

Extrait du Registre des délibérations du Conseil de Communauté

Séance du 15 décembre 2022

Publié le : 29/12/2022

Membres du Conseil de Communauté en exercice : 123

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni, sous la présidence de Madame Anne VIGNOT, Présidente de Grand Besançon Métropole.

Ordre de passage des rapports: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52.

La séance est ouverte à 18h05 et levée à 22h35.

Etaient présents : **Audeux :** Mme Françoise GALLIOU (à partir de la question n°7) **Avanne-Aveney :** Mme Marie-Jeanne BERNABEU **Besançon :** Mme Elise AEBISCHER, M. Hasni ALEM, Mme Frédérique BAEHR, M. Guillaume BAILLY (à partir de la question n°13), Mme Anne BENEDETTO, M. Kévin BERTAGNOLI, Mme Pascale BILLEREY, M. Nicolas BODIN (à partir de la question n°7), M. François BOUSSO, Mme Fabienne BRAUCHLI, Mme Claudine CAULET, Mme Annaïck CHAUVET, Mme Julie CHETTOUH, M. Sébastien COUDRY, M. Philippe CREMER, M. Laurent CROIZIER, M. Benoît CYPRIANI, Mme Karine DENIS-LAMIT, M. Cyril DEVESA, Mme Marie ETEVENARD, M. Ludovic FAGAUT (à partir de la question n°13), Mme Lorine GAGLIOLO, M. Abdel GHEZALI, M. Olivier GRIMAITRE, Mme Valérie HALLER, M. Damien HUGUET, M. Jean-Emmanuel LAFARGE, M. Aurélien LAROPPE (à partir de la question n°7), Mme Myriam LEMERCIER, M. Christophe LIME, Mme Agnès MARTIN, Mme Carine MICHEL, Mme Laurence MULOT, M. Anthony POULIN, Mme Françoise PRESSE, Mme Karima ROCHDI (à partir de la question n°6 et jusqu'à la question n°19 incluse), Mme Juliette SORLIN (à partir de la question n°13), M. Nathan SOURISSEAU, M. Gilles SPICHER, M. André TERZO, Mme Anne VIGNOT, Mme Sylvie WANLIN, Mme Christine WERTHE, Mme Marie ZEHAF **Bonnay :** M. Gilles ORY **Boussières :** M. Eloi JARAMAGO **Busy :** M. Philippe SIMONIN **Chalèze :** M. René BLAISON **Chalezeule :** M. Christian MAGNIN-FEYSOT **Champvans-les-Moulins :** M. Florent BAILLY **Châtillon-le-Duc :** Mme Catherine BOTTERON **Chaucenne :** Mme Valérie DRUGE **Chemaudin et Vaux :** M. Gilbert GAVIGNET **Chevroz :** M. Franck BERNARD **Cussey-sur-l'ognon :** M. Jean-François MENESTRIER (à partir de la question n°6) **Deluz :** M. Fabrice TAILLARD **Devecey :** M. Michel JASSEY **Ecole-Valentin :** M. Yves GUYEN **Fontain :** M. Claude GRESSET-BOURGEOIS **François :** M. Emile BOURGEOIS **Geneuille :** M. Patrick OUDOT **Grandfontaine :** M. Henri BERMOND **Les Auxons :** M. Anthony NAPPEZ **Mamirolle :** M. Daniel HUOT **Mazerolles-le-Salin :** M. Daniel PARIS **Miserey-Salines :** M. Marcel FELT (à partir de la question n°13) **Montfaucon :** M. Pierre CONTOZ **Montferrand-le-Château :** Mme Lucie BERNARD **Morre :** M. Jean-Michel CAYUELA (à partir de la question n°6) **Osselle-Routelle :** Mme Anne OLSZAK **Pirey :** M. Patrick AYACHE (à partir de la question n°3) **Pouilley-Français :** M. Yves MAURICE **Pouilley-les-Vignes :** M. Jean-Marc BOUSSET **Pugey :** M. Frank LAIDIE (à partir de la question n°6) **Roche-lez-Beaupré :** M. Jacques KRIEGER **Roset-Fluans :** M. Jacques ADRIANSEN **Saint-Vit :** Mme Anne BIHR, M. Pascal ROUTHIER **Saône :** M. Benoît VUILLEMIN (jusqu'à la question n°14 incluse) **Serre-les-Sapins :** M. Gabriel BAULIEU **Thise :** M. Pascal DERIOT **Thoraise :** M. Jean-Paul MICHAUD **Torpes :** M. Denis JACQUIN **Velesmes-Essarts :** M. Jean-Marc JOUFFROY **Venise :** M. Jean-Claude CONTINI **Vorges-les-Pins :** Mme Maryse VIPREY

Etaient absents : **Amagney :** M. Thomas JAVAUX **Besançon :** Mme Nathalie BOUVET, Mme Aline CHASSAGNE, Mme Sadia GHARET, M. Pierre-Charles HENRY, Mme Marie LAMBERT, M. Jamal-Eddine LOUHKIAR, Mme Marie-Thérèse MICHEL, M. Maxime PIGNARD, M. Yannick POUJET, M. Jean-Hugues ROUX, Mme Claude VARET **Beure :** M. Philippe CHANEY **Braillans :** M. Alain BLESSEMAILLE **Byans-sur-Doubs :** M. Didier PAINEAU **Champagney :** M. Olivier LEGAIN **Champoux :** M. Romain VIENET **Dannemarie-sur-Crête :** Mme Martine LEOTARD **Gennes :** M. Jean SIMONDON **La Chevillotte :** M. Roger BOROWIK **La Vèze :** M. Jean-Pierre JANNIN **Larnod :** M. Hugues TRUDET **Le Gratteris :** M. Cédric LINDECKER **Marchaux-Chaufontaine :** M. Patrick CORNE **Merrey-Vieille :** M. Philippe PERNOT **Nancray :** M. Vincent FIETIER **Noironte :** M. Claude MAIRE **Novillars :** M. Bernard LOUIS **Palise :** M. Daniel GAUTHEROT **Pelousey :** Mme Catherine BARTHELET **Rancenay :** Mme Nadine DUSSAUCY **Tallenay :** M. Ludovic BARBAROSSA **Vaire :** Mme Valérie MAILLARD **Vieille :** M. Franck RACLOT **Villars Saint-Georges :** M. Damien LEGAIN

Secrétaire de séance : M. Philippe SIMONIN

Procurations de vote : M. Guillaume BAILLY à Mme Myriam LEMERCIER (jusqu'à la question n°12 incluse), Mme Nathalie BOUVET à M. Laurent CROIZIER, Mme Aline CHASSAGNE à M. Hasni ALEM, M. Pierre-Charles HENRY à Mme Christine WERTHE, Mme Marie LAMBERT à Mme Laurence MULOT, Mme Marie-Thérèse MICHEL à M. Nathan SOURISSEAU, M. Maxime PIGNARD à M. Ludovic FAGAUT (à partir de la question n°13), M. Yannick POUJET à M. Nicolas BODIN (à partir de la question n°7), Mme Karima ROCHDI à Mme Agnès MARTIN (à partir de la question n°20), M. Jean-Hugues ROUX à Mme Sylvie WANLIN, Mme Juliette SORLIN à M. Sébastien COUDRY (jusqu'à la question n°12 incluse), Mme Claude VARET à Mme Karine DENIS-LAMIT, M. Philippe CHANEY à Mme Anne OLSZAK, M. Alain BLESSEMAILLE à M. Jacques KRIEGER, M. Olivier LEGAIN à Mme Françoise GALLIOU (à partir de la question n°7), Mme Martine LEOTARD à M. Jean-Marc BOUSSET, M. Jean SIMONDON à M. Daniel HUOT, M. Jean-Pierre JANNIN à M. Claude GRESSET-BOURGEOIS, M. Hugues TRUDET à M. Philippe SIMONIN, M. Cédric LINDECKER à M. Pierre CONTOZ, M. Patrick CORNE à M. Christian MAGNIN-FEYSOT, M. Philippe PERNOT à M. Aurélien LAROPPE (à partir de la question n°7), M. Marcel FELT à M. Yves GUYEN (jusqu'à la question n°12), Bernard LOUIS à M. Fabrice TAILLARD, M. Daniel GAUTHEROT à M. Gilles ORY, Mme Catherine BARTHELET à M. Jean-Paul MICHAUD, Mme Nadine DUSSAUCY à Mme Marie-Jeanne BERNABEU, M. Benoît VUILLEMIN à M. Gabriel BAULIEU (à partir de la question n°15), M. Ludovic BARBAROSSA à M. Anthony NAPPEZ, M. Franck RACLOT à M. Jean-Claude CONTINI, M. Damien LEGAIN à M. Pascal ROUTHIER.

Délibération n°2022/006369

Rapport n°47 - Révision du Plan de mobilité de Grand Besançon Métropole - Choix du scénario

Révision du Plan de mobilité de Grand Besançon Métropole - Choix du scénario

Rapporteur : Mme Marie ZEHAFF, Vice-Présidente

Inscription budgétaire	
BP 2022 et PPIF 2022-2026 « Plan de Déplacement Mobilité »	Montant prévu au budget 2022 : 1,7M€ Montant de l'opération : 128 785€

Résumé :

Le Plan de Mobilité (PDM) remplace le Plan de déplacement urbain (PDU) depuis la loi d'orientation des mobilités de 2019. Le contenu a légèrement évolué. Il concerne toujours toutes les mobilités avec pour objectif principal de lutter contre le réchauffement climatique en réduisant les polluants donc en provoquant le report modal vers des mobilités plus vertueuses.

Dans ce sens, le COPIL du 25 Mai propose de s'orienter vers une politique de mobilité tournée vers plus de flexibilité entre les modes et des mobilités actives encouragées pour les déplacements de proximité. Cette politique de mobilité est plus en phase avec le SCoT, la nature du territoire de GBM et les analyses multicritères présentées au COPIL.

La concertation est assurée par différentes démarches touchant élus, citoyens, employeurs et professionnels tout au long de la démarche.

Du point de vue de la gouvernance, le PDM doit s'articuler avec la politique régionale de mobilité pour laquelle des discussions sont à mener dans le cadre du nouveau contrat opérationnel de mobilité.

Enfin, ce PDM parie sur l'intermodalité pour apporter plus de solutions dans un territoire urbain mais aussi à la démographie diffuse. Ainsi, l'intermodalité y prend une place importante. Il sera donc marqué par l'accompagnement au changement de mobilité.

I. Contexte

La révision du Plan de mobilité du Grand Besançon Métropole a débuté en janvier 2021.

C'est un document de planification obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il s'insère entre les documents de planification : SCoT (lui-même compatible avec le SRADDET) et PLUi, et est du même niveau que le PLH, et le PCAET.

Il détermine les principes régissant l'organisation du **transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement** dans le périmètre de GBM.

Le PDM va fixer les orientations du territoire en matière de déplacements pour en général les **10 années à venir en collaboration avec les acteurs du territoire.**

C'est un document soumis à **avis aux conseils Départementaux, Régionaux et aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes, ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat** ; et à **enquête publique** et opposables aux tiers par une prise en compte des communes dans leurs décisions en matière de planification de l'organisation des déplacements et d'habitat.

Enfin, il doit prétendre à un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

Les principaux objectifs fixés par le Code des Transports :

- L'amélioration des mobilités quotidiennes de tous les usagers (salariés, habitants des territoires moins denses ou ruraux, habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville, personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite...)
- La diminution du trafic automobile
- L'amélioration de la qualité de l'air
- La préservation de l'environnement
- La maîtrise des coûts collectifs

Depuis la loi LOM : loi d'orientation des mobilités de décembre 2019, de nouveaux objectifs à considérer :

- La limitation de l'étalement urbain
- La prise en compte des impacts environnementaux : réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise des consommations énergétiques, fragmentation des continuités écologiques et prise en compte des risques
- Le financement des actions du projet
- La gouvernance, notamment dans le cadre de la constitution des bassins de mobilité par la Région (Loi d'Orientation des Mobilités)
- La mobilité pour tous les usagers : mobilité solidaire, accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite
- Le développement des services à la mobilité, avec un recours à l'innovation et aux nouvelles technologies
- Le développement des pratiques d'intermodalité et d'écomobilité...

Principalement, un Plan de mobilité poursuit un objectif majeur : le report modal. C'est-à-dire concrètement que la voiture, utilisée majoritairement par une seule personne, de façon systématique tous les jours, pour un trajet de bout en bout, doit être une pratique de déplacement en diminution. La voiture reste incontournable dans de nombreuses situations, mais il s'agit de la repositionner dans un ensemble d'autres solutions de déplacement à développer, et uniquement pour des trajets où aucune autre solution n'existe.

Le report modal vers des modes moins polluants, utilisant moins de place dans l'espace public, permet de développer les autres solutions de mobilité, d'apaiser la circulation, de réduire les congestions. Ce report modal devra se faire en respectant tous les objectifs cités plus hauts.

II. Une démarche de concertation diversifiée tout au long du processus

- Des entretiens et/ou rencontres ont eu lieu avec une quinzaine d'acteurs locaux.
- Une enquête grand public a été menée en avril 2021 : 3000 personnes ont répondu
- Un Comité des partenaires est constitué, comme indiqué dans la loi LOM. Il permet d'associer tout au long de la démarche chaque entité concernée du territoire de GBM. Il est composé de représentants des employeurs et du monde économique, de représentants d'usagers, de transporteurs, et institutionnels. Il s'est déjà réuni une fois par grande phase d'élaboration.
- Le diagnostic et les scénarios ont été présentés en réunion de secteurs. Le programme d'actions sera présenté quant à lui en Conférence des Maires début 2023, par secteur.
- Le CDP a fait l'objet d'une saisine et a remis une production sur les sujets qu'il souhaitait voir pris en compte.
- Une présentation aux CCH doit avoir lieu.
- Une enquête publique réglementaire aura lieu après l'arrêt du projet, juste après des ateliers citoyens dans chaque secteur du Grand Besançon.

III. Synthèse des enjeux issus du travail de diagnostic

Axe 1 : Poursuivre la politique d'articulation entre urbanisme et mobilité pour un territoire plus vertueux

Axe2 : Poursuivre la bonne efficacité du réseau urbain selon les secteurs géographiques, tout en renforçant le réseau ferroviaire et en améliorant les conditions d'intermodalité

Axe 3 : Développer l'usage des modes actifs, en ciblant l'usage quotidien

Axe 4 : Favoriser très largement les pratiques d'écomobilité

Axe 5 : Traduire la hiérarchisation de la voirie en termes d'aménagement et améliorer le partage de la voirie et des usagers

Axe 6 : Améliorer la cohérence et l'efficacité du stationnement pour en faire un levier du report modal et de libération des espaces publics

Axe7 : Poursuivre les aménagements du réseau routier pour améliorer la sécurité de tous, en particulier sur les pénétrantes et sur la ville de Besançon

Axe 8 : Optimiser le transport de marchandises en faveur d'une logistique durable

IV. Scénarios pour les mobilités de demain

Pour répondre aux enjeux établis en phase diagnostic, des scénarios ont été établis afin d'aider à la définition d'orientations politiques pour les mobilités de GBM dans les 10 ans à venir.

Sur la base du scénario tendanciel reprenant les actions en cours, deux scénarios sont apparus :

- **Le scénario 1 « Efficacité et rapidité » où clairement les transports collectifs représentent l'épine dorsale des solutions pour provoquer le report modal.**

Dans ce scénario, comme alternative au tout-voiture, le scénario propose ainsi la création de réseaux express pour chacun des modes de transports (ferroviaire, bus, vélo), accompagnés de services associés pour l'ensemble des usagers. Ces réseaux express, ou site propres, privilégient un accès direct à Besançon et à son centre urbain, sans rupture de charge. Les réseaux de transports sont restructurés pour gagner en rapidité, efficacité et simplicité. Les temps de parcours sont réduits pour faciliter les déplacements et encourager l'utilisation de ces modes. L'objectif est de rapprocher le plus possible l'origine et la destination des usagers. La politique de stationnement vise également à encourager l'usage des modes alternatifs.

Ce scénario suppose une offre de mobilité en site propre très loin dans le territoire relativement rural de GBM et des parkings de report modal disséminés tout au long. Ces sites propres auraient des trajectoires rectilignes pour éviter la perte de temps et devraient donc être doublés par d'autres lignes de transports pour assurer un service de maillage, ou de proximité pour les plus jeunes ou les plus âgés. Ils seraient aussi accompagnés de fortes contraintes tout du long à la circulation et au stationnement, excepté aux arrêts de transport public.

Enfin c'est un scénario relativement polarisé par Besançon centre et pour des déplacements domicile-travail.

- **Le scénario 2 « Proximité et flexibilité » est basé sur l'intermodalité, comme point de départ de l'organisation des mobilités.** L'utilisateur dispose d'un ensemble de modes de transport accessible à partir de nombreux points maillants le territoire, appelés nœud de mobilité. Ces nœuds offrent aux utilisateurs un accès à plusieurs réseaux et services de transport (voiture, vélo, transport collectif, marche). Ils représentent aussi bien des lieux de passage, que des lieux de la vie quotidienne, avec des services divers (commerces de proximité, borne de recharge téléphone...). Le mode choisi pour se déplacer est fonction du déplacement et aussi fonction de l'environnement traversé. L'utilisateur est multimodal : change de mode en un lieu donné ou change de mode selon le jour et le motif d'usage. Pour les déplacements de courte distance, internes aux centralités, les modes actifs sont privilégiés. La connexion entre les zones urbaines et périurbaines est renforcée via le développement de nombreux nœuds d'échanges multimodaux. La politique de stationnement vise une libération des espaces publics au profit des modes alternatifs. Les mobilités étant plus diverses, et les réseaux de transports multiples, le scénario s'accompagne d'une politique de restriction du stationnement automobile forte, pour favoriser les changements de mobilité.

Ce scénario est cohérent avec la structuration du territoire de GBM : les bassins de proximité mis en évidence dans le SCoT, et permet de proposer des mobilités diversifiées répondant à des besoins variés.

V. Les objectifs de parts modales

Ils représentent une méthodologie incontournable de la construction du PDM. Ils déterminent un cap vers lequel tendre grâce aux actions du Plan. Ils prennent en compte la situation actuelle connue par l'Enquête ménage déplacement (EMD) de 2018, et la tendance d'évolution de chaque mode, pour aller vers l'avenir tout en étant conforme aux cadres fixés par les lois et les Schémas supérieurs ou thématiques comme le PCAET.

La loi Climat et résilience de août 2021 a notamment inscrit un objectif de part modal « vélo » à atteindre d'ici à 2030 de 12%.

Ainsi, les objectifs de parts modales ont été fixés comme suit :

						Autres	Part modale cumulée des modes alternatifs
2018 (Source EMD) Parts modales - volume déplacement total journalier	57,4% 407 400	0,1% 1 700	10% 71 100	1,8% 12 600	29,7% 210 300	0,9% 6 100	41,5%
Tendanciel - 2032 (Source PLH) Parts modales - volume déplacement supplémentaire par rapport à 2018	50,8% - 7 400	0,1% - 800	9,6% - 800	2,8% + 6 900	36,1% + 40 400	0,6% - 1 800	48,5%
Scénario 1 - 2032 Parts modales - volume déplacement supplémentaire par rapport à 2018	36% - 110 100	0,1% - 800	15% +36 700	12% +70 700	36% +39 800	0,9% +250	63%
Scénario 2 - 2032 Parts modales - volume déplacement supplémentaire par rapport à 2018	36% - 110 100	0,1% - 800	14% +29 800	12% +70 700	37% +46 700	0,9% +250	63%

Du fait de la fixation de la part modale « vélo » à 12%, les marges de manœuvres pour différencier les deux scénarios sont faibles.

VI. Analyse multicritère pour choisir les orientations politiques du plan

Ensuite, une analyse multicritères des scénarios a permis au COPIL du 25 Mai, de choisir des orientations présentées parmi ces deux scénarios :

- Quelle réponse aux enjeux ?
- Quelle mise en œuvre et acceptation sociale ?
- Quelles évolutions des mobilités ?
- Quel bilan financier ?
- Quel bilan environnemental ?

	SCENARIO TENDANCIEL	SCENARIO 1	SCENARIO 2
REPONSE AUX ENJEUX	2	4	3
MISE EN ŒUVRE DU PROJET ET ACCEPTATION SOCIALE	2	3	2
EVOLUTION DES MOBILITES	2	3	4
BILAN FINANCIER	1	2	3
BILAN ENVIRONNEMENTAL	2	3	4
Score moyen	1,8	3,0	3,2

TRES BON	4
BON	3
MOYEN	2
MAUVAIS	1

Le scénario 2 apparaît plus satisfaisant.

VII. Orientations proposées par le Comité de pilotage du 25 Mai 2022

Le scénario 2 a globalement été choisi, même s'il est assorti d'ajustements. **Les raisons du choix des élus ont été : sa plus grande cohérence avec l'armature du SCoT, et le fait qu'il permettait de répondre plus finement à la diversité des besoins dans un contexte de territoire dont la densité est partiellement diffuse.** Il apporte également un intérêt, et un impact plus fort sur la mobilité, et globalement une meilleure évaluation.

Orientations supplémentaires

A la demande du comité de pilotage, cette politique de mobilité devra être cohérente avec le développement urbain : réduire les déplacements en distance et en nombre suppose un développement urbain cohérent, davantage en faveur des centralités identifiées dans le SCoT.

Elle devra aussi prendre en compte de façon réaliste les enjeux d'énergie et de coûts pour les usagers, mais aussi correspondre à l'ensemble de leurs problématiques urbaines et périurbaines et à leurs motifs de déplacement.

Enfin, le pragmatisme doit la guider avec des solutions variées et performantes. Ainsi, le service à l'usager est prépondérant : les habitudes de mobilité doivent évoluer, mais les difficultés de toutes natures feront l'objet d'un accompagnement.

Quelques actions déjà pressenties

De façon plus précise, la déclinaison en actions devra comporter :

- quelques lignes express bus et vélo, en complément d'une offre ferroviaire efficace et valorisée,
- un accompagnement des contraintes de stationnement à développer, par des mesures qui rendront plus pratique l'accessibilité au centre-ville du type « posez votre voiture, on s'occupe de vous »,
- au sein d'une volonté de faire de la santé un objectif du plan, une réflexion sur la qualité de l'air doit être menée (étude d'opportunité pour une zone à faible émissions notamment), mais aussi la valorisation de la marche à pied,

- la limitation des PL en transit, comptant sur un travail partenarial,
- des actions de sensibilisation, communication et d'aides au changement pour valoriser les offres existantes et accompagner les usagers dans le report modal.

Les actions du plan seront ordonnées entre-elles, spatialement et dans le temps pour leur assurer un maximum d'efficacité.

Sur la base de cette philosophie multimodale et de proximité, des actions du plan porteront également sur un renforcement des interactions avec les mobilités alternatives des territoires voisins. Le contrat opérationnel des mobilités à venir en constituera un support.

VIII. Une politique de mobilité compatible avec les grandes orientations du Projet de territoire actualisé de Grand Besançon Métropole

Alliances : s'affranchir des échelles administratives en travaillant en bassins de mobilité et construire des partenariats autour des mobilités (territoires voisins, Région BFC, Département, ...)

Cohésion : mettre en œuvre un urbanisme des proximités, en travaillant avec l'armature territoriale du SCoT et le développement des nœuds de mobilité

Transitions : agir pour une mobilité plus durable, une ville apaisée et un territoire plus sain, le développement d'énergies renouvelables, et du report modal

Effervescence : développer de nouveaux services de mobilité pour faciliter les déplacements de l'usager.

IX. Points de vigilance

Depuis la loi LOM, la Région est devenue Cheffe de file de l'intermodalité et de la multimodalité. A ce titre, GBM doit conclure avec la Région un Contrat opérationnel de mobilité afin de traiter des engagements et projets à mettre en œuvre pour améliorer l'intermodalité. Parallèlement, l'objectif de part modale « transport collectif » comprend aussi les transports régionaux par TER ou par cars. Ainsi, une part de l'atteinte de ces objectifs est liée aux réponses de la Région. **Les négociations à venir avec la Région sont donc incontournables dans le cadre de l'élaboration de ce Plan de mobilité.**

Le deuxième point de vigilance concerne la nature même du scénario choisi : l'intermodalité. Elle suppose un important pas à franchir pour les usagers pour qui ce n'est pas une pratique appréciée et insuffisamment légitime sur le territoire de GBM. Pourtant elle est source de souplesse en offrant plus de solutions. Ainsi, le Plan de mobilité devra consacrer une part importante à l'accompagnement au changement et à tous les outils facilitateurs de cette intermodalité.

V. Planning

Les grandes orientations de la politique de mobilité (choix du scénario) feront l'objet d'une validation les :

- 16/11 en Commission 5,
- 1/12 en Bureau,
- 15/12 en Conseil Communautaire.

Ensuite, le Plan d'actions sera largement partagé début 2023, selon le calendrier des instances en cours de définition :

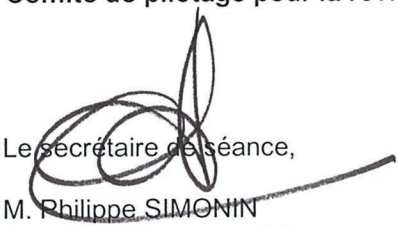
- En Bureau-Débats,
- En Conférence des Maires.

... et avec les partenaires externes :

- En comité des partenaires (date à fixer),
- Avec la Région Bourgogne Franche-Comté (date à trouver avec le VP Région).

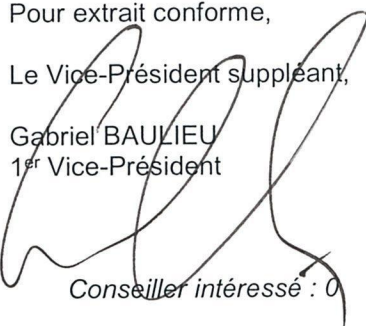
Au terme de ce partage, le PDM sera arrêté en Conseil communautaire en avril ou Mai 2023. A la suite de cela, les personnes publiques associées sont consultées et doivent se prononcer dans les 3 mois. Puis l'enquête publique sera diligentée sur une période d'environ 3 mois. Enfin, le rapport de la commission d'enquête sera pris en compte pour ajuster le PDM pour validation finale début 2024.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur le scénario proposé par le Comité de pilotage pour la révision du Plan de mobilité et la poursuite de la démarche.


Le secrétaire de séance,

M. Philippe SIMONIN
Conseiller communautaire

Pour extrait conforme,


Le Vice-Président suppléant,

Gabriel BAULIEU
1^{er} Vice-Président

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 114

Contre : 0

Abstention* : 0

Conseiller intéressé : 0

**Le sens du vote des élus ne prenant pas part au vote est considéré comme une abstention.*