Le 23 février 2023

**VIA DOTELEC - S2LOW** 

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE - DÉPARTEMENT DU DOUBS

# Extrait du Registre des délibérations du

Séance du 16 février 2023

Publié le : 23/02/2023

Membres du Bureau en exercice : 33

Le Bureau, régulièrement convoqué, s'est réuni salle Robert SCHWINT - La City – 4 rue Gabriel Plançon - 25000 Besançon, 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.

La séance est ouverte à 18h02 et levée à 18h07.

Etaient présents: Mme Marie-Jeanne BERNABEU, M. Gabriel BAULIEU, M. René BLAISON, M. Nicolas BODIN, M. François BOUSSO, M. Marcel FELT, Mme Lorine GAGLIOLO, M. Yves GUYEN, M. Daniel HUOT, M. Denis JACQUIN, M. Michel JASSEY, M. Aurélien LAROPPE, M. Christophe LIME, M. Yves MAURICE, M. Jean-Paul MICHAUD, M. Anthony NAPPEZ, M. Gilles ORY, M. Fabrice TAILLARD, Mme Anne VIGNOT, M. Benoit VUILLEMIN, Mme Marie ZEHAF.

<u>Etaient absents</u>: Mme Frédérique BAEHR, Mme Catherine BARTHELET, Mme Anne BENEDETTO, M. Sébastien COUDRY, Mme Marie ETEVENARD, M. Gilbert GAVIGNET, M. Olivier GRIMAITRE, M. Frank LAIDIE, M. Christian MAGNIN-FEYSOT, Mme Françoise PRESSE, M. Pascal ROUTHIER, M. Nathan SOURISSEAU.

Secrétaire de séance : M. Jean-Paul MICHAUD.

<u>Procurations de vote</u>: Mme Frédérique BAEHR à Mme Marie ZEHAF, Mme Anne BENEDETTO à M. Christophe LIME, M. Christian MAGNIN-FEYSOT à M. René BLAISON, Mme Françoise PRESSE à M. François BOUSSO, M. Nathan SOURISSEAU à Mme Lorine GAGLIOLO.

## Conseil de Développement Participatif – Bilan des saisines 2022 et programme de travail 2023

Rapporteur: M. Gabriel BAULIEU, Vice-Président

#### Inscription budgétaire

Sans incidence budgétaire

#### Résumé:

Pour l'année 2022, le CDP a été saisi par Grand Besançon Métropole sur les trois schémas : PLUI, PDM et PLH et a rendu les synthèses de ces travaux. Pour 2023, le programme des travaux du CDP est composé de trois saisines de GBM : Territoire en action, Assises territoriales et Energie.

#### I - Rappel

En application de l'article L.5211-10-1 du CGCT, le Conseil de Développement Participatif (CDP) est consulté sur l'élaboration du projet de territoire, sur les documents de prospective et de planification résultant de ce projet, ainsi que sur la conception et l'évaluation des politiques locales de promotion du développement durable du périmètre de l'établissement public de coopération intercommunale. Il peut donner son avis ou être consulté sur toute autre question relative à ce périmètre.

Ainsi, les documents (Plan Local de l'Habitat, Plan De Mobilité, Plan Local d'Urbanisme intercommunal, Schéma de Cohérence Territoriale) évoqués dans le cadre du projet de territoire doivent être soumis à la consultation du Conseil de développement.

Le règlement intérieur du CDP adopté par Grand Besançon Métropole (GBM) prévoit que le Conseil de Développement peut se saisir ou être saisi sur toute question (consultation obligatoire ou non) pouvant alimenter les réflexions des élus communautaires et des services.

Par délibération du 16 juillet 2020, le Conseil communautaire de GBM a donné délégation au Bureau pour « saisir le Conseil de Développement Participatif (CDP) sur tout sujet que le Bureau jugera à la fois pertinent et nécessaire au dynamisme et à l'avenir de GBM », qu'il s'agisse de saisines obligatoires ou facultatives.

Le règlement intérieur du CDP précise que « le Bureau communautaire saisit le Bureau du conseil de développement par un courrier formel envoyé par voie postale ou dématérialisée (...) ».

#### II - Points sur les travaux du CDP en 2022

Pour l'année 2022, Grand Besançon Métropole a saisi officiellement le CDP sur les éléments de déclinaison du projet de territoire que sont les schémas en cours de révision, à savoir le PLUI, le PDM, et le PLH.

#### A) Saisines sur le PLUI

Dès février, sur proposition de la mission PLUi, le CDP a accepté la mission qui a consisté à mener des entretiens auprès d'un panel d'habitants, pour recueillir le ressenti des habitants sur leur lieu de vie : leur logement, leur quartier, leur commune. 20 membres du CDP se sont rapidement mobilisés courant février et ont mené en binôme plus de 110 entretiens dans une dizaine de communes du territoire.

La restitution de ces avis a eu lieu le 5 mars dernier lors d'un séminaire PLUi avec les 68 maires et adjoints en charge de l'urbanisme.

Puis, dans le cadre de la saisine de Grand Besançon Métropole relative au PLUI sur le PADD, un atelier du CDP, constitué de 35 membres du CDP, s'est réuni pour répondre à la question suivante : quelle métropole voulons-nous pour demain ?

La conclusion de cet atelier a été présentée à l'élu référent du PLUI et aux services pour être intégrée dans les réflexions du PLUi.

#### B) Saisine sur le PDM

En mars 2022, GBM a saisi le CDP sur plusieurs sujets dans le cadre de la révision du Plan de Mobilité : l'intermodalité, la pratique cyclable, le réseau Ginko : offre, qualité du réseau, tarification, sécurité des déplacements dans le tram, bus, parking.

La conclusion de cet atelier, composé de 45 membres du CDP, a été présentée à l'élu référent du PDM et aux services pour être intégrée dans les réflexions de la révision du PDM.

## C) Saisine sur le Programme Local de l'Habitat (PLH)

En avril 2022, GBM a saisi le CDP, dans le cadre de la révision du PLH, en lui demandant de travailler sur la notion d'Habitat désirable.

Ainsi, des questions ouvertes sont proposées faisant apparaître l'expression des usagers sur leurs désirs et leurs besoins en matière de logement dans les années à venir : quel type d'habitat devrait privilégier le futur PLH ? Quelles formes urbaines préserver, quelles évolutions apporter (mitoyenneté, densité, verticalité...) ? Comment concilier le rêve individuel du format pavillonnaire et l'objectif environnemental de la sobriété foncière ? Quelles typologies pour répondre aux évolutions sociétales ? Quelle innovation acceptable, pour quel public (habitat participatif, modularité...) ?

L'atelier du CDP, composé de 23 membres du CDP, a rédigé une synthèse répondant à ces interrogations.

## III - Propositions de programme de travail du Conseil de Développement Participatif pour 2023

# A) <u>Saisine de GBM sur le Contrat territorial « Territoire en Action » 2022-2028 avec la Région Bourgogne Franche Comté</u>

Le contrat « Territoire en Action »(TEA) 2022-2028 est une nouvelle politique contractuelle de la Région Bourgogne Franche Comté à l'échelle du Scot, qui concerne le territoire de Grand Besançon Métropole et celui de la communauté de Communes du Val Marnaysien.

Il comporte deux volets, dont celui portant sur des projets d'intérêt régional ou métropolitain. Dans ce cadre, qui porte sur l'échelon du territoire Grand Bisontin, la Région sollicite l'avis de l'instance citoyenne dédiée sur la liste des projets qui pourraient être proposés à la Région dans le cadre de ce volet métropolitain. Les projets retenus feront ensuite l'objet d'un dépôt de dossiers de demandes de financement plus détaillés au fur et à mesure de leur avancement sur l'ensemble de la période concernée.

A ce titre, GBM sollicite la saisine du CDP afin d'alimenter la réflexion et les discussions avec la Région.

## B) Saisine de GBM sur la réflexion pour l'organisation des futures Assises territoriales

Lors des 5<sup>èmes</sup> Assises Communautaires organisées le 29 novembre 2022 à Besançon, il est apparu opportun que le CDP accompagne GBM dans la programmation des futures Assises, afin qu'elles répondent davantage aux attentes et besoins des élus du territoire.

GBM souhaite saisir le CDP afin d'alimenter sa réflexion pour l'organisation des futures assises territoriales.

## C) Saisine de GBM sur l'énergie

Pour l'année 2023, Grand Besançon Métropole saisira officiellement le CDP sur le thème de la sobriété énergétique et du développement des énergies renouvelables. Cette thématique fera l'objet de questionnements précis lors des demandes de saisine afin que le CDP puisse apporter un éclairage pertinent pour la collectivité dans les délais impartis.

#### A l'unanimité, le Bureau :

- prend acte du bilan des travaux sur le PLUI, le PDM et le PLH du conseil de développement participatif pour l'année 2022,
- se prononce favorablement sur le contenu du programme de travail de démocratie participative du conseil de développement participatif (CDP) pour l'année 2023 et sur les saisines du CDP sur Territoire en action, les assises territoriales et le thème de l'énergie.

Rapport adopté à l'unanimité

Pour : 26

Contre: 0

Abstention\*: 0

Conseiller intéressé : 0

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

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Besançon dans les deux mois suivant sa publicité.

Pour extrait conforme,

Le Vice-Président suppléant,

Le secrétaire de séance,

Jean-Paul MICHAUD Vice-Président Gabriel BAULIEU 1er Vice-Président

#### ANNEXE

## 1) Saisine sur le PLUI:

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définit les orientations générales en rapport avec l'urbanisme, l'habitat, les transports, les déplacements, les communications numériques, les équipements, la protection et la préservation des espaces ainsi que le développement économique et commercial. C'est un dossier qui définit les grandes lignes des aménagements urbains. C'est donc au vrai sens du terme le projet politique global de la métropole pour une période donnée (15 ans).

-----

Dans le cadre de la saisine de Grand Besançon Métropole relative au PLUI sur le PADD, les membres du CDP répondent à la question à la fois très simple et très complexe : **quelle métropole voulons-nous pour demain** ? :

## "GBM, METROPOLE DU VIVANT"

Le « vivant » c'est accorder toute la place à l'Humain et à son milieu, reconnaitre qu'il est totalement intégré au territoire qu'il occupe et où il vit. C'est être vigilant à l'ensemble des milieux naturels et des formes de vie (humains, plantes, animaux, champignons, bactéries, etc...) et à leurs interactions qui sont la définition de la biodiversité. Pour le Conseil de Développement Participatif (CDP), cette notion est un élément pivot pour le développement durable de notre métropole dans la droite ligne des dispositions prises depuis longtemps par Grand Besançon Métropole (GBM). C'est pourquoi, la préservation de la biodiversité est le fil rouge de son travail sur le PADD. Les membres du CDP ont souhaité répondre à une question à la fois très simple et très complexe :

#### « Quelle métropole voulons-nous pour demain? »

Le CDP souhaite que GBM soit :

- un territoire solidaire
- un territoire harmonieux
- un territoire économe de son espace
- un territoire sobre en énergie et autres ressources
- un territoire riche en biodiversité

## **UN TERRITOIRE SOLIDAIRE**

- Favoriser la proximité entre lieux d'habitation, de travail, de loisirs pour diminuer la nécessité des déplacements facteurs de pollution.
- Encourager, accompagner, les commerces de proximités ; aider à leur création dans les communes ou quartiers où cela est nécessaire.
- Mutualiser les usages de certains équipements.
- Ouvrir des lieux conviviaux d'aides aux personnes vulnérables.
- Conforter l'accessibilité des publics handicapés, PMR (Personnes à Mobilité Réduite), malvoyants, malentendants en développant les aménagements inclusifs dont le numérique.
- Veiller à ce que les personnes qui ne maitrisent pas le numérique puissent trouver un accompagnement pour les aider à réaliser leurs démarches.
- Proposer qu'un bus « France services » se déplace dans les communes de la métropole.
- Développer des infrastructures numériques de plus en plus performantes car les services et usages proposés par l'internet, désormais ancrés dans la vie personnelle et professionnelle, sont multiples et de plus en plus gourmands (datas, images, vidéos, visioconférence...).

- Créer au sein de GBM un bureau de veille du numérique, qui centralise toutes les actualités et les ressources technologiques pour accompagner les demandes des particuliers et des porteurs de projets.
- Réaliser avant tout projet collectif une Evaluation d'Impact sur la Santé (EIS) qui permet de renforcer les effets positifs des projets sur la santé et pas seulement d'en réduire les effets négatifs. Les choix de planification et d'aménagement du territoire influencent la santé, la qualité de vie et le bien-être des populations.
- Mettre en place et si possible, mutualiser des services, des équipements, des salles de réunions et de convivialité accessibles à tous;

## **UN TERRITOIRE HARMONIEUX**

- Garantir à chaque habitant un cadre de vie agréable à proximité de son domicile.
- Veiller à intégrer les structures d'accueil pour personnes âgées au cœur des habitations et des services.
- Avoir des espaces publics de qualité : possibilité de marcher en sortant de chez soi, d'avoir un espace vert, de rencontre, un espace adapté aux enfants, un commerce, etc.
- Créer là où c'est possible et nécessaire des ilots de fraicheur.
- Autoriser de nouvelles constructions uniquement dans les secteurs bien desservis par les transports en commun.
- Diversifier les formes d'habitats et la taille des logements aussi bien en milieu urbain, semi-urbain qu'en milieu rural pour favoriser la mixité sociale et générationnelle et éviter la multiplication des lotissements avec terrain-piscine-pelouse.
- Veiller à la cohérence et l'harmonisation des styles avec les formes locales de l'habitat.
- Enterrer les parkings dans tout nouvel aménagement.
- Veiller à l'isolation sonore des habitations dans les nouveaux projets ainsi qu'à leur amélioration dans les logements déjà occupés.
- Dans les zones commerciales, industrielles ou artisanales existantes ou à venir, veiller à une diversification des styles de construction.

### UN TERRITOIRE ECONOME DE SON ESPACE

- Maintenir la discontinuité de l'urbanisation en conservant des espaces « naturels » entre les communes (Zones vertes et zones non constructibles).
- Privilégier, pour les nouvelles constructions, l'utilisation des dents creuses et des friches existantes.
- Soutenir la zéro-artificialisation des sols en limitant au maximum l'utilisation des surfaces « naturelles » ; à défaut, obliger une véritable compensation et une renaturation contrôlée, et se limiter à un pourcentage d'urbanisation équivalent à au maximum celui de l'augmentation démographique de GBM.
- Trouver un bon équilibre entre le développement sur le plan de l'attractivité économique de GBM et le principe de zéro-artificialisation des sols.
- Limiter l'extension des zones commerciales.
- Rénover plutôt que construire du neuf.
- Innover pour une gestion globale des cimetières.

#### UN TERRITOIRE SOBRE EN ENERGIE ET AUTRES RESSOURCES

- Promouvoir l'autonomie énergétique des bâtiments des zones commerciales, industrielles ou artisanales par l'implantation de panneaux solaires et l'utilisation de toute source alternative d'énergies.
- Mettre en œuvre un plan de gestion de l'eau qui puisse permettre d'assurer durablement son utilisation.
- Identifier les potentialités sur le territoire de la métropole de la production et de l'utilisation des énergies non fossiles.
- Soutenir et promouvoir l'utilisation des transports collectifs, des modes doux de déplacement, le covoiturage.
- Installer et mutualiser des voitures partagées comme Citiz dans les villages (ceci peut encourager des familles à se passer de la seconde voiture).

## **UN TERRITOIRE RICHE EN BIODIVERSITE**

- Encourager les jardins et vergers collectifs et familiaux (avec récupération des eaux).
- Favoriser le maraichage pour une autonomie alimentaire,
- Favoriser la production biologique et locale pour inciter à une alimentation saine.
- Remplacer tout arbre coupé par un arbre planté au minimum dans les communes.
- Inciter la plantation des arbres dans tous les projets publics ou privés.
- Créer et maintenir des abris pour la faune locale et migrante, dans les constructions.
- Aider au maintien des prairies permanentes et des forêts.
- Protéger les trames vertes (espaces verts, vergers, forêts,...), bleues (zones humides, rivières, ...) et noires (pollutions lumineuses).
- Créer dans chaque commune de GBM des jardins de la biodiversité en partenariat avec l'Université de Franche Comté, en partenariat avec les enseignants pour "apprendre" la biodiversité au public scolaire.

Différentes propositions ont été évoquées lors des séances de travail sur le *THEME :* DENSIFICATION ET DIVERSIFICATION DES TRANSPORTS EN COMMUN :

#### TRANSPORTS ET DEPLACEMENT

Pour mémoire : les points suivants ont leurs places dans le PdM :

- Développer fortement les voies ferrées.
- Développer le tram-train et les modes doux.
- Prévoir une halte ferroviaire aux Hauts de Chazal, à Franois et développer l'offre de la navette Ecole-Valentin, implanter les haltes prévues Haut de Saint Claude et Miserey.
- Mieux irriguer les quartiers bisontins éloignés du tram; la solution bus + tram est souvent trop longue pour descendre en ville) : organiser des interconnexions efficaces et opérationnelles avec un accès à l'information (papier et électronique multi-supports)
- Implanter des parkings de rassemblement pour le covoiturage dans un grand nombre de communes.
- Proposer une offre plus large, en nombre et sur l'ensemble du territoire, de vélos électriques.

Pour le CDP, deux prescriptions semblent impératives :

- bien tenir compte de la spécificité de chaque commune (ne serait-ce que par son éloignement de la ville-centre),
- bien informer et associer les populations concernées, les associations de village ou de quartiers.

## II) Saisine sur le PDM

Réseau GINKO: offre, qualité du réseau notamment concernant les personnes à mobilité réduite (PMR) et les personnes âgées (PA)

- > Information Communication
- Réinstaurer des fiches horaires papier pour les personnes n'ayant pas accès à internet, notamment les PA. S'appuyer sur les mairies des communes périphériques pour communiquer les informations.
- Afficher les horaires aux arrêts de bus en gros caractère pour plus de visibilité par les personnes déficientes visuelles, voire annonce orale à l'approche d'un bus à l'instar de ce qui est fait pour le tram.
- Utiliser les ressources numériques existantes dans le tram et le train, pour le bus.
   Ex : Panneaux interactifs où on visualise l'avancement du bus.
- Prévoir plus d'informations sur « les transports à la carte » méconnus du grand public. Ex : transport arrêt le plus proche de son domicile vers la gare avant 6 h du matin et après 22 h.
- Prévoir une sensibilisation des chauffeurs de bus et trams pour adopter une conduite douce et éviter les freinages intempestifs ☐ formation à prévoir
- Faire des statistiques comparatives sur les temps de déplacements tram/piéton et bus/piéton. Il semble que les trajets en tram ne soient pas si avantageux en termes de durée.

#### > Optimisation de l'utilisation du réseau

- Prendre en compte la qualité de PMR de manière plus large que les personnes en fauteuils roulants et mettre en place plus de poignées à hauteur raisonnable, des signalétiques adaptées aux personnes malvoyantes ou malentendantes ou aux autres handicaps cognitifs.
- Mettre en œuvre les actions pour la sécurité des déplacements, afin de permettre la diminution du recours aux véhicules personnels.
- Laisser les personnes emprunter librement les transports scolaires, notamment pour les habitants des communes périphériques qui veulent se rendre dans une autre commune ou Besançon.
- Réinstaurer des minibus gratuits au centre-ville de Besançon prioritairement pour les personnes qui ont du mal à se déplacer.
- Améliorer la cadence des bus pendant les vacances scolaires et hors créneaux scolaires, la raison d'être des transports collectifs ne se limite pas aux écoliers et étudiants.

#### Nouvelles actions à mettre en œuvre – Investissement – Financement

- Instaurer une ligne directe desservant les communes périphériques en direction des pôles médicaux de Besançon. Ceux-ci pourraient être mis à contribution pour participer au financement.
- Mettre en place d'autres lignes bus « prioritaires » à l'instar de la ligne 3 qui est très rapide

#### Réseau GINKO: tarification, tout ou partie de la gratuité

- Unanimité sur le fait que la gratuité n'existe pas car d'une manière ou d'une autre, ce qui est gratuit trouvera son financement ailleurs et au bout du compte, c'est le citoyen qui paie, à travers les impôts notamment. Pour autant, la gratuité est un levier puissant pour permettre d'inciter le citoyen à « délaisser » son véhicule pour les transports en commun.
- La gratuité totale existe déjà dans 35 agglomérations françaises telles Aubagne, Châteauroux, Dunkerque, Calais, Libourne, Niort, Gap, Porto-Vecchio ou Puteaux. Partout la gratuité associée à une amélioration du réseau s'est traduite par une hausse de la fréquentation. A Dunkerque, la fréquentation a augmenté de plus de 85 % dont plus de 125 % le week-end. Certaines villes ont fait le choix d'instaurer la gratuité des transports en commun à l'ensemble des usagers, mais uniquement certains jours. Rouen teste depuis un an, la gratuité des transports dans l'agglomération tous les samedis. A Montpellier, les personnes de plus de 18 ans bénéficient de la gratuité tous les week-ends. A Nantes, les bus, trams et navibus sont gratuits les samedis et dimanches depuis avril 2021 aux habitants mais également aux touristes de passage.
- L'investissement dans de nouveaux équipements plus performants ainsi que la qualité du réseau sont des éléments essentiels à mettre en place concomitamment à la gratuité, car celle-ci si elle est appréciée des usagers à sa mise en œuvre, ne suffit pas toutefois à elle seule à déclencher un mouvement durable des habitants pour délaisser son véhicule personnel. Pour changer les comportements en matière de déplacements, il faut des transports collectifs plus attractifs qui répondent aux besoins en termes de capacités d'accueil, de desserte, d'horaires, de ponctualité, de rapidité et de confort. C'est la raison pour laquelle il y a lieu d'améliorer le fonctionnement du réseau existant tel que démontré précédemment. La gratuité serait donc un signal fort envoyé à la population de la prise « à bras le corps » par les pouvoirs publics de cette problématique de protection de l'environnement et de lutte contre le réchauffement climatique mais aussi de santé publique en réduisant la pollution, et les embouteillages et en œuvrant pour la tranquillité de la vie quotidienne
- Une hypothèse intermédiaire pourrait être adoptée, telle qu'une tarification adaptée à
  des situations particulières: personnes socialement défavorisées, heures creuses,
  évènements ou périodes touristiques à mettre en avant avec la mise en place de
  moyens de déplacements gratuits ou à moindre coût (festivals, samedis piétons...),
  ce qui pourrait également avoir un impact sur l'attractivité touristique et/ou l'attractivité
  du centre-ville.
- Des formules « d'essai » de gratuité sur une période donnée pourraient également être instaurées en faveur des nouveaux arrivants sur la commune ou la métropole, et à toute personne qui en ferait la demande pour inciter notamment à la pratique de

l'intermodalité (x tickets jour gratuits ou à prix moindre pour tester un temps de déplacement pendant une période donnée).

- Booster l'information à destination des citoyens sur la gratuité des transports, notamment lors des pics de pollution ou lors d'évènements particuliers (samedis piétons...)
- Faire bénéficier aux collégiens et lycéens qui habitent à Besançon d'une carte de transports ginko gratuite, ce qui n'est pas le cas actuellement. Il est en effet indispensable d'instaurer cette gratuité des transports quel que soit l'âge des lycéens, dans un souci d'équité avec les autres élèves des communes environnantes scolarisés à Besançon. La Région pourrait être sollicitée pour compenser cette dépense supplémentaire. Cette carte d'abonnement délivrée pourrait n'être valide que pendant les périodes scolaires.
- L'augmentation des tarifs de parkings proches du centre-ville, doit être mesurée, afin de ne pas accentuer la « désertion » des commerces du centre au profit des zones commerciales de la périphérie-
- Mise en place de publicités payantes dans les bus pour compenser la perte de recettes due à la mise en place de cette gratuité ou des réductions tarifaires.

#### Réseau GINKO et voirie : sécurité des déplacements dans tram, bus, parking ...

- Il existe encore trop de bus « vieille génération » en périphérie de Besançon qui ne sont pas accessibles à tous, d'où la nécessité impérieuse d'investir dans des véhicules plus modernes, et écologiques (véhicules hybrides ou hydrogène)
- Mettre en place en plus de la vidéosurveillance, à l'instar de ce qui existe dans le tram, un système de « boitier d'alarme » en cas d'agression à l'arrêt de bus ou à l'intérieur du bus (le chauffeur n'ayant pas forcément la visibilité sur les agressions).
- Application portable à développer pour faciliter les informations du réseau Ginko (accidents, retards, pics de pollution...)
- Présence de médiateurs dans les transports en commun à développer
- Communiquer sur les ratios incivilités/agressions par rapport au nombre de personnes transportées. L'insécurité évoquée est-elle une réalité ou un ressenti ?

#### Réseau GINKO: Autres propositions d'amélioration du réseau ginko

- Il existe 3 leviers pour inciter à l'utilisation des transports en commun : une utilisation plus facile et confortable, un temps de déplacement plus court que son véhicule personnel et des déplacements moins coûteux.
- La question relative au temps de transport est due également à l'augmentation du trafic véhicules : contraindre à « délaisser » son véhicule » ou inciter.... Trouver le bon équilibre.
- Extension du réseau de bus et/ou train pour les communes périphériques
- Accueil vélo dans les trams à instaurer à l'instar de ce qui existe dans les trains

## Pratique cyclable : Développement des zones cyclables sécurisées et continuité sur le territoire de GBM

#### > Information – communication

- INFORMER les citoyens est une priorité: obligation légale (loi LOM) pour les communes, de favoriser les modes doux et l'intermodalité. Le CDP demande d'appliquer la règlementation. Pour autant, ne pas la présenter au public comme seul objectif à atteindre mais GBM doit affirmer clairement et assumer ses orientations politiques écologiques.
- Améliorer la communication grand public sur la politique cyclable par le biais notamment du portail web du Grand Besançon. Transparence totale : mise en ligne des projets, du programme d'aménagements cyclables, du schéma cyclable, des coûts prévisionnels et effectifs ...
- Insister sur l'enjeu primordial qu'est la réduction de la pollution et d'émission des gaz à effet de serre (GES)
- Expliquer la différence entre piste cyclable matérialisée sur la chaussée par une séparation physique (bordure, barrière, plantations) et bande cyclable qui comporte seulement un marquage au sol non sécurisant.
- Définir et expliquer sa stratégie de déploiement et de développement de l'offre de stationnement sécurisé pour les vélos (en lien avec les centres commerciaux, entreprises, administrations publiques ...), sur tout le territoire grand bisontin, pas nécessairement couplé aux réseaux de transports en commun
- Assumer le fait que les mesures prises gêneront les déplacements en voiture.
- Rendre plus lisibles les actions de GBM en ce qui concerne sa politique vis-à-vis de la pratique cyclable, les objectifs à court, moyen et long terme. GBM doit expliquer les enjeux entre les différents choix (difficultés techniques, budget...) mais affirmer son souhait de privilégier la création de pistes cyclables plus sécurisées car bénéficiant d'une voie distincte et visuellement plus différenciée.
- Il n'existe pas de plans des pistes cyclables à destination des habitants de GBM. Diffuser largement sous format papier la cartographie du réseau cyclable.
- Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs, afin d'apporter de la cohérence et une harmonisation dans les aménagements cyclables de la ville centre et des communes périphériques (typologie des revêtements, de la signalisation verticale et horizontale, du jalonnement, des bornes et des barrières de contrôle d'accès, accompagnement végétal ...).
- Appliquer le code de la rue au Grand Besançon pour homogénéiser les pratiques avec en corollaire l'encadrement de l'usage des engins de déplacements personnels (trottinettes, gyropodes...) désormais autorisé sur les pistes cyclables et les voies vertes).
- Améliorer le lien avec les acteurs économiques pour la généralisation des PDE, notamment par la création d'un fascicule, et pour augmenter la fréquentation des transports en commun ou le covoiturage.
- Mettre en place une sorte de formation sur la pratique cyclable : Cohabitation entre vélos et modes alternatifs, planches trottinettes : dans le cadre des financements du

permis par exemple ou de la location d'un VAE ou de l'octroi d'une subvention pour l'achat d'un VAE. Cela pourrait prendre la forme d'une heure de sensibilisation.

- Adopter une politique d'évaluation des aménagements cyclables Créer un groupe d'experts usage en pratique cyclable (vélotaf, loisirs, famille, cyclotourisme). Améliorer la concertation amont sur les projets (avec CCH, AVB, groupe d'experts d'usage ...). Instaurer le principe de visite technique à vélo d'avant-projet et après réalisation avec les services techniques, le groupe d'experts d'usage, éventuellement les élus.

#### > Sécurisation de la pratique cyclable

- Chaque fois que cela est possible au niveau de la largeur de l'espace public, créer de vraies pistes cyclables pour rendre efficaces les déplacements à vélo, en suivant les grands axes structurants, ou doubler ces grands axes par d'autres chemins secondaires.
- Conscients que des pistes ne peuvent être créées le long de tous les axes routiers, un effort pourrait, a minima être fait pour la sécurisation des bandes cyclables.
- En secteur urbain, identifier les aménagements dédiés au vélo par le choix d'une couleur de -revêtement = lisibilité de l'espace public, compréhension de la continuité cyclable, amélioration induite de la sécurité. Très important au droit des traversées de chaussée. Un modèle qui fonctionne : celui du coloris rouge brique retenu par les Pays-Bas dans toutes les villes. A Strasbourg il existe des feux pour vélos. Une signalétique plus explicite pourrait également être mise en place pour informer le début ou la fin d'une piste.
- Dans le cas des voies trop étroites pour permettre une bande cyclable, mettre en place une signalétique plus visuelle et interpellante que le simple dessin d'un vélo sur la voierie, afin d'alerter les véhicules motorisés de la présence éventuelle de vélos en sens contraire de la circulation. Cette situation est en effet très insécurisante. Il convient donc de répertorier ces cas et de créer a minima des bandes cyclables tracées au sol.
- Etudier le maillage en « zone 30 » dans zones stratégiques des communes de GBM où la route est partagée et où il existe des infrastructures « à risque » (commerces, écoles...). Toutefois, ne pas systématiser les zones 30 qui génèrent des difficultés de circulation pour les voitures (c'est le but) mais aussi des blocages pour les pompiers ou les ambulances. Il est donc indispensable de garantir une fluidité sur des grands axes pour faciliter le déplacement rapide des services de sécurité. Par ailleurs, les bouchons polluent plus que la vitesse
- Rendre les panneaux zone 30 plus lisibles ex : rue de Chalezeule : panneau clignotant
- Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager des nouvelles pratiques de mobilités pour les enfants scolarisés (renvoie aux principes de la rue aux écoles, la rue aux enfants, la rue apaisée)
- Créer en priorité des pistes sécurisées entre les communes périphériques.

- Favoriser les ronds-points à la hollandaise. N'existe pas actuellement sur GBM / En prévoir sur les gros ronds-points. Ex Mallarmé.
- Equiper les vélos Ginko de rétroviseur.
- Nécessité d'imposer un contournement pour les camions et prévoir a minima des quartiers imperméables au transit.
- Améliorer l'offre de stationnements pour les vélos qui doivent être sécurisés et abrités. Le local doit permettre le rechargement des batteries. A l'instar de ce qui existe à Dijon, le local vélo devrait être accessible par badge nominatif avec abonnement annuel ou mensuel indépendant de Ginko. Le tarif devra être également revu à la baisse : 1 € par mois, même si pas abonné au réseau Divia de Dijon (alors que c'est 2 € chez Ginko et réservé à ses seuls abonnés +4€)

## > Stratégie d'aménagement du réseau cyclable - Investissement

- Déploiement d'une politique visant à : réduire le stationnement des voitures en surface, permettant de libérer de l'espace public afin d'aménager des voies adaptées aux vélos. réglementer plus strictement le stationnement, en accroissant les zones en stationnement payant, de manière entre autres, à inciter le stationnement en parking relais ou encore favoriser le report modal. Des exemples à suivre parmi les villes de Lyon, Lausanne, Zurich.
- La règlementation interdisant d'emprunter les bandes cyclables dans les deux sens, il y a lieu de programmer en priorité la création d'une 2<sup>e</sup> bande cyclable ou mieux d'une piste cyclable le long des voies routières à moyenne et forte circulation. Ex : rue de Vesoul et rue de Belfort où il y a seulement une bande sur la voie montante.
- Veiller à la stricte application de la loi LOM, notamment pour la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées à la pratique cyclable en créant des emplacements réservés dans le PLUi.
- Redéfinir (augmenter) au PLUi, les emprises foncières des voiries communales, communautaires et départementales pour inclure l'aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles (à l'instar de ce qu'ont fait l'Allemagne et les Pays-Bas).
- La continuité des pistes cyclables à Besançon et entre les communes de GBM ainsi que leur sécurisation doit en effet être recherchée.
- Utiliser le maillage des chemins ruraux et communaux existants pour développer les dessertes intercommunales à vélo, avec amélioration du revêtement (souhaitable) et du jalonnement (indispensable). Un exemple parmi beaucoup d'autres : liaison La Belle Etoile / Franois, via le chemin de la Ligne, puis le chemin du Bois (vers le parcours accrobranches). On connecte ainsi directement et à faible coût, Montferrand ou Grandfontaine à Franois. A noter que c'est un choix opéré par l'Allemagne et la Suisse, dont certains itinéraires cyclables (vélotaf et loisirs) empruntent des chemins blancs à travers bois et campagnes, sans que cela ne perturbe les usagers de la bicyclette
- Créer un réseau vélo express ou à haut niveau de service (sous-entend de hiérarchiser le réseau cyclable).

- Considérer la véloroute comme voie structurante dans la création de pistes cyclables « en étoile ».
- En revanche, étudier attentivement les voies secondaires qui sont également empruntées lorsque l'on complexifie les voies structurantes et veiller à ne pas remplacer un dysfonctionnement par un autre.
- Actuellement, 4% seulement de la population de GBM pratique le vélo et pas tous les jours selon la météo (sources: enquête des ménages 2019). En 2 ans les déplacements à vélo ont augmenté de 30 %. Si cette évolution se confirme et s'accentue, créer de nouvelles pistes cyclables et sécuriser le réseau existant est un réel enjeu pour absorber les nouveaux flux et être crédible par rapport à l'orientation politique de baisse des déplacements en voiture
- Prévoir des structures pour « dépanner » les vélos en cas de problème. Cela pourrait faire l'objet d'un service de GBM. En effet, il est difficile de changer une roue sur un vélo électrique. Plateforme logistique à prévoir gérée par GBM ou en délégation.
- Accorder des subventions aux vélos cargo pour la livraison de biens ou le transport de personnes.

#### L'intermodalité

Définir ce qu'est le report modal pour GBM est indispensable : On garde les mêmes déplacements ou on change ? Il est illusoire de penser que l'on fera les mêmes trajets en multimodal qu'en voiture

Pour que les citoyens acceptent l'intermodalité, il est indispensable qu'il y ait un gain, soit en temps, en argent ou en confort (voir pistes d'amélioration du réseau ginko). Sans l'un de ces ingrédients, l'intermodalité ne sera pas acceptée et les habitants de GBM continueront à prendre leur véhicule personnel.

Un effort tout particulier devra être fait en faveur de la communication et de l'information du grand public pour expliquer les enjeux de l'intermodalité, au moyen notamment d'expositions immersives pour inciter au changement car le citoyen a besoin pour se projeter dans l'avenir d'un projet global et de se sentir associé.

#### > Amélioration de l'existant

- Réseau ginko obsolète à revoir complètement tant au niveau des équipements qu'au niveau du réseau. Investir dans les bus dernière technologie (hydrogène par exemple). Le déplacement en bus est trop lent et depuis la mise en place du tram et nombre de quartiers sont moins bien desservis.
- Revoir le temps de déplacements et augmenter la cadence si besoin pour inciter à prendre les transports en commun. En particulier pour les communes de GBM, il y a lieu de prévoir des fréquences de passage de bus plus importante car il est difficile de vivre en ruralité sans moyen de locomotion (voir enquête PLUI).
- Le tram est peu fonctionnel. Alors qu'à Strasbourg, l'arrivée du tram a fluidifié les déplacements, celui de Besançon n'a pas apporté une amélioration des temps de

déplacements. En revanche les lignes bus site propre sont à développer car plus efficaces en termes de temps de déplacement et de confort.

- A minima, prévoir des rames supplémentaires en cas d'affluence.
- Manque de bus direct gare Viotte depuis certains quartiers (Palente)
- Etoile de bus à élargir en ligne directe surtout aux heures de pointe élargie à GBM
- Coordination des transports à prévoir. Entre bus ville et cars extérieurs
- Optimiser l'utilisation de la navette et revoir le tarif actuellement prohibitif: 5 € actuellement pour un trajet de 5 mn Ecole-Valentin/gare Viotte (A Lyon par exemple, trajet de 15 mn pour 2.50 €), susceptible de décourager les habitants de prendre la navette. Une démarche auprès de la Région compétente en matière de transport ferroviaire serait à envisager
- Indispensable de prendre conscience que l'on rentre dans une société numérisée : nécessité de disposer d'outils pour informer les gens et les accompagner dans leurs besoins de déplacements. Problème de communication à résoudre
- Une formation pour tous à l'usage des modes doux est souhaitable (par les services de police, les auto-écoles, les associations de conduite...)
- Information ciblée par public à prévoir : portail des modalités
- Il existe une carte unique de transport Bus Tram train à l'intérieur de GBM. Tous les citoyens ne le savent pas. Faire des plaquettes écrites pour proposer les intermodalités possibles

#### Nouveaux usages à prévoir

- Développer un réseau TER tram train à la halte valentin.
- Haltes ferroviaires à prévoir ou à maintenir. Augmenter les arrêts et la fréquence journalière des arrêts dans les petites gares. Pourquoi avoir supprimé celle de Franois?
- Relier les communes le long du Doubs par bateau bus
- Mettre en place la gratuité autoroute intra GBM pour permettre aux poids lourds de ne plus passer au centre-ville de Besançon ainsi que pour les habitants de GBM.
- Développer le transport fluvial sur le Doubs et le canal : idem bateau bus de Paris
- Minibus électrique à prévoir à l'intérieur de la boucle = Petit bus pour transport à la demande et intercommunal.
- Parking gratuit sur présentation d'un titre de transport à généraliser hors parking relais
- Prévoir un wagon de tram spécial pour charger les vélos, ou identifier dans les wagons une zone pour les vélos

#### Annexe à la saisine du PDM

Elle est constituée de différentes propositions qui ont été évoquées lors des séances de travail :

#### \*\* GBM sobre en énergie :

- réduction de la consommation : isolation des bâtiments, priorité absolue aux transports collectifs
- utilisation maximale des énergies renouvelables
- production locale d'énergie : zones commerciales autonomes, hydrogène verte...

#### \*\* GBM s'alimente localement :

- ceinture verte agricole dont maraichère autour de chaque bourg
- cultures fruitières sur les pentes des collines

#### \*\* GBM sobre en consommation d'espace :

- pas d'artificialisation de terres agricoles
- application rigoureuse de la compensation

#### \*\* GBM agglomération vivante, capitale du Vivant :

- développement des espaces verts au profit de toute la biodiversité avec solutions d'économie d'eau
- renforcement des trames vertes, bleue.
- multiplication des arbres urbains dans tous les bourgs-villages et remplacement des fruitiers en zone lotissement

#### \*\* GBM, agglomération équilibrée :

- chaque bourg-village dispose localement des services publics, des commerces nécessaires

#### Foncier urbanisme

- Lutter contre la France moche
- Non fusion paysagère des communes : maintenir la discontinuité de l'urbanisme.
  - Ceinture verte agricole au profit de la continuité écologique
- Ceinture verte et maraichage avec des solutions pour économiser l'eau.
  - Entrées et sorties d'agglomération de GBM.
- Vergers.
- Revoir la signalétique (parking relais), indiquer où prendre les bus en rajoutant des panneaux indicatifs.
- Ouvrir les parkings d'administration les jours fériés.
- Créer dans chaque commune de GBM un parking de covoiturage afin de limiter les stationnements "clandestins" le long des axes, (ex: côte du Comice à Larnod)
- Aménager des zones d'auto-stop (avec ralentisseurs) à toutes les sorties des communes. S'appuyer sur l'expérience de Grenoble avec Rezo Pouce : <a href="http://www.club-plui.logement.gouv.fr/le-club-">http://www.club-plui.logement.gouv.fr/le-club-</a> bourgogne-franche-comte-du-26-mars-2019-un-a549.html (https://www.rezopouce.fr/).
- Pour toute construction, privilégier les « dents creuses » et l'utilisation des friches industrielles

#### Lutte contre les ghettos urbains :

- Favoriser la mixité sociale et générationnelle en diversifiant les formes d'habitats aussi bien en milieu urbain ou semi-urbain qu'en milieu rural si on veut éviter la multiplication des lotissements avec terrain-piscine-pelouse.
- Diversité de l'offre de taille des logements (du T1 au T5), diversité des formes urbaines
- Mieux intégrer les personnes âgées dans le village ou la ville (en particulier EHPAD) et les informer (support papier, électronique, dialogue, écoute...)
- Limiter la hauteur des tours.
- Lutter contre l'uniformisation des styles de constructions
- Travailler en pédagogie-formation avec les CAUE-Maison de l'architecture
- Conserver les villages avec socialisation, par exemple en favorisant les habitats de formes multiples.
- La prise en compte des communications électroniques dans la réflexion sur le développement du territoire est un enjeu majeur. Les services et usages proposés par l'internet, désormais ancrés dans la vie personnelle et professionnelle sont multiples et de plus en plus gourmands (images, vidéos, visioconférence...) et nécessitent donc des infrastructures de plus en plus performantes.
- Enterrer les parkings
- Ne pas encourager les promoteurs à venir chercher des surfaces nouvelles dans les villages, réhabiliter en priorité. Conserver des zones non constructibles.

## Remettre en cause les prévisions de projection de population et de besoin en logements :

- Avoir des objectifs réalistes.
- Réviser les prévisions en fonction de l'évolution de la population et de ses besoins.
- Remise en cause des prévisions de projection de population et de besoin en logement : adapter tous les 15 ans au besoin de la population
- une régularité de l'écoute des besoins des habitants hors comités de quartier existants; une présentation des projets d'urbanisme, de constructions, par îlot en amont par des porteurs de projets dans les structures existantes ou communales.
- Mettre en valeur la ville et sa région en rajoutant des webcams au point les plus remarquables (quai Vauban, pont battant, vélo route faubourg Rivotte : mise en valeur de la citadelle

#### Biodiversité GBM : Capitale de la biodiversité, servir d'exemple :

#### Protéger le Vivant pour prolonger la biodiversité

- Harmonie de l'environnement : un arbre coupé, un arbre planté (avec la participation active des écoles : rôle pédagogique) et plantation d'arbres dans les communes
- Vergers en particulier sur les collines
- Soutenir la zéro-artificialisation des sols en limitant au maximum l'utilisation des surfaces « naturelles » ; à défaut, obliger une véritable compensation et une renaturation contrôlée
- Mettre en œuvre un plan de gestion de l'eau, en particulier sur le point suivant : quelles solutions pour économiser son utilisation ?
- Développer les réseaux séparatifs eaux usées / eaux de pluie
- Faire de GBM la Métropole de la biodiversité; organiser en partenariat avec l'Université chaque année une Fête de la biodiversité pour d'une part sensibiliser le public au monde vivant dans sa globalité et, d'autre part, être par son exemple un pôle d'attractivité

• Créer dans chaque commune (école) de GBM des jardins de la biodiversité en partenariat avec l'Université de Franche Comté en partenariat avec les enseignants pour "apprendre" la biodiversité au public scolaire.

### **Implantation d'activités**

- Appuyer les commerces de proximités ; aider à leur création dans les communes ou guartiers où c'est nécessaire.
- Veiller à une diversification des styles de construction dans les zones d'activités actuelles ou futures ; en lien avec les CAUE-Maison de l'architecture
- privilégier les activités innovantes et diverses à la monotonie des hangars/entrepôts sans vie
- intégrer pour toute zone commerciale ou d'activités : l'aménagement « esthétique » de leurs à-côtés qui sont souvent délaissés et laids. + planter des arbres sur les parkings de ces zones
- Trouver un bon équilibre entre le développement sur le plan de l'attractivité économique de GBM et le principe de zéro-artificialisation des sols
- Développer le photovoltaïque sur les parkings des zones commerciales, voire artisanales ou industrielles.
- Promouvoir l'autonomie énergétique (ou, du moins, une faible utilisation des énergies fossiles) des bâtiments de ces zones par l'implantation sur leurs toits de panneaux solaires
- Créer au sein de GBM un bureau de veille numérique et digitale qui centralise toutes les actualités et les ressources technologiques en cours de diffusion pour accompagner la demande, les porteurs de projet puis les utilisateurs de GBM dans leur parcours administratif et technologique (facilitateur de projet).
- Créer un espace logistique de proximité (ELP), dans l'hyper-centre de Besançon, avec un objectif de faire le dernier kilomètre de transport en mode doux (vélo) à chaque fois que possible. L'emplacement idéal est l'ancien Hôpital St Jacques. Seconde option, l'îlot pompier. Les Près de Vaux ou Casamène ne sont pas des options pertinentes, les parcours de vélo à vide ajouterait un surcoût inutile et nuiraient à l'efficacité du service.
- Les véhicules électriques ne sont pas une solution durable pour la logistique du dernier kilomètre en centre-ville quand ces derniers peuvent être remplacés par des vélos-cargo classiques.
- Proposer une offre plus large de location de vélo électrique (offre Ginko délai d'attente trop long).

#### Bien vivre

#### Qualité de vie : proximité des services et des aménagements

- Garantir à chaque habitant un cadre de vie agréable à proximité de son domicile : avoir des espaces publics de qualité (possibilité de marcher en sortant de chez lui, d'avoir un espace vert, de rencontre, une espace adapté aux enfants, un commerce, etc.) car souvent les maisons de centre ou appartements des villages sans accès extérieurs sont peu attractifs au détriment de la maison individuelle
- Présence de mobilier urbain: bancs, boîtes aux lettres, abris bus, toilettes publiques...
- Mutualiser les usages de certains équipements : des cours des écoles, par exemple, pourraient être ouvertes hors jours de classes pour être utilisées comme terrains de jeu durant les vacances scolaires,

- accès à des équipements sportifs gymnases, piscines ... et culturels cinéma, bibliothèque ...
- Prévoir des locaux associatifs à Besançon il manque des salles de convivialité pour les rassemblements familiaux et amicaux

## Accessibilité : développer des aménagements inclusifs

- Favoriser la mixité des fonctions en tout lieu urbanisé, la séparation de la localisation des fonctions entraînant un besoin de mobilité
- Pour aider les habitants de GBM dans leurs démarches, créer au sein de GBM un bureau de veille numérique et digitale qui centralise toutes les actualités et les ressources technologiques en cours de diffusion pour répondre aux nouveaux besoins (ex: e-administration: en 2025 toutes les demandes administratives devront pouvoir être dématérialisées; (ça ne devrait pas être une obligation cf illectronisme)
- e-services d'Intelligence Artificielle pour faciliter le trajet des mal voyants ou l'écoute des mal entendants ou l'apprentissage de la conduite ...)
- Lutter contre les risques en les identifiant et les répertoriant en fonction de chaque territoire de GBM. Ces risques sont de natures diverses : par exemple, industries, installations nucléaires, pollutions des sols, transport de matières dangereuses, risques miniers, émissions polluantes,

#### Promouvoir un urbanisme favorable à la santé

- Amélioration de l'environnement sonore, isolation acoustique des appartements
- arrêter les rondes d'avions de Luxeuil ou suisses pendant des heures au-dessus de Besançon, y compris parfois la nuit
- Qualité de l'air lutte contre la pollution.
- Qualité de l'eau et lutte contre le gaspillage
- Ilots de fraicheur
- Isolation thermique des appartements
- Inciter à une alimentation saine; développer le bio et le local dans les cantines scolaires et les EHPAD,
- Sécurité, tranquillité, civisme (vélo-école, code de la route, partage des centresvillages)
- Jeunesse, adultes, seniors
- Mieux intégrer les personnes âgées dans le village ou la ville (en particulier EHPAD) en les informant (support papier, électronique, dialogue, écoute...

#### **Transition Numérique**

Avec la crise de la Covid; notre société a gagné des années de transition numérique.

- Favoriser de nouveaux aménagements numériques et Intelligence Artificielle au profit des publics handicapés, PMR, Malvoyants ou Malentendants
- Créer au sein de GBM une agence du Numérique (modèle de l'AUDAB) pour lutter contre l'iélectronisme, faciliter les projets intercommunaux, diffuser une information multimédia valide sur le PLUI.
- Les services et usages proposés par l'internet sont désormais ancrés dans la vie personnelle et professionnelle; ils nécessitent des infrastructures de plus en plus performantes qui doivent être intégrés dans la réflexion sur le développement du territoire.
- Le PLUi permet d'identifier sur chaque territoire, les risques technologiques : 5G
- Présence d'une personne physique dans les maisons France Services, pour accompagner les nouveaux usages numériques;

- Mettre en place un bus France services qui se déplace dans les villages
- Prévoir des espaces de rencontre, d'accueil et d'aide aux personnes vulnérables

#### Pour mémoire, pour le PdM : Densification et diversification des transports en commun

- Développer fortement les voies ferrées, un maillage dense et desservant beaucoup de communes de GBM existait auparavant.
- Prévoir une halte ferroviaire aux Hauts de Chazal, à Franois et réutiliser la navette Ecole-Valentin, implanter les haltes prévues haut de Saint Claude et Miserey
- Développer le tram-train
- Bus : revoir le réseau et l'adapter aux besoins de la population
- Mieux irriguer les quartiers bisontins éloignés du tram; la solution bus + tram est souvent trop longue pour descendre en ville : organiser des interconnexions efficaces et opérationnelles avec un accès à l'information (papier et électronique multi supports)
  - Plus de concertation de la population, des associations de quartier ou de village

## III) Saisine sur le Programme Local de l'Habitat

Grand Besançon Métropole révise actuellement son 7<sup>ème</sup> Programme Local de l'Habitat. Ce document de programmation prévoit la production territorialisée des logements dans les 6 années à venir.

Dans ce cadre, il a été proposé au Conseil de Développement Participatif du Grand Besançon de contribuer en travaillant sur la notion d'Habitat désirable. En effet, les modes de vie évoluent et la diversité des logements qu'il faudra produire peut constituer un facteur d'attractivité pour notre territoire en permettant à chacun de réaliser son parcours résidentiel.

Ainsi, des questions ouvertes pourront être approfondies, faisant apparaître l'expression des usagers sur leurs désirs et leurs besoins en matière de logement dans les années à venir :

- Quel type d'habitat devrait privilégier le futur PLH ?
- · Quelles formes urbaines préserver,
- Quelles évolutions apporter (mitoyenneté, densité, verticalité...) ?
- Comment concilier le rêve individuel du format pavillonnaire et l'objectif environnemental de la sobriété foncière ?
- Quelles typologies pour répondre aux évolutions sociétales ?
- Quelle innovation acceptable, pour quel public (habitat participatif, modularité...) ?

Un atelier du CDP a travaillé sur ces questions et voici la synthèse des réunions :

Thème 1 : « Habitat désirable »

## 1) Quel habitat doit privilégier le PLH?

Les participants à l'atelier PDM est essayé de déterminer l'habitat « idéal ».

Un participant a illustré son habitat idéal par deux dessins : l'un schématisant l'organisation d'un aménagement de type lotissement dans le cadre de l'habitat individuel (de la compétence du PLUi), l'autre pour l'habitat collectif en citant Le Corbusier et l'organisation de l'habitat en duplex.

Pour de l'habitat individuel :

Il s'agit d'une maison de plein pied avec un peu de pelouse. Le garage et la cave en sous-sol (pour éviter la consommation de l'espace).

> En collectif, en bande, groupés :

L'habitat doit impérativement comprendre une isolation phonique conforme aux normes. Il convient de favoriser les logements traversants (qualité de vie) et de prévoir des balcons. Mais dans le collectif comme dans l'individuel :

- il faut favoriser l'intimité des habitants (problème de vis-à-vis).
- les constructions doivent être durables (matériaux), elles doivent être conformes aux spécifications des normes (isolation thermique et étanchéité à l'air). On parle de constructions à énergie positive (chauffage solaire et cellules photovoltaïques).
- Il faut éviter l'habitat standard actuel et prendre en compte l'environnement local : style architectural, climat, matériaux de la région.
- Une conception modulable doit être imaginée en fonction de la taille du ménage et de son évolution, mais aussi facilement transformable (vieillissement).
- Quel que soit le type d'habitat, les participants affirment leur volonté pour que le PLH inscrive l'accessibilité et la possibilité d'adapter le logement (PMR) comme préconisation obligatoire.
- Bien que certaines remarques ne soient pas de la compétence du PLH, il est souhaité que l'habitat soit situé dans un environnement avec présence d'équipements : commerces, médecin, pharmacie, infirmières et service de bus. A été émis l'idée de jardins partagés, d'espaces de convivialité et de sites dédiés à des jeux d'enfants. Il convient d'éviter des clôtures artificielles entre les parcelles et le long des voiries dans l'habitat individuel.

L'aménagement de l'habitat doit être pris en compte :

- conduit de cheminée pour l'installation d'un poêle,
- cloisons modulables,
- cuisine équipée pour mettre en place assez de conteneurs pour le tri des déchets.
- local pour vélos,
- éléments de sécurité pour les enfants et les personnes âgées,
- connectique sécuritaire,
- domotique,
- éclairage automatique des circulations

Un habitat fortement isolé thermiquement pour les périodes de chauffage peut devenir inconfortable en été et nécessiter la mise en place d'une climatisation (gourmande en énergie), il est préférable d'installer des fenêtres à teinte photochromée en complément de la végétalisation.

Pourquoi ne pas rêver la maison de forme légère pour être facilement déplaçable. Elle peut également tourner en fonction de l'ensoleillement (mais ça existe !). On a même imaginé l'utilisation des toilettes sèches en individuel comme en collectif.

#### 2) Quelle typologie pour répondre aux évolutions sociétales.

Quelques pistes sont alors évoquées concernant l'évolution de la société :

- vieillissement de la population,
- modifications de la structure des familles (monoparentales, recomposées..),
- mobilité des foyers.

De ce fait, les « formats » des logements en dépendent, d'où l'idée qu'ils puissent être modulables au fil du temps.

- Prévoir une modularité pour une adaptation au fil des besoins (agrandissement de la famille, vieillissement, handicap...)
- Evolution de l'habitat pour le maintien à domicile des personnes âgées.
- Isolation thermique et phonique tout en préservant la luminosité, importante pour le confort intérieur de vie.
- Utilisation de matériaux durables, des énergies renouvelables.

- Eviter la standardisation (de nombreux bâtiments BBC se ressemblent), s'inspirer des styles régionaux (à l'origine en adéquation avec le climat local), tenir compte de l'existant pour harmoniser les nouvelles constructions.
- Récupération de l'eau de pluie (paramètre souvent évoqué durant les réunions).
- Toilettes sèches (penser aussi à inciter au tri sélectif avec l'installation systématique de bacs dans les cuisines).
- Penser à utiliser le sous-sol où la température est constante (garages)
- Habitat collectif: « traversant » (luminosité)
- Intimité (isolation phonique, éviter les vis à vis)
- Balcons
- Local à vélos, salles communes (pour espace de travail par exemple, les récents confinements ont montré sa nécessité)

Dans tous les cas, l'importance de l'environnement immédiat n'est pas à négliger : commerces, services, transports, végétalisation, espaces incitant au calme avec fontaine, pièce d'eau par exemple.

Dans la ville centre, comme dans les communes périphériques, il y a nécessité de végétaliser les centres bourgs. On pense notamment à la végétalisation des toitures en habitat individuel.

Pour diminuer l'artificialisation des sols, est évoquée la densification des centres bourgs, avec l'obligation de construire les dents creuses, de limiter de 30 m² à 50 m² par habitant la surface des terrains d'aisance affectés à chaque logement, l'obligation de réhabiliter les maisons anciennes, les anciennes fermes, les presbytères, les anciennes écoles, de diviser les propriétés actuelles (si c'est possible) au moment de la vente : une propriété de 15 ares peut devenir trois propriétés de 5 ares.

Cette préconisation se heurte à la volonté de conserver des corridors verts pour la biodiversité, car, moins on laisser de terrain autour d'un logement, moins il y a la possibilité d'installer tout ce qui est nécessaire au maintien de la biodiversité : pas ou peu de possibilité de grands et moyens arbres, par exemple.

Une demande exprimée : Ne faudrait-il pas ajouter à la signature du permis de construire des contraintes précises de plantation et d'organisation de son jardin avec un relais pédagogique ?

#### Préconisations des membres de l'atelier PLH du CDP:

Après lecture des idées émises par chaque participant, on constate une convergence sur une liste de préconisations que le PLH pourrait inscrire comme directives :

- Obligation de créer des logements accessibles et adaptables.
- Obligation de respecter les normes d'isolation thermique et phonique.
- Obligation d'utiliser massivement les énergies renouvelables : géothermie, chauffage solaire (production d'eau chaude), cellules photovoltaïques et autres pour tendre vers un habitat à énergie positive.
- Nécessité d'encourager la modularité des logements pour une modification de l'organisation, ceux-ci en fonction de l'évolution de la composition du ménage, donc prendre en compte les problèmes techniques (alimentations et évacuation).
- Obligation, dans l'habitat individuel, de récupérer l'eau de pluie : sanitaires, lavage de voiture, arrosage, travaux en extérieur ...
- Réalisation d'un habitat durable : conception et matériaux.
- Accompagner les projets d'habitats participatifs.
- Obligation, dans l'habitat collectif, de créer un local à vélos.

\_

#### Thème 2: « Formes urbaines »

#### Quelles formes à préserver ?

- Limiter l'étendue de nouveaux habitats en privilégiant et réhabilitant l'existant (« dents creuses », friches industrielles…)
- A minima, penser aux balcons, mais qu'ils soient judicieusement conçus pour assurer un minimum d'intimité et de confort phonique.

L'optimisation des surfaces peut impliquer une forte densité d'occupation qui ne doit pas faire oublier la nécessité d'un minimum d'intimité et de place à la biodiversité.

#### Quelles évolutions à apporter ?

Il faut s'inspirer d'initiatives novatrices déjà existantes et qui semblent faire leurs preuves : béguinage, « carré habitat » (16 logements rationalisés sur 30 ares avec espaces verts individuels), habitat « en bande » ou groupé (maisons mitoyennes à 2 étages et 2 logements), immeubles avec accès individuel par des coursives (pas ou peu de parties communes, moins d'espace à chauffer) en matériaux bio sourcés. Etc...

Il pourrait être envisagé d'intégrer des commerces pour une meilleure animation, un lien social plus vivant.

La mutualisation d'espaces vacants a été proposée comme utiliser les salles de classe non occupées en fin de journée, pour la vie associative.

Le récent confinement a montré le besoin d'espaces pour le travail. Cela incite à imaginer des « salles communes » dans les immeubles afin de les utiliser travail individuel, fêtes ou sport par exemple.

Comment concilier le rêve individuel du format pavillonnaire et l'objectif environnemental de la sobriété foncière ?

Outre les types de logements cités plus haut, l'aménagement d'espaces verts semble essentiel et incite au calme (présence de l'eau par exemple) dans les quartiers.

Une question reste posée : Faut-il les « sécuriser » comme envisagé à Planoise ?

La question des garages a également été évoquée : nécessité ? nombre ? utilité qu'ils soient enterrés pour un gain de place et d'énergie – température constante en sous-sol . Pour conclure,

#### Une remarque:

Dans le futur qui s'annonce, « prendre soin les uns des autres » (sic) est une idée qui devrait faire son chemin et donc influer sur la conception de l'habitat.

#### Une interrogation:

Qu'apportons-nous par le biais de cet atelier en tant que « citoyens lambda » dans un domaine qui réclame une grande technicité ?

#### Thème 3: « Logement vacant »

2 catégories de logements vacants peuvent être distinguées : vacance voulue ou vacance subie

Pour les logements publics, environ 700 logements sont vacants.

La vacance est connue et déclarée par les bailleurs sociaux. Leurs nombres et emplacements sont connus et gérés par les instances institutionnelles.

Pour les logements privés, l'estimation est de plus de 7000 logements vacants.

#### Il conviendrait de :

Localiser les logements vacants.

Il serait nécessaire d'inventorier les besoins et en parallèle, les locaux ou terrains éventuellement disponibles (dents creuses, friches industrielles...), les réhabilitations possibles, de réfléchir à la mutualisation des espaces vacants.

- Etudier la possibilité de taxer les logements vacants
- Aider à la réhabilitation par des subventions diverses.

GBM a un rôle important à jouer pour communiquer avec les propriétaires et leur faire connaître les aides qu'ils peuvent obtenir pour réhabiliter (exemple : convention avec l'Agence Immobilière Sociale), les sensibiliser au manque de logement, leur proposer aides incitatives pour des mise en conformité.

Il est souhaité également redynamiser les communes limitrophes, plutôt que d'engorger Besançon.

## Propositions du CDP:

- Réalisation d'une plaquette destinée aux propriétaires de logement vacant qui présenterait les différentes aides qu'ils pourraient solliciter pour remettre sur le marché leur logement et quels seraient les avantages pour eux.
- Cas particulier à étudier : beaucoup de magasins sont fermés et les appartements attenants sont vacants. Quelles dispositions prévoir pour ce type de vacance ?