

**EXTRAIT DU REGISTRE
des délibérations
du Conseil de Communauté**

N° délib. : 000534

Séance du mercredi 25 juin 2008

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la C.C.I.D –
46 avenue Villarceau à Besançon,
sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Conseillers communautaires en exercice : 138

Etaient présents : **Amagney :** Thomas JAVAUX **Arguel :** André AVIS **Audeux :** Françoise GALLIOU **Auxon-Dessous :** Jacques THIEBAUT (représenté par M. Jean-Pierre BASSELIN) **Auxon-Dessus :** Geneviève VERRON **Avanne Aveney :** Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD **Besançon :** Hayatte AKODAD, Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN, Catherine BALLOT, Teddy BENETEAU de LAPRAIRIE (jusqu'au rapport 2.11), Nicolas BODIN, Pascal BONNET, Patrick BONTEMPS (à partir du rapport 1.1.10), Martine BULTOT (à partir du rapport 1.1.10), Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI, Jean-Jacques DEMONET, Cyril DEVESA, Emmanuel DUMONT (à partir du rapport 1.1.2), Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA, Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN, Abdel GHEZALI, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Nicolas GUILLEMET, Valérie HINCELIN, Martine JEANNIN, Sylvie JEANNIN, Solange JOLY (jusqu'au rapport 2.11), Jean-Sébastien LEUBA, Christophe LIME, Michel LOYAT (à partir du rapport 2.5), Jacques MARIOT (jusqu'au rapport 3.5), Annie MENETRIER, Carine MICHEL, Franck MONNEUR (à partir du rapport 1.1.2), Nohzat MOUNTASSIR, Jacqueline PANIER, Elisabeth PEQUIGNOT (à partir du rapport 1.1.2), Danièle POISSENOT (à partir du rapport 1.1.2), Françoise PRESSE, Béatrice RONZI, Jean ROSSELOT (à partir du rapport du rapport 1.1.5), Jean-Claude ROY, Joëlle SCHIRRER (jusqu'au rapport 2.11), Marie-Noëlle SCHOELLER (jusqu'au rapport 2.4), Corinne TISSIER, Sylvie WANLIN, Nicole WEINMAN (à partir du rapport 2.5) **Boussières :** Bertrand ASTRIC, Roland DEMESMAY **Brillans :** Alain BLESSEMAILLE (à partir du rapport 2.1) **Busy :** Philippe SIMONIN (à partir du rapport 1.1.4) **Chaleze :** Christophe CURTY **Chalezeule :** Raymond REYLE (à partir du rapport 1.1.2) **Champagny :** Claude VOIDEY (à partir du rapport 1.1.2) **Champvans les Moulins :** Jean-Marie ROTH **Chatillon le Duc :** Philippe GUILLAUME **Chaudefontaine :** Christiane BEUCLER (jusqu'au rapport 2.5) **Chemaudin :** Bruno COSTANTINI **Dannemarie sur Crête :** Gérard GALLIOT (représenté par Jean-Claude FORESTIER) **Deluz :** Sylvaine BARASSI **Ecole Valentin :** André BAVEREL (jusqu'au rapport 3.1), Yves GUYEN (à partir du rapport 1.1.2) **Fontain :** Jean-Paul DILLSCHNEIDER **François :** Françoise GILLET, Claude PREIONI **Gennes :** Jean SIMONDON (jusqu'au rapport 2.4) **Grandfontaine :** François LOPEZ, Laurent SANSEIGNE **La Chevillotte :** Jean PIQUARD **La Vèze :** Jacques CURTY **Larnod :** Gisèle ARDIET (représenté par M. Hugues TRUDET) **Le Gratteris :** Cédric LINDECKER **Mamirolle :** Daniel HUOT, Didier MARQUER **Marchaux :** Bernard BECOULET **Mazerolles le Salin :** Daniel PARIS **Miserey Salines :** Marcel FELT, Denis JOLY **Montfaucon :** Michel CARTERON, Pierre CONTOZ (représenté par M. Hervé TOURNOUX) **Montferrand le Château :** Marcel COTTINY, Pascal DUCHEZEAU **Morre :** Jean-Michel CAYUELA (à partir du rapport 1.1.2) **Nancray :** Jean-Pierre MARTIN, Daniel ROLET (représenté par M. Patrick LAMBERT-COUCOT jusqu'au rapport 1.2.3) **Noironte :** Bernard MADOUX **Novillars :** Philippe BELUCHE (jusqu'au rapport 2.11), Bernard BOURDAIS **Osselle :** Jacques MENIGOZ **Pelousey :** Catherine BARTHELET (à partir du rapport 1.1.2), Claude OYTANA (à partir du rapport 1.1.2) **Pirey :** Robert STEPOURJINE **Pouilley les Vignes :** Jean-Marc BOUSSET **Pugey :** Marie-Noëlle LATHUILIERE **Rancenay :** Michel LETHIER **Roche lez Beaupré :** Stéphane COURBET, Jean-Pierre ISSARTEL **Routelle :** Claude SIMONIN **Saône :** Maryse BILLOT, Alain VIENNET **Serre les Sapins :** Gabriel BAULIEU **Tallenay :** Jean-Yves PRALON **Thise :** Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH **Thoraise :** Jean-Michel MAY **Torpes :** Bernard LAURENT **Vaire Arcier :** Patrick RACINE **Vaire le Petit :** Michèle DE WILDE **Vaux les Prés :** Bernard GAVIGNET (à partir du rapport 1.1.5) **Vorges les Pins :** Charles BATISTE (représenté par M. Patrick VERDIER)

Etaient absents : **Auxon-Dessous :** Jacques CANAL **Auxon-Dessus :** Serge RUTKOWSKI **Besançon :** Françoise BRANGET, Yves-Michel DAHOUI, Didier GENDRAUD, Fanny GERDIL, Jean-François GIRARD, Lazhar HAKKAR, Michel OMOURI, Edouard SASSARD **Beure :** Philippe CHANEY, Auguste KOELLER **Champoux :** Thierry CHATOT **Chatillon le Duc :** Denis GALLET **Chaucenne :** Bernard VOUGNON **Chemaudin :** Gilbert GAVIGNET **Dannemarie sur Crête :** Jean-Pierre PROST **Morre :** Gérard VALLET **Pirey :** Jacques COINTET **Pouilley les Vignes :** Jean-Michel FAIVRE **Serre les Sapins :** Christian BOILLEY

Secrétaire de séance : Béatrice RONZI

Mandants : F. BRANGET, T. BENETEAU (à partir du rapport 3.1), Y-M DAHOUI, J-F GIRARD, L. HAKKAR, M-N SCHOELLER (à partir du rapport 2.5), N. WEINMAN (jusqu'au rapport 2.4), B. VOUGNON, C. BEUCLER (à partir du rapport 2.6), G. GAVIGNET, G. VALLET, J. COINTET, J-M FAIVRE

Mandataires : P. BONNET, M. BULTOT, F. MONNEUR, J-L FOUSSERET, J-C ROY, S. JEANNIN, S. JEANNIN, B. MADOUX, B. BECOULET, G. BAULIEU, J-M CAYUELA, R. STEPOURJINE, J-M BOUSSET

Objet : Présentation du diagnostic PDU

Présentation du diagnostic PDU

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

Résumé :

L'élaboration du PDU du Grand Besançon se poursuit. La phase diagnostic préalable aux propositions de scénarios a été présentée lors d'un comité de pilotage le 18 décembre 2007. Ce comité de pilotage était invité à valider le diagnostic. Si l'ensemble des participants a validé la présentation effectuée, il a été convenu que la validation finale n'interviendrait qu'après une relecture du document complet par les membres du Comité de pilotage. L'ensemble des remarques ayant été prises en compte, le diagnostic du PDU a été soumis à la validation des élus de la commission n°2.

Contexte

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, plusieurs points d'étape ont été présentés en Commission « Transport-Déplacements » durant l'année 2007.

En juin 2007 un comité technique s'est réuni afin de valider le travail présenté par le bureau d'études mandataire et conclure techniquement la phase diagnostic de ce PDU.

Le diagnostic présenté lors de ce comité technique a fait l'objet de nombreuses remarques de la part des participants. Suite à cette réunion, les bureaux d'études mandataires avaient pour objectif de modifier le document au regard des remarques formulées. L'élaboration de cette nouvelle mouture du diagnostic a fait l'objet de nombreux échanges entre les services du Grand Besançon, mais également de la ville de Besançon et du Conseil Régional de Franche Comté, afin d'aboutir à la rédaction d'un document présentant les conditions d'une validation par le comité de pilotage programmé le 18 décembre 2007.

La présentation faite lors de ce comité de pilotage étant synthétique (le document de base étant constitué d'environ 200 pages), il a été proposé de faire parvenir à chacun des partenaires présents une version informatique complète du diagnostic afin que ces derniers puissent effectuer leurs dernières remarques. Le délai maximum de retour des observations a été fixé au vendredi 11 janvier 2008.

Le travail d'élaboration du PDU se poursuit, puisque les bureaux d'étude et les services du Grand Besançon travaillent à l'élaboration des scénarios et à la mise en œuvre de la concertation. Cette phase ne pourra cependant pas être présentée avant le mois de juin 2008.

Synthèse

Le document diagnostic du PDU a été élaboré selon deux approches, une approche thématique et une approche sectorielle. Constitué de plus de 200 pages, le diagnostic ne peut matériellement pas être présenté en intégralité lors du Bureau, il vous est donc proposé ci dessous une synthèse reprenant les deux approches évoquées précédemment. Des documents sont également annexés à ce présent rapport afin d'offrir un complément d'information.

Cette présentation se conclut par les grands enjeux qui constitueront la base des scénarios proposés lors de la prochaine phase d'élaboration de ce PDU.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur le diagnostic PDU.

Pour extrait conforme,

Le Président

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 125

Contre : 0

Abstention : 0



SYNTHESE THEMATIQUE

THEMATIQUE "STRUCTURE URBAINE"

SITUATION ACTUELLE

- ✓ Un territoire très vaste
- ✓ Une ville centre et sa première couronne concentrant près des 3/4 de la population
- ✓ Une couronne périphérique à l'habitat très dispersé

⇒ Des spécificités qui rendent complexe l'organisation des transports en commun

TENDANCE FIL DE L'EAU

- ✓ Un développement urbain périphérique qui favorise l'utilisation de la voiture.
- ✓ Une densification de la couronne périphérique, renforçant la nécessité de traiter son accessibilité tous modes

THEMATIQUE DESSERTE ROUTIERE

SITUATION ACTUELLE

- ✓ Une organisation de la voirie hiérarchisée, qui vise à limiter le trafic au centre ville
- ✓ Un réseau routier en limite de saturation (forte sensibilité à toute perturbation sur le réseau) et une demande toujours en hausse (+20% entre 1998 et 2004 aux portes de Besançon)

TENDANCE FIL DE L'EAU

- ✓ Une dégradation progressive des conditions de circulation
- ✓ Des projets de contournement renforçant l'organisation actuelle... mais qui présente des discontinuités risquant d'en limiter l'efficacité.

THEMATIQUE "MARCHANDISES"

SITUATION ACTUELLE

- ✓ Une forte concentration des activités au centre-ville où les livraisons sont réglementées, ce qui permet d'en limiter la gêne
- ✓ Du transit poids lourds en traversée de certaines localités qui génère des nuisances pour les habitants

TENDANCE FIL DE L'EAU

- ✓ Une hausse du trafic poids lourds en traversée des zones urbanisées en lien avec certains projets (extension de la zone logistique de Marchaux, de Châteaufarine et des Marnières, de Temis,...)

THEMATIQUE "STATIONNEMENT"

SITUATION ACTUELLE

- ✓ Une offre de stationnement courte durée qui répond à la demande en centre ville de Besançon
- ✓ Une offre de stationnement destinée aux actifs (pendulaires) située en quasi totalité en centre ville. (Offre gratuite abondante et peu de P+R)

TENDANCE FIL DE L'EAU

- ✓ Pas d'essor possible de l'usage des P+R (aujourd'hui inutilisés)
- ✓ Pas de report modal vers les transports collectifs

... si l'offre gratuite est maintenue en abondance au centre-ville

THEMATIQUE "TRANSPORTS COLLECTIFS"

SITUATION ACTUELLE

- ✓ Une organisation claire du réseau bus grâce à une autorité organisatrice unique et une bonne intermodalité avec le train
- ✓ Un réseau maillé dense, dont la fréquentation est un exemple
- ✓ Une desserte de l'agglomération nécessitant des correspondances
- ✓ Une infrastructure ferroviaire qui constitue une véritable opportunité, mais des gares de l'agglomération peu utilisées

TENDANCE FIL DE L'EAU

- ✓ Une dégradation de la vitesse commerciale qui risque de s'accroître
- ✓ Des capacités atteintes sur certaines lignes qui réduisent les marges de manœuvre

THEMATIQUE "MODES DOUX"

SITUATION ACTUELLE

- ✓ Des déplacements plus sûrs, mais une offre d'aménagements encore insuffisante et ne permettant pas l'essor de la pratique

TENDANCE FIL DE L'EAU

- ✓ Une évolution positive de la pratique en milieu urbain mais une désaffection en milieu interurbain.

THEMATIQUE "ENVIRONNEMENT"

SITUATION ACTUELLE

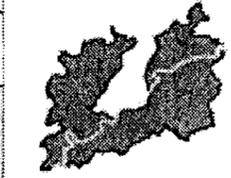
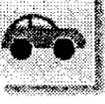
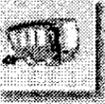
- ✓ Des indices de qualité de l'air plutôt bons
- ✓ Des niveaux de bruit importants sur certains axes sensibles (mesurés et ressentis)

TENDANCE FIL DE L'EAU

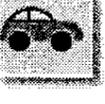
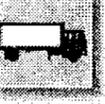
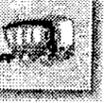
- ✓ Un risque de dégradation de la qualité de l'air (niveaux de base en particulier du dioxyde d'azote et de l'ozone) entraînant un dépassement des objectifs de qualité, voire des seuils réglementaires
- ✓ Des conditions de vie de plus en plus difficiles pour les riverains les plus exposés au bruit

SYNTHESE SECTORIELLE

Synthèse du diagnostic à l'échelle de la couronne d'agglomération :

	FORCES	FAIBLESSES	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une agglomération alliant les avantages de la campagne et de la ville • Des POS et PLU imposant la densification des bourgs des communes (loi SRU) 	<ul style="list-style-type: none"> • Une fort développement de la 1ère et de la 2ème couronne (58 communes de moins de 4'000 habitants) favorisant l'usage de l'automobile • Une forte dispersion de l'habitat néfaste à la desserte TC 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Un réseau de voiries concentriques performant protégeant le centre de l'agglomération et connectant les principales pénétrantes ("corridors") • Une stabilité globale du trafic sur les axes de desserte de l'agglomération 	<ul style="list-style-type: none"> • Une réseau très et souvent saturé en approche de Besançon et des zones d'activités périphériques (Châteaufarine, Ecole Valentin, ...) • Des vitesses localement élevées • Une concentration des secteurs accidentogènes sur les principales pénétrantes (RD1, RN57, RN63, RD67, ...) 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une situation des zones d'activités en périphérie impliquant peu d'impacts avec les autres modes de déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> • Une absence d'itinéraires de délestage et d'aires de stationnement pour les poids lourds dans la couronne d'agglomération • Des problèmes ponctuels de trafic de transit et de stationnement de poids lourds 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de problèmes structurants de stationnement... 	<ul style="list-style-type: none"> • ... mais des problèmes locaux liés aux arrêts-minutes à proximité des commerces, des écoles • un manque d'offre à proximité des gares 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une intermodalité bien organisée autour d'une autorité organisatrice unique • Des lignes GINKO périurbaines mieux adaptées aux scolaires • Une infrastructure ferroviaire intéressante (10 gares dans la couronne d'agglomération) ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Une absence de lignes directes entre la couronne d'agglomération et son centre entraînant des ruptures de charge aux pôles d'échanges • Des arrêts insuffisamment sécurisés • ... mais sous-utilisée (hormis gares de Dannemarie et du secteur Plateau) 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une existence d'un schéma directeur cyclable sur l'agglomération • Une sécurité routière s'améliorant pour les modes doux 	<ul style="list-style-type: none"> • Une offre en aménagements cyclables qui reste à réaliser • Des traversées de localités dangereuses pour les piétons et les vélos 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une bonne qualité de l'air dans l'agglomération 	<ul style="list-style-type: none"> • Un niveau de de CO₂, d'ozone et de particules en suspension qui augmente à cause du trafic routier 	

Synthèse du diagnostic à l'échelle de la Ville de Besançon :

	FORCES	FAIBLESSES	
	<ul style="list-style-type: none"> • Un centre-ville dense concentrant la majorité des habitants et des emplois de l'agglomération et favorisant les déplacements de courtes distances 	<ul style="list-style-type: none"> • Un centre-ville excentré de son territoire communal, collé sur les contreforts du Doubs 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Un système de voiries concentriques protégeant le centre-ville de Besançon et les quartiers résidentiels et distribuant le trafic • Un plan de circulation efficace au centre-ville limitant le trafic de transit sans pour autant pénaliser l'accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Un partage de l'espace viaire difficile (voies étroites, bâti contigu ...) entre les divers modes • Un réseau souvent très chargé posant des problèmes de congestion • Un report néfaste du trafic des axes principaux en traversée de quartiers d'habitations • Un réseau routier au bord de l'asphyxie 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Des réflexions en cours sur un lieu de stockage des marchandises à proximité du centre-ville (réflexion sur le devenir de cette localisation) 	<ul style="list-style-type: none"> • Une importante concentration d'activités dans le centre-ville nécessitant de très fréquentes livraisons • Un non-respect des horaires de livraisons (6h00-11h00) et des emplacements de stationnement pour les livraisons 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une offre généreuse au centre-ville offrant des possibilités de stationnement intéressantes par les usagers de courtes durées (clients des commerces, visiteurs, ...) • Des structures de P+R en développement 	<ul style="list-style-type: none"> • Une offre gratuite et illimitée dans le temps très importante en bordure de l'hypercentre, favorisant le stationnement des pendulaires • Un règlement de stationnement insuffisamment respecté dans l'hypercentre • Une offre privée à destination des pendulaires très importante • Des P+R sous utilisés, victimes de la relative abondance d'offre gratuite au centre-ville 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une très bonne utilisation des lignes urbaines du réseau GINKO urbain : 20% des déplacements motorisés sur Besançon s'effectue en transports collectifs • Un réseau maillé dense desservant bien la ville 	<ul style="list-style-type: none"> • Une diminution des vitesses commerciales des bus (relativement faibles aux heures de pointe car les bus sont pris dans la circulation automobile) • Une gare SNCF coupée du centre-ville par le Doubs et la rocade 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une existence d'un schéma directeur sur la ville • Un centre-ville très attractif ("la boucle du Doubs") à taille humaine (~1 km²) pour les modes doux • Un travail de concertation entre les élus, techniciens et associations pour la prise en compte des PMR 	<ul style="list-style-type: none"> • Une absence de continuité des itinéraires cyclables sur certains axes • Des secteurs sensibles (en terme de sécurité) au droit des écoles, des gares • Une part modale des vélos très faible (1%) 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une bonne qualité de l'air sur Besançon 	<ul style="list-style-type: none"> • Un niveau de bruit élevé sur les principaux axes et dans les quartiers résidentiels (augmentation du trafic en raison de la recherche d'itinéraires de substitution) 	

LES AMBITIONS DU PDU AU REGARD DU DIAGNOSTIC

PRESERVER ET GARANTIR LA QUALITE DU CADRE DE VIE DANS L'AGGLOMERATION

**COORDONNER AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE ET MOBILITE**

**PROPOSER UNE
ORGANISATION MULTIMODALE
REPOUNDANT AUX BESOINS DE
TOUS**

**ASSURER CONFORT ET
SECURITE DANS LES
DEPLACEMENTS POUR
L'ENSEMBLE DES USAGERS (et
notamment les modes doux et
personnes à mobilité réduite)**

P.D.U.

**ANTICIPER LES EVOLUTIONS
FUTURES EN MATIERE DE
MOBILITE**

**SENSIBILISER ET INFORMER
LES HABITANTS DE
L'AGGLOMERATION AUX
ENJEUX LIES A LA MOBILITE**

**DEVELOPPER LES MODES
ALTERNATIFS A LA VOITURE et
notamment améliorer la
compétitivité des transports
collectifs et en optimiser
l'efficacité**