

## 3.2 Avis des personnes publiques associées



Plan de Mobilité  
2025-2035

de Grand  
Besançon  
Métropole

**ENQUÊTE  
PUBLIQUE**

VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE !

 Grand  
Besançon  
Métropole

 **AUDAB**  
AGENCE D'URBANISME  
BESANÇON CENTRE FRANCHE-COMTE



**PRÉFET  
DU DOUBS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**LE PRÉFET**

**Direction départementale  
des territoires du Doubs**

Grand Besançon Métropole N°
Signalé <input checked="" type="checkbox"/>
Reçu le 10 OCT. 2024
Pilote : <i>mez</i>
Copie(s) : <i>TEATEP - REUL</i>

Besançon, le

**7 OCT. 2024**

Madame la Présidente,

Par délibération en date du 27 juin 2024, le conseil communautaire de Grand Besançon Métropole (GBM) a arrêté son plan de mobilité (PDM) qui couvre la période 2025-2035. Ce document de planification est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le PDM remplace le plan de déplacements urbains (PDU). GBM était doté d'un PDU pour la période 2015-2025, désormais révisé en PDM pour couvrir les années 2025 à 2035. Plus large que le PDU, le PDM se doit de prendre en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité, telles que les mobilités actives, partagées, solidaires, ainsi que les enjeux de logistique en croisant ces nouvelles orientations et en proposant des actions concrètes. Le PDM fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé.

Conformément à l'article L1224-15 du Code des transports, vous m'avez saisi pour avis en tant que personne publique associée concernant votre projet de PDM.

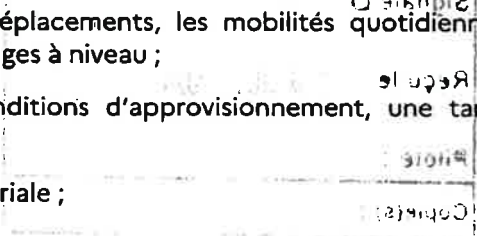
Tout d'abord, je tiens à souligner la démarche partenariale qui a guidé l'élaboration du PDM, notamment l'association des services de l'État aux réunions de suivi du plan.

Il convient de rappeler que le PDM vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liés au secteur des transports, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi que la préservation de la biodiversité. Le PDM est élaboré pour répondre notamment aux objectifs suivants :

- déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes, du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement dans le ressort territorial de l'AOM ;
- assurer l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès ainsi que la protection de l'environnement et de la santé ;

Madame la Présidente  
Grand Besançon Métropole  
4 rue Plançon  
25043 Besançon cedex

8 bis rue Charles Nodier  
25035 BESANÇON Cedex  
Tél : 03 81 25 00 00  
Mél : [ddt@doubs.gouv.fr](mailto:ddt@doubs.gouv.fr)

- 
- améliorer la sécurité de tous les déplacements, les mobilités quotidiennes des personnels, les conditions de franchissement des passages à niveau ;
  - organiser le stationnement, les conditions d'approvisionnement, une tarification et billettique intégrées ;
  - renforcer la cohésion sociale et territoriale ;
  - diminuer le trafic automobile ;
  - développer les transports collectifs.

De manière générale, la qualité de la démarche globale et le travail réalisé pour l'élaboration de ce plan sont à relever.

En préparation du PDM, le porter à connaissance de l'État en date du 31 mai 2021 avait émis plusieurs constats et mesures en grande partie repris du PDU 2015-2025 de GBM. Dans ce cadre, l'État avait sollicité un bilan, lequel avait été effectué à mi-parcours du PDU en 2020. Le présent PDM réintègre les points manquants.

Concernant la partie réglementaire, et en application des articles L1214-1 et 2 du Code des transports, le PDM est conforme. Néanmoins, certains compléments mériteraient d'être apportés, tels que le manque de détails en termes d'enjeux de santé publique ainsi qu'une approche insuffisante concernant l'amélioration des conditions d'accès aux services de mobilité des habitants des six quartiers prioritaires de la ville du territoire. Par ailleurs, les modalités d'accès au centre pour les services de livraisons pourraient être précisées.

Les actions identifiées dans le PDM sont cohérentes avec les attendus du plan d'aménagement stratégique du schéma de cohérence territoriale (SCOT). Il conviendra de s'assurer que le PDM sera compatible avec le document d'orientations et d'objectifs du SCOT, en cours d'élaboration par GBM, quand celui-ci sera approuvé. En cas d'incompatibilité, la collectivité disposera de trois ans pour mettre le PDM en compatibilité avec le SCOT.

Le PDM doit également être compatible avec le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de GBM, pour lequel une démarche d'adoption d'un troisième PCAET qui couvrira la période 2024-2027 est en cours. Dans le PDM, les objectifs fixés à 2035, soit une réduction de 38 % des émissions de gaz à effet de serre, sont légèrement en deçà des objectifs du PCAET, du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et de la stratégie nationale bas carbone qui ont pour objectif une réduction de 40 % à 2030 et 75 % à 2050. Le bilan à mi-parcours prévu dans la démarche permettra d'ajuster cette trajectoire avec des objectifs revus à la hausse.

Le projet remplit en grande partie les attendus de ce type de document concernant les effets sur la santé et l'environnement avec des actions figurant parmi les propositions du plan régional santé environnement 4 de Bourgogne-Franche-Comté 2023-2027. Néanmoins, certains aspects n'ont pas été abordés dans le projet et des mesures complémentaires apparaissent nécessaires concernant la lutte contre l'ambrosie et les pollens allergisants.

Les objectifs d'évolution des parts modales pour 2035 identifiés dans le plan sont ambitieux : 64 % de la part modale est dédiée à des modes autres que la voiture particulière. Cette évolution est très positive en termes de réduction des émissions de GES. La bonne mise en œuvre du plan d'action reposera sur une gouvernance adaptée, des mesures d'accompagnement, une prise en compte du stationnement, une opérationnalité assurée mais aussi sur des actions de communication, de sensibilisation et d'incitation afin d'accompagner le changement de comportement.

J'attire votre attention sur les données d'accidentologie dans le PDM qui couvrent la période 2015-2019, alors que l'accidentalité sur GBM a évolué depuis quelques années. En effet, sur la période 2019-2023, si la majorité des accidents (78,5 %) ont toujours lieu à Besançon et en agglomération (79,4 %), leur augmentation est importante sur la même période (+ 56,2 % sur la ville et + 41,3 % sur GBM).

Le PDM élaboré par GBM a été conçu pour répondre aux besoins spécifiques du territoire, tout en prenant en compte les tendances globales en matière de transport durable. Promouvant la proximité et la flexibilité, il présente une réelle volonté de relier les points d'intérêts de tout le territoire en organisant la mobilité autour de bassins de proximité. L'ambition d'offrir des solutions de mobilités multiples en rendant agile et efficace le système de transport permettra de répondre au maximum aux attentes des usagers, tout en favorisant un report modal vers des modes plus durables. À ce titre le PDM constituera un document stratégique important pour l'ensemble de l'aire d'attractivité de GBM.

En conclusion, il convient de relever la qualité globale du PDM et son niveau d'ambition affichée. Pour les dix années à venir, il représentera le document de planification stratégique de référence en matière de transports et mobilités. Il facilitera l'élaboration et la construction des futurs projets du territoire.

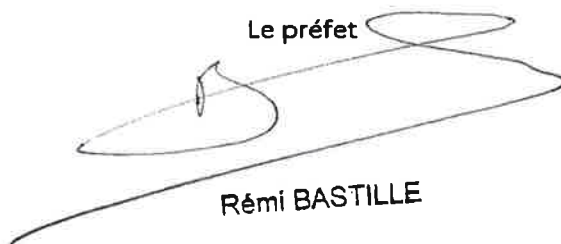
Par conséquent, j'émetts un avis favorable sur le PDM arrêté, sous réserve de la prise en compte des observations indiquées au sein de l'annexe en pièce-jointe.

Je vous rappelle que le présent avis devra être porté à la connaissance du public à l'occasion de l'enquête publique tel qu'indiqué au sein de l'article L1214-16 du Code des transports.

Les services de la Direction départementale des territoires du Doubs se tiennent à votre disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Madame la Présidente, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le préfet



Rémi BASTILLE



**Annexe à l'avis de l'État sur le projet de plan de mobilité de  
Grand Besançon Métropole arrêté le 27 juin 2024**

**Chapitre 1 : Analyse de la conformité réglementaire du plan de mobilité de Grand Besançon Métropole**

Afin d'analyser la conformité réglementaire du plan de mobilité (PDM) de Grand Besançon Métropole (GBM), les articles du Code des transports seront mis en lien avec les actions du PDM.

Selon l'article L1214-2 du Code des transports, le plan de mobilité (PDM) vise à assurer :

« 1° L'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, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les PLU ou les PLUi. »

- Action liée : A1

Cette action aborde convenablement le sujet des besoins en matière de mobilité et d'accessibilité avec l'organisation en bassin de proximité, permettant de limiter l'étalement urbain. Le PDM prend en compte les normes relatives au stationnement issues du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) en cours d'élaboration. **Il aurait cependant pu détailler les enjeux de santé public relativement peu abordés.**

« 2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des QPV ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite. »

- Actions liées : C7, C7bis à C11

Le sujet est abordé pour les territoires moins denses, ruraux. Le programme d'action est conséquent : identification, hiérarchisation, structuration des pôles d'échanges multimodal (PEM), renforcement de l'accessibilité de chaque bassin de proximité vers la ville centre, rabattement des transports en commun (TC), renforcement du réseau urbain. La poursuite de la mise en accessibilité des TC pour les personnes à mobilité réduite (PMR) est aussi abordée dans l'action C11. **On peut toutefois regretter que les six quartiers prioritaires de la ville (QPV) du territoire ne soient pas mentionnés ou ne fassent pas l'objet d'une attention particulière, même si certains quartiers bénéficient de certaines actions.**

« 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel. »

- Actions liées : D14, D16 à D18

Le sujet du partage de voirie est décrit avec qualité et appréciablement détaillé au niveau des actions. L'amélioration de la sécurité globale est également présente.

« 4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur. »

- Actions liées : A1, B2, B5, C12, Axe D

Le sujet est abordé à travers plusieurs actions.

« 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied. »

- Actions liées : C7 à C10, C12, C13, D14 à D18

Le sujet est présent dans la majorité des actions du PDM.

« 6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation. »

- Actions liées : D15 à D19

Le sujet est évoqué dans plusieurs actions.

« 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label " auto-partage ". »

- Actions liées : A1, D15, D19

Les sujets autour du stationnement sont traités, des actions sont mises en œuvre. Les places réservées aux PMR sont traitées dans l'annexe « Accessibilité ». Il n'est pas indiqué la mise en place d'une favorisation des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage. **Il est noté qu'il existe déjà "des aires de livraison qualitatives et nombreuses", mais il manque des détails sur les améliorations d'accès au centre.**

« 7bis° La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel. »

- Actions liées : C7 et D15

**Il manque le nombre de places de stationnement des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, sinon le sujet est bien abordé.**

« 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale. »

- Actions liées : B6 et D19

Le sujet est bien traité (réglementation, schéma d'accessibilité, logistique de chantier, espaces logistiques urbains) à part pour l'intermodalité qui est abordée à une seule reprise : conservation et valorisation des infrastructures terminales embranchées (ITE).

« 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air. »

- Action liée : B5

Le sujet est convenablement abordé. Un calendrier de mise en œuvre serait intéressant sur cette action. Le sujet n'est pas nouveau pour GBM qui a créé un poste de conseiller en mobilité en 2016 et qui met visiblement tout en place pour promouvoir et accompagner les plans de mobilités employeurs (PDME) sur son territoire, la décarbonation de son propre parc et l'accessibilité en mode actif de ses zones d'activités économiques (ZAE).

« 9bis° L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives. »

- Actions liées : B2, B4, B5, D17

**Le sujet est partiellement abordé pour les élèves. Hormis le programme national "savoir rouler à vélo", aucune action à destination directe des établissements scolaires n'est évoquée.**

« 9ter° L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire. »

- Action liée : D17

Sujet abordé mais **des éléments concernant le transport scolaire sont manquants**. Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ont l'obligation de rechercher des itinéraires alternatifs lorsque des transports routiers de personnes (en particulier scolaires) franchissent des passages à niveau, dès lors que l'allongement du temps de parcours induit n'est pas disproportionné. GBM est l'autorité compétente des transports scolaires sur son territoire. Or, il n'y a aucune mention de cette étude.

« 10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes. »

- Actions liées : B3, C10

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des Territoires (SRADDET) indique l'objectif de construire un bassin d'interopérabilité à l'échelle régionale. Le PDM de GBM répond à cette demande en proposant de la billettique et de l'interopérabilité : extension de la délégation de service public (DSP) pour inclure entre autres les P+R, les conventions tarifaires, les abonnements combinés, Mobigo.

« 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie. »

- Action liée : C13

Des actions à court terme sont prévues afin de mailler le territoire de GBM en infrastructures de recharge de véhicule électrique (IRVE). **En revanche, cette action ne semble pas s'appuyer sur le schéma régional de cohérence dans le déploiement des IRVE. Il s'agirait que a minima il prenne en compte ce schéma. Il manque également un détail afin de savoir si certaines de ces bornes sont exploitables par les poids lourds (PL).**

Selon l'article L1214-2-1 du Code des transports, le PDM vise à assurer :

« Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Il comprend les itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par les assemblées délibérantes du niveau régional ou départemental ou relevant du schéma national des véloroutes. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied. »

Ces points sont présents dans plusieurs actions de façon transversale.

Selon le Code des transports Chapitre IV Article L1214-2-2, le PDM vise à assurer :

« Le plan de mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs. »

Le sujet du ferroviaire est abordé à plusieurs reprises, notamment dans le cadre du service express régional métropolitain (SERM). En revanche, **aucune action ne traite du fluvial, qui pourrait être abordé comme une solution de logistique urbaine par exemple.**



Selon l'article L1214-4, le PDM vise à assurer :

« Le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

Il précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés. »

**Le sujet n'est pas abordé au sein du PDM.** Cependant, le PLUi est en cours d'élaboration et un travail complémentaire est réalisé avec le PDM.

Selon l'article L1214-7 du Code des transports, le PDM vise à assurer :

« Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre 1er du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales. »

- Action liée : B3 et C10

Le sujet est bien abordé.

« Le plan de mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le plan climat-air-énergie territorial recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Pour les plans de mobilité approuvés avant l'adoption du plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement ou du schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales, l'obligation de compatibilité mentionnée au premier alinéa du présent article s'applique à compter de leur révision. »

Le PDM répond aux quatre objectifs du plan climat-air-énergie-territorial (PCAET) relatifs à la mobilité en page 14. Il répond également à des objectifs plus transversaux. **Les objectifs fixés à 2035, soit une réduction de 38 %, sont légèrement en deçà des objectifs du PCAET qui a pour objectif une réduction de 40 % à 2030 et 75 % à 2050.**

« Le plan de mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales. »

Le PDM prend en compte les orientations et objectifs du SRADDET relatifs à la mobilité.

Selon l'article L142-1 du Code de l'urbanisme :

« Sont compatibles avec le document d'orientation et d'objectifs du schéma de cohérence territoriale :

[...]

2° Les plans de mobilité prévus par le chapitre IV du titre premier du livre II de la première partie du code des transports ;

[...] »

Selon l'article L142-2 du Code de l'urbanisme :

« Lorsqu'un schéma de cohérence territoriale est approuvé après l'approbation d'un programme local de l'habitat ou d'un plan de mobilité, ces derniers sont, le cas échéant, rendus compatibles dans un délai de trois ans. »

Selon l'article L141-4 du Code de l'urbanisme :

« Le document d'orientation et d'objectifs détermine les conditions d'application du projet d'aménagement stratégique. Il définit les orientations générales d'organisation de l'espace, de coordination des politiques publiques et de valorisation des territoires.

L'ensemble de ces orientations s'inscrit dans un objectif de développement équilibré du territoire et des différents espaces, urbains et ruraux, qui le composent. Il repose sur la complémentarité entre :

1° Les activités économiques, artisanales, commerciales, agricoles et forestières ;

2° Une offre de logement et d'habitat renouvelée, l'implantation des grands équipements et services qui structurent le territoire, ainsi que l'organisation des mobilités assurant le lien et la desserte de celui-ci ;

[...] »

Le PDM doit être compatible avec le document d'orientations et d'objectifs (DOO) du schéma de cohérence territoriale (SCOT). Le SCOT de l'agglomération bisontine a été approuvé le 14 décembre 2011. Il ne comporte pas de DOO mais un document d'orientations générales (DOG). Compte tenu de l'ancienneté du document, il n'a pas été procédé à une analyse de compatibilité du PDM avec le SCOT en vigueur.

La révision du SCOT, désormais dénommé « SCOT Besançon Cœur Franche-Comté », a été prescrite par délibération du 5 décembre 2017. Le projet d'aménagement stratégique (PAS) a été débattu le 8 novembre 2023. Le DOO déterminera les conditions d'application du PAS. GBM travaille actuellement sur le projet du DOO.

Le PAS du SCOT Besançon Cœur Franche-Comté s'articule autour de 3 orientations, 16 objectifs et 46 attendus. **La mobilité est évoquée dans l'orientation n° 3 « Agir pour un territoire décarboné » dans**

**l'objectif n° 12 « Réduire les émissions de carbone dans le domaine des déplacements » et dans les attendus 37 et suivants du PAS.**

- Attendu 37 : le Syndicat Mixte (SM) SCOT établit une armature territoriale en bassin des proximités en vue de favoriser les déplacements de courte distance. Les bassins de proximité permettent à toutes les communes d'avoir accès à une centralité en moins de 5 minutes en voiture et 15 minutes à vélo.

Cette notion de bassin de proximité est bien reprise dans plusieurs actions du plan d'actions du PDM, notamment dans l'action 1 page 41.

- Attendu 38 : le SM SCOT prévoit d'« organiser la continuité des offres de mobilité en facilitant l'intermodalité ».

Dans le PDM, la collectivité a la volonté de faciliter l'intermodalité, tel qu'indiqué au sein de l'action 1 page 42.

- Attendu 39 : le SM SCOT prévoit de « consolider la qualité du réseau urbain et l'étendre à l'échelle du bassin urbain ».

Le développement du réseau urbain est bien évoqué dans le PDM au sein des actions 1 et 8.

- Attendu 40 : le SM SCOT prévoit d'« organiser les entrées d'agglomération pour réduire l'usage de la voiture individuelle » notamment par la création de parking relai.

L'action 7 répond bien à cet attendu.

- Attendu 41 : le SM SCOT prévoit de « renforcer les liaisons entre bassins de mobilité en proposant des continuités interterritoriales plus fortes dans l'offre de transport en commun ».

L'action 20 répond bien à cet attendu.

- Attendu 42 : le SM SCOT prévoit de « réduire les émissions de carbone du transport de marchandises ».

Les actions 6 et 19 répondent bien à cet attendu.

- Attendu 43 : le SM SCOT prévoit de « coordonner urbanisation et transport pour organiser la demande en déplacements vers un modèle moins dépendant de la voiture individuelle ».

L'action 1 répond à cet attendu via l'armature territoriale retranscrite dans le PDM.

**Les actions identifiées dans le PDM sont cohérentes avec les attendus du PAS du SCOT. Il conviendra de s'assurer que le PDM est bien compatible avec le DOO du SCOT, quand le SCOT révisé sera approuvé. En cas d'incompatibilité le PDM disposera de trois ans pour se mettre en compatibilité.**

### Accessibilité

La loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances impose de prévoir une annexe accessibilité lorsqu'un PDM est élaboré, ce qui a été réalisé dans le PDM de GBM. Cette annexe fait le point sur les démarches engagées et prévoit des actions pour atteindre l'accessibilité de la chaîne de déplacement. Il est également précisé les attentes de la loi d'orientation des mobilités (LOM) en matière d'accessibilité.

Le contexte réglementaire est bien rappelé dans l'annexe accessibilité avec les deux outils introduits par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, à savoir :

- le schéma directeur accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad-AP) ;
- le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE).

Le PDM contient trois orientations qui traitent de façon transversale l'accessibilité, ainsi que les actions qui en découlent et qui concernent les PMR, à savoir onze actions dont deux principales :

- l'action C11 « poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la région BFC » permettra aux PMR de pouvoir plus facilement se déplacer en TC avec la mise en accessibilité des arrêts de bus, train, car, cheminements piétons ;
- l'action D17 « sécuriser les lieux à enjeux avec la poursuite de la mise en œuvre des PAVE » permettra de sécuriser les intersections routières et les itinéraires piétons.

Le document fait le point sur l'accessibilité des arrêts de bus et de tram. **Les arrêts identifiés dans le SDA-Ad'AP de GBM ont effectivement été mis en accessibilité, mais il reste à mettre en accessibilité ceux des communes qui ont intégré GBM depuis l'élaboration du SDA-Ad'AP.**

Concernant les PAVE, seule la commune de Besançon en dispose avec une programmation des travaux, élaboré en 2009. Sur les autres communes de GBM beaucoup d'aménagements restent à réaliser (trottoirs, traversées piétonnes, cheminement, places de stationnement PMR...).

## Chapitre 2 : Recommandations pour la mise en œuvre opérationnelle des actions

### Gouvernance et échelle de réflexion

L'action 20 du PDM traite des échanges à assurer avec les partenaires de la mobilité. Effectivement, la mise en place d'une gouvernance à une échelle élargie est essentielle pour assurer la bonne cohérence des modalités de décision, de planification, de gestion et de contrôle. Par ailleurs certaines thématiques comme le ferroviaire ou le transport de marchandises nécessitent par définition une analyse très large géographiquement. C'est pourquoi **les réflexions doivent se poursuivre à une échelle dépassant GBM, comme cela est le cas dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur covoiturage du bassin de mobilité de « Besançon » et « Autour de Besançon » par exemple. L'importance de travailler avec l'ensemble des acteurs de ce périmètre élargi rejoint totalement les enjeux du projet de SERM.** La collectivité est donc encouragée à travailler à cette échelle de travail sans se limiter aux seuls bassins de mobilité voisins.

Une bonne cohérence entre les objectifs, les actions, et les indicateurs du PDM et du PCAET, ainsi que la collaboration active entre les instances de planification territoriale sont essentielles à une bonne prise en compte des enjeux développés dans le PCAET.

Le PDM doit s'inscrire dans les démarches engagées par la collectivité autour du PCAET comme le label « employeur Pro vélo », le déploiement des « conversations carbone » dont un des thèmes est la mobilité, le club climat, le label « territoire engagé pour la transition écologique » de l'ADEME.



**Il est important que le PDM s'appuie sur la gouvernance mise en place à l'échelle du PCAET 2024-2029 (et non de l'ancien PCAET 2021-2027 comme indiqué page 14) pour la cohérence entre les objectifs du PCAET et les autres politiques.**

### Mesures d'accompagnement

Ces dernières années, des infrastructures et services ont été mis en place sur le territoire pour organiser les mobilités en général et favoriser les plus durables. Dorénavant, l'accompagnement de la population dans un changement de comportement représente un enjeu majeur. C'est pourquoi un plan d'actions consistant et ambitieux est nécessaire pour atteindre les différents objectifs présentés dans le document. **Or un certain manque d'actions « softs » concrètes en termes de communication, de sensibilisation et d'incitation est relevé.**

### Stationnement

Considérant que plus l'espace accordé à un mode de déplacement est important, plus ce mode est utilisé, GBM souhaite développer une politique de stationnement cohérente et favoriser le partage modal de la voirie. Les actions sont construites avec une vision transversale des enjeux de mobilité, ce qui permet de répondre plus efficacement aux besoins du territoire. **Le sujet du stationnement mériterait toutefois d'être plus approfondi voire réinterrogé : à proximité du centre-ville de Besançon, il s'agit d'appuyer une politique tarifaire permettant de réduire l'attractivité en voiture. Des réflexions doivent également avoir lieu aux abords des pôles d'attractivités hors centre-ville comme Micropolis.** Régulièrement, lors de grandes manifestations au parc des expositions, du stationnement sauvage est observé posant des problèmes de circulation et de sécurité. Aujourd'hui, GBM doit saisir l'opportunité de régler ces complications, notamment en s'appuyant sur les aménagements réalisés dans le cadre des travaux de la RN57 tels que la voie d'accès à Micropolis, les arrêts et voies bus, la passerelle et les voies modes doux.

### Opérationnalité

**GBM se montre ambitieux sur le report modal vers la marche, le vélo et le covoiturage, mais l'identification d'actions davantage détaillées serait appréciable.** Dans le cas de plans d'actions non finalisés (plan piéton, schéma directeur covoiturage...), le principe d'une « clause de revoyure » peut être retenue en s'appuyant sur des indicateurs de suivi permettant de vérifier la bonne mise en œuvre et de réussite des actions à venir. Ces indicateurs seront également l'occasion de valoriser les actions engagées par la collectivité.

### Hierarchisation du réseau routier

Concernant la circulation et plus globalement l'occupation de la voirie par les différents modes, la hiérarchisation des infrastructures routières est un outil important à mobiliser pour organiser les mobilités. GBM a compris cet enjeu et compte valoriser le travail réalisé en 2018 sur la hiérarchisation des voies de circulation. Il faudra toutefois savoir prendre en compte les aménagements réalisés ou en projet, comme les travaux sur la RN57 par exemple. Ce projet doit être perçu au sein du PDM comme un réel outil permettant de décharger d'autres voies au bénéfice des mobilités alternatives à l'automobile.

## Santé

### - Lutte contre l'ambroisie et les pollens allergisants

Les espaces ouverts (nature en ville, parcs, jardins) constituent, par opposition à une densité élevée du bâti, des espaces de respiration, permettant la circulation de l'air et la dispersion des polluants.

L'ambroisie fait partie des espèces prioritaires dans la lutte contre les plantes invasives, elle est à l'origine de graves problèmes de santé publique dont l'impact médico-économique avéré a été évalué. **Au moment de l'aménagement des pistes cyclables, des cheminements piétons ou des espaces verts, il convient d'être vigilant sur la qualité des remblais et la revégétalisation immédiate pour limiter l'installation de nouveaux foyers d'espèces invasives ou encore l'entretien des espaces verts des zones de chantier.**

**En particulier, tout maître d'ouvrage et tout maître d'œuvre doit veiller à prévenir la dissémination des semences lors des travaux. Une recherche des espèces exotiques envahissantes (EEE) sur le site devra être réalisée ainsi que leur destruction, le cas échéant.** Le maître d'ouvrage doit s'assurer que les terres et granulats importés ou exportés sont exempts de graines d'ambroisie. Il est tenu à une obligation de moyen pour la prévention de la dissémination et à une obligation de résultat si sa présence est avérée. Cela implique également de ne pas laisser les terrains nus ou en friche afin de réduire les risques d'implantation et d'infestation des parcelles par l'ambroisie, et de limiter ainsi les émissions de pollen.

**Le PDM doit intégrer la recommandation de diversifier les espèces dans l'aménagement des haies par exemple le long des pistes cyclables et pédestres afin de contribuer à améliorer la santé des populations sensibles à certains pollens (cyprés, thuyas). La préconisation de l'utilisation d'essences végétales locales pour la plantation de haies est une disposition favorable si l'aménagement des espaces verts tient compte du pouvoir allergisant des pollens disséminés par les végétaux.** Il est souhaitable de varier les espèces tout en privilégiant celles qui sont peu allergisantes. En particulier, les espèces suivantes doivent, dans la mesure du possible, être écartées : cyprés (*Cupressus sempervirens* et *arizonica*), bouleaux (*Betula*), aulnes (*Alnus*), chênes (*Quercus*), frênes (*Fraxinus*), platanes (*Platanus*), prêles.

### - Lutte anti-vectorielle

La ville de Besançon ainsi que Thise, Devecey et Dannemarie-sur-Crête sont déclarées « commune colonisée » par le moustique-tigre. Ainsi, la lutte contre les vecteurs de maladies doit être intégrée dans les documents d'urbanisme (ce qui n'est pas le cas dans le projet du PDM) dans le but que les préconisations techniques ne soient pas source de création de lieux de vie et de dissémination pour ces espèces. Pour rappel, les gîtes de reproduction d'*Aedes albopictus* sont de très petites dimensions, principalement en milieu urbain ou périurbain, rarement en milieux naturels humides ouverts.

**L'étude environnementale n'abordant pas cette problématique, il conviendra de la prendre en compte notamment dans l'aménagement des espaces verts et des aménagements à destination des mobilités douces en évitant la création d'espaces ou l'installation de mobilier urbain favorisant la stagnation d'eau pouvant faire office de gîtes larvaires.**

### - Lutte contre l'imperméabilisation des sols

Du fait du développement d'infrastructures de mobilité, il conviendra d'être vigilant au regard de l'imperméabilisation qu'elles procurent. La désimperméabilisation des surfaces au maximum est encouragée pour atteindre les objectifs de réduction de l'imperméabilisation des sols, par la pose de revêtement perméable par exemple permettant de lutter contre les îlots de chaleur urbains.

### Aménagements cyclables

Les aménagements cyclables respecteront les recommandations du CEREMA, qui sont citées en référence dans le document. **Il convient de rappeler que les schémas du CEREMA, tels qu'intégrés page 100 du PDM, sont des schémas de principe, avec un code couleur qui n'est pas contractuel. Ainsi, il convient d'éviter la peinture (orange ou autre).** En effet, en plus d'être onéreuse, la peinture réduit dangereusement l'adhérence des deux roues par temps pluvieux. La bande cyclable doit être délimitée par une ligne blanche discontinue de type T2-3u, avec des double-chevrons optionnels, toujours de couleur blanche. Pour plus de renseignements : [ww.ms25.doubs.developpement-durable.gouv.fr/fiche-29-la-chaussee-a-voie-centralebanalisee-a745.html](http://ww.ms25.doubs.developpement-durable.gouv.fr/fiche-29-la-chaussee-a-voie-centralebanalisee-a745.html)

L'objectif de report modal vers le vélo est conforme à la cible nationale définie dans la Stratégie nationale bas carbone.

### Qualité paysagère

Pour le futur volet opérationnel, il sera important d'avoir un fil conducteur sur les aménagements et les futures constructions. Il est important de mettre en place une signature dédiée à GBM, que ce soit sur les teintes, les matériaux, etc. Il sera important de mettre en œuvre une harmonie des interventions, qu'elles soient paysagères, urbaines et architecturales.

Une réflexion pourrait être portée pour traduire ces axes dans les documents d'urbanisme et la nécessité d'avoir sur l'ensemble de GBM une orientation d'aménagement programmée en matière de mobilité.

### Indicateurs de suivi

Des indicateurs de suivi et d'évaluation sont prévus pour chaque action pour mesurer l'avancement du plan. La collectivité aurait tout intérêt à utiliser un modèle de trafic, à l'instar de celui réalisé pour l'aménagement de la RN57, pour évaluer ce plan comme toutes évolutions majeures d'offre de services ou d'infrastructure de transport.

## Chapitre 3 : Éléments à compléter et à actualiser

### Les abréviations

Au sein de la page 5, partie « Un cadre réglementaire qui a évolué », il est important d'écrire une première fois « La Loi d'Orientation des Mobilités » pour ensuite utiliser l'acronyme la LOM (et non la loi LOM). Remarque similaire pour la loi Climat et Résilience, il est important d'écrire une première fois « La Loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets dite aussi Loi climat et résilience ». Pour les deux lois, les dates indiquées sont celles de la publication au Journal Officiel. Il est d'usage de le préciser dès lors que c'est le cas car en l'absence de cette mention, la date indiquée renvoie au jour de vote de Parlement soit le 22 août pour la loi Climat et Résilience et le 24 décembre pour la LOM.

Au sein de la page 11, dans le tableau de la première ligne R.1, deuxième colonne, il est fait mention de la stratégie mobilité qui « prend en compte la nécessité de proposer des liaisons entre les réseaux nationaux (TGV) et les mobilités ferroviaires locales (TER) ». La formulation suivante serait plus précise

et appropriée : « (...) la nécessité de proposer des liaisons entre le réseau national des trains à grande vitesse (TGV) et les transports express régionaux (TER) ».

### Le PCAET

Le PCAET est un projet de transition énergétique et écologique élaboré à l'échelle intercommunale de GBM. Il a pour objectif l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre (lutte contre le changement climatique), l'adaptation aux effets du changement climatique et l'amélioration de la qualité de l'air (santé).

Les actions 22, 23, 24, 25 du PCAET sont bien prises en compte dans le PDM. Cependant, il conviendrait d'ajuster le PDM par rapport à ces actions.

Dans les indicateurs de suivi, il conviendrait d'ajouter les indicateurs indiqués dans le PCAET tels que :

- le « nombre de km de pistes cyclables aménagées » et la réalisation des différents schémas modaux (plan piéton, schéma de covoiturage, stratégie de stationnement) (cf. action 22 du PCAET) ;
- la part modale piéton, la part modale vélo, la part modale TC et fréquentation (voyages/hab), la part de la population couverte par un PDMe et la part modale des déplacements alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail des agents de la collectivité (cf. action 23 du PCAET).

**Concernant l'optimisation de la logistique et la gestion des flux de marchandises sur le territoire, il serait intéressant, comme le prévoit le PCAET, de mesurer le transport de marchandises et d'identifier les principaux flux sur le territoire et leurs impacts (cf. action 25 du PCAET).** Dans les indicateurs de suivi prévus dans cette action, le PCAET prévoit de réaliser une cartographie du fret sur le territoire (flux et acteurs) et de mesurer la part multi-modale.

Enfin, il pourrait être recommandé à GBM de confirmer la bonne cohérence du PDM avec les objectifs et orientations en matière de réduction de gaz à effet de serre indiqués dans le projet de PCAET.

### SERM

Au sein de la page 15, concernant les SERM, il est indiqué que l'offre « comprendra obligatoirement une offre de cars express "à haut niveau de service" et des réseaux cyclables. " Cette partie est à nuancer, la loi n'imposant pas un nombre de contraintes importantes.

Il est indiqué "le texte amendé prévoit que les MOA devront instituer un groupement d'intérêt public". La loi n'est pas aussi catégorique, ce n'est pas obligatoirement un groupement d'intérêt public, cela peut être une structure de gouvernance adaptée.

### Contrats de plan État-Région

Le paragraphe page 16 relatif aux financements du contrat de plan État-Région (CPER) est à actualiser puisqu'ils ont depuis été signés. La création du PEM pôle de santé n'en fait pas partie. Au sein de l'action 7 Bis, page 67, il est indiqué que "La halte devra faire l'objet d'une inscription au sein du CPER via les études à poursuivre dans le cadre du SERM" est à mettre à jour également.

Dans la partie concernant les enjeux du territoire, page 22, concernant le CPER 2015-2020, **pour la ligne des Horlogers, le montant à indiquer est 55,5M € et non 37M €.** Le différentiel important vient de l'ajout de la section Morteau - Besançon alors qu'initialement il y avait seulement la section Morteau - frontière.



### Données d'accidentologie

À propos des éléments relatifs à l'accidentologie développés en pages 27 et 99 du document :

*Une situation particulièrement accidentogène à Besançon*

*Entre 2015 et 2019, 78 % des accidents ont eu lieu à Besançon, soit la commune la plus accidentogène du secteur (concentration des trafics voiture et des différentes fonctionnalités urbaines, sources de conflits). Les secteurs suivants sont particulièrement accidentogènes, notamment pour les vélos et les piétons :*

[...]

*Les axes structurants : la RN57 [...] »*

*« Le nombre d'accident est en baisse sur la période 2015-2019, des efforts sont à poursuivre pour faire diminuer leur nombre, mais aussi leur gravité.*

[...]

*Les accidents se concentrent sur le centre de Besançon et sur les grands axes de circulation :*

[...]

*La RN57 entre Devecey et Besançon, et notamment son tronçon à Ecole-Valentin et Besançon,*

*L'échangeur entre la RN57, la RD571 et la RD464 à Morre,*

*La RN83, notamment dans la traversée de Beure et Larnod, sur laquelle on compte*

*plusieurs accidents mortels et impliquant des blessés hospitalisés.*

*Les piétons, les vélos et les 2-Roues motorisés sont des cibles d'usagers plus vulnérables à prendre en compte dans l'aménagement de la route : ils sont tous surreprésentés dans les victimes graves en comparaison avec le nombre d'accidents les impliquants.*

S'agissant de données statistiques brutes, il est logique de constater que les tronçons routiers aux trafics les plus importants représentent une part notable des accidents corporels. **Il aurait été intéressant d'aller plus loin dans l'analyse des données pour identifier les facteurs communs rencontrés dans les accidents selon la typologie de voirie.**

Cette analyse permettrait aussi de mettre en évidence les usagers les plus concernés en fonction du réseau pratiqué. Il est en outre **incorrect d'écrire que la RN57 est particulièrement accidentogène notamment pour les vélos et les piétons sur des tronçons où la route a le statut de route express et par conséquent est interdite à ce type d'usagers.**

Par ailleurs, il y a beaucoup d'accidents constatés également sur la section restant à aménager de la RN57 entre les Boulevards et Beure.

**Enfin, les données utilisées mériteraient d'être actualisées car elles correspondent à la période 2015-2019 dans le document.** Sur la période 2019-2023, si la majorité des accidents (78,5 %) ont toujours lieu à Besançon et en agglomération au sens du code de la route (79,4 %), ils sont beaucoup plus nombreux, + 56,2 % sur la ville et + 41,3 % sur GBM. Les usagers vulnérables y sont toujours surexposés, 38,2 % des tués et 42,3 % des blessés, à savoir :

- modes doux : 8 tués et 226 blessés dont :
  - piétons : 6 tués et 122 blessés
  - vélos : 2 tués et 88 blessés
  - engins de déplacement personnels motorisés : 16 blessés
- deux-roues motorisés : 5 tués et 150 blessés dont :
  - cyclos : 1 tué et 55 blessés
  - motos : 4 tués et 95 blessés

La vitesse est la 3ème cause d'accidents corporels (20,5 %), derrière l'inattention (21,2 %) et le non respect de la priorité (29,9 %).

**Pour obtenir les données d'accidentologies à jour, il conviendrait de contacter l'Unité Sécurité routière gestion de crise et transport de la DDT.**

#### Poids lourds

Au sein de la page 26, il est indiqué que : « Des trafics élevés de PL sont également observés sur la RD 673 et la RN57. Environ la moitié des flux poids lourds observés sur la RN57 devraient être réalisés sur Autoroute (flux nationaux ou internationaux). ».

Ces éléments de rédaction mériteraient d'être nuancés.

S'agissant de l'affirmation relative à la proportion de PL susceptibles d'être reportés sur le réseau autoroutier concédé, il n'existe pas d'étude permettant de la confirmer. En effet, si le taux de trafic PL est précisément connu à partir des données issues des stations de comptage disponibles sur notre réseau, l'exploitation de ces données ne permet pas d'extrapoler sur le niveau de trafic de transit. Il serait intéressant de connaître quelle étude a permis de déterminer ce fait. Si c'est le trafic de grand transit en provenance de la RN83 qui est visé, il est très en deçà de 50 % du total du trafic PL sur la RN57. Une étude a été récemment lancée par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bourgogne-Franche-Comté (DREAL BFC) portant sur la caractérisation du trafic des PL sur la RN83 entre Bersaillin et Beure, afin de mieux connaître les origines et destinations des PL empruntant cette section et d'évaluer la répartition par type de trafic (longue distance, desserte locale, etc.). Elle va permettre de déterminer avec plus de précision ce chiffre. **Dans l'attente, il ne paraît pas convenable de laisser cette donnée dans le PDM car il invite à penser que le trafic de PL pourrait diminuer de moitié via une interdiction de transit, ce qui est faux.**

Au sein de l'action 19, page 109, il est indiqué que :

« GBM entreprendra en co-pilotage avec le Département du Doubs la rédaction d'un schéma directeur de la circulation PL [...] limiter les émissions de gaz à effets de serre ». **Il conviendrait également de citer l'État, car la RN83 est une route nationale et la RD673 est également classée comme « Route à grande circulation ».** Le Préfet sera par conséquent impliqué dans tout arrêté qui pourrait y être pris.

« Enfin, des dispositifs de contrôle seront mis en place pour faire respecter les règles en vigueur. » : **Il conviendrait d'être plus précis et de citer les aires de contrôle des PL dans l'agglomération** : aire de contrôle de Miserey-Salines en bordure de RN57 en entrée Nord de Besançon, aire de contrôle à proximité d'Emmaüs à réaliser dans le cadre du projet de la RN57 en entrée sud de Besançon, qui

permet également de contrôler le trafic PL de la RN83. **Il conviendrait de réaffirmer le caractère indispensable de ces aires de contrôle et le rôle de l'État dans la réalisation des contrôles.**

#### Requalification des pénétrantes

Les RN57 et RN83 qui constituent respectivement les axes de liaison entre le Luxembourg et la Suisse d'une part, entre l'A39 à Poligny et Besançon d'autre part, sont classées comme routes à grande circulation (RGC) par décret en Conseil d'État n° 2009-615 du 3 juin 2009. À ce titre, elles ont vocation à assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire. En outre, elles répondent à des règles particulières en matière de police de la circulation, auxquelles les actions envisagées au PDM devront se conformer.

**La partie relative aux principes de requalification des pénétrantes, pages 96 et 97 du document, est à clarifier. Tout d'abord, et comme rappelé supra, s'agissant de routes classées RGC, la RN57 et la RN83 font l'objet de règles particulières en matière de police de la circulation et leurs caractéristiques techniques doivent être compatibles avec leur destination. Elles ne peuvent pas être mises au même plan que d'autres voiries locales qui n'accueillent pas les mêmes types de trafic. Aussi, la présence de plusieurs panneaux de limitation de vitesse « 50 » disposés en différents endroits de la carte « Priorisation des requalifications de pénétrantes » interpelle.**

#### Phénomènes de congestions

Dans la partie concernant les enjeux du territoire, page 26, il est indiqué que :

« Les axes routiers sont dans l'ensemble suffisamment capacitaires pour absorber le trafic qu'ils reçoivent sans saturer.

Quelques enjeux de saturation sont néanmoins identifiés sur la RN57 et sur la RN83 en heure de pointe, et sur les pénétrantes et les franchissements du Doubs vers l'hypercentre de Besançon. »

**Ces éléments de rédaction mériteraient d'être nuancés. Les phénomènes de congestions sont sous-estimés. Plusieurs tronçons de la RN57 et de la RN83 souffrent de phénomènes de congestion récurrents. C'est le cas en particulier sur la RN57 entre la rocade des Montboucons et Beure (section Boulevards-Beure) avec des bouchons quasi-quotidiens aux heures de pointe du matin (notamment dans la descente des Mercureaux, avec fermeture de voie pour éviter les remontées de files dans le tunnel de Bois de Peu) et du soir (notamment dans le secteur de Micropolis), ainsi que sur la RN83 à l'heure de pointe du matin (saturation de la côte de Larnod) et dans une moindre mesure sur la section de la RN57 entre le Trou au Loup et La Vèze. Pour mémoire, on peut encore citer la section de la RN57 entre Devecey et l'échangeur du RD 1, qui est également régulièrement congestionnée aux heures de pointe, mais que la mise en service de la 2x2 voies à l'horizon fin 2024 résoudra.**

Au sein de l'action 16, page 97, il est indiqué que :

« L'aménagement de la RN57. Le doublement de la RN57 finalise un axe structurant contournant le centre urbain, et facilite l'accès à la ceinture des P+R. En conséquence, cela rend cohérent la requalification des pénétrantes au sein de cette ceinture des P+R. Le doublement de la RN57 est accompagné d'un réseau d'itinéraires cyclables structurants localisés sur plusieurs axes du schéma cyclable de GBM (axe 1, axe 11 et axe 16) qui permettent d'apporter des franchissements aux barrières de la RN57, de la route de Dole et du Doubs, et de mieux desservir le secteur de Micropolis. »

**Il paraît nécessaire d'ajouter que l'augmentation de capacité de la RN57 va réduire les congestions observées aux heures de pointe et par conséquent les trafics de shunts dans les quartiers riverains, réduisant ainsi les nuisances et l'insécurité dans ces quartiers.**

Dans le bilan à mi-parcours du PDU 2015-2025 relatif à la structuration des espaces publics, page 27, il est indiqué que : « Le contournement de la commune de Miserey : RN57 Nord ; ». Il conviendrait plutôt d'indiquer l'aménagement à 2x2 voies de la RN57 entre l'échangeur « Espace Valentin Nord » et l'échangeur de Devecey.

**Au regard de ces éléments, il serait nécessaire d'actualiser la synthèse du diagnostic relative au transport routier, stationnement et sécurité, page 28, à savoir :**

- dans les atouts, il convient de nuancer la phrase « Des conditions de trafic globalement fluides et des trafics routiers globalement en baisse. » ;

- dans les faiblesses : « Quelques ralentissements de circulation identifiés aux heures de pointe sur La RN57 entre La Vèze et Beure ». Des congestions récurrentes sont identifiées en heure de pointe du matin entre la Vèze et Beure, et en heure de pointe du soir, depuis l'échangeur des Tilleroyes jusqu'à Beure, avec une congestion qui vient saturer progressivement l'ensemble des échangeurs (Planoise, RD673, Amitié...).

Il conviendrait d'ajouter un item en lien avec les conséquences de la saturation observée sur la RN57. Les trafics d'évitement de la RN57 dans les quartiers qui jouxtent la RN sont sources de nuisances et d'insécurité pour les habitants.

- dans les opportunités : « Un projet de mise à 2\*2 voies de la RN57 saturée aux heures de pointe, entre Beure et Micropolis, en cours de discussion. ». Il conviendrait désormais de remplacer « en cours de discussions » par « financé dans le cadre du CPER ».

#### Accessibilité

Au sein de l'action 7, page 62, au niveau du premier paragraphe de la deuxième colonne, il pourrait être ajouté que la gare de Besançon Viotte est totalement accessible aux PMR (personnes âgées, personnes avec un handicap visible ou invisible / temporaire ou permanent, femmes enceintes ou encore voyageurs chargés d'une poussette ou d'un bagage) permettant un meilleur confort pour l'ensemble des voyageurs.

Au sein de l'action 11, page 79, s'agissant du tableau, il n'y a pas d'intérêt de parler de l'accessibilité des gares en 2015, puisque la gare de Besançon Viotte est depuis accessible entièrement, une inauguration des derniers travaux a d'ailleurs lieu mi-septembre. Il conviendrait ainsi de mettre à jour l'annexe accessibilité. La première colonne indique si oui ou non la gare citée est un arrêt prioritaire au titre du SDA-Ad'AP, les seuls termes figurant dans cette colonne devraient être oui ou non. Aussi, **il aurait été intéressant de préciser en quoi consiste ces schémas d'accessibilité, de quelle manière les gares ont été retenues (critères) et que la région Bourgogne-Franche-Comté est exemplaire dans la mise en œuvre de ce schéma de mise en accessibilité des gares nationales et régionales prioritaires.**

Il est indiqué que GBM est concerné par 4 SDA-Ad-AP : national (ferroviaire), régional, départemental, de GBM. **Il conviendrait de mettre à jour certaines informations du document. Le réseau de transport routier départemental a été transféré à la région.** Par ailleurs, il est indiqué que le rehaussement du quai n°2 de la gare de Besançon Viotte sera réalisé à l'horizon 2023, alors que nous sommes en 2024 et que les travaux ont été réalisés.



### Aménagements cyclables

Au sein de l'action 14, pages 89 et 90, le schéma directeur cyclable est ambitieux avec 584 km d'aménagements cyclables. Il manque cependant des chiffres détaillés sur le type de ces aménagements, notamment ceux en site propre (piste cyclable, voie verte, zone 30, circulation apaisée...). Le schéma est en révision depuis 2022, sans précisions sur son avancement ou une éventuelle date de livraison. La programmation est cohérente, avec la prise en compte du jalonnement.

Au sein de l'action 15, page 94, différents types de stationnement vélo sont prévus : arceaux, box... Il est appréciable qu'il y ait uniquement du stationnement sécurisé en trois points et pas de rack ou autre.

Au sein de l'action 16, page 98, le budget consacré est important sans être trop audacieux : 15 €/hab/an (en 2019, les EPCI de 100 000 à 200 000 habitants étaient à 4 €/hab). Des réflexions sont présentes sur les aménagements cyclables dans les requalifications urbaines ou dans les sécurisations. **En revanche, il n'y a pas d'indication concernant le budget de fonctionnement pour l'entretien des aménagements cyclables.**

### Aires de livraison

Au sein de l'action 19, page 107, **le besoin en aire de livraisons n'est pas précis**, même si « un manque de possibilité de stationnement poids lourds (PL) dans les zones d'activité (à Ecole-Valentin notamment) est responsable de stationnement sauvage sur voirie, dégradant les chaussées et les trottoirs ». **L'action semble centrée sur les projets d'aménagement et non là où un manque de stationnement a déjà été noté.**

### Fret

La partie diagnostic est assez réduite mais GBM s'est bien saisi du sujet fret et conduit une démarche d'engagements sur la logistique urbaine dans le cadre d'INTERLUD qui a abouti à un plan d'action et une étude logistique urbaine est en cours sur la ville de Besançon. Le prochain PDM reposera sur un diagnostic plus précis.

Au sein de la page 108, il y a une coquille « [...] flux de transports de marchandises et de diminuer la population aux expositions des nuisances. » devrait plutôt être « de diminuer l'exposition de la population aux nuisances ».

Au sein de l'action 20, pages 112-113, dans le cadre de cette fiche action, conformément à la mention de travailler avec l'Etat pour le développement du fret ferroviaire (via les ITE notamment) qui figure dans la partie « Enjeux », il serait intéressant de l'inclure parmi les partenaires au sein de la partie « Pilote » et plus largement dans l'Axe E « Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité » en page 118.

### Covoiturage

**Sur la favorisation du recours au covoiturage développé en page 57 du document, le partenariat avec les services de l'État – DIR Est n'est pas évoqué, seuls ceux du Département du Doubs étant cités.** Or, la DIR Est a soutenu et accompagné plusieurs projets d'aménagements d'aires de covoiturage connectées au réseau routier national (Morre, Miserey-Salines, Busy, Saône). Cet accompagnement s'est traduit au travers de mise à disposition d'emprises foncières du domaine public routier national et d'appui dans la conception technique des aires et de leurs accès. **Il conviendrait par conséquent d'ajouter la DIR Est dans cette partie.**

D'autres opportunités sont susceptibles d'émerger à l'avenir, pour lesquelles la DIR Est continuera à s'investir aux côtés de la collectivité pour les faire aboutir.

Annexe Evaluation Environnementale :

Il est regrettable que l'évaluation environnementale du PDM aborde les impacts environnementaux du projet RN57 de manière générale, en considérant une zone tampon de 50 m autour de l'axe, alors même que le projet dispose d'une étude d'impact complète et précise. La répartition des impacts surfaciques par projet montre par exemple que le projet RN57 « pèse » sur 14 % de l'impact total des projets du PDM, mais en ayant considéré un impact de 100 m autour de la RN57. Dans la réalité, c'est beaucoup moins, et les chiffres précis existent dans l'étude d'impact du projet. Telle qu'elle est réalisée, l'évaluation environnementale tend à maximiser les impacts du projet RN57.

L'évaluation environnementale mentionne également un impact négatif de la RN57 sur les milieux naturels et les continuités écologiques. Or le projet permet au contraire d'améliorer les continuités écologiques en réhabilitant un passage pour la grande faune, en créant deux passages pour la petite faune et en clôturant l'infrastructure de manière à éviter les collisions avec la faune. C'est donc une amélioration par rapport à la situation actuelle.



Reçu le :  
09 JAN. 2025

**Monsieur Jean-Paul MICHAUD  
Président du Syndicat Mixte du Schéma de  
Cohérence Territoriale**

à

**Madame la Vice-Présidente de Grand  
Besançon Métropole en charge des  
transports, mobilités, stationnement**

SMSCoT

[smscot@grandbesancon.fr](mailto:smscot@grandbesancon.fr)

N° Tel : 03 81 87 89 29

Réf. : n°24 - 2024 - 12 - 1910 / 70955

Dossier suivi par : Thomas VICHOT

Objet : Avis du SMSCoT sur le Plan de mobilité de GBM à  
l'arrêt du projet

Besançon, le mardi 17 décembre 2024

Madame la Vice-Présidente,

Par courrier en date du 9 juillet 2024, vous avez sollicité le SMSCoT afin qu'il vous fasse part de l'ensemble de ses remarques, et observations sur le Plan de mobilité de GBM à l'arrêt du projet.

Le SMSCoT a engagé la révision du SCoT en vigueur fin 2017. Cette révision se poursuit actuellement avec l'élaboration des objectifs et orientations qui déclineront juridiquement le projet politique débattu le 8 novembre dernier. Par conséquent, l'avis rendu par le Bureau du SMSCoT qui s'est réuni le 24 septembre dernier est formulé au regard d'une part des orientations du SCoT de 2011 qui est toujours en vigueur, et des premières orientations du DOO en cours d'écriture.

Le Bureau a opté pour produire un avis favorable composé de recommandations à prendre en compte dans poursuite du projet et accroître une future compatibilité avec le SCoT en élaboration.

Pour mémoire, la révision du SCoT vise à orienter l'ensemble des opérations d'aménagement et d'urbanisme pour tendre vers un territoire résilient à l'horizon 2050. Conformément aux nouvelles dispositions du Code de l'urbanisme et afin de mettre en œuvre les ambitions du projet politique, le volet réglementaire du SCoT s'inscrit résolument dans les transitions écologique et énergétique (L. 141-4 du Code de l'urbanisme).

### **1. Rappel du contexte :**

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de mobilité 2025-2035 de GBM, la procédure réglementaire prévoit la consultation des personnes publiques associées, dont le Syndicat Mixte du SCoT Besançon Cœur Franche-Comté fait partie. Le projet arrêté le 27 juin 2024 en Conseil communautaire doit être en accord avec les orientations générales du SCoT. Cette phase de consultation précède l'enquête publique et permettra d'ajuster le projet avant validation définitive.



En application des textes de lois, un rapport de compatibilité ou une prise en compte des objectifs est respectée avec les documents suivants : SRADDET, SCoT, PCAET, PLUi, PLH, afin de permettre une mise en cohérence globale dans les projets d'aménagements.

## **2. Cap politique et plan d'action du Plan de mobilité:**

Le Plan de Mobilité doit permettre un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès au territoire, d'une part, et à la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liés au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

***A ce titre, le projet est compatible avec le Projet d'aménagement stratégique (PAS) du SCoT en révision***

## **3. Le projet soumis à l'avis**

Les éléments du projet sont analysés au regard du SCoT en vigueur approuvé le 14 décembre 2011 et des premières orientations formulées dans le cadre de sa révision. Il est à rappeler que cette révision s'inscrit dans l'ambition d'un territoire résilient à l'horizon 2050 et doit faire la démonstration dans son volet réglementaire, de son inscription dans les transitions écologique et énergétique (L. 141-4 du Code de l'urbanisme).

### **➤ Hiérarchie des pôles de mobilité**

Le SCoT en vigueur, porte comme ambition d'optimiser l'offre de modes de transports alternatifs à l'automobile pour faciliter la mobilité de proximité. En ce sens le projet du Plan de Mobilité ne vient pas en l'encontre des orientations du DOG (Document d'orientations générales) du SCoT en vigueur et va même plus loin dans son plan d'action en prônant une plus grande cohérence entre l'aménagement territorial et les mobilités, ainsi qu'une stratégie de développement en pôles de mobilité. Cependant le SCoT a besoin de plus de clarté sur la hiérarchie de ces pôles de mobilité, le projet ne décrit pas suffisamment comment la hiérarchie des pôles de mobilité a été construite, ce qu'on y trouve et quel est leur devenir. Le SCoT est en attente de compléments sur ce point

### **➤ La densification autour des pôles de mobilité**

Le travail mené dans le PDM est également en cohérence avec les orientations du SCoT en révision qui sont de réduire les émissions de carbone dans le domaine des déplacements en favorisant les courtes distances grâce à l'intermodalité et à une armature territoriale des proximités. De manière générale le projet du PDM, définit des orientations en termes de mobilité qui s'appuie sur l'organisation des bassins de proximité du SCoT en cohérence avec les orientations du Projet d'aménagement stratégique (PAS) et du Document d'orientations et d'objectifs

(DOO) en cours d'écriture. Le projet mériterait des précisions sur son action 1 prônant une densification de l'urbanisation autour des pôles de mobilité. Il n'explique pas quels pôles de mobilité densifier et manque de clarté sur la localisation de cette densification. A ce titre le SCoT recommande une augmentation des densités et un développement résidentiel et d'équipements à proximité prioritairement des pôles de mobilité possédant une gare/halte et/ou un arrêt de lignes structurantes au sein de la tâche urbaine

En conclusion, le SMSCoT soutient le du Plan de mobilité à l'arrêt du projet sous réserve de la bonne prise en compte des recommandations ci-dessus. Je vous confirme également l'intérêt du SMSCoT pour suivre, à vos côtés, l'élaboration de ce projet majeur pour le territoire.

Je vous prie d'agréer, Madame la Vice-Présidente, l'expression de mes salutations les meilleures.

Le Président

Jean-Paul Michaud  


*Copie à :*  
**GBM : Direction Mobilité**



**REGION  
BOURGOGNE  
FRANCHE  
COMTE**

Dijon, le

**16 OCT. 2024**

**Le vice-président**  
Mobilités, Transports scolaires, Intermodalité, Infrastructures

Direction des Mobilités et des Infrastructures  
Gabriel VATHONNE  
Tél : 03 63 64 21 57  
gabriel.vathonne@bourgognefranchecomte.fr

Référence courrier : D366

**Objet : Avis sur le plan de mobilité de Grand Besançon Métropole**

MADAME ANNE VIGNOT  
PRESIDENTE  
GRAND BESANÇON METROPOLE  
LA CITY  
4, RUE GABRIEL P  
25043 BESANÇON, CEDEX

Grand Besançon Métropole N°
Signalé <input checked="" type="checkbox"/>
Reçu le 18 OCT. 2024
Pilote : MOB
Copie(s) : TEATEP - RELU

Madame la Présidente,

*Anne,*

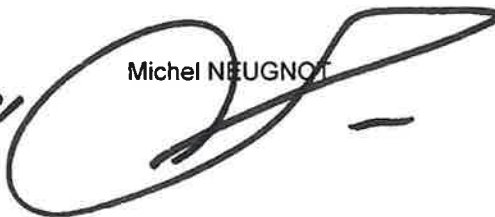
Par un courrier du 9 Juillet 2024, vous présentez le plan de mobilité de la Communauté Urbaine du Grand Besançon. Ce plan expose la politique de mobilité de Grand Besançon Métropole pour les 10 ans à venir. Conformément aux dispositions du Code des Transports, vous sollicitez l'avis de la Région Bourgogne-Franche-Comté sur ce plan structurant à l'échelle du Grand Besançon et des territoires Autour de Besançon, et pour les habitants de ces bassins de mobilité.

Veillez trouver en téléchargement l'avis de la Région Bourgogne-Franche-Comté sur ce plan de mobilité.

<https://urlz.fr/szHU>

Globalement, le plan porte une stratégie de mobilité ambitieuse et dans la lignée des objectifs du SRADDET. Cependant, certains sujets nécessitent des approfondissements, reformulations et clarifications, que la Région apporte ici avec cet avis.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de ma considération distinguée.

*Annick,* 

Michel NEUGNOT





**Remarques PDM  
Grand Besançon Métropole**

**09/10/2024**

## Le plan de mobilité

La Communauté Urbaine Grand Besançon Métropole, Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, établit un Plan de Mobilité (PDM) dans une démarche de révision du Plan de Déplacements Urbains en PDM initiée en 2021. Le PDM vise à définir une stratégie en matière de mobilité sur son territoire. Ce plan d'action se base sur une vision long terme, le PDM est mis en œuvre jusqu'en 2035, pour améliorer la mobilité des habitants et salariés de son territoire tout en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi qu'en luttant contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Le PDM définit une stratégie globale de report modal, visant une diminution du trafic automobile et un développement des modes alternatifs. Pour mettre en œuvre sa stratégie, 3 grandes ambitions politiques ont été identifiées et se déclinent en 5 axes et 21 actions.

La Région dispose d'un délai de 3 mois pour rendre un avis sur ce document, c'est-à-dire avant le 10 octobre 2024.

Vous trouverez ci-dessous l'avis technique émis par la Région. Seuls les points conduisant à des remarques ou modification spécifiques y sont détaillés.

## La démarche de révision du plan de mobilité

Qu'est-ce qu'un plan de mobilité	RAS
Un cadre réglementaire qui a évolué	Cf ci-dessous
La démarche d'élaboration du PDM 2025-2035	RAS
Une compatibilité des orientations au sein des documents cadres à respecter	Cf ci-dessous
Contenu du dossier de PDM	RAS

### Un cadre réglementaire qui a évolué

« La Région devient chef de file en matière de mobilité et élabore une cartographie des bassins de mobilité, et élabore à l'échelle de chaque bassin un contrat opérationnel de mobilité. »

→ **Proposition des services régionaux** : « La Région crée des bassins de mobilité et conclut à l'échelle de chaque bassin des contrats opérationnels de mobilité avec les AOM, les syndicats mixtes dits SRU, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés. »

### Une compatibilité des orientations au sein des documents cadres à respecter

#### Plan national France Nation Verte

« 3 millions de trajets quotidiens à l'horizon 2024. »

→ **Proposition des services régionaux** : En 2022, le plan national covoiturage au quotidien se fixe pour objectif d'atteindre les « 3 millions de trajets quotidiens à l'horizon 2027. »

#### Zoom sur les SERM

L'amélioration de l'offre TER sur les différentes branches de cette étoile est un des objectifs forts du Plan de Mobilité avec également le projet de création de la halte ferroviaire du Pôle Santé. Cette dernière sera assortie d'un PEM venant compléter le maillage des pôles de mobilité, cité ci-dessus.

*Remarque : La création d'un PEM Pôle Santé est citée plus bas dans le document. Ce PEM nécessiterait des discussions au sujet de son financement entre les différents acteurs (GBM, Région, Etat).*

#### CPER \_ Contrat Plan Etat Région

« Les financements du Contrat Plan Etat Région en cours de révision concourent à la réalisation et au développement des projets structurants inscrits au PDM tel que le **doublage de la RN57**, le développement de la Ligne des Horlogers et la création

du PEM Pôle de Santé. **Le CPER permet également de préparer la mise en œuvre future du SERM. »**

Remarque :

*RN57 : Finaliser la mise à 2x2 de la liaison ouest de Besançon entre « les boulevards » et Beure (RN57). Un axe structurant qui intègre les modes doux (voies spécifiques aux transports en commun et une passerelle cyclable notamment). D'autre part, in fine le territoire de GBM sera doté d'un axe majeur (la RN57), qui reliera la portion entre Devecey (desservant la gare TGV) et la voie des Mercureaux (en direction de Pontarlier et la Suisse).*

Le CPER 2021-2027 possède une enveloppe globale de près de 2,75 milliards d'euros. L'Etat et la Région Bourgogne-Franche-Comté ciblent notamment des crédits afin de contribuer à l'objectif de la neutralité carbone.

→ **Proposition des services régionaux :** « doublement de la RN57 (entre « les boulevards » et Beure) » et remplacer la 2<sup>e</sup> phrase en gras par « Le protocole d'accord du volet mobilités du CPER 2023-2027 révèle un engagement financier de 700 M€. L'Etat et la Région Bourgogne-Franche-Comté ciblent notamment des crédits afin de contribuer à l'objectif de la neutralité carbone »

## Les enjeux du territoire

L'état des lieux du territoire	Cf ci-dessous
Les enjeux par thématiques	Cf ci-dessous

### L'état des lieux du territoire

#### Une infrastructure ferroviaire centrée sur Besançon

« En périodes creuses, peu d'horaires sont disponibles sur les lignes. »

Remarque : La desserte ferroviaire sur l'étoile de Besançon est effectivement construite pour offrir davantage de services en heures de pointe (pour le transport des pendulaires et scolaires) qu'en heures creuses :

- en pointe, 1 train par demi-heure sur les axes principaux de Besançon vers/de Dijon ou vers/de Belfort, avec alternance régime omnibus/intervilles,
- en creux un train par heure intervalles sur les axes principaux de Besançon vers/de Dijon ou vers/de Belfort,
- sur la ligne dite des horlogers, un train par demi-heure en pointe dans le sens du flux pendulaire matin/soir vers/de Valdahon, puis un train par heure avec des creux de desserte (notamment l'après-midi). La desserte sur cette ligne est contrainte par l'infrastructure en voie unique.
- sur la ligne Besançon Lons le Saunier Lyon, le plan de transport propose un train par heure ou toutes les deux heures vers Lons et Lyon. Cette ligne fait l'objet d'une étude pour améliorer sa desserte (cadencement).

→ **Proposition des services régionaux :** « En périodes creuses, les fréquences de passage sont moins importantes qu'en heure de pointe. Pour autant la

*desserte en 2024 propose une fréquence très élevée sur Besançon<->St Vit<->Dijon, avec 26 AR par jour, ce qui en fait un standard élevé au niveau national pour ce type de liaisons. A signaler également les 20 AR par jour entre Besançon et Montbéliard et Belfort. »*

#### **Bilan à mi-parcours du PDU 2015-2025 – Performance des transports collectifs**

« L'interconnexion entre les réseaux TER et Ginko s'est dégradée avec la mise en place de nouveaux tarifs TER désavantageux. »

Remarques : *Sur quels chiffres se base cette affirmation ? Y a-t-il eu des enquêtes afin de déterminer les attentes des usagers sur ce sujet ? Quels sont les difficultés rencontrées précisément ?*

*Depuis la mise en place de la gamme tarifaire datant de 2017, il n'y a pas eu de nouveaux tarifs, mais une adaptation des paliers kilométriques et de la courbe tarifaire des abonnements au fil du temps et surtout de la hausse des coûts de l'énergie, des matériaux, etc.*

*Le tarif demandé aux usagers pour les TRAINS Mobigo représente 25% du coût réel, le reste étant financé par la Région. Les majorations qui sont intervenues sont indispensables au bon fonctionnement et entretien du réseau. Par ailleurs, en 2023, la courbe des abonnements jeunes a été travaillée à la baisse pour proposer aux - 26ans 50% du prix de la courbe tout public, tout comme le tarif occasionnel. Le tarif solidaire est à 75% du prix normal, la carte 26+ offre 30% à 60% de réduction, le tarif groupe 75%, les enfants payent 2€.*

*Également il existe une convention TER / Ginko qui permet l'intégration tarifaire. Le voyage à bord des TER avec un abonnement urbain Ginko est possible au sein du périmètre de Grand Besançon Métropole. De plus, la tarification combinée TER + Ginko est en place avec une réduction de 10% sur l'abonnement Train Mobigo et de 10% pour l'abonnement mensuel Ginko.*

→ **Proposition des services régionaux** : *Supprimer cette phrase, sachant que cette convention est déséquilibrée financièrement au détriment de la Région, qui en demande la révision.*

« Le travail reste à poursuivre sur cette ligne pour en améliorer durablement la performance ».

Remarque : *En effet des travaux de régénération sont en cours en 2<sup>e</sup> phase sur la ligne des Horlogers qui ont nécessité un investissement conséquent de la Région (37M€ financés par la Région sur 53,5M€ au total).*

→ **Proposition des services régionaux** : *Remplacer cette phrase par « Une seconde phase de travaux de 53 M€ de régénération est en cours, financée par la Région, à hauteur de 37M€, pour moderniser la ligne des Horlogers et en améliorer la performance. »*

« Aucun travail spécifique n'a été mené sur les services en gare. La Région a initié la fermeture quasi systématique des guichets à présence physique dans les gares secondaires. »



Remarques : Concernant cette distribution des titres de transport en guichet, il convient d'avoir en tête quelques chiffres pour mieux comprendre les choix qui ont pu être faits par la Région :

- 76% des ventes de titres ferrés se font de manière digitale ;
- Une solution d'achat « Allô billet » a été déployée par la Région pour permettre aux personnes qui le souhaitent d'obtenir leur titre de transport par courrier ou téléphone. Le fonctionnement est simple : le voyageur appelle la centrale d'appels, qui lui transmet un code à 12 chiffres, identifiable par le contrôleur ;
- Des permanences sont assurées par un agent SNCF dans un lieu mis à disposition par la commune (souvent la mairie), pendant lesquelles il peut vendre des titres et renseigner les usagers
- La vente de billets est aussi possible chez les dépositaires (bureaux de tabac, offices de tourisme). La vente reste également possible via les DBR en gare (Distributeurs de billets régionaux), l'application Mobigo, le site TER BFC.

→ **Proposition des services régionaux** : « Des guichets ont été fermés dans les gares secondaires sachant que 76% des ventes de titres ferrés se font de manière digitale et que des moyens de vente alternatifs sont mis en place (permanences par des agents SNCF et dépositaires). »

#### **Synthèse diagnostic – transport en commun et intermodalité**

« Des conditions d'intermodalité limitées dans certaines gares et haltes. »

Point information : Des lignes régulières de car Mobigo et des lignes de train Mobigo desservent le territoire de GBM. La Région s'efforce de proposer de l'intermodalité autant que possible, en tant que cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité. En cas de propositions d'améliorations sur les transports en commun organisés par la Région, GBM peut envoyer un courrier officiel aux services de la Région.

Pour rappel, la Région a investi :

- Pour la gare de Besançon-Viotte : 1 M€ sur 3,95 M€ pour la mise en accessibilité des quais + 165k€ pour l'optimisation et le déploiement d'écrans voyageurs + 60k€ pour l'achat et la pose de l'abri-vélos.
- Pour la gare de St Vit : 35k€ pour l'abri-vélos + 20k€ pour le déploiement d'écrans voyageurs
- Pour la gare de Saône : 800k€ pour l'allongement et mise en accessibilité des quais + 13k€ pour la mise en accessibilité de l'arrêt routier PEM de Saône

→ **Proposition des services régionaux** : Supprimer cette phrase

#### **Bilan à mi-parcours du PDU 2015-2025 – Nouvelles mobilités**

« Parallèlement, une application nommée Ginkovoit' a été élaborée par le délégataire de transport public Keolis sur le périmètre GBM. »

Remarques : La Région a investi de manière conséquente pour créer un outil de covoiturage : Covoiturage Mobigo, à l'échelle de la Région, qui est le périmètre le plus pertinent pour encourager l'utilisation de ce mode de transport alternatif. Si

d'autres outils sont proposés, ceux-ci perdent de leur efficacité. Il convient ici de nommer l'outil proposé par la Région : Covoiturage Mobigo. Covoiturage Mobigo est disponible sous forme de plateforme web et d'application mobile. C'est également l'outil préconisé dans le cadre du schéma de covoiturage actuellement porté par l'AUDAB sur GBM et le territoire Autour de Besançon.

→ **Proposition des services régionaux** : Ajouter la phrase « La Région propose un outil gratuit de covoiturage à l'échelle régionale : Covoiturage Mobigo »

### Synthèse diagnostic – Modes actifs, et nouvelles mobilités

« Une intermodalité difficile vélo + TC, avec une faiblesse d'équipements en stationnements vélos sécurisés et difficulté de monter son vélo à bord. »

Remarques : La Région a installé un abri vélos sécurisés de 39 places en 2024 en gare de Besançon Viotte et un abri vélos de 8 places est situé en gare de St-Vit.

→ **Proposition des services régionaux** : « Intermodalité vélo + TC en amélioration avec la création d'abri vélos sécurisés par la Région, en gare de Besançon Viotte (39 places) et St-Vit (8 places), l'accueil en masse de vélos dans les trains étant inadaptée car se faisant au détriment du nombre de voyageurs. GBM et la Région ont un enjeu conjoint de développement des solutions alternatives à l'emport du vélo. »

## Le projet PDM

La conception de trois scénarios en réponse aux enjeux du diagnostic	RAS
La comparaison des scénarios	RAS
Le choix d'un scénario	RAS

## ■ Le plan d'actions du PDM

Ambitions et structuration du plan d'actions	RAS
Les idées fortes du plan d'actions	RAS
Détail du plan d'action et présentation des fiches actions	Cf ci-dessous

### Axe A : organiser le territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services

Action 1 – Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : densifier autour des pôles de mobilité, et dans les secteurs bien desservis	RAS
---	-----

### Axe B : Accompagner les usagers au changement de mobilité

Action 2 – Acculturer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale	RAS
Action 3 – Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable	Cf ci-dessous
Action 4 – Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo	Cf ci-dessous
Action 5 – Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDMe)	Cf ci-dessous
Action 6 – Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable	RAS

#### **Action 3 – Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable**

« Des conventions tarifaires existent entre GBM et la Région (Ginko, TER, certaines lignes Mobigo), et facilitent les déplacements à l'échelle du territoire. Toutefois, ces conventions concernent uniquement les abonnés Ginko, les Pass Sésame, les Pass 18-25 ans et les Pass 4-17 ans, sont donc exclus les usagers occasionnels et les abonnements seniors. »

*Remarque : Ces tarifications ont été mises en place pour les trajets domicile-travail, les usagers réguliers. Les occasionnels ne sont pas ciblés car les usages sont différents. La tarification combinée pour les occasionnels ne présenterait pas d'avantage.*

*Par ailleurs, avec le fort développement des supports de titres billettiques (opérés par de nombreux prestataires) et la dématérialisation, cela nécessite des évolutions techniques coûteuses et complexes afin de garantir le contrôle à bord, l'interopérabilité etc. Le périmètre Mobigo est à l'échelle régionale, la Région collabore avec de nombreux partenaires urbains sur tout le territoire de Bourgogne-Franche-Comté, il n'est pas possible de prévoir des développements techniques propre à chaque partenaire.*

→ **Proposition des services régionaux** : « Sont donc concernés les usagers effectuant des trajets domicile-travail et domicile-études, pour la mobilité du quotidien »

« La pérennisation et la poursuite des conventions tarifaires Ginko/TER et des forfaits combinés Ginko/Mobigo. Les conventions tarifaires existantes entre Grand Besançon Métropole et la Région Bourgogne-Franche-Comté seront maintenues (services routiers et ferroviaires). **Une réflexion sera menée avec la Région, pour étendre ces conventions** :

- Aux titres occasionnels
- Aux abonnements pour les plus de 65 ans : Pass +64 mensuel et annuel
- A toutes les lignes Mobigo desservant le territoire. »

*Remarque* : Une sollicitation est attendue par la Région sur ce sujet, qui nécessitera une étude technique et financière avec la SNCF ainsi qu'un arbitrage hiérarchique et politique. En effet, cette convention est déséquilibrée financièrement au détriment de la Région, qui en demande la révision.

→ **Proposition des services régionaux** : Remplacer la phrase en gras par « une réflexion sera menée avec la Région afin d'étudier les évolutions de ces conventions. »

#### **Action 4 – Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo**

« La sensibilisation doit également être optimiste pour mener à l'action : l'utilisateur doit prendre conscience que son action a un impact direct sur la santé environnementale. Les actions de sensibilisation pourront être les suivantes, à destination du grand public : ... »

Les rencontres des différents acteurs du covoiturage pour faire un benchmark des solutions clés en mains proposées par les principaux opérateurs (Karos, ex-Klaxit, BBC Daily, Mobicoop, Ecov et Colleag \_ start-up bisontine). A la suite de ces rencontres, plusieurs scénarios seront établis (maintenir Mobigo comme plateforme référente ou conventionner avec un opérateur privé). »

#### Remarques :

*Le Challenge de la Mobilité vise à faire connaître d'autres façon de se déplacer, plutôt que seul en voiture. Cette semaine, qui a lieu tous les ans, permet de motiver la mise en action grâce à un défi. La Région est partenaire de ce Challenge, porté par l'ADEME.*

*L'outil Covoiturage Mobigo est proposé par la Région et répond au besoin de développer le covoiturage sur le territoire de la Bourgogne-Franche-Comté. Multiplier les opérateurs et initiatives localement sur ce sujet nuit à la généralisation de cette pratique alternative.*

→ **Proposition des services régionaux** : Mentionner le Challenge de la Mobilité « Le Challenge de la Mobilité vise à faire connaître d'autres façon de se déplacer, plutôt que seul en voiture. Cette semaine, qui a lieu tous les ans,

*permet de motiver la mise en action grâce à un défi. La Région est partenaire de ce Challenge, porté par l'ADEME. »*

**Action 5 – Poursuivre le déploiement des plans de mobilité employeurs (PDMe)**

« Estimation financière CRBFC : amélioration de l'animation covoiturage »

Remarques :

*Covoiturage Mobigo organise depuis début 2024 des animations en entreprises et collectivités sur le covoiturage à la demande des structures.*

→ **Proposition des services régionaux** : « Région Bourgogne-Franche-Comté : Poursuivre l'animation covoiturage »



## Axe C : Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité

Action 7 – Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité	Cf ci-dessous
Action 7bis – Identifier et créer un nouveau PEM « Pôle Santé »	Cf ci-dessous
Action 8 – Valoriser et compléter les lignes « Express » de TC depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre	Cf ci-dessous
Action 9 – Rabattre en transport collectifs depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité	Cf ci-dessous
Action 10 – Renforcer le réseau urbain de TC pour plus d'efficacité et pour une meilleure intégration du bassin urbain	RAS
Action 11 – Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la RBFC	Cf ci-dessous
Action 12 – Poursuivre le développement des outils de mobilité complémentaires au transport public	Cf ci-dessous
Action 13 – Décarboner les transports et utiliser les infrastructures de mobilité pour produire de l'énergie	Cf ci-dessous

### Action 7 – Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité

« La gare de Besançon-Viotte. Cette gare offre un accès à une offre conséquente de transport en commun à tout moment de la journée, ainsi que des services multimodaux (stationnement vélo (**en cours de réorganisation et de développement**), stationnement voiture, dépose-minute), et une bonne accessibilité piétonne. »

Remarque : *Un abri-vélo de 39 places sécurisées a été mis en place par la Région en 2024.*

→ **Proposition des services régionaux :** *remplacer la phrase en gras par « (Installation par la Région Bourgogne-Franche-Comté d'un abri vélo de 39 places en mars 2024, qui complète l'offre déjà existante) » et ajouter « accessibilité totale aux Personnes à Mobilité Réduite depuis septembre 2024 »*

### Action 7bis – Identifier et créer un nouveau PEM « Pôle Santé »

« En 2005 et 2015, une halte d'intérêt régional, reliée au Pôle Santé a été inscrite au Schéma régional des Infrastructures de transport (SRIT), ainsi que dans le PDM 2015-2025 de GBM. En 2006, une étude d'opportunité menée par la Région/CAGB, avait permis l'évaluation du potentiel sur 2 sites (Franois et HDC). L'étude avait conclu sur un positionnement au plus proche du CHU. **En 2017, la Région BFC a décidé l'arrêt de la desserte de la halte de Franois sur l'axe Besançon-Dijon.** 10 ans après la 1<sup>ère</sup> étude d'opportunité, le pôle Ouest de Besançon s'est fortement développé, comme en témoigne les contraintes de circulation et de stationnement actuelles. »

« Une étude de localisation a été réalisée par SNCF Réseau en 2021. En ce sens, les études sont à poursuivre sur la création d'une halte ferroviaire au pôle santé. **Également, la halte devrait faire l'objet d'une inscription au sein du CPER, via les études à poursuivre dans le cadre du SERM. »**

*Remarque* : la création d'une halte ferroviaire à proximité du pôle santé de Besançon ouest sur les lignes ferroviaires Besançon Dijon/Lons/Lyon intègre le projet de SERM et doit faire l'objet d'une négociation entre les AOM et l'Etat quant à son financement (pour un cout global évalué à plus de 20M€).

→ **Proposition des services régionaux** : Remplacer les phrases en gras par « En 2017, la Région Bourgogne-Franche-Comté, pour permettre l'augmentation du nombre et de la vitesse des circulations des trains entre Besançon, St Vit et Dijon, a décidé l'arrêt de la desserte de la halte de Franois sur l'axe Besançon-Dijon, tout en maintenant la desserte de Franois sur l'axe Besançon<>Lons. »  
« Les études autour du SERM, qui concerneront tous les modes et les différents acteurs dont les Autorité Organisatrices GBM et Région, détermineront les éventuelles infrastructures nécessaires au développement des services de mobilité. Des discussions seraient à engager pour leur financement ainsi que celui des dessertes supplémentaires entre les différents acteurs dont GBM, la Région et l'Etat. »

## Action 8 – Valoriser et compléter les lignes « Express » de TC depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre

Le tableau suivant récapitule les actions pour chaque ligne identifiée.

Secteur	Terminus	Ligne identifiée	Améliorations proposées
Secteur Est	Gare Viotte	Ligne TER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valoriser les gares, améliorer l'offre multimodale, et les conditions de rabattement (cf. action C.7)</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Etudier l'amélioration de l'offre ferroviaire, notamment l'ajout d'un service TER sur l'axe Besançon-Montbéliard à Roche-lez-Beaupré en heure de pointe du matin.</li> </ul>
Secteur Sud Plateau	Gare Viotte	Ligne TER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valoriser les gares, améliorer l'offre multimodale, et les conditions de rabattement (cf. action C.7)</li> </ul>
	Gare Viotte	Ligne Mobigo (Besançon - Pontarlier)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promouvoir la ligne existante (cf. action B.4)</li> <li>Connecter la ligne au PEM de Saône</li> </ul>
Secteur Sud-Ouest	Chamars - Micropolis	Ligne Mobigo (Besançon - Quingey)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promouvoir la ligne existante (cf. action B.4)</li> <li>Prévoir un arrêt au parking de covoiturage/P+R de Busy (RN83)</li> </ul>
	Viotte	Ligne TER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valoriser les gares, améliorer l'offre multimodale, et les conditions de rabattement (cf. action C.7)</li> </ul>
Secteur Ouest	Place Leclerc	Ligne Ginko	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'une nouvelle ligne, ou restructuration des lignes existantes</li> </ul>
	Viotte	Ligne Mobigo (Besançon-Gray)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un arrêt aux Hauts-du-Chazal (station au carrefour de la rue Ambroise Paré et de la RD11)</li> </ul>
	Viotte	Ligne TER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un arrêt de la ligne Dijon - Besançon à la future halte « Pôle de Santé »</li> </ul>
Secteur Nord	Témis / Viotte	Ligne Mobigo (Besançon-Vesoul via Rioz)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promouvoir la ligne existante (cf. action B.4)</li> <li>Prévoir un arrêt au pôle d'échanges Témis dans les 2 sens</li> </ul>
	Viotte	Ligne TER / navette	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promouvoir la ligne existante (cf. action B.4)</li> </ul>

« Un arrêt supplémentaire à Roche-lez-Beaupré »

*Remarque : Aucun arrêt supplémentaire ne sera ajouté à Roche-lez-Beaupré à court terme. Cela impliquerait un arrêt dérogatoire sur un train intervalle, ce qui n'est pas souhaitable, ou, l'ajout d'un train omnibus, ce qui n'est pas étudié pour le moment. La desserte sur l'axe Belfort-Besançon-Dijon/Lyon fait l'objet d'une étude d'évolution avec de possibles effets pour la fin de la décennie.*

→ **Proposition des services régionaux** : « Un arrêt supplémentaire à Roche-lez-Beaupré est à discuter avec la Région, pour que cet arrêt supplémentaire soit éventuellement effectif en 2030. »

« Connecter la ligne Mobigo (Besançon-Pontarlier) au PEM de Saône »

Remarque : Cette connexion est effective depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2024 : sur la LR204, l'arrêt Mobigo antérieur « Saône-route de Tarcenay » a été déplacé au PEM de Saône.

→ **Proposition des services régionaux** : Supprimer cette proposition qui est déjà effective.

« Besançon-Quingey prévoir un arrêt au parking de covoiturage de Busy »

Remarque : Des échanges ont déjà été initiés en 2023 avec GBM à ce sujet, mais les aménagements du parking ont été réalisés avant d'avoir finalisé les échanges avec la Région ; donc aujourd'hui, en l'état actuel des aménagements l'accès au car n'est techniquement pas possible. Les échanges sont à reprendre, et des aménagements conséquents seront à prévoir pour permettre l'entrée et la giration des cars sur ce parking.

→ **Proposition des services régionaux** : « Reprendre les échanges avec la Région pour étudier la faisabilité technique par rapport à la création d'un arrêt au parking de covoiturage de Busy. »

« Besançon-Gray prévoir un arrêt aux Hauts de Chazal »

Remarque : Cette demande de GBM depuis 2023 avait été intégrée sur la LR205 dans la nouvelle fiche-horaire de septembre 2024, mais suite à une pétition de + de 80 usagers sur un autre point d'évolution de la ligne (en l'occurrence la fin de la desserte de l'arrêt Centre St-Pierre), l'élu a décidé conjointement avec A. Vignot fin juillet de surseoir à cette évolution sur la ligne. Une concertation doit s'engager avec GBM en septembre ou octobre, pour revoir l'évolution de l'ensemble de la ligne.

→ **Proposition des services régionaux** : « Une proposition a été faite par la Région, à laquelle GBM n'a pas souhaité donner suite. Reprendre les échanges avec la Région pour revoir l'évolution de l'ensemble de la ligne LR205 afin d'intégrer un arrêt aux Hauts du Chazal. »

Prévoir un arrêt de la ligne Dijon-Besançon à la future halte « pôle santé »

Remarque : la création d'une halte ferroviaire à proximité du pôle santé de Besançon ouest sur les lignes ferroviaires Besançon Dijon/Lons/Lyon intègre le projet de SERM et doit faire l'objet d'une négociation entre les AOM et l'Etat quant à son financement (pour un cout global évalué à plus de 20M€).

→ **Proposition des services régionaux** : « Des études concernant tous les modes et les différents acteurs dont les Autorité Organisatrices GBM et Région, détermineront les éventuelles infrastructures nécessaires au développement des services de mobilité. Selon les conclusions des études, des discussions seraient à engager pour le financement de la halte entre les différents acteurs dont GBM, la Région et l'Etat, afin de prévoir un arrêt de la ligne Dijon-Besançon à une nouvelle halte Pôle Santé »

« Besançon Vesoul via Rioz, prévoir un arrêt au pôle d'échanges Témis dans les 2 sens »

*Remarque : La desserte du Pôle Temis a plutôt été intégrée sur la LR201, depuis le 1er mars 2024. D'autres évolutions seront apportées sur les lignes Besançon-Vesoul dans le cadre du renouvellement de la DSP en décembre 2025 (préparation du renouvellement en cours d'étude actuellement).*

→ **Proposition des services régionaux :** « Prendre les échanges avec la Région pour revoir l'évolution de la ligne LR202 afin de prévoir un arrêt au pôle d'échanges Témis dans les 2 sens, la ligne LR201 effectuant d'ores et déjà cet arrêt depuis le 01/03/2024. »

#### **Action 9 – Rabattre en transport collectifs depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité**

« Connecter le TAD du Doubs central et le TAD des Portes du Haut Doubs au PEM de Saône ;

Connecter le TAD du Doubs Central au pôle d'échange Orchamps »

*Remarque : Ces connexions entre les TAD des communautés de communes limitrophes et le territoire de Grand Besançon Métropole, ne peuvent se faire qu'avec l'accord de la Région Bourgogne-Franche-Comté qui est compétente lorsque les transports en commun traversent plusieurs EPCI.*

*Il s'agirait ici de provoquer une réunion sur ce sujet en envoyant un courrier officiel à la Région.*

→ **Proposition des services régionaux :** « Proposer à la Région Bourgogne-Franche-Comté de connecter le TAD du Doubs central et le TAD des Portes du Haut Doubs au PEM de Saône et de connecter le TAD du Doubs Central au pôle d'échange Orchamps »

#### **Action 11 – Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la RBFC**

« Toutefois, les escaliers ne sont pas accessibles pour le portage des vélos : absence de goulotte ou rail afin d'embarquer les vélos dans les trains. Les autres haltes et gares de GBM ne présentent pas ou peu d'aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite : quais dégradés sans bande podotactile, accès dégradés (revêtement stabilisé), absence de stationnement pour les personnes à mobilité réduite... »

#### **Remarques :**

*Dans les 198 gares de Bourgogne-Franche-Comté, la Région mène une forte politique d'investissements en faveur de l'intermodalité et du confort aux voyageurs. Ce qui représente en moyenne un investissement de 6.25M€ par an, sans compter que dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA Ad'Ap), la Région et l'Etat réalisent des travaux de mise en accessibilité des quais et des bâtiments voyageurs des gares prioritaires au SDA Ad'AP de Bourgogne-Franche-Comté telle que la gare de Besançon-Viotte dont les travaux se sont achevés en 2024. Sur le*



territoire de GBM, la Région a également financé la mise en accessibilité des quais des gares de Saône et Besançon Mouillère dont les travaux sont en cours. A noter également que la gare de Morre est également accessible aux PMR.

La Région est consciente des difficultés que rencontrent les usagers pour le portage des vélos dans les escaliers afin d'accéder aux quais. La Région et SNCF G&C sont en train de mener une réflexion globale sur ce sujet mais se heurtent à la réglementation d'accessibilité des PMR (double lisse) non compatible avec les rampes ou les goulottes dans les escaliers.

→ **Proposition des services régionaux** : « Toutefois, les escaliers ne sont pas accessibles pour le portage des vélos : absence de goulotte ou rail afin d'embarquer les vélos dans les trains. Une réflexion est en cours entre la Région et SNCF Gares & Connexions à ce sujet. Cependant, l'accueil en masse de vélos dans les trains étant inadaptée car se faisant au détriment du nombre de voyageurs, GBM et la Région ont un enjeu conjoint de développement des solutions alternatives à l'emport du vélo. Cet enjeu peut se traduire par la création d'abri-vélos sécurisés, de stationnement vélo et par l'augmentation de l'offre de vélo en location partagée comme Vélocité. Dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA Ad'Ap), la Région et l'Etat réalisent des travaux de mise en accessibilité des quais et des bâtiments voyageurs des gares prioritaires au SDA Ad'AP de Bourgogne-Franche-Comté telle que la gare de Besançon-Viotte dont les travaux se sont achevés en 2024. Les autres haltes et gares de GBM proposent progressivement des aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite. »

#### **Action 12 – Poursuivre le développement des outils de mobilité complémentaires au transport public**

« Des plateformes de mise en relation de personnes pratiquant le covoiturage : **Ginko Voit' (GBM), et la plateforme covoiturage régional**. Toutefois, l'usage du covoiturage reste faible sur le territoire. En cause notamment : une circulation fluide, de faibles distances, pas ou très peu de problème de stationnement aux points d'arrivées, **une absence d'animation pour les plateformes**. »

Remarque : Covoiturage Mobigo propose des animations à destination des entreprises et des collectivités qui souhaitent s'engager pour proposer l'outil régional à leurs salariés.

→ **Proposition des services régionaux** : « Ginko Voit' (GBM) et Covoiturage Mobigo (Région Bourgogne-Franche-Comté) ». Remplacer la fin de la 2<sup>ème</sup> phrase par : « une adhésion faible aux plateformes malgré la mise en place récente d'animations par la Région »

« Un atelier de réparation vélo (Vélocampus Bouloie) »

→ **Proposition des services régionaux** : « Des ateliers de réparation vélo (Vélocampus Bouloie, et les Manivelles en centre-ville) »

**Action 13 – Décarboner les transports et utiliser les infrastructures de mobilité pour produire de l'énergie**

**Le SYDED (Syndicat d'Energies du Doubs) a maillé le territoire du Doubs de 47 bornes de recharge dont aucune ne se trouve sur le territoire de GBM. GBM porte la réflexion de concéder de l'espace public à des opérateurs spécialisés susceptibles de supporter l'intégralité du risque économique.**

Remarque :

*La Région a adopté en juin 2023 un Schéma régional de cohérence des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE).*

*Le schéma régional, ainsi que le schéma directeur du Doubs piloté par le SYDED, prennent bien en compte le territoire de GBM. Se rapprocher du SYDED, car le SDIRVE précise ceci : « La Communauté Urbaine du Grand Besançon Métropole (GBM) a lancé un AIP (Appel à Initiatives Privées) afin de soutenir le développement de l'électromobilité sur son territoire en accompagnant les opérateurs privés, notamment en leur facilitant l'accès au domaine public. Ce schéma directeur inclut GBM tout en lui laissant l'autonomie nécessaire pour permettre à l'opérateur privé retenu de déployer au mieux ses IRVE sans trop de contraintes. ». Le SDIRVE du SYDED permet les estimations suivantes pour GBM : 544 points de charge (=272 bornes) en 2025 / 1 395 PDC (= 698 bornes) en 2030 / 2 743 PDC (1 372 bornes) en 2035. D'autre part, le SCIRVE évoque les points sur l'organisation en matière de compétence IRVE et la formalisation des engagements de déploiement de l'initiative privée (pages 32 et 33).*

→ **Proposition des services régionaux :** Remplacer la première phrase en gras par : « Développer un maillage de bornes IRVE sur le territoire en prenant en compte le Schéma Régional de cohérence des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques et le Schéma directeur du SYDED. »

**Axe D : Mieux partager l'espace public**

Action 14 – Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture	Cf ci-dessous
Action 15 – Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement	Cf ci-dessous
Action 16 – Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons	Cf ci-dessous
Action 17 – Sécuriser les lieux à enjeux	RAS
Action 18 – Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE	RAS
Action 19 – Organiser le transport de marchandises, dont la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité du centre-ville aux professionnels	RAS

**Action 14 – Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture**

« Finaliser et mettre en œuvre le Schéma de Covoiturage. »

*Remarque : Concernant le schéma de covoiturage de GBM celui-ci devra être en cohérence avec le schéma régional des aires de covoiturage.*

→ **Proposition des services régionaux** : « Finaliser et mettre en œuvre le Schéma de Covoiturage en cohérence avec le schéma régional des aires de covoiturage. »

**Action 15 – Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement**

« Concernant le stationnement vélo, seulement trois box à vélos sécurisés sont présents sur le territoire (Ginko VéloPark « République », « Crous Université » et « Marnières »). »

→ **Proposition des services régionaux** : ajouter « hors stationnement sécurisé dans les gares, à Besançon-Viotte et St-Vit. »

« Le stationnement vélo en gare souffre d'un manque de sécurisation pour les voyageurs qui n'embarquent pas leur vélo dans le train. Les accroches vélos ou arceaux existants (non sécurisés) ne permettent pas un rabattement des cyclistes vers le réseau ferroviaire. »

→ **Proposition des services régionaux : Modérer** : « La Région et l'Etat sont conformes au décret de stationnement sécurisé des vélos en gare (une offre de stationnement sécurisé pour les vélos existe à ce jour en gare de Besançon Viotte et St-Vit). L'accueil en masse de vélos dans les trains étant inadaptée car se faisant au détriment du nombre de voyageurs, GBM et la Région ont un enjeu conjoint de développement des solutions alternatives à l'emport du vélo. »

**Action 16 – Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons**

« Pilote : Grand Besançon Métropole + Etat (RN57) + CD25 »

*Remarque : sur le projet RN57 liaison ouest de Besançon, ajouter la Région en tant que partenaire associé car le projet est inscrit au CPER 2023-2027.*

→ **Proposition des services régionaux** : Pilote : Grand Besançon Métropole + Etat et Région Bourgogne-Franche-Comté (RN57) + CD25

**Axe E : Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité**

Action 20 – Assurer des échanges réguliers avec les partenaires de la mobilité	RAS
Action 21 – Assurer le suivi des actions du PDM	RAS

**RÉGION  
BOURGOGNE  
FRANCHE  
COMTÉ**



4, square Castan  
CS 51857  
25031 Besançon

0 970 289 000  
[www.bourgognefranche-comte.fr](http://www.bourgognefranche-comte.fr)





Besançon, le 12 AOUT 2024

Direction des routes, des infrastructures et des transports

Affaire suivie par : C. JANIER-DUBRY

Ligne directe : 03.81.25.84.08

Référence : CJD/MC

CS 4250

Madame Anne VIGNOT

Présidente de Grand Besançon Métropole

La City

4 rue Gabriel Plançon

25043 BESANÇON CEDEX

Grand Besançon Métropole 25
Signalé par
Reçu le 12 AOUT 2024
Pilote : NOB
Copie(s) : TENTEP - RELU

Madame la Présidente,

*Chère Anne,*

Par votre courrier du 9 juillet dernier, vous souhaitez recueillir mon avis sur le plan de mobilité du Grand Besançon, dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées.

Aussi puis-je vous indiquer que je n'ai pas d'observation particulière à formuler sur ce document, à l'élaboration duquel le Département a participé, tout d'abord à travers un entretien préalable avec nos services, puis à travers les instances de suivi auxquelles vous nous avez associés.

Les objectifs de report vers les modes de déplacement alternatifs à l'usage individuel de l'automobile et de développement de l'intermodalité que vous poursuivez, ainsi que l'option que vous avez retenue d'organiser la mobilité selon des principes de proximité et de flexibilité me paraissent adaptés au contexte urbain et périurbain de l'agglomération et le plan d'actions que vous proposez me semble cohérent et pertinent pour y répondre.

Vous identifiez le Département comme partenaire de certaines actions, en tant que maître d'ouvrage routier et cyclable, ou encore au titre de sa compétence en matière de mobilité solidaire.

Dans ce cadre, je vous fais en particulier part de mon accord pour que notre collectivité participe à la définition d'un schéma directeur de la circulation des poids lourds, dans le respect de la politique routière départementale.

Votre plan d'actions tient compte des projets, notamment cyclables, dont le Département assure le portage sur le territoire du Grand Besançon.

Je vous rappelle en outre que le Département pourra soutenir de nombreuses réalisations, à travers ses dispositifs financiers et partenariaux : contrat P@C, aides cyclables, opérations partenariales de sécurisation en agglomération (OPSA).

Cependant, je tiens à souligner l'intérêt qu'il y aurait à ce que GBM détienne la pleine compétence sur les voiries situées dans la ville de Besançon pour procéder à leur requalification sécuritaire et multimodale et que des transferts de domanialité du domaine départemental vers le domaine communal soient opérés à cet effet, dans des conditions de report de charges qui resteraient équitables pour nos collectivités respectives.

De tels transferts de domanialité peuvent s'étendre aux autres communes de l'agglomération, pour des routes départementales assurant des fonctions très locales.

Enfin, mais de façon plus anecdotique, je souhaiterais que notre collectivité soit identifiée par son logo et non par celui du site internet doubs.fr (page 19 du document de synthèse).

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Amitiés,

*La Présidente du Département,*

  
Christine BOUQUIN



**Portes du Haut-Doubs**  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

**Grand Besançon Métropole,  
Madame la Présidente**

Valdahon, le 12 décembre 2024

**Objet : Avis sur le projet arrêté de Plan de Mobilité de Grand Besançon Métropole.**

Dossier suivi par : Arthur DELACROIX

Coordonnées : [a.delacroix@portes-haut-doubs.fr](mailto:a.delacroix@portes-haut-doubs.fr) -06.07.22.92.14

Madame la Présidente,

Par courrier en date du 2 octobre 2024, conformément aux dispositions de l'article L1214-15 du Code du transport, vous avez sollicité l'avis de la Communauté de Communes des Portes du Haut-Doubs sur le projet de Plan de Mobilité de Grand Besançon Métropole.

A la lecture des documents transmis, le Conseil Communautaire de la CCPHD, réuni le lundi 9 décembre 2024 émet un avis favorable.

Nous tenons à souligner que les actions envisagées dans le Plan de Mobilité contribuent à favoriser le lien entre GBM, la Région Bourgogne -Franche-Comté et les territoires du bassin de mobilité « Autour de Besançon ».

Cette coordination ne peut qu'être bénéfique pour les habitants et actifs de nos territoires et félicitons cette volonté de travail en commun notamment via les mesures portant sur la gouvernance (actions 20 notamment) ou les connexions entre les différents services de transport (action 8 et 9 notamment).

Nous tenons à vous préciser que nous allons démarrer courant janvier 2025 l'exploitation d'un nouveau service de transport à la demande tout public dénommé « Y'LICO » et avons apporté une attention particulière à l'action 9 qui porte sur le rabattement en transports collectifs depuis les bassins de proximité vers les pôles de mobilité. Lors de notre phase étude, il a fréquemment été mentionné la nécessité de trouver des solutions pour relier notre service aux solutions de transport sur la métropole, cette volonté de connexion entre nos différents réseaux apparaît comme un enjeu fort de notre point de vue.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes sincères salutations.

Le Président,  
François CUCHEROUSSET



Communauté de communes des Portes du Haut-Doubs

7 Rue Denis Papin ZA En Pougie BP 70 25800 VALDAHON  
Tél. : 03 81 65 15 15



**COMMUNAUTE DE COMMUNES**  
**DES PORTES DU HAUT-DOUBS**



**EXTRAIT**

**Du registre des Délibérations de la Communauté de Communes**

**Séance du 9 décembre 2024**

L'an deux mille vingt quatre, le neuf décembre

Le Conseil de Communauté de Communes des Portes du Haut-Doubs s'est réuni au lieu habituel de ses séances après convocation légale le **2 décembre 2024** sous la présidence de Monsieur François CUCHEROUSSET.

**MEMBRES EN EXERCICE : 69**

**47 PRESENTS** : Elisabeth Brossard, Martial Hirtzel, Jean Marie Isabey, Brigitte Taillard, Marine Punkow, Jean Claude Joly, Michel Morel, Christine Curty, Dominique Drezet, Daniel Peseux, Fabrice Vivot, Thierry Courtois, Daniel Kovacic, Béatrice Trouillot, Samuel Girardet, Damien Bertin, Denis Donzé, Pierre Magnin Feysot, Serge Gorius, Michel Devillers, Régis Bouchard, Pierre François Bernard, Thierry Defontaine, Annick Girard, Maurice Grosset, Claude Brisebard, Claude Roussel, Marina Tassetti, Anthony Cuenot, Philippe Brisebard, Marie Jeanne Dromard, Benoît Bouchard, Daniel Prieur, François Cucherousset, Charline Cassard, Sylvie Le Hir, Bernard Lapoire, Dominique Guilleux, Pierre Benoît, Martine Collette, Noël Perrot, Salih Kurt, Julie Huguenotte, Christian Vermot Desroches, Pascale Droz, Jean-Louis Truche, Lionel Pernin.

**MEMBRES AYANT PRIS PART AU VOTE : 47**

**7 EXCUSES** : Paul Ruchet, Delphin Bepoix, Daniel Brunelles, Maxime Gruner, Jacky Morel, Laurence Joly, Daniel Fleury.

**15 ABSENTS** : Laurent Brion, Gilbert Distel, Gérard Jacquin, Sandrine Corne, Dominique Perrier, Hervé Bouhelier, Thierry Vernier, Karine Jacottey Myotte, Morgane Oudot, Rachel Lorincart Grandjean, Morgan Perrin, Gaëlle Jobert, David Vivot, Christian Bertin, Alain Bassignot.

Il a été procédé, conformément à l'article L2121-15 du Code général des collectivités territoriales, à l'élection d'un secrétaire pris dans le conseil de communauté, Mme Marie Jeanne Dromard ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

## **DELIB 241209-658**

**OBJET : Avis concernant le projet arrêté de Plan de Mobilité de Grand Besançon Métropole.**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L 4221-1 à 6 et L5214-16 à 22,

Vu le Code des transports et notamment les articles L124-1 à 1214-29,

Vu la Loi d'orientation des mobilités publiée le 26 décembre 2019 au JO,

Vu l'arrêté n°25-2023-03-28 du 28 mars 2023 portant révision des statuts de la communauté de communes des Portes du Haut-Doubs,

Considérant les statuts de la communauté de communes des Portes du Haut-Doubs et notamment l'article 6 concernant les compétences,

Considérant la délibération du 27 juin 2024 du Conseil Communautaire de Grand Besançon Métropole arrêtant le projet de Plan de Mobilité de Grand Besançon Métropole,

Considérant le courrier en date du 2 octobre 2024 émis par Grand Besançon Métropole sollicitant l'avis de la CCPHD sur le projet arrêté de Plan de Mobilité,

Il a été exposé ce qui suit :

Depuis la promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités en décembre 2019, les anciens Plans de Déplacements Urbains (PDU) ont été remplacés par des Plan de Mobilité (PDM), obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le PDU de Grand Besançon Métropole arrivant à échéance, il est remplacé par un PDM qui fixe les orientations en matière de mobilité pour une période de 10 ans, soit jusqu'en 2035.

En tant qu'AOM limitrophe, la CCPHD est personne publique associée et doit rendre un avis sur le projet arrêté.

Le projet comporte les documents suivants :

- Plan de Mobilité
- Synthèse du plan de mobilité
- Evaluation environnementale
- Annexe accessibilité

Sur proposition du Président, après l'exposé du Vice-Président entendu et en avoir délibéré, le Conseil Communautaire décide à l'unanimité :

- D'émettre un avis favorable au projet arrêté de Plan de Mobilité de Grand Besançon Métropole.
- D'autoriser le Président à effectuer les démarches concernant cet avis.



Accusé de réception en préfecture  
025-242504181-20241209-DEL-241209-658-DE  
Date de télétransmission : 17/12/2024  
Date de réception préfecture : 17/12/2024

Fait et délibéré en séance les jour, mois et an que dessus.

- Pour extrait conforme
- Le Président certifie que le compte-rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la Mairie siège le 12 décembre 2024.
- Que la convocation du Conseil avait été faite le 2 décembre 2024 et que le nombre des membres en exercice est de 69.
- Exécution des articles L2121-10, L2121-17, L2121-25 du Code Général des collectivités territoriales.

Le Président,  
**François CUCHEROUSET**



Accusé de réception en préfecture  
025-242504181-20241209-DEL-241209-658-DE  
Date de télétransmission : 17/12/2024  
Date de réception préfecture : 17/12/2024



Grand Besançon Métropole

Département des mobilités – Service déplacement

2 rue Mégevand

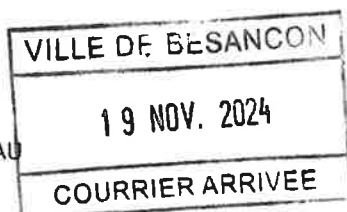
25000 Besançon Cedex

Fait à Baume-les-Dames, le 12/11/2024

Réf : 24-88 / DM

Contact : David MABILLEAU

Pièces jointes : -



**Objet : Avis sur le Plan de Mobilité (PDM) de Grand Besançon Métropole**

Madame la vice-présidente Marie Zéhaf,

Nous vous remercions sincèrement de nous avoir contacté pour donner un avis sur votre plan de mobilité. Nous vous prions d'accepter nos excuses pour le retard de notre réponse à votre demande du 9 juillet 2024.

Nous avons bien pris connaissance des documents soumis et apprécions l'opportunité de contribuer à ce projet. Votre nouveau plan de mobilité englobe l'ensemble des modes de transport et propose des actions ambitieuses pour promouvoir la mobilité et le développement

Votre plan d'action exprime notamment un souhait de renforcer les interconnexions entre nos services de mobilité, en particulier par la connexion du service TADOU à la gare de Saône et la création d'un point de correspondance au pôle d'Orchamps à Besançon. Sur ce dernier point, nous émettons quelques réserves et souhaiterions explorer d'autres alternatives, comme un point de rabattement sur Chalezeule ou une desserte de Roulans par la ligne 73 du réseau Ginko, qui dessert déjà le pôle d'Orchamps. Nous sommes ouvert à tout échange sur ces sujets.

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information ou pour échanger davantage sur le sujet.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Yves Brand  
Vice-Président en charge des Mobilités  
PETR du Doubs Central



1 place Jean Moulin, BP 42027  
25112 Baume les Dames Cedex



03 81 84 42 48



contact@doubscentral.org



@doubscentral





Grand Besançon Métropole N°
Signalé <input checked="" type="checkbox"/>
Reçu le 04 NOV. 2024
Pilote DOB
Copie: TEATEP - RELU - DST

Madame Anne VIGNOT  
Présidente de Grand Besançon Métropole  
La City - 4 rue Gabriel Plançon  
25043 BESANCON cedex

Ref: JCG/JCS/LL/AV/ZB

**Objet : Avis de la CCLL sur le Plan de Mobilité de la Communauté Urbaine du Grand Besançon**

Ornans, le 07 octobre 2024

**Madame la Présidente,**

Par courrier reçu le 07 octobre 2024, vous sollicitez la Communauté de Communes Loue Lison, en tant que personne publique associée, afin d'émettre un avis sur votre projet arrêté de Plan de Mobilité.

Nous tenons à vous exprimer notre validation de cette démarche, ainsi que notre satisfaction de maintenir un travail partenarial, notamment mis en place via les bassins de mobilité du "Grand Besançon Métropole" et "Autour de Besançon", qui est primordial pour assurer une cohérence territoriale en matière de mobilité.

En ce qui concerne le Plan de Mobilité de la Communauté Urbaine du Grand Besançon, nous avons pris connaissance des éléments qui concernent notre territoire et émettons un avis favorable. Nous validons tout particulièrement la proposition d'ajouter un arrêt de la ligne Mobigo (LR207 Besançon - Quingey) au parking P+R de Busy. Cet ajout constitue une avancée bénéfique pour les usagers.

Cependant, il nous paraît nécessaire de bien veiller à recalibrer les services proposés sur cette ligne afin de répondre au mieux aux besoins des futurs usagers, tout en veillant à conserver la desserte des entreprises situées dans la zone de la Blanchote à Quingey. Ces dernières comptent en effet un nombre important d'employés utilisant ce service.

Nous restons à votre disposition pour toute collaboration supplémentaire et vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'expression de nos salutations distinguées.

Jean-Claude GRENIER  
Président

Jean-Claude STADELMANN  
8<sup>ème</sup> Vice-Président en charge de la  
mobilité et de la gestion des déchets





DEPARTEMENT DU  
DOUBS  
Arrondissement de  
Besançon

**MAIRIE**  
**LES AUXONS**  
**25870**

**Délibération n° 2024-49**

**Objet : Plan mobilité  
Grand Besançon  
Métropole**

**Nombre de conseillers**  
En exercice : 24  
Présents : 21  
Votants : 24  
Absents excusés avec  
procuration : 3

Date de convocation :  
18/09/2024

Date d'affichage de la  
liste des délibérations en  
mairie :  
26/09/2024

Extrait  
CONSEIL MUNICIPAL LES

Envoyé en préfecture le 03/10/2024

Reçu en préfecture le 03/10/2024

Publié le

ID : 025-200048437-20240923-202449-DE

Besançon  
Levysuit

Séance du 23 septembre 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le 23 septembre à 20h00, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, soit à la mairie, sous la Présidence de Monsieur Serge RUTKOWSKI, Maire.

Madame MARQUIS Marie-Pierre a été nommée secrétaire de séance.

Il est procédé à l'enregistrement des procurations et à l'approbation du compte-rendu de la dernière réunion. Les élus potentiellement concernés par les questions de conflits d'intérêts sont invités à se signaler lors de l'examen des délibérations.

Étaient présent(e)s :

ABRY Alain, BASSELIN Jean-Pierre, BARTH David, BOCCIARELLI Denis, BOLE DU CHOMONT Karelle, BENS Aid Maud, BOURGEOIS Fabienne, BOUVERESSE Robert, CHAPELAN Danièle, COLINET Nathalie, JUILLET Pascal, MARQUIS Marie-Pierre, NAPPEZ Anthony, NAPPEZ Virginie, PAUTOT Roselyne, RENAUDIN Danièle, RUTKOWSKI Serge, TCHAOUSSOFF Céline, THERY Jean-Pierre, TISSERANT Claude, THOUMY Vincent

Était absent(e) représenté(e) :

DA SILVA Karine donne procuration à Danièle RENAUDIN  
GROSSIORD Daniel donne procuration à Robert BOUVERESSE  
MEFTAH Mehdi donnant procuration à Anthony NAPPEZ,

**DELIBERATION 2024-49 : Plan mobilité Grand Besançon Métropole**

Rapporteur : M. le conseiller délégué à GBM

Dans le cadre du Plan de mobilité de GBM, la procédure réglementaire prévoit la consultation des personnes publiques associées, dont les communes membres de GBM.

Le projet a été arrêté en Conseil communautaire. Cette phase de consultation précède l'enquête publique, et ces deux types de retours permettront d'ajuster le projet avant validation définitive.

**Délibération :**

Après avoir pris connaissance des documents transmis par GBM, les membres du conseil municipal, à l'unanimité, émettent l'avis suivant concernant le plan de mobilité prévisionnel :

- Une vigilance est demandée sur les tarifications des parkings publics desservant les zones universitaires
- Les communes rurales sont nécessairement moins bien desservies en transport en commun que la ville centre, ce qui implique une appropriation plus délicate des alternatives de transport, il convient donc de développer les modes de transports afin d'ouvrir les possibilités de déplacement à ceux qui le souhaitent mais en

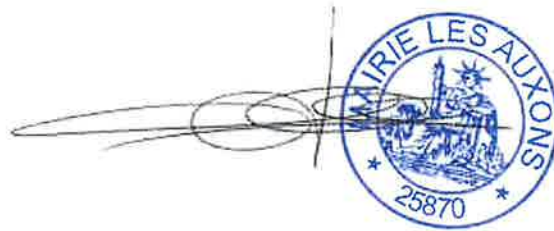
**prenant garde de ne pas sanctionner  
d'utiliser leur voiture.**  
- **Un élu s'oppose au rabaissement  
contournement de Besançon (roca**

Envoyé en préfecture le 03/10/2024  
Reçu en préfecture le 03/10/2024  
Publié le **vitesse à 50**  
ID: 025-200048437-20240923-202449-DE

**Le Conseil Municipal a pris connaissance .**

Le Maire

Serge RUTKOWSKI



REPUBLIQUE FRANCAISE  
DEPARTEMENT DU DOUBS

ARRONDISSEMENT DE BESANCON  
CANTON DE BESANCON 1

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA COMMUNE D'AVANNE-AVENEY  
25720

Délibération 2024-40

Séance du : 19 septembre 2024

Date d'affichage : 25 septembre 2024

Date de convocation : 13/09/2024

L'an deux mille vingt-quatre, le dix-neuf septembre, le conseil municipal de la commune d'AVANNE-AVENEY s'est réuni au lieu habituel de ses séances après convocation légale, sous la présidence de Madame le maire, Marie-Jeanne BERNABEU, pour la session ordinaire du mois de septembre.

**Étaient présents** Mme Marie-Jeanne BERNABEU, maire

En nombre, les membres :

- en exercice : 19
- présents : 11
- ayant pris part au vote : 17
- ayant donné procuration : 6

M. Yohann PERRIN, Mme Danièle BRIOT, M. Jean-Michel GROS, M. Laurent DELMOTTE, adjoints

Mme Laurence MALBRANQUE, Mmc Cécile CAU, conseillères déléguées

Mme Marie-Chantal ROBERT, Mme France-Hélène ALIX, M. Jean-Paul ARENA, Mme Melinda PHILIPPE, , conseillers municipaux.

Vote

**Pour** : 17  
**Contre** : 0  
**Abstention** : 0

**Procurations** Mme Sylvia ESSERT à Mme Cécile CAU  
M. Mounir-Tant LOUALI à M. Jean-Michel GROS  
M. Eric BOTHOREL à M. Yohann PERRIN  
M. Luis DO ROSARIO CALÇADA à Mme Laurence MALBRANQUE  
Mme Nary ROSSI à M. Laurent DELMOTTE  
Mme Céline BAGUE à Mme Marie-Jeanne BERNABEU

**Absents** M. Sébastien LAFFAGE COSNIER, Mme Elinda KIM

Conformément à l'article L.2121-15 du code général des collectivités territoriales, Mme France-Hélène ALIX a été désignée pour remplir cette fonction.

**Objet : Avis relatif au plan de mobilité de la communauté urbaine de Grand Besançon Métropole**

Le plan de mobilité est un document de planification des déplacements et de la mobilité, obligatoire pour les agglomérations dépassant les 100 000 habitants. Il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Il fixe les orientations du territoire en matière de déplacements pour les 10 années à venir. Il est obligatoirement suivi et évalué au bout de 5 ans, pour assurer une mise en œuvre des actions et les adapter en fonction de l'évolution du territoire, des besoins et de la législation.

Le PDM doit permettre un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès au territoire, et à la protection de l'environnement et de la santé.

Il vise à contribuer à la diminution des gaz à effet de serre liés au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, de lutte contre la pollution de l'air et de la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le PDM définitif donc au travers d'un plan d'actions une stratégie globale de report modal, visant une diminution du trafic automobile et un développement des modes alternatifs.

Le projet de PDM a été mis à disposition des élus dès réception le 15 juillet 2024.

Le conseil municipal, ayant pris connaissance du plan de mobilité de la communauté urbaine du Grand Besançon Métropole, décide, à l'unanimité des membres présents et représentés, d'émettre un avis favorable sur le contenu du PDM.

**Le secrétaire de séance,**

**Mme France-Hélène ALIX**



**Fait et délibéré à Avanne-Aveney,**

**Le 19 septembre 2024,**

**Pour extrait conforme**

**Le maire, présidente de séance,**

**Marie-Jeanne BERNABEU**



Envoyé en préfecture le 30/09/2024  
 Reçu en préfecture le 30/09/2024  
 Publié le  
 ID 025-212500730-20240923-20240930692-DE

REPUBLIQUE  
FRANCAISE

DÉPARTEMENT

DOUBS  
Canton  
BAUME LES DAMES

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL

De la commune de BONNAY

Délibération numéro 69/2024  
Séance du 23 septembre 2024

Nombre de conseillers	
Conseillers en exercice	15
De présents	10
De votants	13
Absents	5

L'an deux mille vingt-quatre, le 23 septembre à 19h, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Monsieur Gilles ORY, maire.  
 Présents : Gilles ORY, Agnès RAGOT, Patrick VUILLIER, Gérard BAULIEU, Didier MOREAU, Pascal JANUEL, Pascal DIMANCHE, Laetitia PETITJEAN, Catherine POLETTI-COTTON Bruno CATTENOZ  
 Absents excusés : Alan BLANCHOU (procuration à Patrick VUILLIER), Blandine EBRARD, Jean-Philippe MILLE, Olivier CHEGNION (procuration à Pascal JANUEL), Stéphane MAGNIN (procuration à Pascal DIMANCHE)

Il a été procédé, conformément à l'article L.121-14 du Code Général des Collectivités Territoriales, à l'élection d'un secrétaire pris dans le conseil. Monsieur Patrick VUILLIER ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

OBJET

Plan de mobilité GBM

Le PDM a pour objectif de définir les grandes orientations de la politique de mobilité à l'échelle du territoire communautaire du Grand Besançon Métropole pour les dix prochaines années. Ce document prend en compte les déplacements collectifs, les déplacements de véhicules, de vélos et les trajets pédestres.

C'est un document opposable qui engage Grand Besançon Métropole et ses communes membres sur cette politique et sur son programme d'action en matière de mobilité à l'échelle communautaire.

Le PDM du Grand Besançon Métropole s'inscrit dans une démarche politique globale de développement d'ensemble et de documents de planification de l'aménagement et de protection de l'environnement à différentes échelles locales.


Le PDM est compatible avec les différentes réglementations (SCOT, Grenelle, ENER...).

Un Plan De Mobilité, est un document de planification des déplacements et de la mobilité, obligatoire pour les agglomérations dépassant les 100 000 habitants. Le PDM détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de Ressort Territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Il fixe les orientations du territoire en matière de mobilité pour les 10 années à venir. Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liés au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Le Plan de mobilité définit donc au travers d'un plan d'action une stratégie globale de report modal, visant une diminution du trafic automobile, et un développement des modes alternatifs.

Date de convocation  
18/09/2024

Date d'affichage  
24/09/2024



Envoyé en préfecture le 30/09/2024  
Reçu en préfecture le 30/09/2024  
Publié le   
ID 025-212500730-20240923-20240930692-DE

Après en avoir délibéré,  
Le Conseil Municipal :  
-émet un avis favorable au projet de PDM arrêté lors de la délibération  
communautaire du 27/06/2024

Pour : 9                      Contre : 1                      Abstention : 3

Délibéré les, jour, mois et an que dessus - Pour extrait conforme

Le Maire : Gilles ORY



DÉPARTEMENT DU DOUBS  
CANTON DE BESANCON 6  
ARRONDISSEMENT DE BESANCON  
COMMUNE DE BUSY

Envoyé en préfecture le 07/09/2024

Reçu en préfecture le 07/09/2024

Publié le

ID : 025-212501035-20240826-2024\_08\_36-DE

Du Registre des Délibérations  
du Conseil Municipal

2024-08-26 / 36

Nombre de membres

En exercice : 13

Présents : 9

Votants : 11

Ayant donné procuration : 2

Absents excusés : 4

Absents : 0

Date de la convocation : 16/08/2024

Date d'affichage : 16/08/2024

Résultat du vote :

Pour : 11

Contre : 0

Abstention : 0

Séance ordinaire du **Conseil municipal** du lundi vingt-six août de l'an deux mille vingt-quatre à vingt heures trente à la Mairie de Busy, salle du conseil.

Le **Conseil municipal** s'est réuni au lieu habituel de ses séances après convocation légale, sous la présidence de Monsieur Christophe MULHAUSER, Maire.

**Etaient présents :** Mesdames Marie ALIXANT, Chantal CÔTE, Laure FONTAINE, Agnès MARTIN. Messieurs René DORNIER, Alain JACMAIRE, Olivier MAITRE, Christophe MULHAUSER, Philippe SIMONIN.

**Absents excusés :** Romain GORCE, donnant pouvoir à Christophe MULHAUSER. Martial VUILLEMIN, donnant pouvoir à Philippe SIMONIN. Alexis POITREY, Emilie PIOT.

**Secrétaire de séance :** Laure FONTAINE

Objet de la délibération

**Plan De Mobilité de GBM : consultation des personnes publiques associées**

Le maire expose que dans le cadre du Plan de mobilité de GBM, la procédure règlementaire prévoit la consultation des personnes publiques associées (PPA), dont la mairie de Busy, en tant que commune de GBM.

Le projet a été arrêté récemment en Conseil communautaire.

Cette phase de consultation précède l'enquête publique, et ces deux types de retours permettront d'ajuster le projet avant validation définitive.

L'avis de la commune de Busy doit prendre la forme d'une délibération du conseil municipal. Busy dispose de trois mois pour émettre cet avis.

***Le Conseil, après en avoir délibéré émet un avis partagé***

Fait et délibéré à Busy le 26/08/2024

Le Maire



Christophe MULHAUSER





REPUBLIQUE  
FRANÇAISE

DÉPARTEMENT  
DU DOUBS

CANTON  
BESANCON 4

ARRONDISSEMENT  
de BESANÇON

Nombre de membres  
en exercice : 15

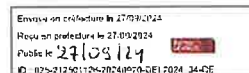
Date de convocation :  
13/09/2024

Date d'affichage :  
27/09/2024

Commune de CHALEZEULE  
N° Code Postal 25220  
N° INSEE 25112

**EXTRAIT**  
**du registre des délibérations du Conseil Municipal**

*Séance du vendredi 20 septembre 2024*



L'an deux mil vingt quatre

Le vingt septembre

Le Conseil Municipal de la commune de Chalezeule, s'est réuni à la mairie, sous la Présidence de Monsieur Christian MAGNIN-FEYSOT, Maire, pour la session ordinaire du mois de septembre ;

Membres en exercice : Christian Magnin-Feysot, Jocelyne Iwasinta, Hervé Groult, Nadia Gérard-Melet, Jacques Wuillemier, Madeleine Maire, Gisèle Dubols, Benoit Charpy, Philippe Kieffer, Aurélie Touvrety-Tournier, Damien Gauchet, Joëlle Comte, Brigitte Boiteux, Daniel Mathey, Edwige Groult.

Membres présents : Christian Magnin-Feysot, Jocelyne Iwasinta, Hervé Groult, Nadia Gérard-Melet, Madeleine Maire, Gisèle Dubols, Joëlle Comte, Brigitte Boiteux, Daniel Mathey, Edwige Groult.

Absents excusés : Jacques Wuillemier, Benoit Charpy, Philippe Kieffer, Aurélie Touvrety-Tournier, Damien Gauchet

Absent(s) :

Procuration de vote : - Jacques Wuillemier à Christian Magnin-Feysot  
- Philippe Kieffer à Hervé Groult  
- Aurélie Touvrety-Tournier à Jocelyne Iwasinta

Secrétaire de séance : Hervé Groult

**Délibération n° 2024-34**

**OBJET DE LA DÉLIBÉRATION : avis de la commune sur le Plan de Mobilité de Grand Besançon Métropole**

Par délibération du 27 juin 2024, le Conseil de Communauté de Grand Besançon Métropole a arrêté son plan de mobilité.

Ce plan expose la politique de l'intercommunalité pour les dix ans à venir. C'est un document obligatoire et encadre par plusieurs lois

Dans le cadre du Plan de mobilité, la procédure réglementaire, conformément aux dispositions du Code des Transports, article L.1214-15, il est prévu la consultation des personnes publiques associées, dont est la commune, membre de Grand Besançon Métropole.

Cette phase de consultation précède l'enquête publique, et ces deux types de retours permettront d'ajuster le projet avant validation définitive.

La Commune a organisé une réunion publique, le 18 septembre, réunissant notamment les membres du Comité consultatif Cadre de vie, de son atelier Mobilités et Sécurité routière ou encore du dispositif Ma Commune en Transition, en présence de la Vice-présidente aux Mobilités et aux Transports.

Au cours des échanges en séance, le Conseil municipal a émis les remarques suivantes :

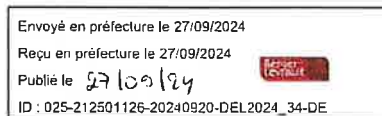
- **Un travail d'étude et de réflexion de la commune** a été réalisé, entre 2020 et 2022, avec des ateliers du comité consultatif cadre de vie et transition écologique sur ces questions de mobilités et de sécurité routière, ainsi que dans le cadre du dispositif d'accompagnement de Grand Besançon Métropole : « Ma Commune en Transition ». Un document avec des propositions a été rédigé, débattu et adopté en 2022 (en annexe de la présente délibération) et adressé à Grand Besançon Métropole et Département du Doubs.  
**Et un évènement de sensibilisation « Chalezeule Modes doux »** est organisée le 22 septembre 2024 par la commune et des habitants engagés.
- Il été question d'engager au niveau du Grand Besançon **des moyens nécessaires pour développer les multiples moyens de déplacements** : chacun dans sa « voie » : véhicules, transports en commun et en particulier modes doux (plus accessibles, plus facile, plus fluide,...) :
  - Développer des pistes cyclables sans contraintes sur les longueurs et prendre en globalités les « voies » modes doux en réduisant les « obstacles » (des « voies » pour se rendre au centre-ville ou de quartier en quartier en provenance des villages).
  - Prendre en compte en globalité les axes entre les secteurs.
  - Privilégier les voies avec des axes fluidifiés selon les modes de déplacements (véhicule, cycles, transports en commun) et les compositions familiales
- **Le développement des pôles multimodaux** : Le futur Pôle multimodal à Roche : sa réussite dépend aussi d'une meilleure fréquentation et accessibilité des lignes ferroviaires.
- **Le développement de bus adaptés PMR** avec des temps (durée de manipulation) à prendre en compte pour déployer les plateformes d'accès.
- **La prise en compte des nouvelles réductions de la vitesse des tronçons existants**, nécessaire pour assurer une sécurité routière, dans les temps de déplacements des bus.
- **La satisfaction aujourd'hui d'un meilleur « Access Ginko »** : l'accès plus facile à demander le jour même dorénavant.
- Concernant la qualité de l'air, réduction de la vitesse,... **se donner des moyens de contrôle(s) pour y parvenir.**
- **La nécessité d'avoir une communication des cartes interactives** de déplacements et de « cheminements » sécurisés, et pour Chalezeule : sans traverse de la commune.
- **La déclinaison nécessaire par secteur et par commune du plan mobilités.**

**Le Conseil municipal se prononce sur le Plan de Mobilités de Grand Besançon Métropole :**

**FAVORABLE (avec les remarques formulées) : 8**

**DÉFAVORABLE : 1**

**ABSTENTIONS : 4**



Ainsi fait et délibéré en séance, les jour, mois et an, susdits

Le Maire,  
Christian MAGNIN-FEYSOT

Le Secrétaire de séance,  
Hervé GROULT



21 Grande rue  
25170 CHAUZENNE

**DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE CHAUZENNE  
DU 3 SEPTEMBRE 2024 A 20H30**

Président de séance : Bernard VOUGNON

**Présents (8) :** Bernard Vougnon, Bernard Merger, Alain Roset, Etienne Pellegrini, Agnès Allier, Dominique Robert, Samuel Vuillemin, Jérôme Radaz

**Procurations (2) :** Coralie Jacquot à Jérôme Radaz, Yolande Merger à Alain Roset

**Absent excusé (1) :** Mohammed Oubenaïssa

**Absentes (3) :** Célia Sousa, Marie-José Vergon Trivaudey, Murielle Bazin

**Secrétaire de séance :** Agnès Allier

Date de la convocation : 21/08/2024  
Nombre de membres en exercice : 14  
Nombre de présents : 8  
Suffrages exprimés : 10

**N° 2024/045**

**GBM – PLAN DE MOBILITÉ – AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL**

Monsieur le Maire informe les élus qu'en tant que commune membre de Grand Besançon Métropole, le Conseil municipal doit donner son avis concernant la révision du Plan De Mobilité (PDM).

Le dossier a été envoyé aux élus en amont de la réunion du Conseil.

**Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents et représentés, décide de transmettre l'avis suivant :**

Le Conseil municipal adhère globalement aux objectifs du plan de mobilité et à son plan d'action. Il constate un budget prévisionnel conséquent pour la décennie à venir. Toutefois le Conseil enregistre que les projets d'amélioration des conditions et de confort des usagers concernent en priorité les secteurs à forte densité de population, ce qui paraît évidemment logique, en revanche les territoires périphériques sont les parents pauvres de ces projets.

Pourtant la deuxième couronne, tributaire en grande majorité de mouvements pendulaires en direction du centre urbain, reste et restera dans ce schéma tributaire d'un mode de transport individuel.

Le développement de pistes cyclables (ou une perspective raisonnable dans le temps) sécurisées ne semble pas avoir été intégré à ce complément de plan urbain.

Enfin un élément important susceptible de convenir à une conversion à un mode de transport collectif serait d'établir des temps de parcours raisonnable entre la périphérie et le centre-ville. Actuellement un aller-retour en bus prend 2 heures, ce qui est plutôt dissuasif pour une solution collective.

La réussite de ce plan de mobilité repose sur l'attractivité des formules proposées et sur la couverture du territoire de la Communauté urbaine du Grand Besançon.

Avis adopté à l'unanimité des présents.

Fait et délibéré en séance, les jours, mois et an susdits.

Le Maire, Bernard VOUGNON







DEPARTEMENT  
DU DOUBS

ARRONDISSEMENT  
DE  
BESANCON

18-2024

COMMUNE DE LA CHEVILLOTTE  
N° INSEE : 25152

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL  
MUNICIPAL

Séance du jeudi 3 octobre 2024

NOTA – Le maire certifie que cette délibération sera affichée à la porte de la mairie : 17 octobre 2024

que la convocation du Conseil a été faite le 26 septembre 2024

et que le nombre de membres en exercice est de : 9

et que le nombre de membres présents est de : 8

et que le nombre de procuration est de 0

Exécution des articles L. 2121-10, L. 2121-17, L. 2121-25 du code général des collectivités territoriales.

L'an deux mille vingt-quatre, le trois octobre à vingt heures,  
Le Conseil Municipal s'est réuni, en séance publique, au lieu habituel de ses séances après convocation légale sous la présidence de Monsieur Jean Luc BARBIER, Maire de la commune

Etaient présent(e)s : Mmes et Mrs Jean-Luc BARBIER, Fanny BILLAMBOZ, Roger BOROWIK, Anne-Marie BROCARD, Pierre DUFAY, Laure SAINT-HILLIER, Timothé TROSSAT, Delphine VIEILLE

Absent Jean Baptiste LOMBARDOT

Il a été procédé, conformément à l'article L. 2121-15 du code général des collectivités territoriales, à l'élection d'un secrétaire pris dans le Conseil Municipal.

Mme Delphine VIEILLE, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées

**OBJET : GBM Avis sur le Plan de mobilité de Grand Besançon Métropole**

Résumé

Cette délibération a pour objectif de donner un avis sur le Plan de mobilité (PDM) de GBM 2025-2035 arrêté par délibération de GBM du 27 juin 2024.

Le PDM est un document obligatoire et expose la politique de mobilité de GBM pour les 10 ans à venir. Il se situe entre le le SCoT et le PLUi et prend en compte le PCAET, le PLH, le projet de Territoire et les autres stratégies de GBM à la mesure de ses champs d'intervention.

Le PDM incarne la nécessaire cohérence entre l'urbanisation et les déplacements, guide la politique de stationnement, induit une programmation des requalifications de voiries, propose le développement des offres de mobilité alternatives à l'usage exclusif de la voiture individuelle, et expose l'ensemble des mesures d'accompagnement au changement de mobilité.

A la suite de l'arrêt du projet de PDM, les personnes publiques associées auront 3 mois pour émettre un avis sur le plan. En continuité une enquête publique sera diligentée. Ces deux avis permettront à GBM de parfaire le projet pour une validation finale qui devrait intervenir fin 2024.

Une politique de mobilité encadrée par les lois

**Le Plan de mobilité est un document de planification obligatoire pour les agglomérations de plus de 1 00 000 habitants.**

**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 pour avis aux conseils Départementaux, Régionaux et aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes, ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'État ; et à enquête publique et opposable 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.

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

Principalement, un Plan de mobilité poursuit un objectif majeur : le report modal. C'est-à-dire 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.

## I. Synthèse des enjeux issus du travail de diagnostic

Le Plan de déplacement précédent (nommé PDU à l'époque) devait courir jusqu'à 2025, mais un changement de son périmètre suite à la loi Notre et plusieurs transferts de compétences opérées dans le cadre de la création de la communauté urbaine du Grand Besançon, ont impliqué l'élaboration d'un nouveau plan dès 2021. Suite à un bilan de ce plan, un travail de diagnostic a été réalisé et a fait ressortir les principaux axes de travail

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

Axe 2 : 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

Axe 7 : 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

## II. 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.

## III. Un plan d'actions territorialisé pour concrétiser les actions

En 2023, les élus de GBM se sont retrouvés par deux fois pour travailler sur les actions du Plan. En effet, l'élaboration du document est une occasion de partager les enjeux, de saisir les implications territoriales, et enfin d'appréhender les conditions favorables au changement global attendu.

Les différents types d'actions doivent se répondre pour agir à la fois sur les offres de mobilité, mais aussi sur les conditions de circulation de ces offres en travaillant sur les infrastructures, et ce, tout en mettant en œuvre différentes solutions de stationnement cohérentes avec les offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

Cet ensemble ordonné est spatial, c'est-à-dire qu'il se décline dans tous les secteurs de GBM, et engage différentes programmations budgétaires.

Le plan d'action propose trois grandes familles d'actions

Pour agir sur la qualité de vie à travers la pratique des mobilités ,

Pour développer des mobilités vertueuses pour le quotidien par les offres et les infrastructures ,

Tout en mettant en place une gouvernance facilitatrice.

La Commune de La Chevillotte étant une personne publique associée, le conseil municipal décide par 2 voix pour et 6 abstentions de donner un avis favorable sur ce plan de mobilité

Ainsi fait et délibéré les jours, mois et an ci-dessus mentionnés

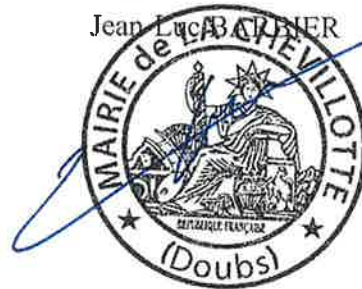
*Ainsi fait et délibéré, les jours, mois et an sus dit.*

*L'original est signé par les membres présents.*

*Copie certifiée conforme*

Le Maire

Jean-Luc BACHNER



Préfecture du Doubs

Reçu le 24 OCT. 2024



Contrôle de légalité





REPUBLIQUE FRANCAISE  
Département du Doubs – Canton de Besançon 1  
Commune de **DANNEMARIE SUR CRETE**

ANNEE 2024

**CONSEIL MUNICIPAL DU 16 SEPTEMBRE 2024**

**L'an deux mille vingt-quatre, le 16 septembre à vingt heures,**

Les membres du conseil municipal de la commune de Dannemarie sur Crête (15 membres en exercice) se sont réunis, après convocation en date du 09 septembre 2024, sous la présidence de M. Sébastien PERRIN, maire de la commune.

**Convoqués :** Mmes et MM. Sébastien PERRIN - François RAUSCHER - Martine LEOTARD - Cyril LINDEPERG - Delphine DOMBRET - Jean-Luc BARBIER - Adeline ALVES-COUTHINO - Pascal BILON - Benoit COELO - Estelle ECARNOT - Marie-Thérèse FIGUET - Vincent LE GUYON - Grégory PAUL - Mathilde COURTOIS – Romain BAU

M. Sébastien PERRIN a procédé à l'appel des conseillers municipaux.

**12 Présents :**

Mmes et MM. Sébastien PERRIN - François RAUSCHER - Martine LEOTARD - Cyril LINDEPERG - Delphine DOMBRET - Jean-Luc BARBIER - Adeline ALVES-COUTHINO - Pascal BILON - Benoit COELO - Marie-Thérèse FIGUET - Grégory PAUL - Mathilde COURTOIS

**1 Procuration :** Romain BAU donne procuration à Delphine DOMBRET

**2 Absents :** Vincent LE GUYON – Estelle ECARNOT

**Nombre de votants :** 13

**Préambule**

- Contrôle du quorum : 12
- Désignation du secrétaire de séance : Martine LEOTARD

**~~DÉLIBÉRATION 2024-33~~ - Consultation sur le PDM (Plan De Mobilité)**

Le maire expose,

- Vu le Code général des Collectivités Territoriales,
- Vu le Code de l'Environnement, et notamment ses articles L.581-14-1 et R.581-73,
- Vu le code des transports, et notamment ses articles R1511-4
- Vu la délibération du Grand Besançon Métropole en date du 15 décembre 2022 « Révision du Plan de Mobilité de Grand Besançon Métropole »,
- Vu la loi LOM du 24 décembre 2019,

**Considérant** qu'avant l'approbation du PDM il convient d'engager la consultation des personnes publiques associées, Dannemarie sur Crête faisant partie de GBM, le conseil municipal est invité à donner son avis sur le PDM.

Le PDM détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement de ressort Territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports.

Un diagnostic synthétisant les habitudes de déplacements des Grands Bisontins est à retrouver dans les documents envoyés en amont aux membres du conseil.

Les trois principales idées du PDM sont les suivantes :

- Améliorer notre qualité de vie à travers les mobilités



Envoyé en préfecture le 19/09/2024

Reçu en préfecture le 19/09/2024

Publié le

ID : 025-212501951-20240916-2024\_DELIB33-DE



- Développer les mobilités du quotidien
- Mettre en place une gouvernance vertueuse

Pour mettre en œuvre le plan d'actions du PDM, Grand Besançon Métropole et ses partenaires vont investir environ 284 millions d'euros sur la période 2025-2035.

**DÉBAT ET VOTE**

AUCUNE REMARQUE N'EST FORMULÉE

**Après en avoir délibéré, le conseil municipal,**

émet un avis favorable sur la mise en place du Plan De Mobilité 2025-2035 du Grand Besançon Métropole

par 11 voix POUR 0 voix CONTRE 2 ABSTENTIONS

Le secrétaire de séance  
Le 16/09/2024

*Y. Estad*

Le Maire, Sébastien PERRIN  
Le 16/09/2024



REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT  
DOUBS

ARRONDISSEMENT  
BESANCON

CANTON  
BESANCON 2

COMMUNE  
ECOLE-VALENTIN  
(N° INSEE : 25212)

**Nombre de conseillers**

- En exercice : **22**
- Présents : **19**
- Votants : **22**
- Ayant donné  
procuration : **3**
- Absent(s) excusé(s) : **3**

**OBJET**

**Présentation et avis –  
Plan de mobilité GBM**

Le Maire certifie que le compte rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la mairie le 13 septembre 2024 et que la convocation du Conseil municipal avait été faite le 2 septembre 2024

**Résultat du vote**

- Pour : **19**
- Contre : **0**
- Abstentions : **3**

Commune :

ECOLE-VALENTIN  
EXTRAIT DU PROCES VERBAL  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

REÇU EN PREFECTURE

Le 13/09/2024

Application agréée E-legalite.com

99\_DE-025-212502124-20240906-02024\_41-DE

Du 6 septembre 2024

L'an Deux Mille Vingt Quatre, le 6 septembre 2024

Le Conseil Municipal de la commune d'ECOLE-VALENTIN étant réuni en mairie d'Ecole-Valentin, après convocation légale, sous la présidence de Monsieur le Maire.

Etaient présents : BARBEROT Julien, BEUPAIN Marianne, CANAUX Régis, DECHOZ Jean-Michel, GRUNENWALD Chrystelle, GUYEN Yves, HERTGEN Patrice, LABAUNE Benoit, LOYER Mélanie, MALETTE Esther, MELIERES Nathalie, MELIERES Serge, MURON Nathalie, NIVON Virginie, ROY Pascale, SCHMITT Laurent, STABILE Vincent, TODESCHINI-GARDOT Isabelle, YILDIRIM Kadir.

Excusés : BOUVIER Céline ayant donné pouvoir à Yves Guyen, RIEZZO Isabelle ayant donné pouvoir à GRUNENWALD Chrystelle, MARCOUX Philippe ayant donné pouvoir à MELIERES Serge

Un scrutin a eu lieu, a été nommé NIVON Virginie pour remplir les fonctions de secrétaire.

Dans le cadre du Plan de mobilité de GBM, la procédure règlementaire prévoit la consultation des personnes publiques associées, dont Ecole-Valentin fait partie en tant que commune de GBM.

Par délibération du 27 juin 2024, le Conseil communautaire a arrêté le Plan de mobilité de la Communauté urbaine du Grand Besançon. Ce Plan expose la politique de mobilité de GBM pour les 10 ans à venir. Ce document obligatoire et encadré par plusieurs lois. Conformément aux dispositions du Code des Transports, article L. 1214-15, ce dossier est soumis à la consultation du Conseil municipal pour avis des personnes publiques associées. Cette phase de consultation précède l'enquête publique, et ces deux types de retours permettront d'ajuster le projet avant validation définitive.

Mme Marie Zéhaf élue GBM présente le plan de mobilité et ses objectifs.

L'avis de la collectivité devra prendre la forme d'une délibération par le conseil municipal et devra être transmis à GBM avant fin octobre 2024.

**Délibération :**

Après échanges, les membres du conseil municipal à 19 voix pour, 0 voix contre et 3 abstentions, approuvent dans la globalité le plan de mobilité proposé par GBM.

Cependant, après présentation, les membres du conseil municipal ont émis les remarques suivantes :

Concernant la problématique des trains desservant la commune :

-coût et fréquence : quelques réserves sur le cadencement du train et sur le tarif de la navette (hors abonnement Ginko)

-les horaires proposés pour la navette sont incohérents avec les horaires de travail des usagers ce qui a pour conséquence de leur occasionner des retards au travail ou de choisir de continuer à utiliser la voiture.

Une élue parle de la problématique du vélo électrique Ginko qui n'entre pas dans les ascenseurs dans les gares (notamment à la gare Viotte)

Le maire évoque que le plan de mobilité pour les entreprises pourrait être développé davantage – manque parfois de services pour certaines entreprises et leurs employés.

Le conseil municipal souhaite conserver la ligne 8 (bus) qui passe par le quartier de Valentin.

Suggèrent :

De consulter les usagers concernés par le plan de mobilité sur les propositions AVANT de faire les aménagements et de mener davantage d'actions de prévention et de sécurité avec les vélos et les trottinettes.

Fait et délibéré en séance, les ans, mois et jours que dessus.

Le Maire,  
Yves GUYEN



Publié le 26 septembre 2024

Envoyé en préfecture le 24/09/2024

Reçu en préfecture le 24/09/2024

Publié le

ID : 025-212502587-20240916-2024061-DE



Département du Doubs

Commune de FRANOIS

N°2024/057

Code Postal 25770

Bureau Distributeur FRANOIS

.....  
**EXTRAIT**

**Du registre des délibérations du Conseil Municipal**  
-----

**Arrondissement de  
BESANCON**

Séance du 16/09/2024

**Canton de Besançon 1**

L'an deux mille vingt-quatre, le seize du mois de septembre, le Conseil Municipal de la commune de FRANOIS s'est réuni au lieu habituel de ses séances après convocation légale, sous la présidence de Monsieur Émile BOURGEOIS Maire, en session ordinaire.

**Nota – le Maire certifie que  
la convocation a été faite le  
11/09/2024 et que le nombre  
des membres en exercice est  
de dix neuf.**

Présents : 12 jusqu'au point 1 – 13 à partir du point 2  
Mmes GILLET, DELESSARD, SIMON BOUVRET,  
DUBOIS, PRALON (à partir du point 2), SANDER,  
TANNIERES ;  
MM. BOURGEOIS, BAULIEU, HENRIOT, COUDRY,  
LORY, HOUSSIN.

Procurations de vote : 4

Patrice MOUTON à Sébastien COUDRY, Catherine  
BORRINI à Jean-Louis BAULIEU, François PONS à  
Martine DELESSARD, Damien LAPOUGE à Thomas  
HOUSSIN,

Absents excusés : 2

Bénédicte LECLERC, Florent DUMORTIER

Il a été procédé, conformément à l'article L 121 – 14 du code des  
communes, à l'élection d'un secrétaire pris dans le Conseil.

Monsieur Thomas HOUSSIN, ayant obtenu la majorité des suffrages, a  
été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

**AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL RELATIF AU PLAN MOBILITE DE GBM**

**Rapporteur : EMILE BOURGEOIS**

En tant qu'organisatrice de la mobilité, Grand Besançon Métropole est en charge de  
l'élaboration du plan de mobilité.

Le Plan de Mobilité est un document de planification des déplacements et de la mobilité,  
**obligatoire pour les agglomérations dépassant les 100 000 habitants.**

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

Publié le 26 septembre 2024

Envoyé en préfecture le 24/09/2024

Reçu en préfecture le 24/09/2024

Publié le

ID : 025-212502587-20240916-2024061-DE



l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Il fixe les orientations du territoire en matière de mobilité pour **les 10 années à venir**.

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liés au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Par délibération du 27 juin 2024 le Grand Besançon Métropole a arrêté le projet de Plan mobilité.

Conformément à l'article L.1214-15 du code des transports, le projet de plan mobilité est soumis pour avis, avant enquête publique, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de mobilité limitrophes ainsi qu'aux autorités compétentes de l'Etat concernées

*Après présentation de ce plan mobilité, le conseil municipal suite à un débat important émet un avis favorable à ce projet de Plan de Mobilité sous réserves des remarques citées ci-dessous :*

- *le conseil municipal regrette et trouve anormal qu'il n'y est presque plus de parkings gratuits. Cela dissuade les habitants de prendre les transports en communs périphériques.*
- *Le flux de bus n'est pas assez développé dans les communes limitrophes pour proposer des solutions alternatives.*
- *Il est également anormal que les parkings étudiants soient payants.*
- *Les parkings relais sont payants lors de l'achat d'un ticket à l'unité. Les transports en commun ne peuvent pas fonctionner sans une gestion équitable des véhicules personnels.*
- *Les horaires de transports ne sont pas toujours adaptés aux horaires des activités professionnelles ou étudiants.*

*Demande d'une liaison cyclable entre Pouilley les Vignes et Franois : Pas de projet en étude à ce jour.*

**Fait et délibéré, le 16 septembre 2024**

**Le Maire,**

**Émile BOURGEOIS.**





<b>COMMUNE DE GENNES</b>	<b>DELIBERATION</b>
<p><i>Nombre de Conseillers :</i> <i>En exercice : 15</i> <i>Présents : 10</i> <i>Votants : 11</i></p> <p><u><i>Date de convocation :</i></u> <i>27/09/2024</i></p> <p><u><i>Date d'affichage :</i></u> <i>08/10/2024</i></p>	<p><b>Le trois octobre deux mille vingt-quatre à vingt heures</b>, le Conseil municipal, convoqué légalement, s'est réuni à l'Espace de la Combe d'Argent</p> <p><b>Membres présents :</b> Dominique HENRY, Isabelle HOCQUEMILLER, Michel JANNIN, Ludovic JEUNOT, Jean-Michel LHOMMÉE, Carine PARRENIN, Anne-Sophie PARRIAUX, Laurent ROPERS, Jean SIMONDON, Jérôme VILLEQUEZ</p> <p><b>Membres excusés :</b> Agnès SANCEY FOURNEROT, procuration à Isabelle HOCQUEMILLER</p> <p><b>Membres absents :</b> Philippe GENILLOUX, Céline HIRCHI, Alicia MAGGI, Thomas MOUGIN,</p> <p><b>Secrétaire de séance :</b> Ludovic JEUNOT</p>

➤ **241004 : Plan de mobilité GBM**

Par délibération du 27 juin 2024, le Conseil communautaire de GBM a arrêté le Plan de mobilité de la Communauté Urbaine du Grand Besançon. Ce plan expose la politique de mobilité de GBM pour les 10 ans à venir. C'est un document obligatoire et encadré par plusieurs lois.

Conformément aux dispositions du Code des Transports article L 1214-15, ce plan est soumis à consultation pour avis des personnes publiques associées.

Les membres du Conseil municipal ont reçu en préparation de la séance communication de l'ensemble des documents relatifs au plan de mobilité.

Après en avoir débattu, le Conseil municipal décide à l'unanimité d'émettre un avis favorable sur le Plan de Mobilité de GBM.

Le maire  
Jean SIMONDON

Ainsi fait et délibéré, les jours, mois et an susdits.  
L'original est signé par les membres présents.  
Copie certifiée conforme.

Acte rendu exécutoire par transmission en Préfecture





République Française  
Département du Doubs

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL**

*N° 2024-98*

De la commune de MISEREY-SALINES

Séance du 23 septembre 2024,

L'an deux mille vingt-quatre, le vingt-trois septembre à vingt heures, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, en Mairie de Miserey-Salines, sous la présidence de Monsieur Marcel FELT, Maire.

**NOMBRE DE  
MEMBRES**

En exercice : 23

Présents : 14

Ayant pris part au  
vote : 23

Ayant donné  
procuration : 9

Date de la convocation :

19 septembre 2024

Date de l'affichage :

27 septembre 2024

**Présents :**

Mesdames : Patricia ESTAVOYER, Michelle HANRIOT-COLIN, Ada LEUCI, Monique ARDAIL, Christelle BEAUSOLEIL, Florence LEUPARD, Dominique VAUCHEY, Marie-Irène GORIOT

Messieurs : Bertrand SCHECK, Frédéric COURTET, Thierry BACON, Alexandre EDEINGER, Claude HAUSTETE

**Pouvoirs :** Denis JOLY à Bertrand SCHECK, Gabrielle FERRAO à Ada LEUCI, Jean-Claude ROY à Michelle HANRIOT-COLIN, Christiane TILLY à Marcel FELT, Jacques LOMBARD à Thierry BACON, Fabrice THEVENOT à Patricia ESTAVOYER, Marjolijn COURBET à Frédéric COURTET, Yves GIRARD à Dominique VAUCHEY, Lydie PRETOT à Claude HAUSTETE

**Absents Excusés :** Denis JOLY, Gabrielle FERRAO, Jean-Claude ROY, Christiane TILLY, Jacques LOMBARD, Fabrice THEVENOT, Marjolijn COURBET, Yves GIRARD, Lydie PRETOT

**Secrétaire de séance :** Alexandre EDEINGER

**GBM : avis de la commune sur le Plan de Mobilité**

Le Plan de Mobilité (PDM) est un document obligatoire et expose la politique de GBM pour les 10 ans à venir. Il se situe entre le SCoT et le PLUi et prend en compte le PCAET, le PLH, le projet de Territoire et les autres stratégies de GBM à la mesure de ses champs d'intervention.

Le PDM incarne la nécessaire cohérence entre l'urbanisation et les déplacements, guide la politique de stationnement, induit une programmation des requalifications de voiries, propose le développement des offres de mobilité alternatives à l'usage exclusifs de la voiture individuelle, et expose l'ensemble des mesures d'accompagnement au changement de mobilité.

A la suite de l'arrêt du projet de PDM, les personnes publiques associées, dont la commune fait partie, auront 3 mois pour émettre un avis sur le plan. En continuité une enquête publique sera diligentée. Ces deux avis permettront à GBM de parfaire le projet pour une validation finale qui devrait intervenir fin 2024.

C'est donc dans ce cadre que la commune doit émettre un avis sur le PDM proposé.

Avant d'évoquer les sujets permettant au Conseil Municipal d'émettre son avis, il convient de saluer le travail fait par GBM et le document principal (200 pages) et sa synthèse posent les vrais sujets avec toutefois quelques réserves de la part des élus de la commune.

Celle-ci sont les suivantes :

- Dans le document présenté, l'exploitation de la ligne ferroviaire entre les deux gares (Viotte et Besançon Franche-Comté TGV) ne constitue pas un axe susceptible d'être développé. La commune est consciente qu'il convient de lui trouver un chaland mais l'intention n'existe pas dans le document
- Dans la desserte du bassin urbain on y trouve « le prolongement ou la création d'une ligne urbaine en direction de Miserey-Salines » mais le schéma proposé manque d'ambition car le tracé est très « furtif ». On comprend bien la direction du Nord du territoire mais les élus de la commune ont du mal à percevoir une intention.
- Mais pour la commune, le point bloquant et non résolu depuis 2016 est l'aménagement de la rue de la Diligence. En effet, ce projet qui était prêt depuis l'été 2016 a été « freiné » en raison du transfert de la compétence « voirie » au 1<sup>er</sup> janvier 2027. Le projet, indépendamment de l'état de la voirie consistait en l'aménagement d'une piste cyclable qui permettait de relier Les Auxons ainsi que les communes de Chatillon le Duc et Devecey et assurer une continuité jusqu'à l'espace Valentin. Les élus de la commune considèrent qu'au regard de ce qui précède les offres de mobilité sont absentes à cet endroit. En fait en raison du « chaînon manquant » la liaison cyclable est défailante et ainsi l'intention de la « programmation des requalifications de voiries » est absente dans le document présenté. Cet élément suffit à considérer que l'approbation du PDM n'est pas possible.

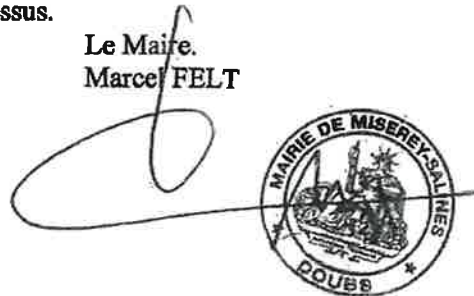
Cependant, en raison d'autres développements positifs sur l'ensemble du territoire, il convient d'émettre un avis réservé sur le plan de mobilité présenté.

Les élus de la commune s'interrogent ouvertement sur l'absence de volonté d'aménager ce « chaînon manquant » et Madame la Présidente sera sensibilisée sur cet état de fait par courrier séparé.

L'exposé du Maire entendu et après débat, les élus à l'unanimité émettent un avis réservé sur le plan de mobilité présenté.

Fait et délibéré en séance les jours, mois et an ci-dessus.

Le Maire.  
Marcel FELT





DEPARTEMENT  
DU DOUBS

CANTON  
DE BESANÇON 6

COMMUNE D'OSSELLE-ROUTELE

Envoyé en préfecture le 04/10/2024

Reçu en préfecture le 04/10/2024

Publié le 07/10/2024

ID : 025-200060556-20240930-2024\_032-DE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

N°2024/032

Séance du 30 septembre 2024

**Convocation du 24 septembre 2024**

**Nombre de conseillers en exercice : 19**

**Nombre de conseillers présents : 11** conformément à la loi n°2020-290 du 23 mars 2020

**Nombre de suffrages exprimés : 13** en application des articles L 2121-10 et R 2121-7, L 2121-17, L 2121-25 et R 2121-11 du C.G.C.T.

L'an Deux Mille Vingt-quatre, le trente septembre, à 20 heures et 30 minutes, le Conseil Municipal de la commune d'Osselle-Routelle s'est réuni au lieu habituel de ses séances après convocation légale, sous la Présidence d'Anne OLSZAK, Maire.

**Présents (11) :**

M. BADET – M. BERTENAND – M. BONNOT – M. BRAUN – Mme GRAPPEY – M. MARTIN  
M. MICHELIN – Mme OLSZAK – M. PHAM VAN – Mme TERRIER – M. VUITTENEZ

**Absents excusés (7 dont 2 procurations) :** Mme BOILLOT – M. BROCCETTO – M. CACHOT  
Mme GEGOUT – Mme PALYS – M. PRETET a donné procuration à Mme OLSZAK – M. VOULOT a donné procuration à M. BONNOT

**Absente (1) :** Mme GENET

**Secrétaire de séance en application de l'article L.2121-15 du C.G.C.T : M. Jérôme BONNOT**

**Début de la séance : 20h37**

**3/ GBM – Plan de mobilités – Avis du Conseil municipal**

Madame le Maire informe les élus qu'en tant que commune membre de Grand Besançon Métropole, le Conseil municipal doit donner son avis concernant la révision du Plan De Mobilité (PDM).

Le dossier a été envoyé aux élus en amont de la réunion du Conseil.

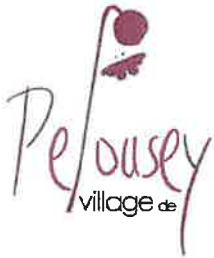
**Les conseillers ont pris connaissance du projet de révision du PDM, en ont débattu et ne formulent pas d'observations particulières.**

Fait et délibéré en séance, les Jour, Mois et An susdits.  
Pour extrait certifié conforme au registre des délibérations.  
Ont signé le registre le Maire et le secrétaire.



  
Le Maire, Anne OLSZAK





Mairie de PELOUSEY Doubs

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE PELOUSEY

Séance du 02 Septembre 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le deux Septembre à 20 h 00,

Le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Madame le Maire - Catherine BARTHELET,

<b>Nombre de conseillers</b>	
En exercice	19
Présents	13
Votants	18

NUMERO

DEL - 02092024 03

OBJET

**GBM**  
**Consultation des Personnes Publiques Associées**  
**Plan De Mobilité**

PIECE JOINTE

Néant

DATES

**Convocation**  
**27 Août 2024**  
**Affichage**  
**03 Septembre 2024**

CONTROLE DE LEGALITE

**TELETRANSMISSION**  
 04/09/2024  
**RECEP° PREFECTURE**  
 04/09/2024  
**AR PREFECTURE**  
 025-212504484-20240902  
 DEL0209202403-DE

Etaient présents		
BARTHELET Catherine	FUMEY Françoise	SUE Héléne
BELOT François	GHARBI Stéphanie	SUE Julien
BINDA Gilles	JEANNOT Laurence	TERRAZ-LADERRIERE Fanny
BOUCHEY Martine	RICLOUX Benoît	VARCHON Daniel
CUSINATO Françoise		
Etaient absents excusés		
BAULIEUM atthieu a donné procuration à RICLOUX Benoit		
CLAIRONNE-M OUYOKI Alexandra a donné procuration à CUSINATO Françoise		
JEANGUYOT Florence a donné procuration à JEANNOT Laurence		
MEGUENNI-TANI Hassem a donné procuration à GHARBI Stéphanie		
MOULIN Cyril		
VUILLEMIN Emmanuel a donné procuration à TERRAZ-LADERRIERE Fanny		

Madame le Maire rappelle que le Plan De Mobilité, PDM, est un document de planification des déplacements et de la mobilité, obligatoire pour les agglomérations dépassant les 100 000 habitants.

Il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de Ressort Territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Il fixe les orientations du territoire en matière de mobilité pour les 10 années à venir. Il est obligatoirement suivi et évalué au bout de 5 ans, pour assurer la mise en œuvre des actions et les adapter en fonction de l'évolution du territoire, des besoins et de la législation.

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liés au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le PDM définit donc au travers d'un plan d'action une stratégie globale de report modal, visant une diminution du trafic automobile, et un développement des modes alternatifs.

Conformément aux dispositions du Code des Transports, article L.1214-15, le PDM est soumis à la consultation des communes membres de GBM, leur avis est nécessaire en qualité de Personnes Publiques Associées.

Après la présentation de la synthèse du PDM et les échanges qui en ont découlés, les élus partagent :

La commune comprend que des investissements massifs soient réalisés et prévus majoritairement pour la ville de Besançon qui concentre la plus forte densité des déplacements : en ce sens la poursuite de nouvelles rames par ex, le développement des pistes cyclables au centre-ville et en liaison avec les communes de la 1ere couronne apparait aussi indispensable etc...

Les élus partagent les objectifs du plan qui sont liés également à la sécurité des personnes dans leur déplacement et à leur santé (faire baisser les GES, favoriser le mode actif pour plus d'activités au quotidien...).

.../...



Les élus entendent la quasi impossibilité de mieux cadencer le transport collectif en périphérie, faute de moyens financiers suffisants et salue la volonté de créer des lignes express pour favoriser l'utilisation du transport en commun, en lien avec la Région Bourgogne Franche-Comté.

En parallèle, les élus souhaitent que des moyens soient également orientés vers la périphérie afin d'améliorer sa mobilité et demandent la poursuite du développement des parkings de covoiturage avec un accès gratuit (type Larnod qui apporte satisfaction) mais aussi des parkings relais à l'entrée de la ville de Besançon en lien avec le tramway ou le réseau de bus afin de véritablement apporter une solution aux automobilistes et lutter contre l'autosolisme jusqu'en cœur de ville...

Le schéma des pistes cyclables a été validé et les élus soulignent l'importance des liaisons inter-villages : en effet, les liaisons des communes vers Besançon sont importantes dans le sens domicile travail ou études mais les déplacements quotidiens envers le collège, le centre commercial de Pouilley-Les-Vignes, les équipements sportifs etc. sont aussi déterminants pour Pelousey : nombreux usagers les pratiquent déjà mais avec des risques conséquents, les accotements de la départementale étant très dangereux....

Les élus partagent que c'est bien l'intermodalité des mobilités, en parallèle de la décarbonation des transports, qu'il faut privilégier afin de développer de nouvelles habitudes de déplacement, orientées en priorité vers le transport en commun, le covoiturage, le vélo, la marche...

Enfin, les élus rappellent toute l'utilité des prochains travaux de la RN 57 qui faciliteront notamment des liaisons importantes avec nos territoires voisins malheureusement mal desservis en ferroviaire et favoriserons la mobilité transfrontalière.

Après en avoir débattu, le Conseil Municipal partage l'avis exposé ci-dessus et donne ainsi un avis favorable au Plan De Mobilité proposé.

Vote	Pour	Contre	Abstention
	18	0	0

Le secrétaire de séance  
Julien SUE



Le Maire,  
Catherine BARTHELET




EXTRAIT  
DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL  
-----

Séance du 11 septembre 2024

N°11-09-2024-05

**OBJET : PLAN DE MOBILITÉ DE GRAND BESANÇON MÉTROPOLÉ: AVIS DE LA COMMUNE**

Le Maire certifie que le compte rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la mairie le : 16 septembre 2024

L'an deux mille vingt quatre le onze septembre

Que la convocation du conseil avait été faite le 4 septembre 2024 que le nombre de membres en exercice est de 19.

Le Conseil Municipal de la commune de PIREY s'est réuni au lieu habituel de ses séances après convocation légale, sous la présidence de Monsieur Patrick AYACHE, maire, pour la session ordinaire du mois de septembre

**Étaient présents :**

ARCAMONE Yves, AYACHE Patrick, BONNOTTE Stéphane, BUGNON Julie, COUESMES Gérard, CULTRU Sophie, DENOIX Philippe, DONZÉ Marie-Hélène, FEUVRIER Dominique, GUERN Soizick, HEYD Laurent, MANGIN Marc, PHILBERT Cécile, RETOURNARD Véronique, SCHELL Catherine, VIEILLE Romaric

Exécution des articles : L 12121-10  
R 2121-7, L 2121-25 R2121-11, L2121-17  
du Code Général des Collectivités Territoriales

**Absents avec procuration :**

EREN Yasemin procuration à CULTRU Sophie  
PICARD Sylvain procuration à BUGNON Julie

**Absente :** BAVEREL Emmanuelle

Votes pour : 18  
Vote contre : 0  
Abstention : 0

Il a été procédé conformément à l'article L2121-15 du Code général des Collectivités Territoriales, à l'élection d'un secrétaire pris dans le Conseil.

Mme Sophie CULTRU ayant obtenu la majorité des suffrages a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

*Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte*

**PRÉSENTATION**

**1. GÉNÉRALITÉS**

Dans le cadre du Plan De Mobilité (PDM) de GBM 2025-2035, la procédure réglementaire prévoit la consultation des personnes publiques associées. A ce titre, la commune de PIREY doit émettre un avis sous forme d'une délibération de son conseil municipal, dans un délai de 3 mois. Le projet a été transmis le 10 juillet 2024. Cette phase de consultation précède l'enquête publique, et ces deux types de retours permettront d'ajuster le projet avant validation définitive.

Le PDM est un document de planification des déplacements et de la mobilité, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Chaque commune de l'agglomération doit donner son avis lors du conseil municipal.

L'agglomération du Grand Besançon Métropole représente environ 197 500 habitants et compte 68 communes. C'est un territoire marqué par la ruralité puisque 88% des communes comptent moins de 2000 habitants, et par la forte centralité de Besançon.

Le plan détermine les principes régissant :

- l'organisation du transport de personnes et de marchandises
- la circulation et le stationnement

Il fixe les orientations du territoire en matière de déplacements pour les 10 années à venir. Il est évalué au bout de 5 ans pour s'assurer de sa mise en œuvre et être réajusté en fonction des besoins. Il doit permettre :

- un équilibre durable
- un accès facile
- la protection de l'environnement et de la santé

Il doit contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre lié au secteur des transports : - 38% par rapport à 2018.

## 2. ÉTAT DES LIEUX

Quelques constats, quelques chiffres, d'après une enquête réalisée en 2017/2018 :

- 660 400 déplacements par jour, avec 57% réalisés en voiture ;
- moyenne : 53 minutes par jour et 16 km
- 30% des déplacements font moins de 1 km
- 93% des grands bisontins se déplacent essentiellement au sein du territoire de l'agglomération
- 71% des flux, pour tous modes de déplacements confondus concernent Besançon
- Ginko a recensé 22,5 millions de voyages en 2023

Enfin, on note une mobilité en baisse : 3,8 déplacements par jour et par habitant en moyenne, contre 4,2 en 2005.

## 3. OBJECTIFS :

Plus d'efficacité pour les usagers : tenir compte de leur expérience, développer la communication, conseil personnalisé, renforcer la desserte du bassin urbain bisontin (Besançon et 9 communes, par exemple ligne urbaine à l'étude reliant Temis à Pirey, Serre Les Sapins, Franois), développer les solutions de stationnement et favoriser le partage des différents modes de transports, favoriser les alternatives à la voiture (passer de 57% en 2018 à 36% en 2035) .

Principales attentes des habitants par mode de transport :

- améliorer la desserte des communes périphériques
- développer l'accès au vélo et à la marche à pied
- développer le covoiturage

## 4. PLAN D'ACTION :

Le plan s'articule autour de 3 thématiques faisant ressortir 5 axes à caractère général, déclinés en 21 actions :

=> Thématique 1 : Améliorer notre qualité de vie à travers les mobilités

axe A : organiser le territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services

axe B : accompagner les habitants et les professionnels au changement de mobilité

=> Thématique 2 : Développer les mobilités du quotidien

axe C : développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité

axe D : mieux partager l'espace public

=>Thématique 3 : Mettre en place une gouvernance vertueuse

axe E : poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité.

**BUDGET PRÉVISIONNEL SUR LA PÉRIODE 2025-2035 : 284 millions d'euros**

Après en avoir délibéré, le Conseil municipal,

Emet un avis favorable au projet de Plan de Mobilité arrêté lors de la délibération communautaire du 27 juin 2024. Néanmoins les observations suivantes sont apportées :

Au regard de la Loi d'Orientation des Mobilités, le PDM vise l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires les moins denses ou ruraux, des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des personnes dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées.

Cet enjeu doit servir de base à la réflexion des projets sur les territoires de Besançon, dont Pirey fait partie.

Selon le SCoT, Pirey se situe en « secteur urbain » au même titre que Besançon. A ce titre, ce bassin urbain doit accueillir la majorité du développement et consolider son rôle métropolitain.

Il est par conséquent important de rappeler que la commune de PIREY ne bénéficie pas de ligne ferroviaire, ni de ligne de TRAM. Ainsi, l'offre de transport en commun est limitée aux transports par bus, et ne fait pas l'objet d'une volonté de développement au même titre qu'une commune qui serait située en secteur « structurant » ou « intermédiaire », de par sa situation en secteur urbain.

Les éléments suivants sont soulignés par le conseil municipal :

=> **L'action 8 du plan** prévoit la réalisation d'une étude dont le but sera de déterminer les modalités de fonctionnement pour la ligne Ginko « Pouilley les Vignes – Pirey – Besançon », afin de s'adapter au mieux aux besoins des usagers concernés (fréquences, amplitude horaire, jours de passage). Il est précisé que les besoins horaires des actifs seront pris en compte. L'offre actuelle présente effectivement un manque significatif concernant la fréquence des transports en vers et en provenance des établissements scolaires (collège de Camus et Lycée Ledoux), ainsi que pour les pôles d'échanges et PEM. Concrètement, les attentes sont les suivantes :

- création d'une ligne express directe vers Besançon et renforcement de la desserte du bassin urbain bisontin par la prolongation ou la création des lignes urbaines. Le fonctionnement de la ligne Pouilley les Vignes – Pirey – Besançon pourra être revu, ainsi que la création d'une ligne partant des Haut de Chazal et passerait par François-Serre-Pirey pour rejoindre Témis et le centre ville de Besançon ;
- ajout de créneaux horaires, en particulier sur la ligne 61 pour satisfaire les collégiens/lycéens/étudiants/actifs qui prennent les cours plus tard ou finissent plus tôt sur Besançon.

=> **L'action 15 du plan**, visant à définir et mettre en œuvre la politique de stationnement doit impérativement se mettre en œuvre avec une volonté de développement de l'offre des transports publics dans les communes périurbaines telles que PIREY. L'incitation à ne plus utiliser son véhicule personnel pour se rendre au travail par la mise en œuvre de stationnements payants n'est réalisable que si l'offre répond aux attentes des usagers, par l'augmentation de l'offre des transports en commun dans les communes périphériques.

L'absence de certitude de disposer d'une place sécurisée pour stationner son vélo sur les pôles de mobilités représente trop souvent un frein au développement de l'intermodalité. En effet, un trajet du quotidien qui nécessite vélo + tramway ou vélo + train ne peut être envisagé qu'avec la garantie de laisser son vélo en sécurité.

=> **L'action 11 du plan** vise à poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectifs de GBM et de la Région BFC : il est indispensable de renforcer la communication sur le service Ginko Access qui n'est pas assez connu de nos concitoyens. De manière générale, ce plan doit permettre une meilleure prise en compte des caractéristiques des publics à besoins particuliers : handicaps mais aussi vieillesse. Afin de réduire l'isolement et favoriser le lien social, l'accès aux sports, à la culture ou aux soins.

Enfin, le plan établit sa compatibilité avec le SRADDET en vigueur, mais qui est en cours de révision. La nouvelle version du SRADDET devrait être adoptée d'ici fin d'année 2024, donc avant l'adoption du PDM. Ainsi, il conviendra de prendre en compte cette nouvelle version et d'adapter le PDM.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois, an susdits  
Ont signé au registre les membres présents  
Pour copie conforme,  
Le Maire,  
Patrick AYACHE



## COMMUNE DE POUILLEY LES VIGNES – 25115

<u>Nombre de membres</u>	
❖ En exercice	19
❖ Présents	17
❖ Votants	19
❖ Absents	02
❖ Exclus	

## SEANCE DU 20 SEPTEMBRE 2024

L'an deux mil vingt-quatre, le vingt septembre à 19h

Le Conseil Municipal, régulièrement convoqué, s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances, sous la Présidence de **Jean-Marc BOUSSET**, Maire

Date de convocation  
10/09/2024

Date d'affichage  
01/10/2024

N°  
**DCM-4-20092024**

**OBJET :**

Plan De Mobilité GBM

Résultat du vote :

Pour : 19

Contre : 0

Abstention : 0

Etaient présents tous les conseillers municipaux à l'exception de **Éric LEONARD** (a donné pouvoir à **William SCHWOB**), et de **Muriel REGNAUD** (a donné pouvoir à **Bernadette THOMAS**).

**Marie-Agnès GUEZET** a été élue secrétaire de séance par le Conseil Municipal (art L2121-5 du code général des collectivités territoriales).

Le Plan de Mobilité 2025-2035 de Grand Besançon Métropole définit au travers d'un plan d'action une stratégie globale, visant une diminution du trafic automobile, et un développement des modes alternatifs.

Conformément aux dispositions du Code des Transports, article L.1214-15, le Plan de Mobilité est soumis à la consultation des communes membres de Grand Besançon Métropole, leur avis est nécessaire en qualité de Personnes Publiques Associées.

Le Conseil Municipal après consultation de ses membres propose qu'il y ait :

- Une liaison par bus entre Pouilley-les-Vignes et les Hauts de Chazal.
- Une liaison en mode doux par voie cyclable entre Pouilley-les-Vignes et Pelousey.
- Une correspondance entre le bus de Pouilley-les-Vignes-Temis et celui de Pirey-Temis.
- Un cadencement dans le passage des bus à Chateaufarine : il n'y a pas assez de bus qui font la liaison entre Pouilley-les-Vignes et la zone de Chateaufarine.
- Ramassage scolaire entre la Grosse Aige et le Groupe scolaire de la Lanterne.
- Développement du covoiturage afin de diminuer la circulation dans Pouilley-les-Vignes et réflexions sur un parking partagé avec celui du Super U.



- Etudier la gratuité de l'autoroute entre le péage de Chemaudin et celui d'Ecole-Valentin.
- Etude sur une déviation de Pouilley-les-Vignes.

Fait et délibéré en séance.

Le Maire,  
Jean-Marc BOUSSET





REPUBLIQUE FRANCAISE  
DEPARTEMENT DU DOUBS  
CANTON DE BESANCON 1  
ARRONDISSEMENT DE BESANCON  
COMMUNE DE RANCENAY  
(N° INSEE : 25 477)

Envoyé en préfecture le 13/09/2024

Reçu en préfecture le 13/09/2024

Publié le

ID : 025-212504773-20240902-2024\_09\_02-DE

**EXTRAIT**  
**Du Registre des Délibérations**  
**Municipales**

n° 2024 - 09 - 02

#### Nombre de membres

<b>En exercice :</b>	<b>9</b>
<b>Présents :</b>	<b>6</b>
<b>Ayant pris part au vote :</b>	<b>9</b>
<b>Ayant donné procuration :</b>	<b>3</b>

**Date de la convocation : 16 août 2024**  
**Date d'affichage : 3 septembre 2024**

#### Résultat du vote :

<b>Pour :</b>	<b>3</b>
<b>Contre :</b>	<b>0</b>
<b>Abstention :</b>	<b>6</b>

Séance Ordinaire du **CONSEIL MUNICIPAL du 02 septembre 2024**

L'an deux mil vingt quatre, le deux septembre à vingt heures

Le Conseil Municipal de la commune de **RANCENAY** s'est réuni au lieu habituel de ses séances après convocation légale, sous la présidence de Madame Nadine **DUSSAUCY**, Maire, conformément aux dispositions de l'article L. 2121-11 du Code général des collectivités territoriales (CGCT).

**Etaient présents :** Nadine **DUSSAUCY**, Martine **GENEVOIS**, Jacques **PERSELLO**, Philippe **DOMON**, Jennifer **RUBIS**, Gilles **GLADOUX**, Véronique **BALLET**

**Etaient absents :** Michel **LETHIER**, Eloïse **SAINT-HILLIER**, Gilles **GLADOUX**

**Procurations données :** de Michel **LETHIER** à Philippe **DOMON**, de Eloïse **SAINT-HILLIER** à Jennifer **RUBIS**, de Gilles **GLADOUX** à Martine **GENEVOIS**

**Secrétaires de séance :** Jacques **PERSELLO**, Jennifer **RUBIS**

#### Objet de la délibération

Approbation proposition plan de mobilité GBM

Par délibération du 27 juin 2024, le Conseil communautaire a arrêté le Plan de mobilité de la Communauté urbaine de Grand Besançon (GBM). Ce plan, accessible à l'adresse suivante ([mobilites@grandbesancon.fr](mailto:mobilites@grandbesancon.fr)) expose la politique de mobilité de GBM pour les dix ans à venir. C'est un document obligatoire et encadré par plusieurs lois.

Conformément aux dispositions du Code des Transports, article L.1214-15, ce dossier est soumis à consultation par les communes membres, pour avis des personnes publiques associées.

Sur la base du diagnostic multithématique réalisé, les enjeux qui guident l'élaboration du PDM ont été définis et validés par les élus du Grand Besançon, puis regroupés selon 8 grandes familles d'enjeux :

- Poursuivre la politique d'articulation entre urbanisme et mobilité pour un territoire plus vertueux ;
- Poursuivre la bonne efficacité du réseau urbain selon les secteurs géographiques, tout en renforçant le réseau ferroviaire et en améliorant les conditions d'intermodalité ;
- Développer l'usage des modes actifs, en ciblant l'usage quotidien ;
- Favoriser très largement les pratiques d'écomobilité ;
- Traduire la hiérarchisation de la voirie en termes d'aménagement et améliorer le partage de la voirie et des usagers ;
- Améliorer la cohérence et l'efficacité du stationnement pour en faire un levier du report modal et de libération des espaces publics ;
- Poursuivre les aménagements du réseau routier pour améliorer la sécurité de tous, en particulier sur les pénétrantes et sur la ville de Besançon ;
- Optimiser le transport de marchandises en faveur d'une logistique durable.

La lecture des documents présentés par GBM ne permet pas d'avoir une vision claire du plan sur 10 ans. Un délai est nécessaire pour donner un avis circonstancié sur ce plan. Après en avoir délibéré, le conseil municipal se réserve le droit de porter un avis favorable sur le Plan de Mobilité proposé par GBM.

**Sur proposition de Madame le Maire, et après en avoir délibéré, le conseil municipal se réserve de porter un avis favorable sur le Plan de Mobilité proposé par GBM.**

**Vote : 0 voix "contre", 6 "abstentions", 3 voix "pour".**

**Fait et délibéré à RANCENAY, le 02 - 09 - 2024.**

**Ont signé au registre tous les membres présents.**

**Pour extrait conforme**

**Madame le Maire, Nadine DUSSAUCY**





Séance du 19 septembre 2024

NOMBRE DE MEMBRES		
Afférents au Conseil Municipal	En exercice	Qui ont pris part à la délibération
22	22	21

Date de la convocation
13/09/2024

Date d'affichage
24/09/2024

Objet de la délibération
GBM plan de mobilité de la communauté urbaine consultation des personnes publiques associées

L'an deux mille vingt-quatre le dix-neuf septembre à 18 heures 30 minutes, le Conseil municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans la salle Guy DEVAUX, sous la présidence de M. Benoit VUILLEMIN, Maire.

Présents : Marion BELLEVILLE, Lylia CALVAT, Jérôme CUCHE, Marlène BAUD GABLE, Claude GAULARD, Fanny GROSGURIN, Emilio JUAREZ, Marc LECAILLE, Christian MOREL, Charles-Emmanuel PELLETIER, Delphine RAHON-SIMON (arrivée à 18h40), Violette SEGARD, Benoit VUILLEMIN

Excusés : Nathalie CASTILLON donnant pouvoir à Violette SEGARD, Daniel FABREGUES donnant pouvoir à Emilio JUAREZ, Karine GOMES donnant pouvoir à Marc LECAILLE, Jean-Baptiste MALVERNAY donnant pouvoir à Jérôme CUCHE, Cyril MARECHAL donnant pouvoir à Lylia CALVAT, Franck NICOLAS donnant pouvoir à Christian MOREL, Margaux PRAOM donnant pouvoir à Claude GAULARD, Nadine SAUVONNET donnant pouvoir à Benoit VUILLEMIN,

Absent : Philippe RIGAL, excusé

Lylia CALVAT a été désigné Secrétaire de séance.

Le Plan de Mobilité (PDM) de Grand Besançon Métropole (GBM) est un document stratégique couvrant une période de dix ans, dont l'objectif principal est d'améliorer la mobilité et les infrastructures de transport au sein du territoire de GBM. Ce plan répond à des obligations légales et vise à promouvoir des déplacements plus écologiques et durables. Il prend en compte les besoins de tous les usagers des transports, qu'ils soient piétons, cyclistes, automobilistes ou usagers des transports en commun.

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code des Transports, notamment l'article L.1214-1 et suivants, qui précise l'obligation pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'élaborer un Plan de Mobilité dans le cadre de leur politique de déplacements ;

Vu l'article L.1214-15 du Code des Transports, qui impose la consultation des personnes publiques associées (PPA) avant l'adoption du Plan de Mobilité ;

Vu la décision du 27 juin 2024 du Conseil Communautaire de Grand Besançon Métropole arrêtant le Plan de Mobilité de la Communauté Urbaine ;

Considérant que le Plan de Mobilité de Grand Besançon Métropole a pour objectif de définir les orientations en matière de mobilité durable pour les dix années à venir.

**Après en avoir délibéré, le Conseil municipal, sur le rapport de Monsieur le Maire :**

Envoyé en préfecture le 25/09/2024

Reçu en préfecture le 25/09/2024

Publié le

ID : 025-212505325-20240919-20240911-DE



**Par 21 voix POUR, 0 CONTRE, 0 ABSTENTION**

**DÉCIDE**

- **D'ÉMETTRE UN AVIS FAVORABLE** sur le projet de Plan de Mobilité ;
- **D'AUTORISER** Monsieur le Maire à prendre toutes les mesures nécessaires pour la transmission de l'avis de la commune et pour assurer un suivi des échanges avec Grand Besançon Métropole concernant la finalisation du Plan de Mobilité.

*Ainsi délibéré aux mêmes jour, mois et année que susmentionnés.*

Fait à Saône le 19 septembre 2024,  
Monsieur le Maire de Saône,,  
Benoît VUILLEMIN



*M. le Maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte, et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et sa transmission aux services de l'État.*

DELIBERATION TRANSMISE À : PRÉFECTURE GBM

2024 - 069

Envoyé en préfecture le 30/09/2024  
Reçu en préfecture le 30/09/2024  
Publié le  
ID : 025-212505424-20240924-2024069-DE

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

République Française  
Département du Doubs

De la commune de SERRE LES SAPINS  
Séance du 24 SEPTEMBRE 2024

NOMBRE DE MEMBRES  
Afférents du Conseil  
Municipal 19  
En exercice 19  
Qui ont pris part à la  
délibération 15

L'an deux mille vingt-quatre le vingt-quatre septembre, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Monsieur Gabriel BAULIEU, Maire.

Mesdames: V. BRIOT – K.AUBRY – V.GENTILE  
Messieurs : K.ALAVOINE – F.BADOZ - G.BAULIEU – J.CUENOT –  
PE.BILLOT – S.FHIMA - P. LECLERC – JF.MONET

Date de la convocation :  
Le 16/09/2024

### Excusés ayant donné pouvoir :

Madame F.FARUCH ayant donné pouvoir à Monsieur JF.MONET  
Madame V.MARQUIS ayant donné pouvoir à Madame V.GENTILE  
Madame C.HUART ayant donné pouvoir à Madame V.BRIOT  
Monsieur E.SALVADO ayant donné pouvoir à Monsieur PE.BILLOT

Date de l'affichage  
Le 27/09/2024

### Excusée:

Madame D.SIRON

### Absents:

Mesdames E.GUILBAUD et L.POUPEE  
Monsieur P.FABRE

### Secrétaire de séance :

Monsieur Sami FHIMA

## Consultation des personnes publiques associées sur le projet de plan de mobilité de Grand Besançon Métropole

Par délibération du 27 juin 2024, le Conseil Communautaire a arrêté le Plan de Mobilité de la Communauté Urbaine du Grand Besançon. Ce plan expose la politique de mobilité de GBM pour les 10 ans à venir. C'est un document obligatoire et encadré par plusieurs lois.

Conformément aux dispositions du Code des Transports, ce dossier est soumis à consultation pour avis des personnes publiques associées.

L'ensemble du plan mobilité a été présenté aux membres du Conseil Municipal, lors de la séance de travail du 3 septembre dernier, par la vice-présidente de GBM, Madame Zehaf.

**Après avoir délibéré, le Conseil Municipal approuve à l'unanimité le projet de plan de mobilité de Grand Besançon Métropole, tel que présenté par Madame la vice-présidente de GBM et annexé à la présente.**

Fait et délibéré en séance les jour, mois et an que dessus.

Le secrétaire  
Sami FHIMA



Le Maire,  
Gabriel BAULIEU



Annexe : Fiche de synthèse présentant le projet de plan de mobilité de Grand Besançon Métropole

## Plan de Mobilité

Document de synthèse

Grand Besançon Métropole



### Gestion du document

Titre de l'étude :	Plan de Mobilité Grand Besançon Métropole
N° de projet :	C1082
Titre du document :	Plan de Mobilité
Maître d'ouvrage :	Grand Besançon Métropole

### Distribution

Version	Revu par	Date de parution	Distribution	Modifications apportées
V1.0	David Wiedmer	04/04/2024	GBM	Version initiale
V2.0	David Wiedmer	04/04/2024	GBM	Version initiale





## Le Plan De Mobilité 2025-2035 du Grand Besançon Métropole

### Le contexte



### Qu'est-ce qu'un Plan De Mobilité ?

Un PDM, Plan De Mobilité, est un document de planification des déplacements et de la mobilité, obligatoire pour les agglomérations dépassant les 100 000 habitants.

Il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de Ressort Territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Il fixe les orientations du territoire en matière de mobilité pour les 10 années à venir. Il est obligatoirement suivi et évalué au bout de 5 ans, pour assurer la mise en œuvre des actions et les adapter en fonction de l'évolution du territoire, des besoins et de la législation.

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liés au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le PDM définit donc au travers d'un plan d'action une stratégie globale de report modal, visant une diminution du trafic automobile, et un développement des modes alternatifs.

#### Les grands thèmes du PDM

-  L'organisation du territoire par rapport à la mobilité
-  Les transports collectifs et l'intermodalité
-  Les modes actifs (vélo, pédalo, trottinette)
-  Les usages partagés de la voiture
-  Le stationnement tous modes et l'écomobilité
-  La circulation, et l'aménagement du réseau routier
-  La mobilité inclusive
-  Le transport de marchandises
-  L'accompagnement aux changements de mobilité
-  La gouvernance

### La démarche de révision du PDU en PDM



## Le Plan De Mobilité 2025-2035 du Grand Besançon Métropole

### Le diagnostic



#### Comment se déplace-t-on à l'échelle du Grand Besançon Métropole ?

Grand Besançon Métropole compte 68 communes, pour environ 197 500 habitants. Le territoire est marqué par la ruralité (88% de communes de moins de 2 000 habitants), et une forte centralité de la ville de Besançon, qui regroupe 74% des emplois et 60% de la population du territoire.

Entre 2017 et 2018, une Enquête Ménages Déplacements a été réalisée à l'échelle du Grand Besançon Métropole afin de mieux comprendre les habitudes de déplacements des habitants. Les principaux résultats sont rappelés ci-dessous.



**660 400** déplacements par jour réalisés par les habitants de Grand Besançon

#### Une mobilité en baisse

**3,8** déplacements par jour et par habitant en moyenne, contre 4,2 en 2005

Les habitants passent en moyenne

**53 minutes** par jour à se déplacer

et parcourent en moyenne **16 km**

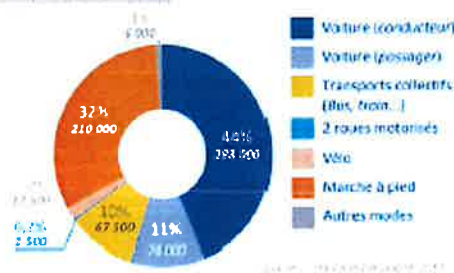
#### Les grands bisontins se déplacent essentiellement au sein du territoire de l'agglomération

**93 %** des déplacements réalisés par les habitants ont pour origine et destination le périmètre de Grand Besançon Métropole

**71%** des flux tous modes concernent la commune de Besançon

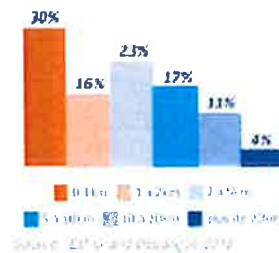
#### Les grands bisontins utilisent moins la voiture et marchent davantage

Répartition du pourcentage des déplacements selon le mode



#### 30 % des déplacements font moins d'1 km

Répartition du nombre de déplacements par distance





## Le Plan De Mobilité 2025-2035 du Grand Besançon Métropole

### Le diagnostic



#### Un diagnostic qui met en avant les particularités du territoire

- Une infrastructure ferroviaire en étoile, centrée autour de Besançon (TER et TGV), avec 16 gares et haltes
- Un réseau urbain Ginko performant et fréquenté : 2 lignes de tramway, 4 LIANES, 13 lignes urbaines et complémentaires - 22,5 millions de voyages en 2023 (Source : Ginko).
- Un réseau de cars réguliers périurbains majoritairement empruntés par les scolaires : 66% des abonnés périurbains utilisent un Pass 4/17 ans (Source : Ginko 2023).
- Des pôles de mobilités aménagées de façon disparate (gares, haltes, parkings-relais, pôles d'échanges urbains, aire de covoiturage)
- Des aménagements vélos à poursuivre avec le nouveau schéma directeur cyclable approuvé en 2023 : 164 km d'aménagements vélos existants
- Des services de location vélos longue durée (Ginko) et en libre-service en développement.
- Des aménagements piétons inégaux, avec des aménagements qualitatifs dans le centre-ville de Besançon, et des disparités d'aménagements sur le reste du territoire.
- Une pratique du covoiturage faiblement implantée malgré des initiatives pour le développer : 2 plateformes de mise en relation Ginko Voit', et Mobigo.
- Un service d'autopartage Citiz arrivé à l'équilibre économique en 2019, avec 17 stations situés à Besançon.
- Une voirie configurée souvent en faveur des voitures, avec des aménagements ponctuels pour les transports en commun (Tramway et sites propres bus), et pas assez de place pour les mobilités actives (vélo, marche).
- Un stationnement saturé sur les parkings gratuits au centre-ville



## Le Plan De Mobilité 2025-2035 du Grand Besançon Métropole

### Le cap politique



### Les objectifs du Plan De Mobilité

Grand Besançon Métropole souhaite agir en faveur de la multimodalité, la flexibilité et la proximité, comme supports de la politique de Mobilité pour les 10 ans à venir. 3 objectifs ambitieux ont été définis.

#### Objectif n°1 : Répondre aux attentes des usagers

Offrir un système de transport efficace, avec des solutions de mobilité plus résilientes et une utilisation plus économe des espaces à aménager :

- Proposer des déplacements rapides pour les actifs
- Offrir de nombreuses solutions de mobilités en favorisant la proximité
- Améliorer le confort et valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière
- Établir une mise en œuvre coordonnée et pragmatique du plan d'actions

#### Objectif n°2 : Relever le défi des transitions environnementales

Apporter une contribution forte dans la prise en compte des enjeux environnementaux :






- Le PDM vise une diminution significative des émissions de gaz à effet de serre : - 38% des émissions de GES par rapport à 2018

#### Objectif n°3 : Favoriser le report modal vers des mobilités plus durables

Objectif ambitieux de 64% de voyages réalisés avec des modes alternatifs à la voiture particulière.

Objectif de report de la voiture vers les modes alternatifs fixé à - 110 000 déplacements journaliers entre 2018 et 2035, sur les 660 400 déplacements quotidiennement effectués.

#### Parts modales dans le Grand Besançon Métropole

	Actuellement (EAD 2018)	Objectifs 2035
	10%	→ 14%
	2%	→ 12%
	30%	→ 37%
	1%	→ 1%
	57%	→ 36%

## Le Plan De Mobilité 2025-2035 du Grand Besançon Métropole

### Le cap politique



### Les idées fortes du Plan d'action

La communauté urbaine du Grand Besançon Métropole a choisi de porter ce Plan de Mobilité à travers **trois ambitions politiques majeures** en réponse aux objectifs fixés :

- 1** Améliorer notre qualité de vie à travers les mobilités
- 2** Développer les mobilités du quotidien
- 3** Mettre en place une gouvernance vertueuse

Pour répondre à ces trois ambitions majeures, le Plan De Mobilité recourt aux **grands leviers d'actions** suivants :

#### Développer fortement les services à l'utilisateur

- Mieux prendre en compte l'expérience des usagers pour adapter l'accompagnement au changement
- Un développement d'outils numériques, de services à la personne (relais colis en gare par exemple), de la communication et des informations.
- Un conseil en mobilité personnalisé auprès des habitants et des salariés

#### Améliorer l'efficacité des transports collectifs et de l'intermodalité

- Un développement de « pôles de mobilité » où trouver toutes les offres de mobilité
- Une ligne « express » directe vers Besançon identifiée pour chaque bassin de mobilité en valorisant l'offre régionale TER-Mobigo,
- Un renforcement de la desserte du bassin urbain bisontin (Besançon et neuf communes alentours)
- Un rabattement facilité vers les pôles de mobilité

#### Développer une politique de stationnement cohérente et favoriser le partage modal de la voirie

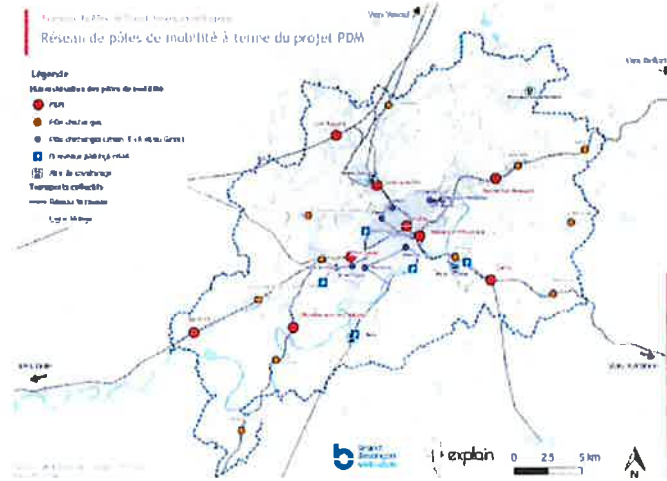
- Une intermodalité renforcée dans les pôles de mobilité afin de fluidifier le parcours de l'utilisateur
- Un développement des solutions de stationnement encourageant le report modal
- Un développement de la réglementation du stationnement pour que les usagers pendulaires utilisent davantage les modes alternatifs, et pour favoriser la rotation des usagers des commerces et visiteurs des équipements et services
- Des requalifications de voirie laissant la place à l'ensemble des mobilités : transport en commun, vélo, piétons et voitures.

#### Assurer une coordination

- Une gouvernance organisée et un pilotage avec l'ensemble des partenaires du PDM, les acteurs privés de la société et les acteurs du bassin de mobilité « Autour de Besançon ».

Les cartes ci-après montrent le déploiement des principales actions sur le territoire.





Principes d'évolution du réseau urbain



Principes de requalification des pénétrantes



## Le Plan De Mobilité 2025-2035 du Grand Besançon Métropole

### Le cap politique

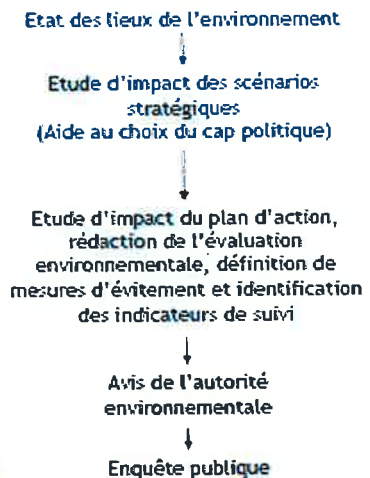


#### L'évaluation environnementale

L'élaboration du Plan de Mobilité (PDM) inclut l'élaboration d'une **évaluation environnementale**, tout au long de la démarche, de l'état des lieux de l'environnement à l'évaluation du plan d'actions. Ce document permet d'évaluer et d'estimer les impacts du PDM sur l'environnement, la qualité de l'air, les nuisances sonores, ou la santé.

L'évaluation environnementale met en avant les effets attendus de la mise en œuvre du PDM :

- Une **bonne articulation** avec les documents de rangs supérieurs
- Une **diminution des consommations énergétiques liées aux transports**, et à l'utilisation des **modes alternatifs à la voiture** : - 30% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2018
- Une **diminution des émissions de polluants et de bruits**, et de l'**exposition des populations**
- Une **végétalisation d'espaces urbanisés**
- Des **points de vigilances sur l'artificialisation et l'imperméabilisation d'espaces par les nouveaux aménagements** (création de parkings relais, doublement de la RN57)



#### Le bilan de la concertation

La concertation a joué un rôle essentiel, comme vecteur d'efficacité de la démarche, en permettant une plus forte mobilisation des diverses parties prenantes. Ainsi, tout au long de l'élaboration du PDM, les différents acteurs de la mobilité ont été sollicités :

- Une enquête à destination du Grand Public administrée en ligne au printemps 2021 (3 100 répondants),
- Une coordination entre les compétences internes à GB,
- Des entretiens avec les acteurs locaux et les communes,
- Des comités techniques et de pilotage,
- Des comités des partenaires,
- Des comités de secteur,
- Une conférence des Maires de GBM,
- Une saisine du Conseil de Développement Participatif (CDP).

Les principales attentes des habitants par modes sont les suivantes (Enquête PDM à destination du Grand Public 2021)

Transports Collectifs	Améliorer la desserte des communes périphériques Améliorer la fréquence ou les heures de services
Vélo	Privilégier des aménagements sécurisés, séparés de la chaussée Développer les aménagements entre communes
Marche à pied	Créer des aménagements pour lutter contre les îlots de chaleur Mieux adapter les trottoirs aux personnes à mobilité réduite
Covoiturage et autopartage	Développer les outils de mise en relation Aménager de nouvelles aires de covoiturage en périphérie

2024 - 069

Envoyé en préfecture le 30/09/2024

Reçu en préfecture le 30/09/2024

Publié le

ID : 025-212505424-20240924-2024069-DE



## Le Plan De Mobilité 2025-2035 du Grand Besançon Métropole

### Le plan d'action



#### Le plan d'actions

La deuxième partie du document PDM présente le programme d'actions du PDM. 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, des enjeux, des objectifs. Là où les mesures sont précisément décrites et l'estimation, les acteurs et le calendrier de l'action, sont indiqués pour chacune d'entre-elles.

AMELIORER NOTRE QUALITE DE VIE A TRAVERS LES MOBILITES	
<b>Axe A : Organiser le territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services</b>	
1	Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : densifier autour des pôles de mobilité, et dans les secteurs bien desservis
<b>Axe B : Accompagner les habitants et les professionnels au changement de mobilité</b>	
2	Accoutumer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale
3	Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable
4	Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo
5	Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDME)
6	Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN	
<b>Axe C : Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité</b>	
7	Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
7 bis	Identifier et créer un nouveau PEM "Pôle Santé"
8	Valoriser et compléter les lignes « Express » de transports collectifs depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre
9	Rabattre en transport collectifs depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité

10	Renforcer le réseau urbain de transports collectifs pour plus d'efficacité et pour une meilleure intégration du bassin urbain
11	Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la Région BFC
12	Poursuivre le développement des outils de mobilité complémentaires au transport public
13	Décarboner les transports et utiliser les infrastructures de mobilité pour produire de l'énergie
<b>Axe D : Mieux partager l'espace public (requalification, sécurisation et occupation du domaine public)</b>	
14	Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture
15	Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement
16	Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons
17	Sécuriser les lieux à enjeux et résorber les coupures urbaines pour les modes alternatifs
18	Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE
19	Organiser la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels

METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE VERTUEUSE	
<b>Axe E : Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité</b>	
20	Assurer des échanges réguliers avec les partenaires de la mobilité
21	Assurer le suivi des actions du PDM

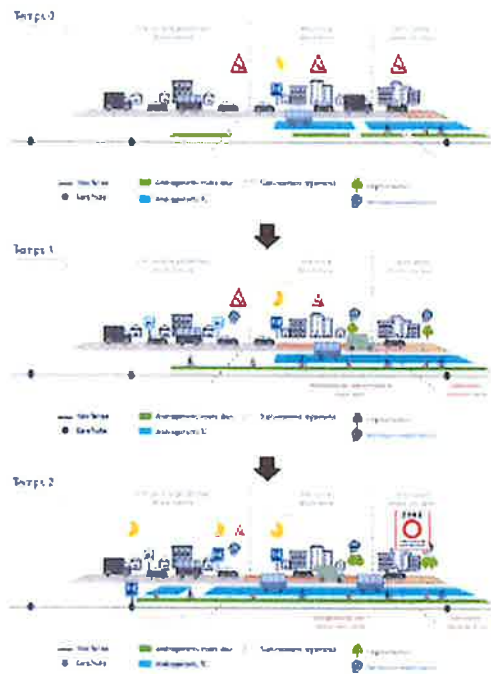
**Le Plan De Mobilité 2025-2035  
 du Grand Besançon Métropole**  
*Le plan d'action*



**La mise en œuvre**

Une mise en œuvre cohérente et pragmatique sur les différents leviers : un phasage progressif.  
 Une coordination spatiale et temporelle : une coordination des actions par bassin de vie, tout en assurant un maillage équitable du territoire.

Principes de mise en œuvre progressive et coordonnée des actions mobilités (source Audab)



**Le budget prévisionnel sur la période 2025-2035**

Pour mettre en œuvre le plan d'actions du PDM, Grand Besançon Métropole et ses partenaires vont investir environ **284 millions d'euros** sur la période 2025-2035.

Ventilation du budget selon les différents axes	
Axes A, B et E - Organisation du territoire, accompagnement aux changements et gouvernance	6,9 M€
Axe C - Développement des offres de mobilité et des lieux où changer de mobilité	141,5 M€
Axe D - Mieux partager l'espace public (requalification, sécurisation et occupation du domaine public)	136,0 M€
<b>TOTAL</b>	<b>284,4 M €</b>

**Les principaux partenaires**

Logos of the main partners: Grand Besançon Métropole, Ville de Besançon, Les Communes de GBM, Région Bourgogne Franche Comté, Doubs.fr, and République Française.





Envoyé en préfecture le 04/10/2024

Reçu en préfecture le 04/10/2024

Publié le

ID : 025-212505606-20240930-2024\_56-DE



DÉPARTEMENT DU DOUBS

ARRONDISSEMENT de  
**BESANCON**

CANTON de  
**BESANÇON – EST**

Commune de **THISE**  
N° Code Postal **25220**  
Bureau distributeur **ROCHE LEZ BEAUPRÉ**

**2024-56 Avis Plan de  
Mobilité**

**EXTRAIT**  
du **Registre des Délibérations du Conseil Municipal**

*Séance du 30 septembre 2024*

NOTA. – Le Maire certifie que la délibération a été  
publiée le 7 octobre 2024

que la convocation du Conseil avait été faite le  
26 septembre 2024 et que le nombre des  
membres en exercice est de 23

Exécution des articles L 2121-7 et suivants du  
Code Général des Collectivités  
Territoriales.

*Le Maire,*

L'an deux mille vingt quatre

Le trente

le Conseil Municipal de la commune de THISE s'est réuni au lieu habituel de ses  
séances après convocation légale, sous la présidence de Monsieur Pascal DERIOT  
pour la session ordinaire du mois de septembre.

Étaient Présent(e)s : M. ALLAIN, Mme ARTHAUD, M. BOURGON, Mme CANONNE, M.  
DERIOT, M. DEVILLERS, Mme EDY, M. FREZE, Mme GUILMAILLE M. KIEFFER, M.  
LABBACI, Mme MARCHE, M. PAUTOT, Mme PETEY, Mme RAFFIN, Mme RAHON, Mme  
RODRIGUEZ, M. VALZER.

Absent(e)s représenté(e)s : Mme RUISSEAUX (pouvoir à M. LABBACI), Mme Paillet (pouvoir  
à Mme RODRIGUEZ), M. FALLOT (pouvoir à M. FREZE), M. HEQUETTE (pouvoir à M.  
ALLAIN), Mme GAUTHIER.

Il a été procédé, conformément à l'article L 2121-15 du Code Général des Collectivités  
Locales, à l'élection d'un secrétaire pris dans le Conseil.

Monsieur ALLAIN ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces  
fonctions qu'il a acceptées.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte

M. le maire expose au conseil municipal que Grand Besançon Métropole (GBM) élabore son plan de  
mobilité. La procédure est au stade de la consultation des personnes publiques associées (PPA) et du  
lancement de l'enquête publique.

Toutes les communes membres sont appelées à rendre un avis par délibération.

Il rappelle qu'il s'est abstenu lors de la délibération portant sur l'arrêt du projet en assemblée  
communautaire. En effet, nombre des conclusions du groupe de travail sur la mobilité, conduit au sens  
de la municipalité de Thise, ne sont pas, où trop peu, reprises dans ce plan de mobilité.

M. le maire précise que l'ensemble des éléments de réflexion et documents de cadrage produits par GBM  
ont été transmis aux élus du conseil municipal lors de la convocation au présent conseil, le 26 septembre  
2024.

Après en avoir délibéré, à 19 abstentions et 3 voix contre, le conseil municipal de Thise s'abstient.

Thise, le 30 septembre 2024

Le Maire, Pascal DERIOT





