



Extrait du Registre des délibérations du Conseil de Communauté

Séance du jeudi 19 décembre 2013

Conseillers communautaires en exercice : 140

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la CCIT du Doubs - 46 avenue Villarceau - 25000 Besançon, sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Ordre de passage des rapports : 0.1, 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5, 1.1.6, 1.1.7, 1.1.8, 1.2.1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 9.1, 9.2, 10.1, 10.2

La séance est ouverte à 18h15 et levée à 21h15.

Étaient présents : **Amagney :** M. Thomas JAVAUX **Arguel :** M. André AVIS **Audeux :** Mme Françoise GALLIOU **Auxon-Dessous :** M. Jacques CANAL, M. Jean-Pierre BASSELIN **Auxon-Dessus :** M. Serge RUTKOWSKI, Mme Geneviève VERRON **Avanne-Aveney :** M. Jean-Pierre TAILLARD **Besançon :** M. Frédéric ALLEMANN, M. Nicolas BODIN, M. Patrick BONTEMPS (jusqu'au 4.1), Mme Marie-Odile CRABBÉ-DIAWARA, M. Cyril DEVESA, M. Emmanuel DUMONT (à partir du 1.1.2 et jusqu'au 2.3), Mme Odile FAIVRE-PETITJEAN, Mme Béatrice FALCINELLA, Mme Françoise FELLMANN (jusqu'au 2.2), M. Jean-Louis FOUSSERET, Mme Catherine GELIN, M. Jean-François GIRARD (jusqu'au 2.2), M. Jean-Marie GIRERD, M. Philippe GONON, Mme Martine JEANNIN (jusqu'au 2.2), Mme Solange JOLY, M. Jean-Sébastien LEUBA (jusqu'au 1.1.8), M. Christophe LIME, M. Michel LOYAT (à partir du 1.1.2), M. Jacques MARIOT, Mme Carine MICHEL (jusqu'au 3.14), M. Frank MONNEUR (jusqu'au 2.2), Mme Nohzat MOUNTASSIR (jusqu'au 2.3), Mme Jacqueline PANIER (jusqu'au 2.2), Mme Danièle POISSENOT, Mme Françoise PRESSE, Mme Monique ROPERS (jusqu'au 2.2), M. Jean-Claude ROY, Mme Joëlle SCHIRRER (jusqu'au 2.2), Mme Marie-Noëlle SCHOELLER, Mme Catherine THIEBAUT, Mme Corinne TISSIER, Mme Sylvie WANLIN, Mme Nicole WEINMAN **Boussières :** M. Roland DEMESMAY **Braillans :** M. Alain BLESSEMAILLE (à partir du 1.1.7) **Busy :** M. Philippe SIMONIN **Chalèze :** M. Christophe CURTY (représenté par M. Roger GREMION) **Champagny :** M. Claude VOIDEY **Champvans-les-Moulins :** M. Jean-Marie ROTH **Chaucenne :** M. Bernard VOUGNON **Chaufontaine :** M. Jacky LOUISSON **Châtillon-le-Duc :** Mme Catherine BOTTERON (représentée par Mme Annie POIGNAND) **Dannemarie-sur-Crête :** M. Jean-Claude FORESTIER **Deluz :** Mme Sylvaine BARASSI (représentée par M. Fabrice TAILLARD) **Ecole-Valentin :** M. André BAYEREL, M. Yves GUYEN **Fontain :** M. Jean-Paul DILLSCHNEIDER **François :** Mme Françoise GILLET, M. Claude PREIONI **Gennes :** Mme Maryse MILLET **Grandfontaine :** M. François LOPEZ (à partir du 1.1.8) **La Vèze :** M. Jacques CURTY **Larnod :** Mme Gisèle ARDIET (représentée par M. Jean-Claude VILLATTE) **Mamirolle :** M. Daniel HUOT **Marchaux :** M. Bernard BECOULET (jusqu'au 3.8) **Mazerolles-le-Salin :** M. Daniel PARIS **Miserey-Salines :** M. Marcel FELT, M. Denis JOLY **Montferrand-le-Château :** M. Marcel COTTINY, Mme Séverine MONLLOR (à partir du 1.1.2) **Nancray :** M. Jean-Pierre MARTIN **Noironte :** M. Bernard MADOUX **Novillars :** M. Bernard BOURDAIS **Pelousey :** Mme Catherine BARTHELET, Marie-Christine THEVENOT **Pirey :** M. Robert STEPOURJINE **Pouilley-les-Vignes :** M. Jean-Marc BOUSSET **Pugey :** Mme Marie-Noëlle LATHUILIERE (représentée par M. Jean-François HUMBERT) **Rancenay :** M. Michel LETHIER (à partir du 1.1.2) **Roche-lez-Beaupré :** M. Stéphane COURBET (à partir du 1.1.5), M. Jean-Pierre ISSARTEL (représenté par M. Joël JOSSO jusqu'au 5.1) **Routelle :** M. Claude SIMONIN (représenté par Mme Patricia RELANGE jusqu'au 2.2) **Serre-les-Sapins :** M. Gabriel BAULIEU, M. Christian BOILLEY **Tallenay :** M. Jean-Yves PRALON **Thise :** M. Bernard MOYSE **Torpes :** M. Dominique GRUBER (jusqu'au 4.1) **Vaire-Arcier :** M. Patrick RACINE **Vaire-le-Petit :** Mme Michèle DE WILDE **Vorges-les-Pins :** M. Patrick VERDIER (jusqu'au 4.1 puis représenté par Mme Maryse VIPREY)

Étaient absents : **Avanne-Aveney :** M. Laurent DELMOTTE **Besançon :** Mme Hayatte AKODAD, M. Teddy BENEATEU DE LAPRAIRIE, M. Pascal BONNET, M. Benoît CYPRIANI, M. Yves-Michel DAHOUI, M. Jean-Jacques DEMONET, M. Jean-Noël FLEURY, M. Didier GENDRAUD, Mme Fanny GERDIL-DJAOUAT, M. Abdel GHEZALI, M. Jean-Pierre GOVIGNAUX, M. Nicolas GUILLEMET, M. Lazhar HAKKAR, Mme Valérie HINCELIN, Mme Sylvie JEANNIN, Mme Annie MENETRIER, M. Michel OMOURI, Mme Elisabeth PEQUIGNOT, Mme Béatrice RONZI, M. Jean ROSSELOT, Mme Zahira YASSIR-COUVAL **Beure :** M. Philippe CHANEY, M. Auguste KOELLER **Boussières :** M. Bertrand ASTRIC **Chalezeule :** M. Christian MAGNIN-FEYSOT, M. Raymond REYLE **Champoux :** M. Thierry CHATOT **Chemaudin :** M. Bruno COSTANTINI, M. Gilbert GAVIGNET **Châtillon-le-Duc :** M. Philippe GUILLAUME **Dannemarie-sur-Crête :** M. Gérard GALLIOT **Grandfontaine :** M. Laurent SANSEIGNE **La Chevillotte :** M. Jean PIQUARD **Le Gratteris :** M. Cédric LINDECKER **Mamirolle :** M. Robert POURCELOT **Marchaux :** Mme Brigitte VIONNET **Montfaucon :** M. Michel CARTERON, M. Pierre CONTOZ **Morre :** M. Jean-Michel CAYUELA, M. Gérard VALLET **Nancray :** M. Daniel ROLET **Novillars :** M. Philippe BELUCHE **Osselle :** M. Jacques MENIGOZ **Pirey :** M. Jacques COINTET **Pouilley-les-Vignes :** M. Jean-Michel FAIVRE **Saône :** Mme Maryse BILLOT, M. Alain VIENNET **Thise :** M. Jean TARBOURIECH **Thoraise :** M. Jean-Michel MAY **Vaux-les-Prés :** M. Bernard GAVIGNET

Secrétaire de séance : M. Jacques CURTY

Procurations de vote :

Mandants : L. DELMOTTE, H. AKODAD, T. BENEATEU, P. BONTEMPS (à partir du 4.2), B. CYPRIANI, Y.M. DAHOUI (à partir du 1.1.2), J.J. DEMONET, A. GHEZALI, N. GUILLEMET, J.P. GOVIGNAUX (jusqu'au 3.14), J.S. LEUBA (à partir du 1.2.1), A. MENETRIER, C. MICHEL (à partir du 4.1), F. MONNEUR (à partir du 2.3), N. MOUNTASSIR (à partir du 2.4), B. RONZI, J. ROSSELOT, B. ASTRIC, B. VIONNET (jusqu'au 3.8), J.M. CAYUELA, D. ROLET, P. BELUCHE, J. MENIGOZ, J. COINTET, A. VIENNET, J. TARBOURIECH

Mandataires : J.P. TAILLARD, S. WANLIN, D. POISSENOT, B. FALCINELLA (à partir du 4.2), C. THIEBAUT, M. LOYAT (à partir du 1.1.2), J.C. ROY, J.L. FOUSSERET, C. TISSIER, C. MICHEL (jusqu'au 3.14), N. BODIN (à partir du 1.2.1), C. LIME, S. JOLY (à partir du 4.1), N. WEINMAN (à partir du 2.3), J. MARIOT (à partir du 2.4), M.N. SCHOELLER, J.M. GIRERD, R. DEMESMAY, B. BECOULET (jusqu'au 3.8), J. CURTY, J.P. MARTIN, B. BOURDAIS, M.O. CRABBÉ-DIAWARA, R. STEPOURJINE, J.P. DILLSCHNEIDER, B. MOYSE

Délibération n°2013/002314

Rapport n°2.1 - Arrêt du projet PDU avant enquête publique

Arrêt du projet PDU avant enquête publique

Rapporteur : Jean-Claude ROY, Vice-Président

Commission : Transports, Infrastructures, Déplacements

Inscription budgétaire
Sans incidence budgétaire

Le PDU fait l'objet d'un document annexe.

Résumé :

Le Plan des Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération doit être arrêté, avant enquête publique, en Conseil communautaire du 19 décembre 2013.

Par délibération du 21 décembre 2004 le conseil de communauté du Grand Besançon a engagé l'élaboration du Plan des déplacements urbains.

Après un travail du cabinet Transitec, l'élaboration finale de ce document est le fruit d'une collaboration avec l'Agence d'urbanisme de l'agglomération bisontine (Audab).

Le présent document présente le résultat d'un travail de plusieurs années, partenarial et transversal.

Il s'agit d'émettre un avis sur le projet comportant quatre documents :

- le projet en tant que tel,
- son programme d'actions,
- l'annexe accessibilité,
- l'évaluation environnementale du PDU.

I. Rappels réglementaires

Le Plan des déplacements urbains a pour objectif premier de définir les grandes orientations de la politique de mobilité à l'échelle du territoire communautaire pour les 10 prochaines années.

L'échelle opérationnelle du PDU est le périmètre des transports urbains (PTU) du Grand Besançon. Cependant les réflexions menées et les orientations, sont à articuler en continuité avec les autres réflexions intégrant la planification et l'aménagement du territoire et des déplacements à des échelles plus larges, notamment à l'échelle du Schéma de cohérence territoriale (SCoT, approuvé en décembre 2011).

Le principe et le contenu des Plan des Déplacements Urbains (PDU) sont formalisés dans la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI). La définition des PDU est posée par l'article 28 : « *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 des transports urbains* ».

Le PDU revêt un caractère obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie de 1996 (dite loi LAURE).

La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU), votée en décembre 2000, renforce la portée des PDU. Le PDU doit ainsi préciser un calendrier des réalisations. Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent également être rendus compatibles aux mesures du PDU.

La loi « Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 impose une révision du PDU pour mettre en conformité avec la loi « Solidarité et renouvellement urbain » dans un délai de trois ans.

Bien qu'une législation existe depuis 1975, la loi en faveur des personnes handicapées adoptées en février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » accélère la dynamique en visant une obligation de résultats à court terme.

Cette loi prévoit notamment que toute modification ou révision de PDU s'accompagne désormais d'une annexe particulière traitant de l'accessibilité où figure « les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

Avec le décret 2005-613 pris par l'application de l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 relative à « l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement », toute élaboration ou révision de PDU est soumise à l'obligation de réaliser une évaluation environnementale afin de préciser les « effets notables que peut avoir la mise en œuvre du plan [...] sur l'environnement ». Le décret n°2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement, a également fait évoluer l'évaluation environnementale.

Avec la loi Grenelle II, le Schéma de Cohérence et d'Organisation Territoriale (SCOT) est renforcé et devient plus prescriptif avec des normes et objectifs chiffrés. L'article 17 de la loi rend obligatoire la compatibilité du PDU au document d'orientation et aux objectifs du SCOT. Cette loi prévoit aussi :

- de nouveaux instruments de mise en cohérence urbanisme/transport
- l'intégration à terme du PDU au Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUI)
- l'évaluation des émissions de dioxyde de carbone.

II. Historique de la démarche d'élaboration

Les deux précédents PDU, de Besançon et du syndicat mixte des transports du Grand Besançon (hors ville de Besançon), ont été adoptés le 8 juin 2001 et ont porté chacun leurs projets.

Par délibération du 21 décembre 2004 le conseil de communauté du Grand Besançon a engagé l'élaboration d'un Plan des déplacements urbains sur le périmètre du Grand Besançon.

L'enquête ménage déplacement (EMD) de l'agglomération étant en cours, les résultats sont attendus en 2005 pour déclencher l'élaboration du PDU.

La phase de diagnostic a été réalisée de 2006 à 2007. Il s'agissait de collecter l'ensemble des données liées aux déplacements, de les analyser, dont l'Enquête ménage déplacement (EMD), et d'associer à la démarche les études déjà réalisées. Lors de cette phase, des groupes de travail thématiques et des groupes de travail géographiques, ont été constitués. Toutes les communes de l'agglomération ont participé au diagnostic. A l'issue de ce dernier, les enjeux ont été mis en relief.

En 2007 et 2008, le Conseil de développement participatif (CDP) a réfléchi aux enjeux du PDU et a émis un avis sur les premiers scénarios proposés.

Parallèlement, de grands projets comme le tramway ou l'élaboration du SCoT, ont vu le jour et ont influencé la poursuite de la démarche PDU. Ainsi en 2009 et 2010, les propositions de scénarios faites dans le cadre du PDU ont subi plusieurs évolutions.

En 2011, il a été décidé de redéfinir le cadre, les objectifs et une méthodologie pour poursuivre l'élaboration de ce document de planification.

Ainsi en 2012 et 2013, la Communauté d'Agglomération a défini un principe fondateur et un cap politique (voir chapitre suivant). Par la suite, le dossier a été largement diffusé transversalement au sein des différentes compétences de l'agglomération, mais aussi auprès des partenaires comme le Conseil Régional de Franche-Comté, le Conseil Général du Doubs, et la Ville de Besançon.

La démarche a été présentée à la CCI, aux associations de protection de l'environnement (France Nature Environnement Franche-Comté), d'usagers (Association des usagers des transports publics, Association des usagers de la bicyclette), et professionnelle (Fédération nationale des transporteurs routiers). Le grand public a été informé par l'intermédiaire du magazine de l'agglomération, mais aussi lors des réunions au sujet de la transition énergétique courant 2013.

A partir de ce travail partenarial et transversal, des hypothèses ont été retenues. Il en ressort l'élaboration du programme d'actions construit en 2013, selon les mêmes méthodes.

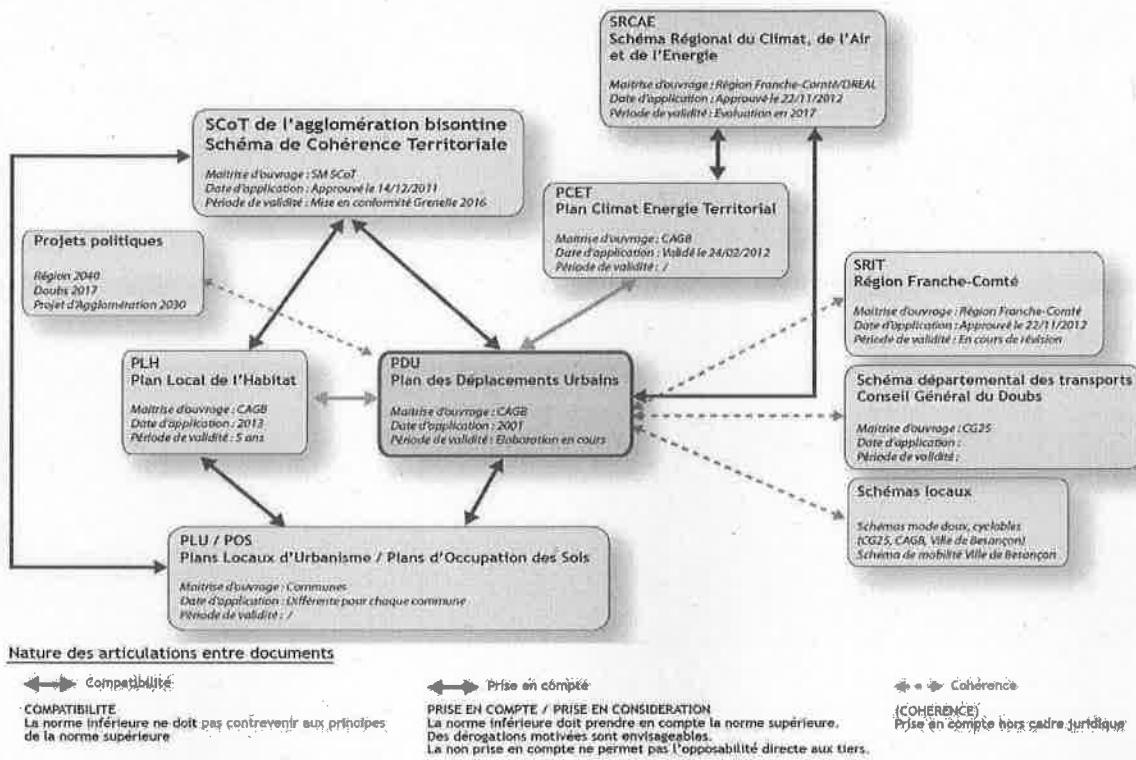
Ainsi, le projet PDU se compose de deux documents et de deux annexes réglementaires :

- les deux documents :
 - le Tome 1 représente la partie rédactionnelle du PDU,
 - le Tome 2 représente la partie opérationnelle sous forme de 34 fiches - actions,
- les deux annexes réglementaires :
 - l'annexe accessibilité,
 - l'évaluation environnementale du PDU.

III. Tome I : le PDU de l'agglomération bisontine

Il rappelle le contexte réglementaire et situe le PDU par rapport aux documents existants. Le territoire concerné est exposé dans ses caractéristiques et dans les relations qu'il entretient avec un contexte géographique plus large. Les principaux éléments du diagnostic y sont synthétisés. Les enjeux sont également présentés. Le projet expose aussi le cap politique choisi pour atteindre les objectifs recherchés concernant les déplacements de l'agglomération pour les 10 ans à venir.

A/ L'articulation avec les autres documents et politiques territoriales



B/ Le cadre de la démarche

Il est nécessairement transversal et multi partenarial. En effet, les thématiques abordées dans le PDU et les liens à faire entre les documents imposent cette posture. Les capacités budgétaires ont également guidé les réflexions mais sans oublier les objectifs. Elles sont, au contraire, un encouragement à plus de partenariat et de transversalité. Enfin, la relation de cause à effet existant entre tous les modes, il faut travailler chaque thématique en fonction des conséquences que cela aura sur les autres. Par exemple, agir pour plus de place aux modes doux a des conséquences sur l'aménagement de la voirie et donc sur l'usage de la voiture. Il s'agit là du système de mobilité.

C/ Le système de mobilité

Il remet au cœur des préoccupations l'usager puisqu'il s'agit de réfléchir en fonction de la nature de ces besoins en déplacement. Un usager est potentiellement usager de sa voiture, d'un vélo, et souvent effectue une partie du trajet à pied dans la même journée. Ainsi des petits déplacements et des grands déplacements se côtoient, c'est pourquoi chaque mode a sa place dans l'offre des possibilités, et les articulations entre chaque mode doivent être facilitées.

D/ Le principe fondateur du PDU

Le Plan de déplacements urbains du Grand Besançon s'inscrit dans une démarche politique globale de développement d'un principe de ville ou de territoire des proximités. Il s'agit d'inciter les différentes fonctions d'une ville à se rapprocher pour diminuer la taille des déplacements entre chaque fonction : logement, commerce, lieu de travail... Il s'agit aussi de prioriser les déplacements économes en énergies fossiles. Pour avoir une action sur ces aspects, l'urbanisme et les déplacements doivent être réfléchit ensemble.

E/ Le cap politique

La Communauté d'agglomération a choisi de porter ce Plan des déplacements urbains à travers un cap politique traduisant trois volontés majeures :

- une mobilité vectrice de qualité de vie,
- une mobilité pour tous et adaptée aux besoins,
- une mobilité dynamique et pourvoyeuse de développement.

F/ L'objectif de répartition en % des différents modes de déplacements : les parts modales

Le contexte de l'agglomération, la précarité énergétique des ménages, et les enjeux environnementaux (objectif général de réduction de moins 20 % d'émissions de gaz à effet de serre, donné par le PCET : Plan Climat énergie territorial), impliquent de fixer des objectifs ambitieux pour ce nouveau PDU 2015-2025 en matière de report modal.

Il est nécessaire de développer la part modale des transports en commun et des modes doux.

Le tramway ainsi que l'adaptation des réseaux de bus urbains et périurbains, l'interconnexion et le travail de coordination entre les différentes Autorités organisatrices de transport (Grand Besançon, Région, Département), permet de fixer un objectif d'augmentation de la part modale des transports collectifs ambitieux de 4 points passant de 13 à 17 %.

Concernant les modes doux, conforter la part modale de la marche aux alentours de 29 % en travaillant sur l'amélioration des courtes distances est également un objectif.

Les efforts consentis sur les aménagements des itinéraires d'agglomération, des zones de circulation apaisées dans les communes, la sécurisation des équipements existants, et la prise en compte des deux roues motorisées, permettent de viser un doublement de la part des deux roues (vélo et motorisées) dans les déplacements, soit de 3 %, à 4 % de part modale.

IV. Le programme d'actions

Le Tome II du projet présente le programme d'actions du PDU. Il s'agit de la déclinaison concrète en actions des moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs recherchés. **Chaque action rappelle un contexte, une problématique, un objectif.** La ou les mesures, sont précisément décrites et l'estimation, les acteurs et le calendrier de l'action, sont indiqués pour chacune d'entre-elles.

A/ Action d'organisation

Action 1 : Créer une instance partenariale de gouvernance de la mobilité

B/ Actions de conception du système de mobilité

1. Au travers d'un urbanisme des proximités

Action 2 : Accompagner et appliquer la compatibilité entre PLU et PDU

Action 3 : Mettre en place un contrat d'axe autour des lignes structurantes Ginko

Action 4 : Mettre en place un contrat d'axe autour des haltes ferroviaires

Action 5 : Encourager les courtes distances

Action 6 : Veiller à une bonne desserte en modes alternatifs des pôles commerciaux

Action 7 : Agir sur la collecte des ordures ménagères

2. Au travers de la performance des transports collectifs

Action 8 : Adapter le réseau Ginko

Action 9 : Elargir la réflexion pour permettre l'adaptation du réseau de transports en commun en site propre

Action 10 : Améliorer les interconnexions entre les réseaux de transport collectifs

3. Au travers de la structuration de l'espace public

Action 11 : Mener une analyse de la fonction urbaine des espaces publics

Action 12 : Construire un document programmatique du stationnement pour l'Agglomération

Action 13 : Encourager la pratique cyclable

Action 14 : Promouvoir la marche à pied dans l'Agglomération

Action 15 : Etudier le secteur du transport de marchandises

Action 16 : Soutenir une expérimentation de logistique urbaine innovante

Action 17 : Veiller à une bonne insertion de la RN57 sur l'Agglomération

Action 18 : Poursuivre la réflexion sur l'évolution du réseau viaire Nord Est

Action 19 : Programmer la mise en sécurité et la mise en accessibilité du réseau viaire et des transports collectifs

4. Au travers de l'émergence des nouvelles mobilités

Action 20 : Développer le covoiturage dans et hors Agglomération

Action 21 : Soutenir les projets de mobilité innovante

Action 22 : Promouvoir l'électro-mobilité sur le territoire de l'Agglomération

C/ Actions d'animation et de Conseil en mobilité

1. A destination du grand public

Action 23 : Mettre en place une maison des mobilités

Action 24 : Mettre en place une billétique interopérable

Action 25 : Créer une tarification adossée aux revenus des ménages

Action 26 : Renforcer l'attractivité des pôles d'échanges, haltes et parcs-relais

Action 27 : Programmer les mobilités de l'événementiel culturel et touristique

Action 28 : Vers la Smart Mobility City : la ville intelligente en matière de mobilité

Action 29 : Travailler à l'accessibilité sécurisée et apaisée des écoles

2. A destination des communes

Action 30 : Elaborer un guide d'aménagement pour les communes

Action 31 : Mettre en place un label PDU

2. A destination des entreprises et activités

Action 32 : Agir sur les déplacements professionnels

Action 33 : Aider à la mise en place de plans de mobilité

D/ Action de suivi-évaluation

Action 34 : Observer la mobilité et évaluer les actions

V. L'annexe accessibilité

L'annexe accessibilité est la traduction de la loi Handicap du 11 février 2005 au sein du PDU. Elle a pour vocation de synthétiser les différents schémas de mise en accessibilité construits par les différentes collectivités comme la Région, le Département et les Communes, au sujet des espaces publics et des systèmes de transport, et de proposer une coordination dans le but d'atteindre l'accessibilité de la chaîne des déplacements. En effet, il s'agit là de proposer de façon globale à travers l'ensemble des fiches actions, des moyens mettant en œuvre la cohérence entre les partenaires maîtres d'ouvrage. Le principal de ces moyens est le travail de concertation avec les associations représentantes de **l'ensemble** des handicaps, siégeant au sein de la Commission Intercommunale d'accessibilité.

VI. L'évaluation environnementale du PDU

L'évaluation environnementale porte sur l'ensemble du dossier : projet et annexe accessibilité. Basée sur la constitution d'un Etat initial de l'environnement, elle étudie et rend son analyse sur les effets induits par le PDU sur l'environnement, et sur les conséquences qu'il y aurait à ne pas mettre en place les mesures du PDU. Elle prévoit aussi la quantification des GES (gaz à effet de serre) et la construction d'indicateurs de suivi. L'autorité environnementale (DREAL) est saisie pour donner son avis sur cette évaluation.

L'évaluation en cours de finalisation, sera communiquée ultérieurement dans sa version complète.

VII. L'arrêt du projet

Le calendrier de mise en œuvre du PDU sera le suivant :

2014 : enquête publique et finalisation du document pour une approbation en fin d'année

2015 - 2020 : 1^{ère} phase de mise en œuvre

2020 : Evaluation à mi-parcours du PDU (obligatoire)

2020 - 2025 : 2^{ème} phase de mise en œuvre du PDU en tenant compte de l'évaluation

2025 : Evaluation obligatoire.

Suite à l'arrêt du projet, la consultation obligatoire des personnes publiques associées sera engagée. Le projet sera soumis pour avis aux conseils municipaux, aux collectivités concernées par le périmètre des transports urbains : Conseil Général du Doubs, Conseil Régional de Franche-Comté, et aux services de l'Etat.

Les avis des personnes publiques associées seront annexés au projet qui sera alors soumis à enquête publique.

L'enquête publique sera alors organisée. Au regard des avis et remarques qui en ressortiront, le Conseil de communauté du Grand Besançon pourra alors se prononcer sur l'approbation définitive du PDU.

Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs,
Vu la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie,
Vu la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et Renouvellement Urbain,
Vu la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées dans le domaine des transports et ses décrets d'application,
Vu les articles L.122-4 et suivants du Code de l'Environnement relatifs à l'évaluation environnementale,
Vu la délibération du 21 décembre 2004 décidant le lancement de l'élaboration du PDU,
Vu la délibération du 25 juin 2008 validant le diagnostic du PDU,
Vu la délibération du 16 mai 2013 validant la définition de la politique de mobilité de la CAGB pour le Plan des Déplacements Urbains,

A la majorité, 5 Abstentions, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur l'ensemble du projet de Plan des Déplacements Urbains (PDU) 2015-2025 de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon annexé à la présente délibération,
- arrête le projet de PDU 2015-2025,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à engager les démarches nécessaires à la consultation des personnes publiques associées,
- soumet le projet arrêté à enquête publique,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à diligenter l'ensemble des démarches nécessaires à l'ouverture de cette enquête publique et à signer à cette fin tous les actes requis.

Préfecture de la Région Franche Comté
Préfecture du Doubs
Contrôle de légalité

Reçu le 23 DEC. 2013

Pour extrait conforme,

Pour le Président,
Le Vice-Président suppléant,

Gabriel BAULIEU
1^{er} Vice-Président

Rapport adopté à la majorité :

Pour : 105
Contre : 0
Abstentions : 5