

**Direction du Développement Economique
et Urbain**

Mission Aménagement Prospective



**LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION
BERRUYERE**

TOME 1: Pré-diagnostic



RAPPORT FINAL

Septembre 2008



Rédacteur : Julien COVET

Sous la direction de :

David SORO, Maître de stage

Chargé de mission Aménagement Prospective





Ecole polytechnique de l'université de Tours
Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
37 200 TOURS
Téléphone : 02.47.36.14.52
Fax : 02.47.36.14.51
polytech.da@univ-tours.fr

Communauté d'Agglomération de Bourges
23-21 boulevard Foch
BP 500
18 023 BOURGES CEDEX
Téléphone : 02.48.48.58.58
Fax : 02.48.48.58.60
info@agglo-bourgesplus.fr

LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION BERRUYERE

~

TOME 1: Pré-diagnostic

Rédacteur : Julien COVET,
Ingénieur 5^{ème} année,
Génie de l'Aménagement

Sous la direction de : David SORO,
Maître de stage « PDU »,
Chargé de mission Aménagement-Prospective

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier l'ensemble des agents de la collectivité de Bourges Plus qui ont contribué au bon déroulement de ce stage et plus particulièrement :

- M. SORO David, maître de stage « PDU » pour ses conseils et sa disponibilité, Chargé de mission « Aménagement-Prospective » ;
- Mlle GANDON Lucie, pour ses conseils, Chargée de mission Agenda 21 ;
- M. SENEÉ Patrick, Directeur du service Développement Economique et Urbain ;
- Mlle LUQUET Valérie, Secrétaire du service Développement Economique et Urbain ;
- Mlle DEVAUX Céline, Marchés Publics ;
- Mme SITBON Sylvie, Développement économique ;
- Mme MILLET Muriel, Développement économique.

AVANT PROPOS

La mission du stage Plan de Déplacements Urbains se répartie en deux tomes et constitue la première phase du programme de travail du PDU. Ce stage fait suite au travail effectué par mademoiselle Hélène BONDU, étudiante en Management des Territoires Urbains de la faculté de droit de Tours dont le rapport s'intitule « Le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Berruyère : Définition, Méthodologie et Organisation ».

Le tome 1 dénommé « pré-diagnostic » permet d'apporter une première connaissance du territoire en matière de transport et déplacement. Il met en avant les premiers enjeux et objectifs qui constituent les fondements du futur PDU. L'ensemble de cette production est venu alimenter le cahier des charges qui a été formalisé à travers le tome 2.

SOMMAIRE

Remerciements.....	Page 2
Avant propos.....	Page 3
Introduction.....	Page 5
Chapitre I : Quel Plan de Déplacements Urbains pour le territoire berruyer ?.....	Page 7
<u>Partie 1 : Les entités administratives présentes sur le territoire berruyer.....</u>	Page 7
I) La Communauté d'Agglomération de Bourges.....	Page 7
II) Le Syndicat mixte Intercommunal à Vocation Transports Urbains.....	Page 8
III) Le Syndicat Intercommunal pour la Révision et le suivi du schéma Directeur de l'Agglomération Berruyère.....	Page 8
IV) Le Pays de Bourges.....	Page 8
<u>Partie 2 : Quel périmètre PDU pour le territoire berruyer ?.....</u>	Page 9
I) Confrontation des entités administratives.....	Page 9
II) Choix du périmètre PDU.....	Page 12
Chapitre II : Les enjeux du Plan de Déplacements Urbains	Page 14
<u>Partie 1 : Des acteurs conscients de l'enjeu de la mobilité.....</u>	Page 14
I) Les partenaires à associer pour le PDU berruyer.....	Page 14
II) Rencontre avec les différents acteurs du territoire.....	Page 16
<u>Partie 2 : Synthèse des enjeux et ébauche des premiers objectifs.....</u>	Page 69
I) Assurer la cohérence des politiques d'aménagement du territoire.....	Page 70
II) Favoriser un cadre de vie agréable et attractif.....	Page 72
III) Répondre aux besoins et attentes de la population.....	Page 73
IV) Communiquer et sensibiliser autour des actions du PDU.....	Page 74
Conclusion.....	Page 75
Bibliographie.....	Page 76
Table des matières.....	Page 77
Annexes.....	Page 79

INTRODUCTION

Ce stage s'inscrit dans les missions du pôle *Aménagement et Prospective* de la Direction du Développement Economique et Urbain (DDEU) de la Communauté d'Agglomération de Bourges. **Il s'agit de mettre en œuvre les bases du futur Plan de Déplacements Urbains berruyer (PDU).** L'objectif final étant d'aboutir à la formalisation du cahier des charges pour mettre en place les études du PDU.

Avant d'aboutir à la rédaction du cahier des charges, il a été nécessaire de définir les composants d'un PDU et d'étudier la législation pour définir un périmètre PDU adéquat. Au niveau du cadre législatif, le PDU se formalise autour de trois lois fondamentales :

- **La Loi d'Orientation pour les Transports Intérieurs (LOTI)** du 30 décembre 1982 qui institue les principes fondamentaux du PDU,
- **La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)** du 20 décembre 1996 qui rend obligatoire l'élaboration de PDU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants,
- **La Loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain (SRU)** du 13 décembre 2000 qui spécifie que 5 ans après son élaboration un PDU doit être évalué par la création d'un observatoire des déplacements.

Il convient également de rajouter qu'au regard du cadre législatif, le PDU doit être compatible avec les documents tels que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) et en adéquation avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) et les Plans d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) des PLU.

En parallèle, un travail de « benchmarking » à été réalisé auprès des agglomérations qui ont mis en place un PDU. Cette recherche a permis de définir la durée et le coût d'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains.

L'ensemble de ce travail se retrouve dans le premier rapport intitulé « Le plan de déplacements urbains de l'agglomération berruyère : définition, méthodologie et organisation »

Au regard de cette première étude, il est nécessaire de mener un « pré-diagnostic » pour clarifier progressivement les objectifs du futur PDU afin d'orienter et de préciser les champs d'intervention. Cette phase d'investigation est essentielle au cadrage du PDU. Pour être pertinent, ce pré-diagnostic suppose une connaissance plus approfondie et plus fine du territoire. Il vise également à définir les principales problématiques du territoire en matière de transport et de déplacement.

Le premier chapitre, définira précisément et de manière argumentée le périmètre le plus adéquat avec le contexte berruyer. Il a pour objet d'étudier la pertinence des différentes entités administratives susceptibles de porter le PDU.

Le deuxième chapitre synthétise les rencontres avec les acteurs locaux, départementaux et régionaux. Il permet de connaître leur vision du territoire et leurs attentes vis-à-vis du futur Plan de Déplacements Urbains. Cette phase de consultation est essentielle pour déduire les premiers grands enjeux qui constitueront des éléments essentiels à la rédaction du cahier des charges.

CHAPITRE I : QUEL PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS POUR LE TERRITOIRE BERRUYER ?

Avant d'élaborer un PDU, une des phases essentielles consiste à déterminer le périmètre d'action du document. Il permettra de définir la structure la plus à même de porter son élaboration. Cette partie synthétise dans un premier temps les structures susceptibles d'engager l'élaboration du document¹. Il s'agira dans un deuxième temps de tirer plusieurs conclusions afin de proposer la structure la plus légitime pour le PDU berruyer.

Partie 1 : Les entités administratives présentes sur le territoire berruyer

Sur le territoire s'inscrivent quatre entités administratives:

- La Communauté d'Agglomération « Bourges Plus » (14 communes),
- Le Syndicat mixte Intercommunal à Vocation Transports Urbains-SIVOTU (17 communes),
- Le Syndicat Intercommunal pour la Révision et le suivi du schéma Directeur de l'Agglomération Berruyère-SIRDAB (40 communes),
- Le Pays de Bourges (64 communes).

I) La Communauté d'Agglomération de Bourges

La Communauté d'Agglomération de Bourges possède un large champ de compétences en lien avec le secteur des transports (aménagement de l'espace communautaire, développement économique, équilibre social de l'habitat, politique de la ville dans la communauté, voirie et parcs de stationnement d'intérêt communautaire) avec des déclinaisons opérationnelles qui sont incorporées dans le projet d'agglomération.

Cependant, Bourges Plus ayant transféré sa compétence transport au SIVOTU, la Communauté d'Agglomération **n'a plus de légitimité à porter l'élaboration du PDU**. Toutefois, Bourges Plus peut mettre à disposition de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbain, plusieurs agents pour initier et animer le PDU.

Dans le cas où la Communauté d'Agglomération venait à s'agrandir intégrant les communes de Fussy, Pigny, et Saint-Florent sur Cher (périmètre du PTU), cette dernière serait légitime pour porter les études liées au PDU.

¹ Une description plus détaillée sur les entités administratives berruyères est disponible en annexe, « Périmètres PDU ».

II) Le Syndicat mixte Intercommunal à Vocation Transports Urbains

Le Syndicat mixte Intercommunal à Vocation Transports Urbains (SIVOTU) a pour objet l'organisation et le fonctionnement des transports urbains de l'agglomération de Bourges. Le SIVOTU vaut aujourd'hui Périmètre de Transports Urbains (PTU). Ce syndicat a **toute légitimité à porter l'élaboration du PDU** au regard de l'article 28 de la LOTI et du transfert de la compétence Transport de Bourges Plus : *« le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains [...]. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre ».*

Cependant, le syndicat n'a pas de moyens techniques et humains suffisants pour la mise en œuvre du PDU.

III) Le Syndicat Intercommunal pour la Révision et le suivi du schéma Directeur de l'Agglomération Berruyère

Le Syndicat Intercommunal pour la Révision et le suivi du schéma Directeur de l'Agglomération Berruyère (SIRDAB), est un syndicat mixte « fermé¹ », à vocation unique, qui a en charge le suivi et l'élaboration du SCOT. Selon l'article 101 de la loi SRU, le syndicat peut voir sa compétence élargie à l'élaboration du PDU. Dans ce cadre, le PTU doit se caler sur le périmètre du SCOT pour avoir une dynamique cohérente au niveau de la réflexion et des actions. Une volonté politique forte est également nécessaire. L'élaboration d'un diagnostic mobilité à l'échelle du SIRDAB serait donc nécessaire pour juger de la pertinence de l'agrandissement du PTU. Cependant, le SIRDAB s'inscrit sur plusieurs périmètres administratifs : SIVOTU (17 communes), PLH (14 communes). En conséquence, les politiques sectorielles peuvent différer.

Le PTU étant amené à évoluer, il n'est pas exclu que plusieurs communes du SIRDAB puissent intégrer le PTU au fil du temps.

IV) Le Pays de Bourges

Le Pays de Bourges est un syndicat mixte dont la mission prioritaire est de contractualiser avec la région Centre. Le Pays cible ses actions prioritairement sur une politique de services et d'équipements aux populations mais également au niveau économique et environnemental. Le transport est à la charge des Autorités Organisatrices de Transports (SIVOTU, Conseil Général, Conseil Régional).

¹ Un syndicat fermé est uniquement composé de communes et/ou d'EPCI. Un syndicat mixte ouvert est quant à lui constitué entre des collectivités territoriales, des groupements de collectivités territoriales et d'autres personnes morales de droit public (chambres consulaires...).

Le périmètre du Pays de Bourges est le plus pertinent sur le territoire berruyer car il regroupe la plupart des communes de l'aire urbaine¹ de Bourges.

Cependant, le Pays ne possède pas de compétence propre. En outre, l'absence de directive juridique peut constituer un frein à sa légitimité. En outre, à l'heure actuelle aucun Pays ne porte l'élaboration d'un PDU.

L'ensemble des entités administratives peut prétendre à l'élaboration du PDU. Cependant, toute extension du Périmètre de Transport Urbain doit être justifiée auprès de l'Etat. Dans ce cadre, il est nécessaire de bien étudier la pertinence de chaque structure administrative susceptible de porter l'élaboration du document. L'article 111 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) a introduit la possibilité de créer un syndicat mixte dont l'objectif est de regrouper l'ensemble des autorités organisatrices de transports au sein d'un syndicat unique (SIVOTU, Conseil Général, Conseil Régional). Dans la deuxième partie, un tableau synthétisera la pertinence des entités administratives à élaborer le PDU.

Partie 2 : Quel périmètre PDU pour le territoire berruyer ?

Cette partie va déterminer l'entité administrative qui portera l'élaboration du PDU. Un tableau de synthèse confronte dans un premier temps l'ensemble des caractéristiques de chaque structure. Au regard du contenu de ce tableau, une analyse sera effectuée dans la deuxième sous partie pour définir le futur Périmètre de Transports Urbains (PTU) et par conséquent l'Autorité qui sera en charge des Transports Urbains.

I) Confrontation des entités administratives

Le tableau ci-contre confronte les différentes fonctions des entités administratives et fait un point sur leur légitimité juridique.

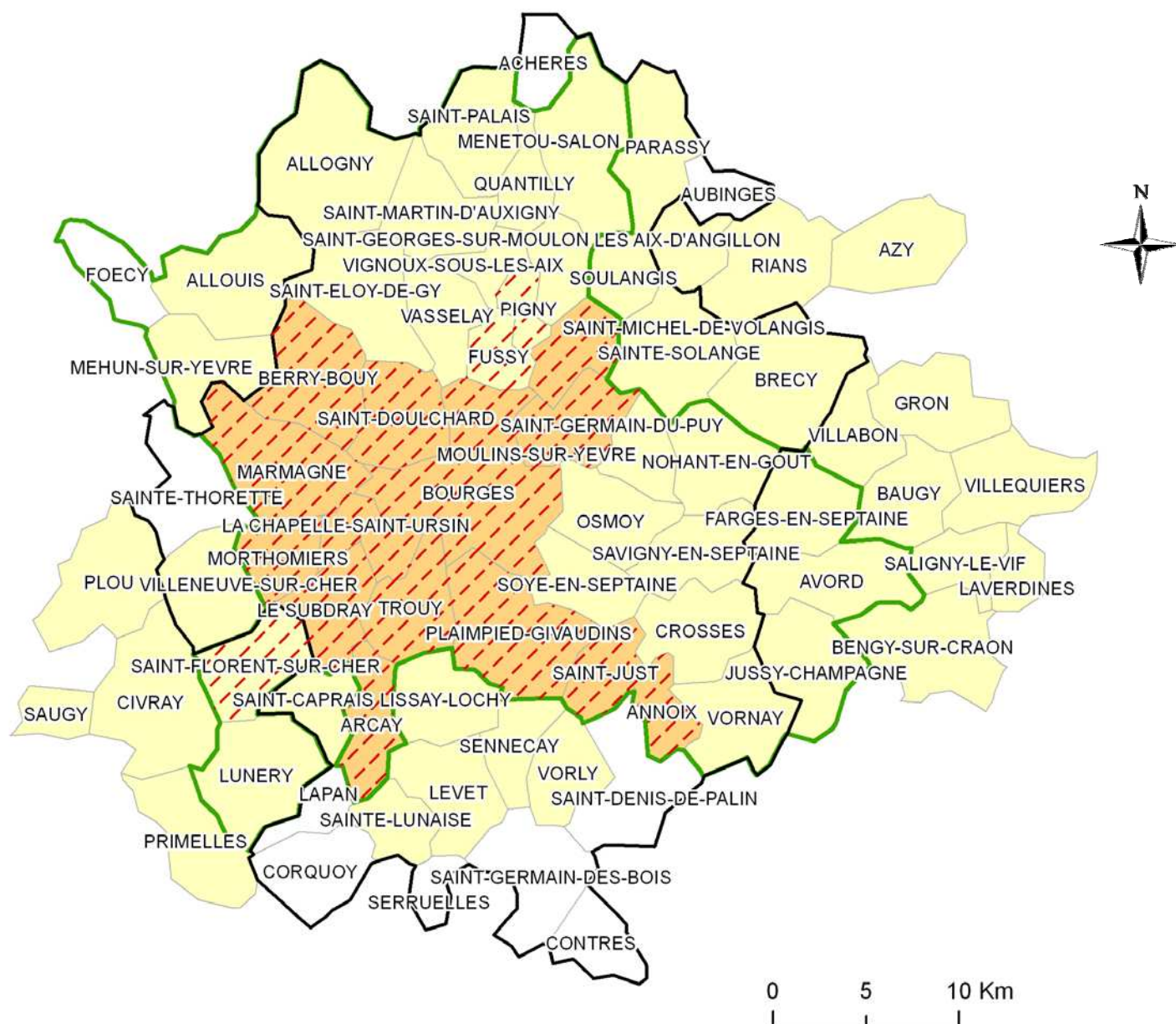
Il est accompagné d'une cartographie superposant les périmètres de chaque entité.

¹ Selon l'INSEE, une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronnes périurbaines) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

TABLEAU DE CONFRONTATION DES DIFFERENTES STRUCTURES ADMINISTRATIVES POUR LE PDU

ENTITES	LEGITIMITE	LEGISLATION
BOURGES PLUS	• Communauté d'Agglomération • Date de création : 2002 • 14 communes • 100 301 habitants • Territoire d'intervention autour de perspectives communes d'aménagement et de développement avec le Projet d'Agglomération • Compétence transport urbain (LOTI) • Un PLH qui intervient sur le même périmètre que Bourges Plus • Compétence optionnelle : voirie et parcs de stationnement d'intérêt communautaire • Bourges Plus a été créée après le SIVOTU • Le périmètre de Bourges Plus (14 communes) est inférieur à celui du SIVOTU (17 communes)	• Bourges Plus ayant transféré sa compétence transport au SIVOTU, l'agglomération n'a plus de légitimité à porter le PDU
SYNDICAT MIXTE INTERCOMMUNAL A VOCATION TRANSPORTS URBAINS (SIVOTU)	• Le SIVOTU est l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) • Date de création : 1982 • 17 communes • 105 000 habitants • Le SIVOTU a pour objet l'organisation et le fonctionnement des transports urbains • Le périmètre du SIVOTU est celui du périmètre de transports urbains (PTU) • Antériorité du SIVOTU par rapport à Bourges Plus • Le SIVOTU s'inscrit sur plusieurs périmètres administratifs (Bourges Plus et trois communes : Saint-Florent sur Cher, Pigny, Fussy) avec des politiques sectorielles pouvant différer notamment en matière de transports	• Le SIVOTU étant l'AOTU, le syndicat a toute légitimité à élaborer le PDU (article 28 LOTI)
SYNDICAT INTERCOMMUNAL POUR LA REVISION ET LE SUIVI DU SCHEMA DIRECTEUR (SIRDAB)	• Le SIRDAB est un syndicat mixte fermé qui a en charge le suivi et l'élaboration du SCOT • Date de création : 1997 • 40 communes • 137 718 habitants • Le SCOT est un document de planification donnant les grandes orientations sur le territoire en matière de transports, d'habitat... • Regroupe quatre EPCI (Bourges Plus, Communautés de Communes de Septaine, En Terres Vives, Terres d'Yèvre) et trois communes (Saint-Florent sur Cher, Lunery, Moulin sur Yèvre) • Le document final SCOT est prévu pour la fin de l'année 2011 • Le SIRDAB s'inscrit sur plusieurs périmètres administratifs (SIVOTU, PLH) avec des politiques sectorielles pouvant différer. • Aucune véritable étude déplacements à l'échelle du SCOT • Aucun syndicat en charge du SCOT en France ne porte à ce jour l'élaboration d'un PDU	• Le SIRDAB peut porter l'élaboration du PDU sous réserve d'un élargissement de ses compétences (article 101 SRU) • Le PDU doit couvrir tout le territoire du SIRDAB • Le périmètre du PDU doit couvrir la totalité du PTU qu'il recoupe
PAYS DE BOURGES	• Syndicat mixte ouvert • Date de création : 1997 • 64 communes • 150 000 habitants • Mission prioritaire : contractualiser auprès de la Région Centre • Regroupe huit EPCI dont Bourges Plus • Le Pays de Bourges constitue un périmètre cohérent au regard du bassin de vie • Volonté de rester une petite structure • Le contexte très rural de certaines communes situées dans l'aire urbaine de Bourges ne nécessiterait pas leur intégration au sein du PTU • Aucun Pays ne porte à ce jour l'élaboration d'un PDU	• Au regard de la loi Urbanisme et Habitat, le Pays a été affirmé comme un espace pertinent de réflexion et d'élaboration d'un projet de développement commun. • Cependant, l'absence de compétence transport ne lui permet pas de porter le PDU

Superposition des différentes entités administratives du territoire



- Communes Bourges Plus
- Communes du SIVOTU
- Périmètre SIRDAB
- Périmètre de l'aire urbaine
- Pays de Bourges
- Délimitation des communes

JC-2008-Confrontation périmètres administratifs berruyers.mxd
 Sources: INSEE 2005, référentiel territorial de l'aire urbaine
 Limites de communes® - © DGI 2007
 Document non contractuel
 Reproduction Interdite
 Mission Aménagement Prospective



II) Choix du périmètre PDU

Au niveau de l'organisme en charge de l'élaboration du PDU, trois périmètres de décisions potentiels ressortent : le SIVOTU, le SIRDAB et le Pays de Bourges.

La Communauté d'Agglomération « Bourges Plus » possède une véritable politique d'intervention au niveau économique, foncier et habitat. Cependant, elle n'a plus de légitimité, aujourd'hui, à être Autorité Organisatrice de Transports Urbains (AOTU).

Au regard de l'article 28 de la LOTI, il est énoncé que, le PTU est à l'échelle de l'AOTU. Le PTU est donc au minimum sur les communes du SIVOTU.

Malgré un périmètre plus en adéquation avec le bassin de vie, le Pays de Bourges ne peut être retenu pour l'élaboration du document, car il ne possède pas de compétence Transport. Le vide juridique au regard de la loi constitue un frein à sa légitimité.

Concernant le SIRDAB, un portage politique fort serait nécessaire pour avoir une dynamique cohérente sur l'ensemble du territoire.

Il convient de remarquer que, si la réflexion (élaboration du diagnostic) est plus pertinente sur l'échelle du bassin de vie (SIRBAB, Pays de Bourges), les actions doivent quant à elles se cantonner au PTU (SIVOTU). Dans ce cadre, il est plus cohérent, que l'organisme qui sera en charge du PDU soit à l'initiative de l'ensemble de la démarche (études, programme d'actions...) pour conserver une dynamique déplacement homogène.

Concernant l'élargissement du SIVOTU, il convient de s'interroger sur la plus value du PDU à destination des communes rurales voisines. En effet, les flux domicile-travail sont en général d'une importance moindre en milieu rural qu'en milieu urbain. De plus, la problématique des livraisons de marchandises n'est pas la même. Se pose donc aujourd'hui la question de la légitimité d'étendre le PTU. Seule une étude mobilité permettrait de justifier, l'extension de ce périmètre de transports urbains à d'autres communes hors SIVOTU.

Toutefois, il est important de noter que toute extension du PTU risque d'engendrer des transferts de charges importants notamment au niveau financier pour le SIVOTU.

Par conséquent, il apparaît que le SIVOTU semble être la structure la plus en adéquation, à l'heure actuelle, pour mettre en œuvre le PDU. La réalisation d'un diagnostic mobilité à l'échelle du Pays de Bourges serait nécessaire pour évaluer la pertinence de l'extension du PTU actuel. Le SIVOTU n'ayant pas de moyens techniques et humains suffisants pour la mise en œuvre du PDU, Bourges Plus pourra mettre à disposition du SIVOTU plusieurs agents pour initier et animer les études.

CHAPITRE II : LES ENJEUX DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Le premier chapitre du rapport a permis de constater que le Périmètre de Transports Urbains (PTU) avait toute légitimité à s'inscrire sur celui du SIVOTU.

Dans ce second chapitre, il s'agit de synthétiser les points importants énoncés par l'ensemble des acteurs rencontrés mais également de faire ressortir les études réalisées et les projets en cours d'élaboration dans le domaine des déplacements.

La première partie réunit dans un tableau les éléments positifs et négatifs pour le PDU. En face de ces constats une troisième colonne fait état des enjeux en matière de déplacement pour le territoire.

Une synthèse permettra alors dans une deuxième partie, de faire ressortir le contenu des enjeux qui alimenteront le cahier des charges.

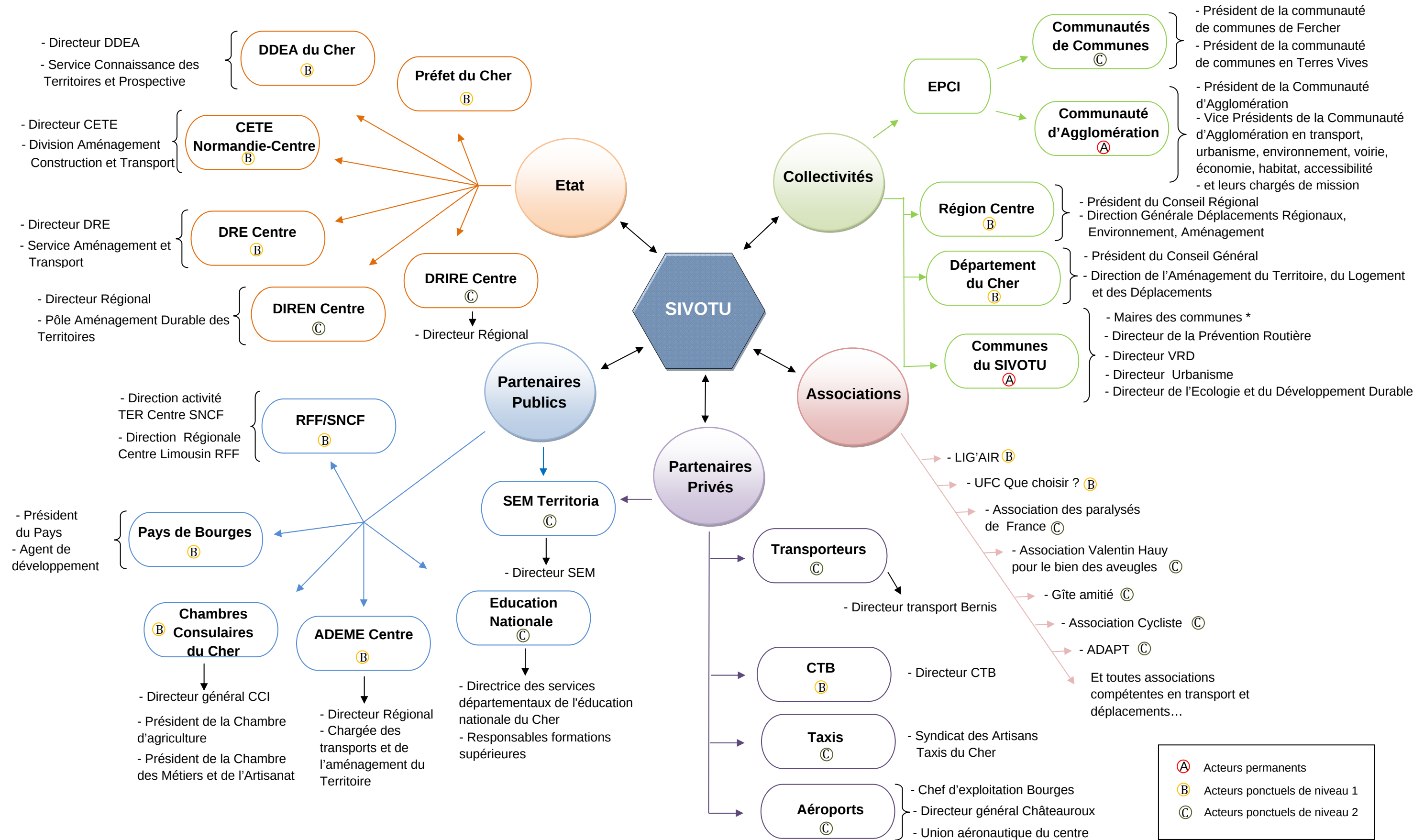
Partie 1 : Des acteurs conscients de l'enjeu de la mobilité

Certains acteurs ont fait l'objet d'un entretien durant le mois de juin 2008. Leurs propos sont synthétisés dans la sous partie suivante. Ces premières prises de contact n'avaient pas vocation à rencontrer tous les acteurs du territoire. Il a été choisi de cibler les personnes ressources ayant une connaissance des politiques de transport afin de déterminer les premiers enjeux du PDU. Toutefois, l'ensemble des partenaires mentionnés dans le diagramme seront associés à des groupes de travail.

I) Les partenaires à associer pour le PDU berruyer

Ci-après, le diagramme des partenaires à associer au PDU.

PARTENAIRES DU PDU SIVOTU



* Maires de Bourges, Saint-Doulchard, Saint-Germain du Puy, La Chapelle Saint-Ursin, Marmagne, Plaimpied-Givaudins, Berry-Bouy, Trouy, Le Subdray, Morthomier, Saint-Just, Saint-Michel de Volangis, Arçay, Annoix, Saint-Florent sur Cher, Pigny, Fussy.

II) Rencontre avec les différents acteurs du territoire

1. Point de vue des services de l'Agglomération de Bourges

- *Enjeux mis en avant par les services de l'Agglomération de Bourges*

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Service Voirie	- Bourges Plus possède 18km de voirie d'intérêt communautaire répartie essentiellement sur Bourges et la commune de Saint-Germain du Puy - Bourges Plus possède également la voirie des Zones d'Activités Economique transférées - L'objectif à terme est de récupérer l'ensemble des voies structurantes ainsi que la ceinture moyenne	- Bourges Plus ne possède pas assez de patrimoine voirie pour se lancer dans de grands projets	✓ Harmoniser la gestion des liaisons urbaines
	- Sur les ZAE la compétence voirie concerne: ➤ Les espaces verts, ➤ La Voirie et Réseaux Divers, ➤ La signalisation au sol, ➤ La signalétique, ➤ L'éclairage public	- Le domaine de compétence sur les autres voiries d'intérêt communautaire concerne uniquement : ➤ l'entretien des chaussées et des trottoirs	✓ Desservir les ZAE par un système de transport collectif performant
	- Projet de requalification de l'avenue de la Prospective avec une voirie assez large pour accueillir : ➤ une desserte en transport collectif ➤ l'aménagement de bandes cyclables		

	Eléments positifs	Enjeux
Compétences		
Service Voirie	- La réalisation d'un plan de mise en accessibilité à l'échéance 2010 est obligatoire pour les communes de plus de 5000 habitants	✓ Promouvoir la circulation sécurisée des modes doux au sein des ZAE et sur la voirie d'intérêt communautaire
	- Bourges Plus réfléchit à acquérir cette compétence	
	- Bourges Plus s'engage dans la sécurisation de la voirie	

	Eléments positifs	Enjeux
Compétences		
Bourges Plus Développement	- Le secteur économique se développe sur le territoire berruyer avec les projets de : ➤ ZAC de l'échangeur, ➤ Parc d'Activités de Beaulieu, ➤ Parc d'Activités du Moutet	✓ Prendre en compte les flux domicile travail engendrés lors de la création de nouveaux Parcs d'Activités

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Nouvelles Filières	- Club des entreprises= réseau dynamique où les entreprises réfléchissent entre-elles pour trouver des solutions - Bourges Plus initie et soutien ces démarches sur le territoire - Club des entreprises = levier intéressant pour initier les PDE		✓ Sensibiliser les administrations et entreprises sur l'utilisation des modes alternatifs
	- Kit de communication sur le co-voiturage: ➤ Questionnaire diffusé par la ville de Bourges auprès des collectivités et entreprises de plus de 150 salariés situées sur Bourges (Juillet 2008) ➤ Il s'agit de connaître les habitudes de déplacement des salariés ➤ L'objectif est de réaliser un Plan de Mobilité adapté à chaque site		✓ Intégrer des liaisons douces entre le projet technopole et les autres sites universitaires mais également entre les Parcs d'Activités
	- Projet de Technopole Lahitolle comprenant le tryptique : ➤ enseignement supérieure, ➤ laboratoire de recherche, ➤ entreprises innovantes	- Si ce projet se réalise, certains étudiants dont la structure ne se trouve pas sur le site seront amenés à se déplacer (IUT Turly...)	
	- Emergence de Parcs d'Activités sur l'agglomération	- Peu ou pas de liaisons douces inter-Parcs	

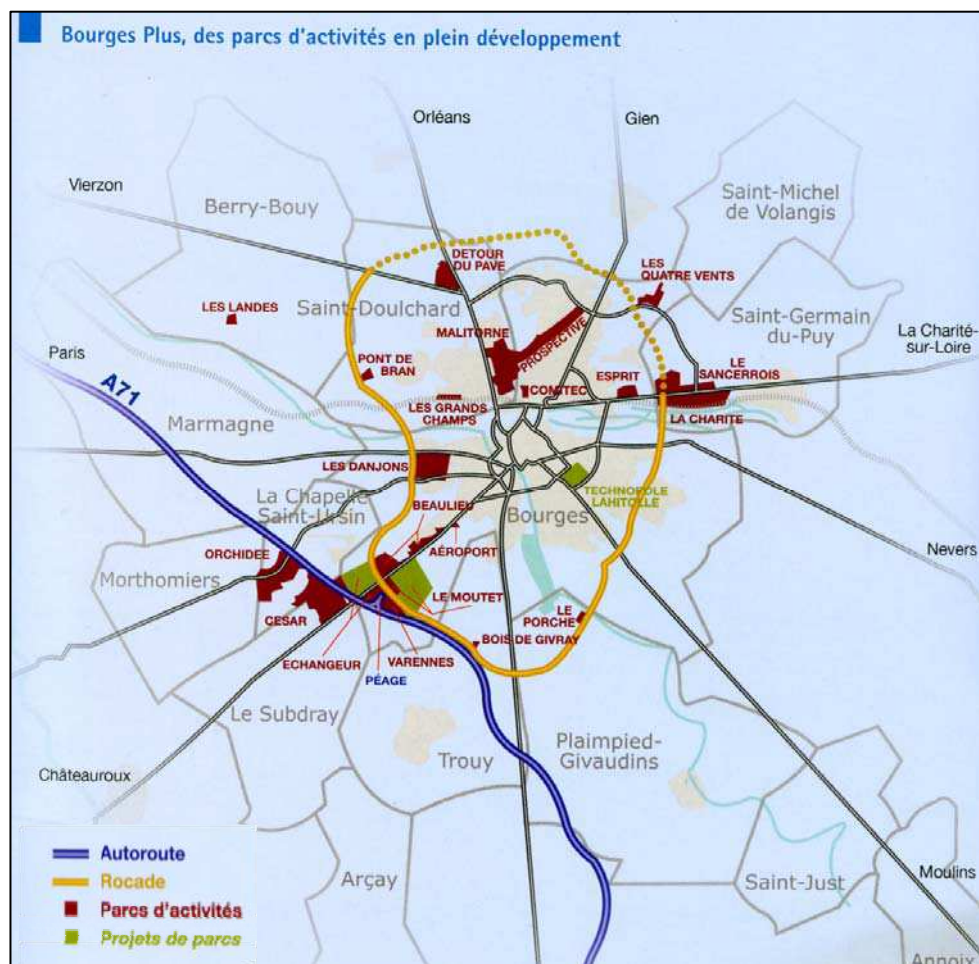
- Analyse des enjeux de l'Agglomération de Bourges

Le premier constat mis en avant lors de la rencontre avec les acteurs de Bourges Plus est une prise de conscience en matière de déplacements alternatifs. On constate ainsi une volonté d'intégrer des emprises cyclables lors de requalification de voiries d'intérêt communautaire (exemple de l'avenue de la Prospective).

La Communauté d'Agglomération possède une partie de la voirie de la ceinture intermédiaire (**boulevard de l'industrie¹**, **boulevard Maréchal Joffre**, boulevard Maréchal Foch, rue de la Salle d'Arme, **rue de Pignoux**, chaussée de la Chappe, route de la Charité, avenue Pierre Sépard, avenue des Près-Le-Roy, **boulevard de l'Avenir**) et plus localement quelques tronçons dispersés dans la ville de Bourges et sur la commune de Saint-Germain du Puy. Cependant, son patrimoine voirie (18km) ne lui permet pas, à l'heure actuelle, de s'engager dans de grands projets (requalification...). Il est ainsi nécessaire pour l'agglomération de posséder l'intégralité de certaines liaisons urbaines (boulevard intermédiaire...) afin **d'harmoniser la gestion des liaisons urbaines d'intérêt communautaire**.

La Communauté d'Agglomération possède également la voirie des Zones d'Activités Economiques (ZAE) transférées. Un travail commun avec les services voiries de la Ville et de la Communauté d'Agglomération doit alors être renforcé pour **assurer une desserte continue des liaisons douces intra et inter- ZAE**.

Cette action commune doit également être prise en compte avec l'arrivée du Technopole Lahitolle. Dans ce cadre, il s'agit de favoriser **l'intégration des liaisons douces entre le projet technopole et les autres sites universitaires**.



Localisation des Parcs d'activités sur le territoire
Sources et réalisation : Bourges Plus

¹ Portion de voirie d'intérêt communautaire

Une réflexion est également en cours pour savoir si Bourges Plus peut acquérir, au regard de la loi, la réalisation du plan de mise en accessibilité. Il y a donc une volonté forte de s'engager dans une commission intercommunale d'accessibilité.

L'arrivée de nouvelles entreprises sur le territoire berruyer montre un certain dynamisme économique. Cependant, ces nouvelles implantations seront génératrices de flux domicile-travail, qui pourraient à terme engendrer des problèmes de congestions majeurs sur certaines pénétrantes de la ville de Bourges. L'installation d'entreprises peut alors être une opportunité pour **sensibiliser les nouveaux chefs d'entreprises sur les futurs déplacements de leurs employés** et pour les informer des conséquences pour l'entreprise. Le kit de communication sur le co-voiturage mis en place par la ville de Bourges pourrait ainsi trouver toute sa légitimité lors de l'installation d'entreprises.

Dans ce cadre, Bourges Plus prête une attention toute particulière à la conception et au fonctionnement des Parcs d'Activités.

La volonté de concilier le développement économique et le respect de l'environnement a ainsi conduit la Communauté d'Agglomération de Bourges à entreprendre une démarche volontariste pour le site du parc d'activités de Beaulieu. La Charte de Beaulieu a ainsi été créée en Juin 2007.

Plusieurs acteurs locaux sont impliqués dans la démarche : la Ville de Bourges, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher (C.C.I.) et la S.E.M. Territoria. Le SIVOTU est associé en tant que partenaires.

Bourges Plus initie et soutient notamment le **club des entreprises** :

- Association ayant vocation à regrouper les entreprises installées sur le site. Il est un interlocuteur privilégié pour la collectivité et pour le gestionnaire,
- C'est un acteur essentiel dans la vie du parc d'activités, il participe à l'animation du parc et à la création de services aux entreprises et usagers du parc.

Dans cette optique, un programme d'actions a été réalisé avec des thématiques à mettre en œuvre pour une gestion durable du parc d'activités de Beaulieu.

Parmi ces fiches actions l'axe n°8 est particulièrement intéressant dans le cadre du PDU : « Favoriser les transports en commun et le covoiturage ».

Les objectifs affichés sont les suivants :

- Réduire les déplacements motorisés individuels,
- Assurer la connexion aux zones de restauration et de services, ainsi que la liaison avec le centre ville de Bourges.

Les clubs d'entreprises constituent donc un cadre intéressant pour discuter de l'intérêt des Plans de Déplacements Entreprises (PDE) et pour définir des horaires et des fréquences en relation avec les besoins des entreprises.

Cependant, l'élaboration d'un Plan de Déplacement au sein des administrations devrait être généralisée (Ville de Bourges, Communauté d'Agglomération de Bourges...). Cette **exemplarité** permettrait également de mieux s'approprier la démarche. Bourges Plus aurait alors toute légitimité à inciter les entreprises à élaborer leur plan de mobilité.

2. Point de vue du Conseil Régional Centre

- *Enjeux mis en avant par le service Etudes Déplacements du Conseil Régional*

	Eléments positifs	Enjeux
Compétences		
Service Etudes Déplacements	- La Région Centre a reconduit le conventionnement avec la SNCF pour la période 2007-2013	✓ Favoriser un dialogue privilégié avec la Région Centre
	- Il existe deux lignes routières TER complémentaires à l'axe ferroviaire : ➤ Bourges/Saint-Amand Montrond ➤ Vierzon/Bourges	
	- Projet de mise en service d'une ligne routière TER Bourges/ Châteauroux	
	- Toutes ces lignes ont une perspective de correspondance avec les trains	
	- La Région Centre à l'ambition de développer de meilleures relations avec les partenaires	
	- Etude en cours pour mettre en place en 2009 une centrale d'information multimodale via un site internet unique où les horaires de l'ensemble des transports de la région seront disponibles.	
	- Le SIVOTU sera associé en tant que partenaire	
	Un projet de Schéma Directeur d'accessibilité sera mit en place d'ici fin 2008	
	- Document stratégique de transports collectifs multimodaux et circulations douces (2006) : volonté de développer le rabattement modes doux / gares TER	

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Service Etudes Déplacements	- Un système de transport à la demande de rabattement sur les gares SNCF a été mis en place en septembre 2007 (Bourges/Saint Amand Montrond)	- Ce système de rabattement à la demande ne fonctionne pas correctement	✓ Intermodalité bus urbain / TER
	- Une convention pluridisciplinaire (habitat, PMR, agriculteurs) a été mis en place en mai 2008 avec le département du Cher		
	- La Région Centre a renouvelé son matériel roulant		
	- Une étude de cadencement TER (ajustement des horaires et des dessertes) est lancée		
	- La Région Centre (service Environnement) soutien les PDE via la convention ADEME	- Aujourd'hui, aucun recensement des actions PDE n'a été réalisé	
	- Une cartographie des flux régionaux (notamment en direction de Bourges) sera disponible courant automne 2008		

- Analyse des enjeux du Conseil Régional

La Région Centre réalise actuellement de nombreuses études déplacements qui seront utiles pour élaborer le PDU berruyer.

Un **dialogue privilégié avec les services de la Région** sera d'un grand intérêt pour connaître les flux régionaux qui ont un impact sur le Périmètre des Transports Urbains.

Cet échange pourra alimenter notamment la centrale d'information multimodale qui est en réflexion à l'heure actuelle et **favoriser l'intermodalité des bus urbains avec les Transports Express Régionaux (TER)**.

L'électrification de la ligne Tours-Vierzon achevée en Juin 2008 permet une desserte et un cadencement plus favorable pour les passagers TER en gare de Bourges et en direction de Tours. Ainsi, deux trains de plus par jour de Tours à Bourges (via Vierzon) ont été mis en place. La réalisation de ce projet a permis d'avoir un nouveau matériel roulant plus performant en termes d'accélération et de freinage de façon à limiter les retards. A terme, avec l'électrification du tronçon Bourges-Saincaize (horizon 2011), les trajets entre Bourges et Lyon seront également améliorés.

3. Point de vue du Conseil Général du Cher

- Enjeux mis en avant par le service de l'Aménagement du Territoire, du Logement et des Déplacements du Conseil Général du Cher

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction de l'Aménagement du territoire, du Logement et des Déplacements	- La desserte hors PTU est assurée par le nouveau réseau inter-urbain "lignes18"		✓ Favoriser l'intermodalité bus urbain bus inter-urbain
	- Ces bus inter-urbains ont un habillage spécifique (livrée jaune)		
	- Volonté de développer le nombre de bus (de 19 bus en 2007 à 48 bus fin 2008)		
	- 17 lignes régulières dont 1 interdépartementale au départ de Bourges (Bourges Châteauroux)		✓ Sensibiliser les automobilistes à l'utilisation des transports collectifs
	- Principe « lignes 18 »: toute commune du département hors PTU doit pouvoir disposer d'une offre de transport au moins une fois par jour pour rejoindre une grande ville du département (Bourges, Vierzon, Saint-Amand Montrond)	- Essentiellement des captifs (jeunes, personnes âgées...) qui utilisent le service	
	- Navette de marché : système de transport hebdomadaire circulant le jour du marché	- Une image de système de transport qui reste dédiée aux personnes âgées	
	- Un système de billettique commun est en réflexion avec le SIVOTU et la Région Centre		

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction de l'Aménagement du territoire, du Logement et des Déplacements	L'intermodalité est présente avec une correspondance CTB/ligne 18	Manque de visibilité du à une séparation entre les deux réseaux : ✓ Place Nation pour les bus urbains ✓ Gare routière pour les bus interurbains et scolaires - La gare SNCF est excentrée par rapport à ces deux pôles	✓ Améliorer la lisibilité et la sécurité de la gare routière
	- Etude de 2005 sur la faisabilité d'un nœud modal autour de la gare SNCF	- Les résultats de l'étude de 2005 ont relevé un manque d'espace foncier	
	- Réflexion en cours avec la ville de Bourges pour une étude d'opportunité autour de la gare routière	- Problème de sécurité entre la circulation des enfants et des bus scolaires - Problème de lisibilité des informations pour sa clientèle	
	- Une offre "lignes 18" dédiée pour les élèves à mobilité réduite		

- Analyse des enjeux du Conseil Général du Cher

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports inter-urbain et scolaire le Conseil Général, est un acteur incontournable pour la mise en place du PDU. Il permet d'assurer un lien entre la ville centre et les villes hors PTU.

Le Conseil Général a vu la fréquentation de ses bus inter-urbains s'améliorer avec l'arrivée du nouveau réseau « lignes 18 » en 2007.

Cependant, si les bus inter-urbains ont une livrée bien identifiable (habillage jaune), un problème notable de lisibilité des arrêts au sein du Périmètre de Transports Urbains et d'information auprès des usagers existe.

Pour **favoriser l'intermodalité entre les bus urbains et inter-urbains**, il est essentiel de passer par des actions communes SIVOTU/ Conseil Général. En outre, les usagers sont surtout des personnes captives (qui n'ont pas d'autre moyen de transport). L'enjeu consiste à ce que **les personnes non captives¹ utilisent les transports en commun avec notamment des opérations de sensibilisations**.

A l'heure actuelle, ces bus inter-urbains sont surtout à destination des habitants du Cher souhaitant se rendre à Bourges. Les horaires ne permettent pas aux Berruyers de se rendre dans les communes voisines.



Gare routière avec un bus du Conseil Général

Concernant le transport scolaire, le Conseil Général est conscient du problème de sécurité lors du déplacement des enfants sur le site de la gare routière de Bourges.

Dans le cadre du PDU, **la sécurisation des déplacements piétons au sein de la gare routière** sera un enjeu important.

¹ Personnes disposant d'un véhicule individuel

4. Point de vue de Monsieur Roland BOUAL Vice Président du SIVOTU

- Enjeux mis en avant par Monsieur Roland BOUAL

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
SIVOTU M. BOUAL 3^{ème} Vice Président	- Le portage du PDU doit se faire au niveau du SIVOTU	- Des réflexions commencent à être engagées pour le portage du PDU par le SIVOTU	✓ Assurer la cohérence des actions
	- Volonté de voir un développement des transports collectifs	- Pas de réelle vision globale des déplacements au niveau du SIVOTU	
	- Avoir une cohérence des études dans l'agglomération		
	- La notion de Développement Durable doit transparaître dans le PDU		✓ Favoriser les alternatives à l'usage du véhicule individuel
	- Certaines personnes viennent jusqu'à St-Germain du Puy pour déposer leur voiture. Elles utilisent ensuite le bus jusqu'à Bourges		
	- La ligne 4 de la CTB dessert la commune de Saint-Germain du Puy	- Avec la disparition des transports spécifiques pour les militaires sur la commune de St-Germain, la fréquentation a diminué lors du remplacement par une ligne de la CTB	
		- Offre de la CTB moins adaptée aux besoins des habitants	
- La commune de St-Germain a mis en place le premier pédibus de l'agglomération			
- Face à son succès, une deuxième ligne est à l'étude			
- La commune travaille avec des Personnes à Mobilité Réduite pour rendre accessible sa voirie et ses bâtiments	- Une mise en accessibilité globale ne peut être faite, faute de moyens financiers suffisants		

- Analyse des enjeux du SIVOTU

L'entretien auprès Monsieur Roland BOUAL 3^{ème} Vice Président du SIVOTU a mis en avant une certaine volonté de se voir développer les modes alternatifs sur l'agglomération.

Le premier constat est la volonté d'un portage du PDU par le SIVOTU.

En terme de mobilité durable, la commune de Saint-Germain du Puy est un exemple puisqu'elle a mis en place le premier pédibus de l'agglomération. Un pédibus est un accompagnement des enfants de leur domicile à leur école sur un trajet prédéfini. Comme son nom l'indique, ce trajet est effectué à pied. Face au succès de la première ligne « pédibus », une deuxième ligne est à l'étude.

Le PDU pourrait être envisagé comme un outil de sensibilisation à destination des communes, pour initier le « pédibus » au niveau des écoles.

Le manque de vision globale dans les actions engagées a également été soulevé. Les aménagements ont trop souvent été réalisés au coup par coup. Une **cohérence dans les actions du PDU** doit être trouvée à l'échelle des communes membres du SIVOTU. Une relation étroite doit être établie entre la Communauté d'Agglomération, le SIVOTU et la CTB.

Plus généralement, il est ressorti au cours de cet entretien, une volonté de **développer l'ensemble des modes alternatifs à la voiture** tels que les bus, taxis, transports à la demande...Cependant, l'utilisation des modes alternatifs ne doit pas se faire dans la contrainte. Ainsi, la suppression de places de parkings doit s'accompagner de compensations.

Il a été constaté qu'un certain nombre de personnes pratiquaient l'intermodalité en déposant leur véhicule sur la commune de Saint-Germain du Puy et rejoignaient le centre de Bourges en bus. Un parking relais informel s'est donc mis en place sur cette commune. L'enquête « Origine Destination » lancée par la CTB permettra de connaître les besoins de la population de Saint-Germain du Puy. Les résultats de cette étude pourront être utiles pour savoir si, il est nécessaire de renforcer l'axe Saint-Germain du Puy_Bourges et de créer à terme un véritable Parking Relais.

Au niveau de la mise en accessibilité de la voirie et des bâtiments, la commune de Saint-Germain du Puy a créé un groupe accessibilité qui travaille avec des Personnes à Mobilité Réduite.

5. Point de vue de la Ville de Bourges

- Enjeux mis en avant par les services de la ville de Bourges

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Plan de Renouvellement Urbain (PRU)	- Renouvellement du quartier Nord et de l'aéroport: développement des liaisons inter-quartiers et des modes de déplacements doux, partage de la voirie, création et/ou modernisation d'équipements sportifs, développement de l'activité économique	- Le développement de la ville s'est fait au détriment des quartiers Nord	✓ Promouvoir les liaisons douces entre Bourges et les villes alentours mais également entre les quartiers à l'intérieur de la ville
	- Projet de requalification de l'avenue Général de Gaulle: ➤ lutter contre le stationnement anarchique, ➤ aménager des emprises cyclables et piétonnes	- Stationnement anarchique	
	- Objectif de lutter contre le tout voiture	- Prédominance de la voiture dans les aménagements - L'avenue Marcel Haegelen est une des pénétrantes de Bourges qui concentre le plus de flux automobiles	✓ Favoriser le développement des modes doux lors d'opérations de logements et de requalification de voirie
	- ZAC du Maréchal Juin: ➤ 360 logements sont prévus ➤ Discussion avec la CTB sur le prolongement de la ligne 3		
	- La réorganisation des lignes de bus se fait en parallèle des aménagements urbains dans les zones de fortes densités	- Peu de contraintes pour circuler en voiture sur Bourges	

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Pôle Aménagement Développement	- Des questionnements émergent sur : ➤ la desserte des quartiers Nord ➤ la hiérarchisation de la voirie.	- Pas de réflexion poussée en matière de déplacements - Les voitures peuvent circuler sur la majorité des rues piétonnes du centre-ville de Bourges	✓ Assurer une maîtrise du trafic automobile en organisant les différents flux (transit, périurbain, urbain)
	- Réflexion sur le devenir de la gare routière et plus largement sur la cohérence entre les pôles: ➤ gare SNCF, ➤ gare routière, ➤ place de la Nation	- Une gare routière en retrait des deux autres pôles de transport : ➤ problèmes de lisibilité et de cohérence	
	- Réflexions sur les liaisons douces au niveau de la ville et sur la mise en place d'un système de vélos en libre service ou en location	- Les liaisons douces ne sont pas structurées à l'heure actuelle	✓ Développer l'intermodalité entre les 3 pôles : gare routière, gare SNCF, place de la Nation
	- Des données sont disponibles sur les flux de la ville de Bourges (comptage régulier)		
	-Réflexion sur les parkings voitures de la ville avec l'arrivée d'Avaricum (900 places de stationnement)	- Pas d'étude sur le stationnement	✓ Intégrer les déplacements alternatifs lors de la création de Parcs d'Activités
	- Développement économique avec les Parcs d'Activités : ➤ Beaulieu, ➤ Aéroport, ➤ Varennes...	- Les Parcs d'Activités induisent de plus en plus de déplacements pendulaires	

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction de l'Ecologie et du Développement Durable.	- Volonté d'aménager un itinéraire piétonnier sécurisé pour les enfants réalisant le trajet domicile-école : Pedibus	- Projet abandonné suite au refus de certains parents de prendre en charge des enfants qui ne sont pas les leurs.	✓ Prendre en compte les déplacements des écoliers, collégiens, lycéens aux abords des établissements scolaires
	- Navette gratuite qui circule en boucle dans le centre ville de Bourges et qui dessert les parkings	- Les contraintes de circulation en voiture restent minimales sur la ville de Bourges	
	- Réflexion sur l'éventuelle piétonisation de la rue Moyenne	- Opposition des commerçants à la piétonisation de la rue moyenne	
	- Livraisons en centre-ville : les transports BERNIS développe actuellement un prototype de véhicule roulant au Gaz naturel (GNV)		✓ Améliorer le cadre de vie en centre-ville
	- La ville de Bourges prend en charge la moitié de l'abonnement transport collectif et a mis en place des stationnements vélos pour ses employés municipaux	- Des horaires et des dessertes de transports collectifs pas forcément en concordance avec les déplacements des employés	
	- Système de co-voiturage mis en place par la ville de Bourges via son site internet - Une campagne d'information va être lancée en direction du grand public et des Zones d'Activités pour inciter leurs employés à adopter le co-voiturage.	- Covoiturage : les employés ne savent pas où leurs collègues résident	
	- Réflexion sur la mise en place d'un système de vélo en libre service ou en location	- Les emprises cyclables sont non sécurisées et restreintes sur la ville de Bourges - Le revêtement pavé et le dénivelé peuvent constituer un frein au développement de du vélo sur certains secteurs - L'investissement dans les vélos en libre services est coûteux : 3000 euros par vélos par an	✓ Promouvoir les modes de déplacements alternatifs

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction service Voirie	- Le service est consulté pour la réalisation d'études de déplacements avec notamment des comptages réguliers sur la voirie de Bourges		✓ Garantir l'accessibilité des modes alternatifs aux PMR
	- Partenariat avec le SIVOTU sur la mise en accessibilité des bus pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)		
	- Le projet Avaricum permettra de réfléchir au devenir des parkings alentours - Réflexion sur des cheminements piétons et cyclistes pour relier Avaricum au reste de la ville	- Le stationnement voiture est privilégié dans les aménagements de voirie	
	- La circulation motorisée sur la rue Moyenne est interdite une fois par trimestre	- Les commerçants s'opposent à la piétonisation de la rue Moyenne	✓ Réappropriation du centre-ville par les modes doux
	- Projet de la ville de Bourges de mettre en place une mini rocade vélo en site propre		
	- Schéma Directeur des liaisons douces mis en place par la ville de Bourges - Retour favorable des élus sur les projets de liaisons douces	- Bourges reste très accessible à la voiture avec des stationnements qui prédominent	
	- Un diagnostic sur l'accessibilité est actuellement en cours sur la ville de Bourges - Il sera disponible début 2009		✓ Favoriser la circulation des modes doux

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction service Voirie	- Covoiturage mis en place par la ville de Bourges	- Les habitudes des automobilistes "individualistes" posent des contraintes de partage (horaires, courses diverses...).	✓ Sensibiliser sur le système du co-voiturage
	- Favorable aux parkings relais	- Un système de transport performant doit accompagner les parkings relais	✓ Favoriser des systèmes de transports collectifs performants

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction service Urbanisme	- Un diagnostic déplacements sur Bourges à été réalisé en 2005 dans le cadre de la démarche PLU		✓ Permettre le développement des modes doux
	- Evolution PLU/ POS: intégration des deux roues - L'article 12 du PLU oblige l'intégration d'emprises cyclables - Démarche de Schéma Directeur des liaisons douces		✓ Favoriser la cohésion urbaine et sociale entre les quartiers
	- Cohésion urbaine et traitement des coupures - Maintien ou renforcement des pôles de centralités	- L'emprise ferroviaire et la gare SNCF crée une rupture entre les quartiers Nord et le centre-ville	✓ Limiter la consommation d'énergie et la pollution
		- Le centre ville se retrouve encombré de voitures	

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Stagiaires CESA Liaisons douces	- Mise en place d'un Schéma Directeur des liaisons douces puis d'un Schéma de Secteur	- Réflexion qui s'oriente surtout sur l'aspect touristique - La réflexion s'est portée essentiellement sur Bourges et en liaison avec la commune de Saint - Doulchard	✓ Assurer une cohérence dans les projets de liaisons douces
	- Prise en compte des projets structurants de la ville: Lahitolle, l'avenue de la Prospective, la Charte de Qualité Environnementale de Beaulieu		

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Service Accessibilité	- Mise en place de la Commission « accessibilité » suite à la loi du 11 février 2005 - Le diagnostic accessibilité bâtiment et voirie est en cours de réalisation	- Pas de véritable projet mis en place à l'heure actuelle	✓ Favoriser l'accessibilité des PMR sur les pôles stratégiques
	- Travail en lien avec les associations PMR locales		

- Analyse des enjeux de la ville de Bourges

La rencontre avec les acteurs de la ville de Bourges a permis de mettre en avant les études et les actions réalisées en matière de mobilité, d'accessibilité et de renouvellement urbain (PRU).

Le principal élément qui ressort lors des entretiens est la volonté de la ville, de développer les liaisons douces. La ville de Bourges a donc mis en place un Schéma Directeur des liaisons douces ainsi qu'un schéma de secteur avec des déclinaisons plus opérationnelles. Des réflexions sont également en cours sur l'éventuelle mise en place d'un système de mise à disposition de vélos pour les berruyers et les touristes.

Dans le cadre de son Agenda 21 et suite aux résultats du Bilan Carbone de la collectivité (46 % des émissions de gaz à effet de serre émis sur la collectivité proviennent des déplacements), la ville de Bourges a initié plusieurs actions durables concernant l'ensemble de ses agents.

Les actions concrètes mises en place sont:

- L'installation de parkings à vélos sécurisés dans les bâtiments communaux,
- L'information et la sensibilisation aux déplacements cyclistes en ville, lors de journées organisées par la sécurité routière,
- Une incitation financière pour l'abonnement des transports collectifs,
- La mise à disposition d'informations sur les horaires des différentes lignes de bus dans chaque bâtiment communal...

Dans le cadre de son PLU, un diagnostic des déplacements urbains a été initié en 2003. Cette étude constitue un premier repère sur l'état des lieux des déplacements à l'échelle de la ville¹.

Néanmoins, il ressort des diverses études une vision des déplacements souvent trop restreinte aux frontières de Bourges.

Un des premiers enjeux serait donc d'**élargir la réflexion des futures études mobilités à l'échelle du syndicat en charge des transports urbains (SIVOTU)**. Ceci dans le but d'assurer une continuité des aménagements.

Au niveau du développement urbain, la ville de Bourges s'est surtout tournée vers son centre-ville. L'emprise ferroviaire constitue encore à l'heure actuelle une coupure entre les quartiers Nord et le reste de la ville.

Face à ce constat, un des grands enjeux dans le cadre du PDU sera de **favoriser la cohésion urbaine et sociale entre les quartiers**. A une échelle plus large (PTU), il s'agira également d'**assurer les liaisons entre Bourges et les villes alentours**.

¹ Une étude sur la mobilité des berruyers et notamment sur les déplacements quotidiens induits par les trajets domicile-travail et domicile-école existe mais ses données sont relativement récente : 1999.

L'objectif à terme serait d'avoir un maillage cohérent et sécurisé à l'échelle du PTU en termes de liaisons douces.

Dans ce cadre, le Plan de Renouvellement Urbain est un levier pour redynamiser les quartiers Nord et les relations avec la ville-centre. Au-delà de la rénovation de l'habitat, le PRU permet également la requalification de certains axes. En permettant le partage de la voirie, cela facilite la circulation des différents modes de transports.

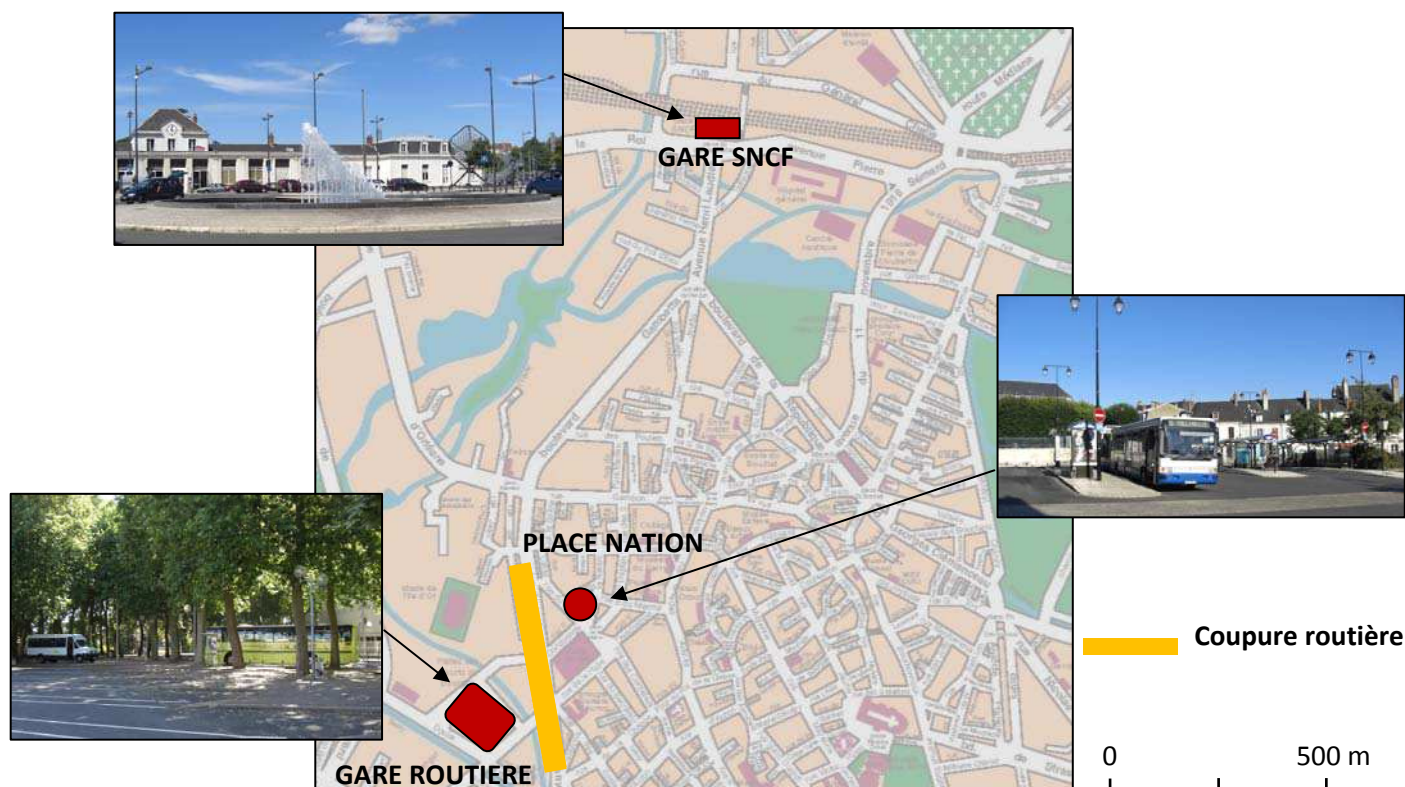
Des réflexions sont notamment engagées avec la CTB pour réorganiser les transports collectifs dans ce secteur. Cependant, la ZAC du Maréchal Juin se trouvant à l'extrémité Nord de Bourges, seul des aménagements sécurisés et un système de transport collectif performant pourront inciter les résidents à limiter l'usage de leur voiture.

Plus largement, à l'échelle du SIVOTU, l'ensemble des travaux de requalification doivent constituer une opportunité pour intégrer les modes alternatifs. L'enjeu est ainsi de **favoriser le développement des modes alternatifs à la voiture lors d'opérations d'aménagement**.

Pour répondre à cet enjeu de développement des modes alternatifs, l'intermodalité¹ doit être privilégiée sur le territoire.

Cependant, l'intermodalité est actuellement difficilement praticable sur l'agglomération.

En effet, les trois pôles gare SNCF, place de la Nation (lieu de correspondance des bus urbains) et gare routière sont séparés dans la ville. Aucune signalétique ne permet d'identifier la gare routière.



Intermodalité entre les trois pôles transports

Sources et réalisation : COVET Julien

¹ Utilisation de plusieurs modes de transport pour rejoindre une destination.

L'enjeu serait alors de **favoriser l'intermodalité entre les trois pôles gare SNCF, gare routière et place de la Nation.**

Pour répondre à cet enjeu, il serait intéressant d'étudier la faisabilité d'un pôle multimodal au niveau de la gare SNCF (pôle réunissant bus urbain, bus interurbains et TER).

Cela permettrait de mettre en place une véritable chaîne de transport efficace pour offrir aux berruyers l'opportunité de se déplacer autrement.

Cependant, Bourges est une ville où il n'est pas difficile de circuler en voiture. Les embouteillages aux heures de pointes restent localisés et restreints sur certains secteurs (rue des Arènes, rue Jean Jacques Rousseau, rue Moyenne le samedi ...).

Une explication à ce phénomène est la priorité donnée aux voitures lors des d'aménagements de la voirie (largeur, stationnement sur voirie...).



Conflit entre modes rue moyennes

Source : COVET Julien

En outre, il n'y a pas de véritable plan de circulation. Les voitures peuvent circuler sur l'ensemble de la voirie, y compris dans les « rues piétonnes » du centre-ville. Or, la circulation de la voiture en centre ville peut-être source de conflit avec celle des modes doux.

Face à ce constat, deux enjeux peuvent ainsi être identifiés à savoir **l'amélioration du cadre de vie en centre-ville** et **la maîtrise du trafic automobile** en organisant les différents flux. La réponse à ces enjeux passe notamment par la réappropriation du centre-ville et des centre-bourgs par les modes doux. En parallèle s'en suivra une réduction de la pollution visuelle, sonore et olfactive.

Pour cela, il est donc nécessaire de maîtriser le trafic routier en organisant les différents flux (transit, périurbain, urbain).

L'objectif serait d'identifier les pôles générateurs de trafic (école, grandes entreprises, centres commerciaux...) et les flux engendrés sur les voies d'accès au centre-ville (étudier les neufs pénétrantes). L'objectif final étant de hiérarchiser la voirie.

Dans ce cadre, deux ceintures urbaines peuvent être identifiées pour organiser les différents flux sur la ville de Bourges.

Il s'agirait de rendre le premier boulevard (boulevard Juranville, bd Auron, bd Lamarck, place Malus, rue Nicolas Leblanc, bd G. Clémenceau, bd de la République, bd Gambetta) qui ceinture le centre-ville plus passif (priviliégiant la circulation des modes doux et des transports collectifs en site propre).

Le Trafic périurbain serait alors redirigé vers le deuxième boulevard (bd de l'industrie, bd du Maréchal Joffre, bd Maréchal Foch, rue de la salle d'arme, rue de Pignoux, chaussée de la Chappe, route de la charité, avenue Pierre Sépard, avenue des Près-Le-Roy, bd de l'Avenir).

Cependant cette ceinture intermédiaire est à identifier plus précisément pour qu'elle puisse desservir les quartiers Nord tout en permettant de diminuer le trafic automobile au niveau du quartier de la gare SNCF.

Quant aux flux de transit, ces derniers doivent être canalisés sur la rocade.

Toujours dans l'optique d'améliorer le cadre de vie dans les centres villes et centres bourgs, il serait nécessaire de lancer une étude sur l'offre de stationnement sur la ville de Bourges et plus largement des communes alentours. Aucune référence n'existe dans ce domaine. Or, le stationnement automobile constitue un des principaux leviers d'une politique de déplacements.

Concernant le trafic de marchandises, et dans la continuité de l'amélioration du cadre de vie en centre-ville, l'enjeu serait de **faciliter l'insertion des transports de marchandises en centre-ville** de manière à éviter les conflits avec les autres modes de déplacement et de limiter les nuisances. La société de transport Bernis en lien avec la ville de Bourges mène actuellement un projet innovant dans ce domaine. Il s'agit d'un prototype de véhicule fonctionnant au Gaz naturel et qui assurerait les livraisons de marchandises en centre-ville.

Dans le cadre des déplacements alternatifs, la ville de Bourges s'était engagée dans la mise en place d'un Pédibus. Cependant, face au manque de coopération de certains parents, le projet n'a pas abouti. Une réflexion est en cours pour réengager la démarche.

Plus généralement, il s'agirait de **favoriser les déplacements doux vers les pôles générateurs de trafic.**

Dans cette optique, le Schéma Directeur des liaisons douces constitue une première réflexion très intéressante. Cependant, ce dernier est surtout orienté déplacements de loisirs.

Pour répondre à cet enjeu, plusieurs actions doivent être engagées :

- Prendre en compte les déplacements des écoliers, collégiens, lycéens, aux abords des établissements scolaires,
- Réfléchir aux déplacements alternatifs lors de la création de Parcs d'Activités,
- Sensibiliser les salariés des différentes structures sur le système du co-voiturage.

A l'heure actuelle, le système du co-voiturage est peu utilisé par les sociétés. Le taux de fréquentation reste faible : 760 inscrits en Juin.

Une campagne d'information va être lancée en direction du grand public et des Zones d'Activités pour inciter leurs employés à adopter ce système de transport alternatif. Certaines entreprises ont déjà mis en place un système de transport interne pour leurs employés.

Avec la loi sur « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005, un service accessibilité a été créé à la ville de Bourges. Un diagnostic accessibilité à l'échelle de la ville est en cours de réalisation et le document final est prévu pour fin 2010 (les travaux s'échelonnent jusqu'en 2015). L'enjeu est de **veiller à une mise en accessibilité cohérente pour les PMR entre les accès aux bus, les accès aux quais et aux différents bâtiments accueillant du public.**

6. Point de vue de l'association LIG'AIR

- Enjeux mis en avant par l'association LIG'AIR

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction des études LIG'AIR	- LIG'AIR est agréé par le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable pour assurer la surveillance de la qualité de l'air en Région Centre		✓ Sensibiliser la population
	- Un nouveau système de modélisation schématisant l'impact de la pollution est mis en place sur l'Agglomération d'Orléans - Ce système performant prend en compte l'ensemble des variables (météo, largeur des rues, densité d'habitation...) pouvant entraîner une émission de gaz à effet de serre - Il devrait être développé sur 6 agglomérations de la Région Centre d'ici 2009 dont celle de Bourges		
	- Dans le cadre de la sensibilisation, LIG'AIR dispose de différents supports	- Il n'y a pas d'action concrète en terme de Plan de Déplacements Entreprises	✓ Transparence des actions
	- 3 stations LIG'AIR sont présentes sur Bourges : ➤ rue Nicolas LEBLANC, ➤ quartier Gibjoncs, ➤ station météorologique - Les résultats sont disponibles et régulièrement actualisés sur le site internet		

-Analyse des enjeux de l'association LIG'AIR

L'association LIG'AIR, présidée par Monsieur Roland NARBOUX, est un partenaire à associer pour l'élaboration et le suivi du PDU dans le sens où son activité principale consiste à la réalisation d'études sur les émissions de Gaz à Effet de Serre.

LIG'AIR mesure la pollution générée sur différents secteurs de la Région Centre (urbains, périurbain, rural) et transmet les résultats sur son site internet¹. Cela permet une **transparence auprès des habitants de la Région**. Actuellement, 3 stations sont présentes sur Bourges (rue Nicolas Leblanc, quartier Gibjoncs, station météorologique). La station située au centre météorologique devrait être délocalisée en milieu rural.

Un nouveau système de modélisation est en cours d'expérimentation sur l'Agglomération d'Orléans. Ce système est particulièrement pertinent dans le sens où il intègre l'ensemble des variables pouvant avoir un impact sur les rejets de Gaz à Effet de Serre (météorologie, étroitesse des rues, rues bordées d'habitations...). Ce système devrait être exporté sur six agglomérations de la Région Centre d'ici 2009 dont l'agglomération de Bourges.

Cette modélisation est donc un outil adapté pour le Plan de Déplacements Urbains berruyers. Les résultats cartographiques de la modélisation permettent de symboliser la propagation des polluants le long des axes routiers. La modélisation pourrait donc intervenir lors de l'élaboration du PDU au niveau des impacts engendrés par tel ou tel scénario. Mais également pour le suivi du PDU pour constater l'évolution des polluants suite aux actions du PDU.

LIG'AIR dispose également de différents supports pour **sensibiliser la population** tels que des panneaux explicatifs et un ballon d'air représentant ce qu'un être humain respire dans une journée (14m³). Ces illustrations pourraient servir comme moyen de communication auprès de la population berruyère et notamment des entreprises. L'objectif serait d'informer les salariés sur la possibilité de se déplacer autrement.

¹ www.ligair.fr

7. Point de vue de la direction du transporteur Bernis

- Enjeux mis en avant par la société Bernis

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction société Bernis		- Les associations de transporteurs se trouvent essentiellement à l'échelle nationale (TNF, FNTR, UNOSTRA)	✓ Améliorer le cadre de vie du centre ville
	- La société élabore actuellement un prototype de véhicule propre qui assurera la livraison des marchandises dans le centre-ville de Bourges - Il sera livré en septembre 2008 et fonctionnera au Gaz Naturel Véhicule (GNV)		✓ Assurer une desserte en transport collectif des Parcs d'Activités
	- Il y a une forte demande d'un arrêt de bus avenue de la Prospective	- Un PDE n'est pas envisageable pour la société : ➤ 60 salariés avec des horaires hétérogènes	

- Analyse des enjeux de la société Bernis

Le PDU doit prendre en compte le transport et la livraison de marchandises au sein du périmètre de transport urbain¹.

Cependant, le recueil de l'attente des entreprises vis-à-vis du PDU ne sera pas facile étant donné que les associations de transporteurs se trouvent essentiellement à l'échelle nationale. Il sera alors nécessaire de se rapprocher de la CCI du Cher.

Dans ce cadre, il a été choisi de s'entretenir auprès d'une entreprise ayant conscience des enjeux environnementaux.

¹ Article 28.1 de la LOTI

Cette société se démarque des autres par son intérêt porté à **l'amélioration du cadre de vie en centre-ville**. Elle élabore actuellement un système de transport roulant au Gaz Naturel (GNV) qui assurera la livraison des marchandises en centre-ville.

Selon ce transporteur, il y a une forte demande des entreprises situées avenue de la Prospective à pouvoir disposer d'une desserte en bus pour leurs salariés. Cette desserte serait une première action pour **proposer aux salariés de se déplacer autrement**. Cependant, il faut que les horaires correspondent aux besoins des salariés.

Dans ce cadre, une étude est en cours pour la mise en place de deux arrêts de bus avenue de la Prospective.

Concernant les modes doux, une piste cyclable bidirectionnelle va prochainement être aménagée.

8. Point de vue de la direction de la CTB

- Enjeux mis en avant par la Compagnie des Transports Urbains (CTB)

Compétences	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Direction CTB	- La CTB travail en partenariat avec la ville de Bourges, la SEM « Territoria » et Bourges Plus	- Problème de la multiplication des acteurs - La dimension Transport est souvent prise en compte tardivement dans les projets de lotissement ou de ZAE	✓ Lisibilité des interlocuteurs
	- La CTB est consciente de l'évolution de la population des quartiers (jeunes, couples, personnes âgées...) qui ont des besoins différents		
		- Les usagers du bus sont essentiellement des captifs: ➤ 65% de scolaires, ➤ 5,5 % de retraités	
	- Le système de Transport à la Demande (TAD) fonctionne particulièrement bien sur la commune de Saint-Doulchard - Le TAD permet de desservir les lignes du réseau principal avec un arrêt à Nation	- Le TAD (Créabus) a été mis en place sur la commune de Saint-Doulchard en raison du mitage urbain	✓ Transversalité habitat / transport
	- Des études TAD vont être menées sur Marmagne et Morthomiers - D'autres communes (Berry-Bouy, Saint Michel de Volangis) ont fait la demande d'un TAD	- Les communes de Marmagne et Morthomiers ne possèdent pas de desserte urbaine régulière adéquate	
	- Trois lignes urbaines ont été prévues pour desservir les entreprises de la ZAC de l'Echangeur	- L'offre n'est plus en adéquation avec les besoins des employés	✓ Identifier les besoins de la population
	- Une enquête « Origine-Destination » (O-D) va être lancée - Les résultats de la dernière O-D sont disponibles mais ils remontent à 2001		

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction CTB	- Les informations concernant les arrêts seront disponibles dans les bus sous moins de deux ans	- Aujourd'hui, aucune information n'est donnée sur les arrêts à l'intérieur du bus - Un système d'information en temps réel aux arrêts (comme à Tours) coûte trop cher pour une agglomération comme Bourges	✓ Lisibilité des informations (horaires, nom de l'arrêt...)
		- Le cadencement horaire des bus (1 bus toutes les 10,15 minutes par exemple) est difficile sur la taille d'un réseau comme celui de Bourges	
	- La navette gratuite « Butine » est une volonté des politiques - L'objectif est de rabattre les automobilistes sur ce système de transport à partir des parkings gratuits situés au bord de l'hypercentre - La clientèle est composée de toutes les Classes Socio-Professionnelles		✓ Améliorer le cadre de vie du centre ville
	- Une enquête a été menée par la CTB pour évaluer la masse salariale des entreprises susceptible d'emprunter les transports en commun	- Le taux de réponse de l'enquête CTB envers les entreprises n'a été que de 10%	✓ Sensibiliser les actifs à l'utilisation des modes alternatifs

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction CTB	- Des parkings relais pourraient trouver leur place à Saint-Germain du Puy, Saint-Florent sur Cher, et/ou sur le quartier Foulonne à Bourges (départ/terminus ligne 1)	- Les parkings relais doivent avoir une bonne fréquence de desserte en transport collectif	✓ Entrer en concurrence avec la voiture
	- Un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) serait plus envisageable qu'un Tramway sur l'agglomération - Le BHNS doit se démarquer du réseau classique	- Un tramway poserait des problèmes de desserte dans les rues du centre ville historique (rues étroites, caténaires....) - Le coût d'un tramway est d'environ 25 millions d'euros le kilomètre	
	- L'objectif de la CTB est d'avoir des trajets plus direct en bus pour être plus compétitif face à la voiture		
	-La desserte du dimanche comprend quatre lignes (A-B-C-D) passant à des points névralgiques (jardin de l'Archevêché, gare SNCF, clinique Guillaume de Varye...)		✓ Connaissance du réseau
	Des navettes sont mises en place lors de manifestations (exemple : le Printemps de Bourges)	- L'expérience du bus du soir a fonctionné les 3-4 premiers mois - L'absence de lieu de rencontre sur Bourges n'incite pas les jeunes à sortir en ville : ➤ Les étudiants préfèrent rester sur leur lieu de résidence ou d'école ➤ En conséquence, il n'y a pas la demande nécessaire pour faire fonctionner des bus de nuit	

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction CTB	- Les abonnements de la CTB sont attractifs. Exemple : 17 euros le forfait jeune mensuel	- Le prix unitaire du ticket sur le réseau urbain est assez élevé : 1,25 euros	✓ Attractivité des tarifs
	- Ticket intermodale à 1,60 euros, valable une journée pour les usagers de la « lignes 18 » souhaitant utiliser les transports urbains		
	- La CTB prend en compte les Personnes à Mobilité Réduite depuis 2000 : ➤ Trottoirs surélevés sur une vingtaine d'arrêts ➤ Espaces pour fauteuils et correction du plancher dans les bus ➤ De nouveaux véhicules sont prévus avec une information sonore et visuelle - Etudes en lien avec les associations ADAPT, Gîte et Amitié	- L'ensemble des 620 arrêts ne pourra être aménagés pour diverses raisons techniques	✓ Favoriser l'accessibilité des transports en commun aux PMR
	Depuis 2007, mise en place du système Libertibus (bus dédié aux PMR) sur un principe de fonctionnement à la demande - Son fonctionnement devrait passer de deux demi-journées à quatre demi-journées -Les arrêts sont complétés selon la demande		

- Analyse des enjeux de la CTB

La Compagnie des Transports Berruyers (CTB) est un acteur incontournable pour élaborer le PDU puisqu'il s'agit de l'exploitant du réseau urbain. C'est-à-dire qu'il s'occupe principalement de l'entretien et de la gestion du réseau.

La CTB a mis en avant un problème dans la multiplication des acteurs. Les relations entre la Communauté d'Agglomération et la CTB seront donc à privilégier pour donner plus de **lisibilité entre les deux acteurs** et favoriser la **transversalité Habitat / Transport** (le Programme Local de l'Habitat étant une compétence de Bourges Plus).

Suite à l'enquête « Origine Destination » (O-D) de 2001, on constate que la fréquentation du réseau est composée à plus de 65% de jeunes, âgés de moins de 25 ans¹.

Ce sont surtout les scolaires qui utilisent majoritairement le réseau urbain (51,7%) suivit par les salariés (19,6%). Cette fréquentation par les scolaires se retrouve également dans l'expérience du Transport à la Demande sur la commune de Saint-Doulchard. Cet usage du TAD par une population jeune est assez atypique².

Depuis la dernière enquête « Origine-Destination » de 2001, la population a évolué au sein des différents quartiers. Il est ainsi nécessaire de pouvoir **identifier les besoins actuels de la population**. Un jeune couple sans enfants n'aura pas les mêmes besoins qu'un couple avec enfants (loisirs, école...). Il est également important de noter que l'ancienne enquête O-D ne concernait à l'époque que 9 communes (Bourges, Saint-Doulchard, Saint-Germain du Puy, Trouy, La Chapelle Saint-Ursin, Le Subdray, Saint-Florent Sur Cher, Fussy, Pigny). Or, le SIVOTU comprend aujourd'hui 17 communes. Les résultats de la nouvelle enquête O-D permettront de réactualiser les besoins actuels des personnes se déplaçant sur l'agglomération. Ainsi, il sera plus facile d'adapter l'offre (TAD, bus régulier...) en fonction de la demande. Cependant, l'enquête O-D est exclusivement à destination des usagers. Il serait intéressant de mener une enquête sur les non usagers du transport en commun pour comprendre leur non utilisation du transport collectif.

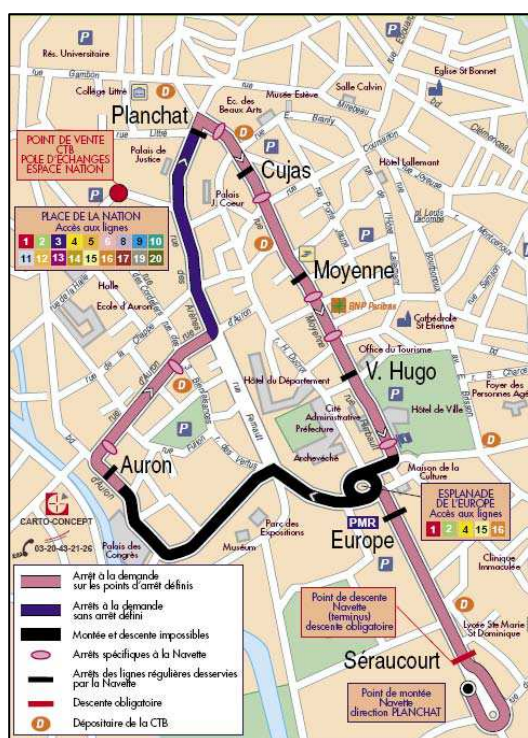
Pour améliorer la fréquentation du réseau de bus urbain et attirer des personnes non captives, il est important de **rendre lisible les informations** aux arrêts et à l'intérieur du bus. Actuellement les informations affichées aux arrêts renseignant sur les horaires de bus sont satisfaisantes. Le problème majeur se situe à l'intérieur du bus. Aucune information n'est fournie sur les arrêts prochainement desservis. Cependant, la CTB s'est engagée à développer un système d'information dans les bus sous deux ans. Les résultats actuels de l'enquête déplacement auprès des entreprises, permettent uniquement de simuler une tendance (10% de réponse). Une **sensibilisation auprès des entreprises** permettrait une meilleure connaissance du réseau de bus urbains par ses employés.

¹ Enquête Origine Destination, Mars 2001.

² Les expériences de TAD en France montrent plutôt une fréquentation privilégiée par les personnes âgées.

Le centre-ville de Bourges dispose actuellement d'un système de transport adapté à la morphologie urbaine de l'hyper-centre : la navette « butine ».

Il s'agit d'une petite navette urbaine qui suit un trajet circulaire en ville avec des arrêts prédéfinis. En période estivale elle circule toutes les 25 minutes de 7h45 à 19h30¹. Hors vacances scolaires, elle circule toutes les 20 minutes dans la matinée et toutes les 12 minutes l'après-midi. Son objectif principal est d'inciter les automobilistes à limiter l'utilisation de la voiture en hyper-centre en desservant les parkings alentours (Séraucourt, plateau d'Auron).



Parcours de la navette « butine »

Sources : livret CTB



La navette gratuite « butine »

Sources : Julien COVET

Ce moyen de transport alternatif original est utilisé à l'heure actuelle par toutes les catégories de personnes². Elle participe à l'**amélioration du cadre de vie en centre-ville**. Il est cependant dommage qu'aucune information sur son cadencement ne soit affichée sur ses points d'arrêts.

Dans le cadre de l'amélioration de la fréquentation, la mise en place d'un site internet (CTB-SIVOTU) permettrait d'informer les berruyers (horaires, travaux, projets en cours) sur l'évolution du réseau urbain.

¹ Livret horaires CTB

² Selon la CTB

Selon la CTB, des Parking Relais, seraient susceptibles de trouver leur place sur les communes de Saint-Germain du Puy et Saint-Florent sur Cher.

Leur implantation doit se faire à une certaine distance du centre-ville. Les études de mobilité ont montré que lorsque qu'il ne reste plus que quelques kilomètres à parcourir, les automobilistes préfèrent continuer avec la voiture.

Pour que les Parkings relais puissent remplir leur rôle de désengorgement du trafic en centre-ville, il est nécessaire de proposer une offre efficace en transport collectif de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Un BHNS est un bus (se différenciant du réseau classique) circulant en site propre sur un axe direct et permettant d'offrir un service de transport performant, **en concurrence avec la voiture**.

Au niveau de la fréquence des bus, les horaires du samedi sont identiques à ceux de la semaine, ce qui est une bonne initiative de la part de la CTB. Les déplacements du samedi (pour les loisirs : shopping, lieu de détente...) sont souvent aussi importants que les autres jours de la semaine. Cependant, les besoins peuvent différer car l'objet du déplacement n'est pas le même. Il ne suffit donc pas forcément d'avoir un réseau identique à celui de la semaine, mais plutôt d'avoir un service qui soit adapté à l'objet de la demande.

L'offre du dimanche quant à elle, est réduite à quatre lignes (A-B-C-D) passant par des points stratégiques (gare SNCF, jardin de l'Archevêché, clinique Guillaume de Varye...). Cependant, cette offre ne répond pas toujours aux besoins des personnes arrivant à Bourges par la gare SNCF et souhaitant effectuer le reste de leur trajet en bus (horaires gare SNCF : 19h04, 20h58 ; horaires CTB arrêt gare : 19h05, 19h27, 20h08).

L'Agglomération ne dispose pas de bus de nuit (la dernière desserte se faisant autour de 20h). L'expérience de la CTB a montré que les étudiants préfèrent rester sur leur lieu de résidence pour leur sortie nocturne. Ce phénomène s'explique notamment par l'absence de lieu de rencontre sur Bourges.

Durant des événements comme le Printemps de Bourges, des navettes circulant vers 1h du matin sont mises à disposition pour les personnes souhaitant se rendre à la gare SNCF ou dans les quartiers Nord. Ces manifestations sont l'occasion pour la CTB de **faire connaître le réseau de bus urbain**.

Les Personnes à Mobilité Réduite constituent un des axes d'intervention de la CTB.

Depuis 2000, la CTB a ainsi engagé des travaux pour favoriser **leur accessibilité aux transports en commun** :

- La surélévation d'une vingtaine d'arrêts,
- L'aménagement des bus avec correction de plancher et accueil des fauteuils roulants.

La compagnie a également l'ambition d'acheter de nouveaux véhicules avec une information sonore et visuelle intégrée.

Cependant, l'ensemble des 620 arrêts présents sur le périmètre du SIVOTU ne sera pas accessible pour des raisons techniques (faible largeur de trottoirs...)

Depuis 2007, la CTB a également mis en place un système de transport dédié aux PMR et fonctionnant à la demande: le « Libertibus ». Il est destiné aux personnes invalides à plus de 80%, en fauteuil ou avec des difficultés visuelles.

Son fonctionnement satisfaisant les PMR, le système devrait se développer en proposant deux demi-journées de plus.

Les tarifs pratiqués par la CTB restent très attractifs surtout pour les abonnements. Par exemple, le tarif mensuel mobilibus (destiné à tout le monde) est à 27,50 euros. Le tarif mensuel jeune (personnes de - de 26 ans) est de 16,50 euros. Ces **tarifs attractifs** constituent un véritable avantage pour se déplacer autrement notamment dans le contexte actuel de hausse du pétrole.

À CHACUN SON TITRE!

Ticket		Bénéficiaires
Ticket unité	1,25 €	Tous
Ticket groupe	0,90 €	Groupe de 10 personnes au moins
Carnet de 10 tickets	9 €	Tous

Abonnements mensuels (mois civil)		Bénéficiaires
Mobilibus	27,50 €	Tous
Mobilibus Tarif réduit	6,10 €	Demandeurs d'emploi *
Jeune	16,50 €	Personnes de - de 26 ans

→ Lors du premier achat, la création de la carte coûte 2 € (+ prix du coupon)

Abonnements annuels (12 mois)		Bénéficiaires
Carte Mobilibus	266 €	Tous
Carte Jeune Annuelle	116 €	Personnes de - de 26 ans

Jacques Cœur		Bénéficiaires
Carte Annuelle	Gratuite	Personnes de + de 65 ans non imposables *
Carte Semestrielle	49 €	Personnes de + de 65 ans *

Abonnements annuels subventionnés		Bénéficiaires
Carte Jeune Annuelle subventionnée	66 €	Scolaires et apprentis (jusqu'au bac) de - de 26 ans **

→ Nombre illimité de trajets pendant 1 an du 01/09/08 au 31/08/09 !

Carte Scolaire subventionnée	Gratuite	Scolaires (jusqu'au Bac) **
------------------------------	----------	-----------------------------

→ Attention offre limitée aux jours scolaires et à certaines plages horaires !

Abonnement TS Plus		Bénéficiaires
TS Plus (année scolaire)	64 €	Elèves titulaires de la carte scolaire du Conseil général ou de l'Abonnement ASR (SNCF)

PASS Correspondants Etrangers		Bénéficiaires
PASS 1 à 3 semaines	8 € par semaine	Correspondants Etrangers

Enfant de moins de 6 ans (date anniversaire)	gratuit
--	---------

* résidant dans une commune du SIVOTU. ** résidant et scolarisés dans une commune du SIVOTU. Prise en charge de 50 € par le SIVOTU et le Conseil général du Cher.

Tarifs de la CTB

Source : livret CTB

9. Point de vue du chef d'exploitation de l'aéroport de Bourges

- Analyse du contexte de l'aéroport

L'aéroport de Bourges concentre son activité autour de l'aviation d'affaires. La plate-forme aéroportuaire, gérée par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher reçoit près de 25 000 mouvements par an.

Bourges présente une situation géographique favorable (au cœur de la France) pour le déplacement des cadres de grandes entreprises (1H30 de tout point de l'hexagone). L'impact sur les déplacements au sein de l'agglomération est faible car à l'heure actuelle, l'aéroport ne concerne pas le tourisme de loisirs. Cependant, un projet d'organiser des vols charter ponctuels pour des destinations touristiques est en réflexion. Toutefois, des problèmes techniques (longueur de piste) pourraient remettre en cause ce projet.

L'aéroport pourrait s'intégrer à la chaîne de déplacement du PTU. L'étude PDU devra alors envisager l'opportunité des liaisons aériennes dans la définition de son programme d'actions.



L'aéroport de Bourges
Sources : Julien COVET

10. Point de vue de la CCI du cher

- Enjeux mis en avant par le service Développement Territorial de la CCI

Compétences	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Développement Territorial, Aménagement du Territoire et Urbanisme	- La région Centre est aux avant postes pour le projet d'opérateurs alternatifs pour le fret ferroviaire - Objectif : desservir des entreprises par le fret ferroviaire - Enquêtes (2006-2007) auprès des entreprises dont le fret est déjà transporté par la SNCF et auprès d'entreprises susceptibles de passer par le fret	- Certaines voies ferrées nécessitent des travaux d'entretien pour ne pas être fermées	✓ Favoriser les systèmes de transports de marchandises alternatifs ✓ Intégrer et anticiper les déplacements du bassin de vie (vision des déplacements domicile-travail et habitat-loisirs)
	- Des entreprises sont motivées par le fret de proximité, notamment du point de vue des gains économiques		
	- L'arrivée de la rocade favorisera le contournement de l'agglomération et améliorera la desserte des ZAE au Nord-Est de Bourges	- L'aménagement d'un second échangeur sur l'A71 pourrait faciliter les trajets des poids lourds	
	- Les zones d'activités doivent avoir un réseau de transport efficace pour développer leur fonctionnement et attractivité	- Le Transport Collectif en Site Propre (TCSP) ne peut être envisagé sur l'ensemble du réseau	✓ Permettre un développement harmonieux des ZAE en adaptant des solutions de transports alternatifs efficaces
		- Pas de hiérarchisation des itinéraires	
	- Les Parking relais (P+R) sont à prendre en compte pour limiter l'usage de la voiture	- L'offre de transport public n'est pas en mesure de prendre le relais pour constituer une alternative efficace surtout en milieu rural	
	- Enquête téléphonique auprès des employés des entreprises (664 salariés) pour connaître leurs habitudes de déplacement - Quelques tendances sont ressorties (plages horaires et origines communes concernant Saint-Florent, Marmagne...)	- Les résultats de l'enquête auprès des entreprises sont mitigés: 10 % de réponse	✓ Favoriser les relations inter-quartiers

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Développement Territorial, Aménagement du Territoire et Urbanisme	- Le PDE est un bon outil de promotion territoriale pour une entreprise	- La généralisation des PDE semble peu pertinente sur l'agglomération de Bourges au vue de sa taille actuelle (population)	✓ Hiérarchiser les itinéraires
	- Aujourd'hui des entreprises disent s'organiser entre-elle pour les déplacements de leurs employés	- Le co-voiturage rencontre plusieurs obstacles: contraintes horaires, sociabilité, indépendance...	✓ Limiter l'étalement urbain

- Analyse des enjeux de la CCI

La Communauté d'Agglomération compte environ 3 285 entreprises et concerne 24 148 actifs¹. La Chambre de Commerce et d'Industrie constitue l'acteur incontournable envers les entreprises puisqu'elle les accompagne au quotidien, de la création à la transmission.

L'entretien avec la Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher a révélé une approche transversale dans leur réflexion. Au-delà de l'aspect économique, la CCI a bien conscience de la nécessaire **prise en compte du bassin de vie pour permettre un développement harmonieux du territoire** (localisation du domicile). Elle est donc un interlocuteur privilégié pour l'élaboration du PDU. La CCI permettra de connaître les attentes des entreprises, en complément des clubs d'entreprises.

Actuellement, le principal axe d'intervention concernant son service Développement Territorial, est une réflexion sur les opérateurs alternatifs pour le fret de proximité. Des études sont ainsi mises en place pour **trouver des alternatives favorables aux entreprises, pour l'acheminement des marchandises** via le fret ferroviaire.

L'aboutissement de l'électrification Tours/Vierzon constitue un pas de plus pour favoriser la construction d'un axe ferroviaire performant Nantes-Lyon via Bourges.

L'objectif à terme avec l'électrification du dernier tronçon Bourges-Saincaize (à l'horizon 2011) sera de favoriser les échanges de fret ferroviaire entre la façade Atlantique et l'Europe Centrale.

¹ Selon les statistiques de l'agglomération de Bourges au 31 décembre 2007

Privilégier les modes alternatifs de déplacements pour les employés des entreprises constitue également un axe d'intervention de la CCI.

Dans cette optique, Il est important de sécuriser la circulation des différents flux **en favorisant le partage de la voirie**. Cette initiative passe également par une réflexion sur les zones de localisation de l'habitat **en limitant l'étalement urbain**.

Selon la CCI, un système de transport collectif en site propre (couloir bus) n'est pas envisageable sur l'ensemble du réseau (étroitesse des rues, coût...). Il faut dans un premier temps arriver à quantifier les échanges entre Bourges et les communes extérieures (en particulier avec Vierzon) pour identifier les secteurs les plus pertinents pour l'aménagement d'un site propre. Dans ce cadre, des Parkings Relais pourraient alors être aménagés avec la mise en place d'une navette performante à certaines heures.

Ces aménagements permettraient de proposer une alternative efficace à l'utilisation de la voiture.

La mise en place du co-voiturage par la ville de Bourges constitue un outil qu'il faut valoriser auprès des entreprises. Cet outil trouve toute sa légitimité dans le cadre de plan de mobilités entreprises

Cependant, l'intérêt des entreprises berruyères pour les modes alternatifs reste à développer. Les résultats de la dernière enquête déplacement auprès des entreprises, ne permettent que de simuler une tendance (10% de réponse). Il serait alors intéressant de lancer une enquête partenariale et transversale avec le monde de l'entreprise pour identifier et confronter les différentes attentes. L'offre à destination des salariés serait alors plus pertinente.

11. Point de vue de la Chambre d'Agriculture du Cher

- Enjeux mis en avant par la Chambre d'Agriculture du Cher

Compétences	Eléments négatifs	Enjeux
Intervention sur les documents d'urbanisme (PLU) et infrastructures (études d'impact)	- La rocade entraîne des problèmes de franchissement et d'accès pour les engins agricoles	✓ Prendre en compte la circulation des engins agricoles lors de projets d'urbanisme et d'infrastructures
	- En milieu urbain, les agriculteurs rencontrent des problèmes de circulation: ➤ mobilier urbain, ➤ tourne à gauche, ➤ trottoirs surélevés, ➤ stationnement de voitures, ➤ manque d'entretien des arbres (exemple: route des racines, route de la charité...)	
	- Les déplacements agricoles ne sont pas toujours pris en compte dans l'aménagement des lotissements	
	- Le regroupement de certaines exploitations a pour conséquence d'entraîner des déplacements plus importants	

- Analyse des enjeux de la Chambre d'Agriculture du Cher

Cet entretien auprès de la Chambre d'Agriculture du Cher a permis de réaliser un état des lieux des problèmes rencontrés par les déplacements des agriculteurs en milieu urbain. Il ne faut pas négliger l'activité agricole étant donné que les communes attenantes de Bourges sont à dominante rurales.

Il est par conséquent primordial de **prendre en compte la circulation des engins agricoles lors de projets d'urbanisme et d'infrastructures**. Il sera pour cela nécessaire de réunir certains représentants agricoles dès le diagnostic PDU.

L'objectif est de limiter et/ou faciliter la circulation des engins agricoles en milieu urbain. Il s'agit également d'associer les agriculteurs lors d'opération de lotissement ou d'aménagement de grandes infrastructures routières (rocade....).

12. Point de vue de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Cher

- Enjeux mis en avant par la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Cher

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Service Economique	- "Forte demande" interne pour pouvoir circuler en vélo	- Les pistes cyclables sont : ➤ discontinues, ➤ pas assez sécurisées, ➤ à destination des déplacements de loisirs Exemples : place du 8 mai 1945, rue d'Auron, rue Jean Baffier...	✓ Favoriser les déplacements doux
	- Projet Avaricum: commerces au cœur de la ville	- Déplacement d'une partie de l'activité commerciale de l'hyper-centre - Modification des flux de circulation	✓ Faciliter le stationnement des artisans
		- Circulation de la voiture en centre-ville trop importante	
		- Les artisans ont des problèmes de stationnement lors de leur intervention vis-à-vis de la réglementation	
		- Les liaisons périphériques en transport collectif sont inadaptées à la demande - L'ensemble des lignes de bus convergent vers Nation	✓ Adapter les trajets de lignes de bus aux déplacements des usagers

La rencontre avec le service Economique de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Cher a permis de recenser plusieurs attentes vis-à-vis du PDU.

Concernant la circulation des modes doux, il ressort que les emprises cyclables manquent de cohérence dans leur aménagement et sont très peu sécurisantes pour leurs usagers. De plus celles-ci semblent exclusivement tournées vers un usage domicile-loisirs plutôt que domicile-travail. Il s'agit donc à l'avenir de **favoriser la circulation des modes doux** pour l'ensemble des déplacements.

Pour **favoriser l'utilisation des transports en commun**, il est primordial que ces derniers soient en concordance avec leurs usagers en développant des liaisons périphériques qui ne passeraient plus forcément par la place Nation.

Il a également été soulevé au cours de cet entretien, le transport de matière dangereuse. Cela s'inscrit dans l'enjeu de **l'amélioration le cadre de vie** et plus particulièrement au niveau de la sécurité routière. Les entreprises nécessitant un transport de matière dangereuse devront être répertoriées pour connaître les trajets empruntés par les véhicules.

L'arrivée du projet Avaricum va permettre de développer le commerce au cœur du centre ville. Il sera nécessaire d'étudier les flux qui seront engendrés pour limiter l'impact des déplacements de l'hyper-centre.

Le devenir de certaines places de stationnement situées à proximité d'Avaricum devra être également être étudié pour **favoriser un cadre de vie agréable en centre-ville** permettant :

- Une réappropriation du centre-ville par les piétons et les cyclistes,
- Une redistribution des places de stationnement,
- Une baisse du niveau d'émission de Gaz à Effet de Serre...

Le stationnement des artisans en centre-ville est également un problème qui a été soulevé. La réglementation n'est pas assez souple vis-à-vis de leur planning et les stationnements payants ne facilitent pas leur stationnement.

13. Point de vue du Pays de Bourges

- Enjeux mis en avant par le Pays de Bourges

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Agent de Développement	- Le développement des voies vertes est un enjeu fort pour le pays de Bourges - Deux projets sont en réflexion : ➤ Boucle Nord ➤ Canal du Berry		✓ Sensibilisation des élus
	- Deux voies vertes interurbaines existent : ➤ L'axe Bourges-Gien ➤ L'axe Bourges-Sancerre	- Ces axes ont une visée essentiellement touristique	
	- Le système Libertibus pour les Personnes à Mobilité Réduite de la CTB présente une initiative intéressante	- le système Libertibus est peu connu	
	- L'offre « lignes 18 » doit progresser	- Une articulation doit être trouvée entre les arrêts du réseau « lignes 18 » et ceux de la CTB	✓ Intermodalité bus urbain / bus interurbain / Transport Express Régional
		- Le réseau de transport collectif urbain actuellement en étoile ne facilite pas les déplacements périphériques	
	- L'opportunité du territoire est de posséder quelques gares SNCF périurbaines qui pourraient avoir une fonction intermodale (TER, bus urbain, bus inter-urbain)		

- Analyse des enjeux du Pays de Bourges

Le Pays de Bourges présente un zonage pertinent correspondant au bassin de vie. Des études mobilités à son échelle seraient en adéquation avec les modes de vie actuelle (déplacement travail, école, loisirs...). Cependant, le secteur des transports ne constitue pas une des priorités du Pays. Un partenariat pourrait être développé avec le Pays de Bourges pour lancer des études mobilités à son échelle. L'enjeu est **d'avoir un diagnostic qui reflète les déplacements au niveau du bassin de vie.**

Pour avoir des actions cohérentes, il est nécessaire de **faire prendre conscience aux décideurs politiques que la mobilité doit être au cœur de toutes stratégies d'aménagement.**

Les initiatives mises en place par l'agglomération sont souvent peu connues (exemple du système Libertibus). **La sensibilisation des usagers doit alors être affirmée** pour favoriser l'utilisation des différents moyens de transports alternatifs.

Un travail partenarial doit également être tissé entre les différentes Autorités Organisatrices de Transports, à savoir Le SIVOTU, le Conseil Général et la Région Centre pour **favoriser l'intermodalité entre les trois pôles de transport** : gare SNCF, gare routière, place de la Nation.

14. Point de vue de la DDEA du Cher

- Enjeux mis en avant par la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Cher

Compétences	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Service Connaissance des Territoires et Prospective	- Bourges dispose de trois pôles transport : gare routière, gare SNCF, place de la Nation	- Il n'y a pas de réelle intermodalité à l'heure actuelle	✓ Intermodalité entre les trois pôles gare SNCF, gare routière, place de la Nation
		- Bourges ne présente pas de difficultés majeures pour la circulation automobile (stationnement voiture satisfaisant...)	✓ Développer le partage de la voirie
	- Engagement de la commune de Bourges dans les liaisons douces	- Des efforts sont à réaliser à l'échelle de l'agglomération pour harmoniser les liaisons douces entre les communes	✓ Favoriser les projets intercommunaux
	- Le réseau « lignes 18 » est une initiative intéressante	- Le réseau « ligne 18 » ne rencontre pas un franc succès - La gare routière manque de visibilité - La gare SNCF est isolée	✓ La transversalité habitat transport doit se retrouver à l'échelle des PLU
		- Les ouvertures à l'urbanisation dans les Plans Locaux d'Urbanisme sont souvent pensées en négligeant la notion transport	

-Analyse des enjeux de la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Cher

La rencontre avec la DDEA du Cher a permis de connaître le point de vue et la prise de position de l'Etat sur le futur Plan de Déplacements Urbains de Bourges.

Le premier constat de l'Etat est qu'il n'y a pas de difficulté pour circuler en voiture au sein de l'agglomération. Ce constat n'est donc pas en faveur du développement des modes alternatifs. Dans le cadre de la requalification des voiries, il est donc essentiel de **privilégier le partage de la voirie**.

Le deuxième constat est un manque de réflexions communes à l'échelle de l'intercommunalité. Les projets de liaisons douces doivent ainsi être pensés de manière harmonieuse sur l'ensemble des communes membres du SIVOTU. **De manière plus générale les réflexions et projets intercommunaux doivent être privilégiés.**

Selon le service Connaissance des Territoires et Prospective, le périmètre du futur PDU doit se concentrer sur les deux niveaux suivants :

- L'échelle du SIVOTU qui constitue le zonage le plus favorable à l'heure actuelle pour mettre en œuvre le périmètre d'action (Périmètre de Transports Urbains).
- L'échelle du SIRDAB pour la réflexion. La mise en œuvre du PDU doit se faire en prenant en compte l'ensemble de l'aire d'étude du SCOT.

Le PDU ne doit pas négliger le phénomène de périurbanisation dans l'organisation des transports. Une **réflexion transversale (habitat/transport) doit s'opérer** dans le cadre des PLU. **Une desserte performante sur les pôles relais de l'agglomération**, à savoir les communes de Saint-Doulchard, Saint-Germain du Puy, Fussy, Trouy doit également être envisagée.

L'intermodalité doit être favorisée sur le territoire berruyer entre les trois pôles gare SNCF, gare routière, place de la Nation.

15. Point de vue de la DRE Centre

- Enjeux mis en avant par la Direction Régionale de l'Équipement Centre

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Service Aménagement Transport	- La DRE est un service ressource pour la méthodologie des PDU (relation avec le CERTU)		✓ Saisir les opportunités du Grenelle de l'Environnement
	- Le Grenelle de l'Environnement peut apporter un soutien financier (cf version du 11 juin 2008) concernant certains projets de transports (plafond de 2,5 milliards d'euros) - Projet de loi prévu courant automne 2008 - Priorité donnée au transport collectif de voyageurs et au transport ferroviaire et fluvial de marchandises	- L'aide financière ne concerne que certains projets de transport bien spécifiques - Aucune aide financière n'est proposée à l'heure actuelle pour l'élaboration de plans de déplacements	✓ Impact de l'arrivée de la LGV Paris/Clermont-Ferrand sur le territoire berruyer
	- L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse Paris/Clermont-Ferrand pourra avoir un impact intéressant pour l'Agglomération de Bourges	- La LGV n'apportera pas à elle seule un développement local - L'arrivée de la LGV Paris/Clermont-Ferrand n'est pas dans les premières priorités du Grenelle	
	- La mise en place de PDE doit cibler dans un premier temps les plus gros employeurs : ➤ hôpital de Bourges, ➤ administrations...		✓ Sensibiliser les plus gros employeurs de l'agglomération sur les Plans de Déplacements Entreprises
	- La ville de Bourges propose une offre alternative de transport : ➤ le système du co-voiturage via son site internet	- La culture occidentale s'est largement développée autour de l'usage de la voiture individuelle - Cela pose un frein au développement des autres modes alternatifs	

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Service Aménagement Transport		- La gare SNCF de Bourges est éloignée des différents centres administratifs (Préfecture, Conseil Général, Bourges Plus...)	➤ Dialogue privilégié avec les services Transports de la Région Centre
	- La Région Centre a une politique volontariste sur le développement ferroviaire en termes de services et d'infrastructures		
	- L'électrification de la ligne Tours-Vierzon-Bourges-Saincaize a été réalisée à l'origine pour le fret, mais également pour améliorer une offre de service transversale Nantes-Lyon - La Région Centre souhaite améliorer l'offre de service en interconnexion Nord-Sud (Orléans-Vierzon), ce qui pourrait être bénéfique pour l'Agglomération de Bourges		

- Analyse des enjeux de la Direction Régionale de l'Équipement Centre

Le secteur transport de la Direction Régionale Centre (DRE) constitue un service référent pour associer les « bons » interlocuteurs PDU.

Une **attention particulière est à mener avec le projet de loi du Grenelle de l'Environnement** qui pourrait notamment apporter certaines aides financières aux futures actions du PDU.

Pour la DRE, l'interaction aménagement-déplacement (projets de logements, d'équipements collectifs...) doit être pris en compte dans une perspective de réduction des Gaz à Effet de Serre. **Une réflexion commune doit être menée avec le SCOT** pour que ne pas négliger les déplacements induits de personnes et de marchandises sur le territoire de l'aire urbaine (commerciale, entreprises, zones pavillonnaires...).

Dans ce cadre, il existe la possibilité de mettre en place une Charte Urbanisme Déplacement¹.

Le Syndicat Mixte des Transports (SMTC) en Commun de l'Agglomération Grenobloise a ainsi engagé une démarche de coordination des politiques urbaines et de transports à différentes échelles complémentaires (SCOT, PLH, PLU) et en conformité avec son PDU 2007-2012.

L'élaboration de la charte « Urbanisme et Transports » du SMTC fixe un certain nombre d'orientations stratégiques sur la base de 12 grands principes sur lesquels s'engagement les communes membres (Maîtriser et valoriser le foncier mutable, participer à la densification des quartiers, mailler les quartiers par des itinéraires piétons et cycles, organiser le rabattement du réseau de transports collectifs...).

Concernant l'avenir des deux projets majeurs de transport pouvant avoir un impact sur l'agglomération :

- Le projet de liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges est actuellement en suspend. Le Grenelle de l'Environnement vise plutôt à améliorer les capacités d'autoroutes déjà existantes avant d'en réaliser d'autres. Bien que ce projet ne constitue pas une priorité à l'heure actuelle pour le gouvernement, les scénarios du PDU devront le prendre en compte.

- La Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris/Clermont-Ferrand, a été officiellement validé par le Gouvernement dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Cependant, deux groupes de projets ferroviaires sont à distinguer. Le premier groupe concerne les liaisons ferroviaires actées avant le Grenelle. Dans ce cadre, ces liaisons ferrées grandes vitesses (actées à l'article 11 du Grenelle) devraient être opérationnelles pour l'horizon 2020. Le deuxième groupe concerne des projets plus récents tels que la LGV Paris Clermont-Ferrand. Ces derniers (actés également dans le Grenelle) pourraient avoir une opérationnalité repoussée au-delà de l'horizon 2020 (contraintes financières).

Concernant plus précisément la liaison Paris/Clermont-Ferrand, trois fuseaux sont proposés dont un qui desservirait Bourges. Les deux autres passeraient par Nevers. L'élaboration du PDU devra donc **prendre en compte l'éventuelle arrivée du TGV dans la région.**

Pour favoriser l'utilisation des transports alternatifs, il est nécessaire d'anticiper les besoins de la population afin de pouvoir proposer des offres en adéquation avec la demande. Les actions par la contrainte (suppression de places de stationnements, sens uniques...) ne doivent être utilisées que secondairement. La mise en place du co-voiturage par la ville de Bourges constitue ainsi une première initiative.

Au niveau des entreprises, **les PDE doivent cibler dans un premier temps les plus gros employeurs.** Ainsi, sur la ville de Bourges, l'hôpital, les diverses administrations et les grandes entreprises pourraient être sensibilisés pour l'élaboration en interne de plans de mobilités.

¹ Source : CERTU-Mme Martine Meunier Chabert.

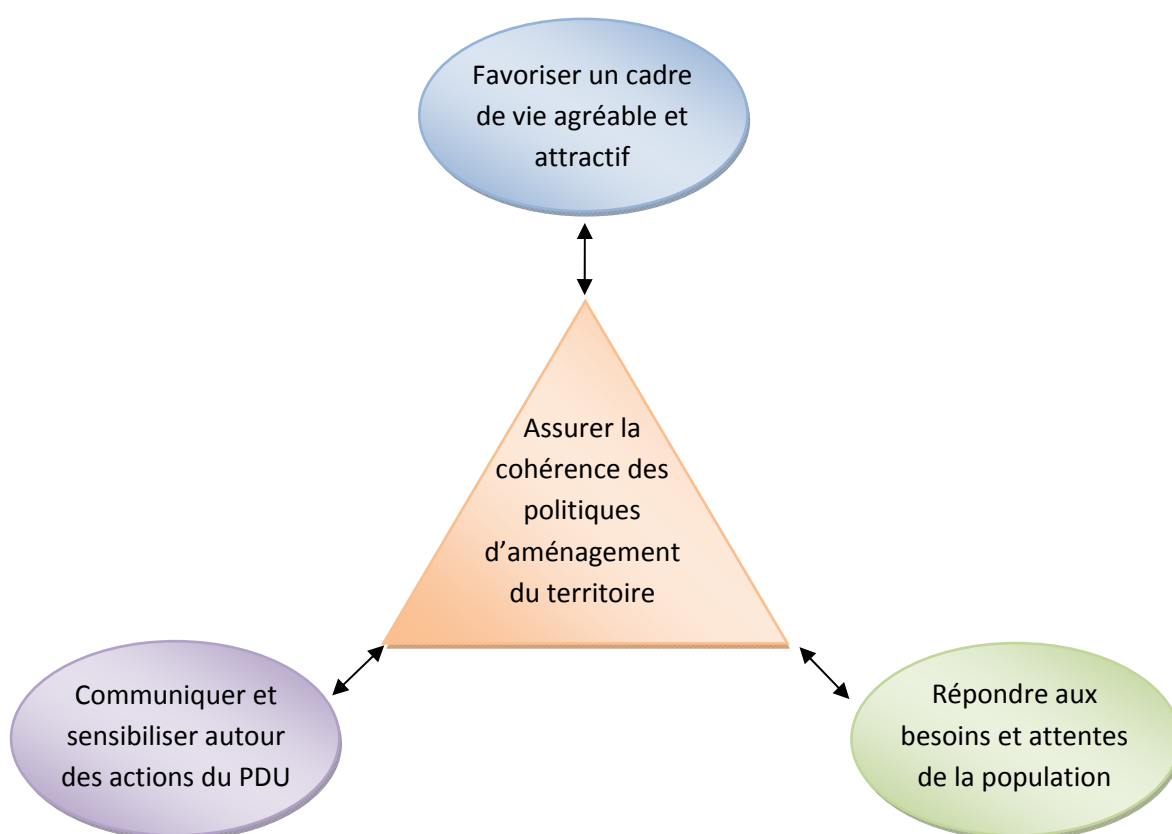
L'intermodalité doit, quant à elle être réfléchie, **en partenariat avec la Région Centre et le Conseil Général** pour proposer aux usagers des offres de déplacements alternatifs cohérents et compétitifs.

Depuis, la fin de l'année 2007 un TGV direct Brive-Vierzon-Roissy-Lille à été mis en service. Cette rame permet de relier en direct la gare de Vierzon avec l'aéroport Charles-de-Gaulle et le hub TGV de Roissy. La clientèle est en augmentation constante et apprécie le confort et la facilité d'accès sur des points stratégiques de la Région Parisienne. Cependant, les correspondances Vierzon-Bourges sont peu pratiques.

Partie 2 : Synthèse des enjeux et ébauche des premiers objectifs

La rencontre avec les différents acteurs a permis de mettre en avant les premiers grands enjeux du territoire berruyer. Ces enjeux au nombre de quatre constituent les piliers sur lesquels le PDU devrait s'appuyer pour garder toute sa cohérence. L'ensemble de ces éléments permettront d'alimenter le contenu du futur cahier des charges. Ces quatre enjeux ont une visée « développement durable » à savoir préserver l'environnement, rendre accessible les transports alternatifs pour l'ensemble des citoyens, favoriser le développement économique et répondre aux attentes de la population. Parmi ces quatre enjeux, la cohérence des politiques d'aménagement du territoire ressort particulièrement. Un portage politique fort est en effet primordial pour assurer une cohérence des réflexions et des actions pour la mobilité de demain.

Les 4 piliers du Plan de Déplacements Urbains berruyer



Les quatre piliers du Plan de Déplacements Urbains berruyer
Source et réalisation : COVET Julien

I) Assurer la cohérence des politiques d'aménagement du territoire

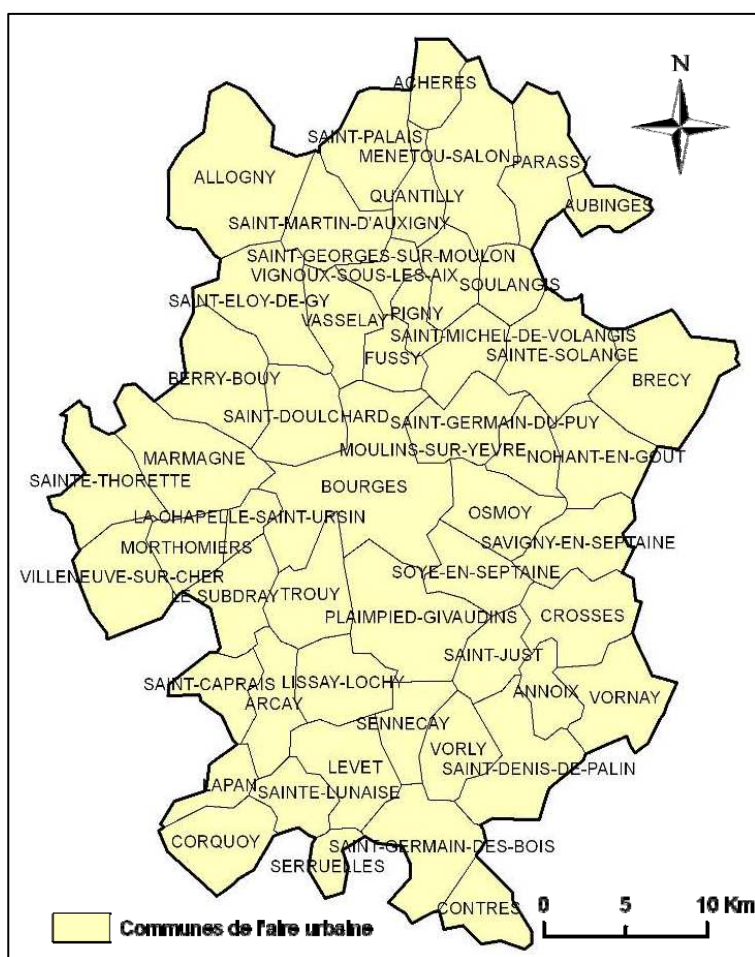
Un des premiers enjeux auquel devra se conformer le PDU est donc **la cohérence des politiques d'aménagement du territoire**.

De nombreuses études déplacements ont été réalisées : Schéma Directeur des liaisons douces, pédibus (comme à Saint-Germain du Puy, Ville de Bourges...) diagnostic des déplacements (PLU de Bourges...).

Cependant, l'ensemble de ces **études se restreint trop souvent aux frontières communales**.

Les actions entreprises sont donc parfois sans continuité avec les communes voisines.

Or, dans le contexte actuel d'une migration domicile-travail, domicile-loisirs toujours plus éloignée, les **déplacements** ne se font plus uniquement à l'échelle de la ville mais bien à celle du **bassin de vie**.



Communes de l'aire urbaine de Bourges

Sources : INSEE 2005

Réalisation : COVET Julien

Les études montrent en effet que la ville de Bourges perd des habitants au profit des communes de deuxième voir de troisième couronne¹ (rayon de 20km).

Bourges concentre la majorité des emplois : 15 199 salariés sur un total de 24 148 à l'échelle de l'agglomération². La main d'œuvre salariale provient donc pour l'essentiel de l'extérieur de la ville de Bourges.

Pour donner un exemple, près de 900 actifs vierzonnais se rendent quotidiennement dans l'aire urbaine de Bourges.

¹ Diagnostic du projet d'agglomération de Bourges Plus

² Statistiques agglomération de bourges, service « nouvelles filière »

Il s'agira alors dans le cadre du PDU **d'élargir les études mobilité au périmètre du SCOT, voir du bassin de vie**. Les relations inter-quartier devront être pensées de la même manière que les relations inter-ville.

Quant aux **actions**, elles seront exclusivement traduites dans les communes du Périmètre **de Transports Urbains (PTU)**³.

L'objectif est **d'assurer une cohérence de l'action dans les décisions politiques** à l'échelle du SIVOTU.

Par la notion de cohérence dans les politiques d'aménagement du territoire, **l'urbanisme et les transports doivent être menés conjointement** pour avoir une démarche structurante (transversalité entre les différentes politiques sectorielles : habitat, économie, transport...).

Il est ainsi primordial d'intégrer systématiquement la **notion de transport dès la phase amont de tous projets de territoire** pouvant être générateur de déplacement (voitures, poids lourds...).

Afin de répondre au mieux à cet enjeu de cohérence de politique d'aménagement du territoire, plusieurs actions pourraient être engagées :

- Articuler urbanisation nouvelle et desserte en transport en commun : lors de la création d'un lotissement, d'une Zone d'Activité Economique, d'un équipement sportif...,
- Privilégier les opérations de densification à celle d'étalement urbain : la densité permet un coût de fonctionnement moindre pour l'autorité en charge des transports collectifs urbain,
- Favoriser la cohésion urbaine et sociale : assurer la continuité dans les projets de liaisons piétonnes et cyclistes inter-quartiers, intercommunales...
- Proposer des solutions de circulation alternatives pour les engins agricoles lors de grands projets d'infrastructures (achèvement de la rocade, arrivée de la LGV) et de projets de lotissements : le territoire berruyer se caractérise par sa dominance rurale. Il sera donc important d'associer les agriculteurs.
- Favoriser le stationnement des artisans, services de Bourges Plus...dans les centres villes et centres bourgs.

³ Communes du SIVOTU : Bourges, Saint-Doulchard, Saint-Germain du Puy, La Chapelle Saint-Ursin, Marmagne, Plaimpied-Givaudins, Berry-Bouy, Trouy, Le Subdray, Morthomier, Saint-Just, Saint-Michel de Volangis, Arçay, Annoix, Saint-Florent Sur Cher, Pigny, Fussy.

II) Favoriser un cadre de vie agréable et attractif

Le PDU berruyer doit également participer à **l'aménagement d'un cadre de vie agréable et attractif du territoire.**

L'élargissement de certaines rues peut entraîner des conflits entre les modes de déplacements et n'incite pas les usagers à se déplacer autrement, par manque de sécurité.

L'objectif est donc ici de favoriser **l'ensemble des alternatives pouvant concurrencer l'usage du véhicule individuel.** Cette notion d'amélioration du cadre de vie s'applique particulièrement dans les centres villes et les centres bourgs. Il s'agit de permettre la réappropriation de ces centres urbains par les piétons et les cyclistes sans la nécessité d'aménager des couloirs spécifiques (piste cyclable...).

Dans ce cadre, **un plan de circulation** doit être réalisé pour organiser les différents flux de véhicules qui n'ont pas la nécessité de circuler en centre-ville.

L'attractivité concerne quant à elle le monde de l'économie. En effet, un centre-ville dynamique est composé de commerces de proximités, de divers magasins, de services...

L'enjeu consiste à pouvoir **préserver la dynamique des centres villes** en assurant la livraison de marchandises de manière harmonieuse avec l'environnement urbain. Un système de livraison innovant tel que le projet de véhicule au Gaz Naturel constitue une solution alternative intéressante pour l'agglomération (projet de la société Bernis).

Les artisans ne doivent pas être négligés. Leur stationnement n'est pas toujours facilité en centre-ville avec la généralisation des parkings payants.

Plusieurs actions doivent être menées pour répondre à cet enjeu:

- Proposer des solutions alternatives sur les courtes distances entre les lieux de vie : sécurisation et lisibilité des emprises cyclables, informer sur le fonctionnement de la navette gratuite « butine »...,
- Favoriser l'émergence de système de transports alternatifs tels que le covoiturage, l'autopartage...,
- Organiser les différents flux de transit, périurbain, urbain (voitures, poids-lourds...) en hiérarchisant la voirie,
- Développer les actions concourant à faciliter la pratique de l'intermodalité : information des usagers, signalétique, lisibilité de la gare routière, billettique commune, pôle multimodale...,
- Favoriser le développement des démarches locales en matière de mobilité alternatives : mise en place de Plans de Déplacements Entreprises, Plans de Déplacements Administrations (exemplarité), pédibus...,
- Développer un système de transport collectif performant : aménagement d'un site propre assurant par exemple la desserte de Parkings Relais...,

- Permettre une desserte alternative des marchandises (fret de proximité ferroviaire, plateforme de marchandise...).

III) Répondre aux besoins et attentes de la population

Le PDU berruyer doit également passer par des offres adaptées à la demande des citoyens. En effet, l'organisation des transports sur le territoire ne peut se faire sans prendre en compte leurs potentiels usagers. Les choix politiques doivent anticiper certains besoins de la population. L'enjeu consiste alors à **répondre aux besoins et attentes de la population**.

La dernière enquête « Origine-Destination » menée par la CTB remonte à 2001. Or depuis, les populations au sein des quartiers ont évolué et les besoins sont par conséquent différents. Il est à noter qu'une nouvelle enquête « Origine Destination » va être lancée. Cependant, ces enquêtes se destinent plus particulièrement aux usagers des transports collectifs urbains. Il serait intéressant de connaître les besoins des non usagers dans le but de savoir pourquoi ils n'utilisent pas le réseau : méconnaissance du réseau, horaires inadaptés...

L'objectif serait donc de pouvoir **engager des actions visant à élargir la clientèle à des personnes possédant un véhicule** (les non captifs). Il s'agit également de **prendre en compte les besoins des Personnes à Mobilité Réduite**.

Les actions pouvant être menées dans ce domaine :

- Lancer des enquêtes auprès des utilisateurs de la voiture : comprendre leur non utilisation des transports collectifs,
- Adapter les trajets de lignes aux besoins des usagers : favoriser les dessertes directes de périphérie à périphérie sans nécessairement passer par le nœud de correspondance « Nation »...,
- Favoriser l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite aux transports alternatifs : rendre accessible les cheminements jusqu'aux arrêts de bus, surélevé les trottoirs, développer des systèmes de guidage et d'insertion à l'intérieur du bus,
- Prendre en compte les besoins des scolaires et étudiants,
- Privilégié l'attractivité des tarifs,
- Lancer des campagnes de communication.

IV) Communiquer et sensibiliser autour des actions du PDU

Le dernier enjeu, tout aussi important que les autres consiste à **communiquer, sensibiliser sur les actions du PDU** et plus largement sur les modes de transports alternatifs.

La communication consiste à **faciliter les échanges d'information** entre les collectivités (Conseil Régional, Conseil Général, Communauté d'Agglomération) et au sein des services de différentes administrations (DDEA, Communauté d'Agglomération de Bourges...).

Mais il s'agit notamment de **rendre plus lisible les informations** auprès des usagers du réseau urbain. **La transparence des actions** envers la population permettra plus de compréhension et d'adhésion (suppression de la circulation en centre-ville...).

Le manque d'information à l'intérieur des bus sur les arrêts prochainement desservis peut constituer un frein pour les non initiés. La CTB s'est engagée sous deux ans à développer l'information à l'intérieur de ses bus.

Quant à la communication, celle-ci reste encore de faible ampleur sur le territoire. Cependant, cela tend à évoluer avec des initiatives de la ville de Bourges : une campagne d'information sur le co-voiturage va notamment être lancée en direction du grand public et des salariés des Zones d'Activités.

L'objectif est ainsi de favoriser la communication sur les initiatives mises en place (co-voiturage...).

La sensibilisation se tourne surtout auprès de la population : chefs d'entreprises, salariés, scolaires, parents d'élèves ... sur les possibilités et les avantages de se déplacer de manière plus durable.

Dans le cadre d'un développement de l'intermodalité sur le territoire, il est primordial de **tisser un partenariat fort entre les différentes autorités organisatrices de transport** : Conseil Régional pour le TER, Conseil Général pour « lignes 18 » et le SIVOTU pour le réseau de transport collectif urbain.

Pour répondre à cet enjeu, diverses actions peuvent être engagées :

- Informer les usagers sur les évolutions du réseau (modification des horaires, tarifs, grèves...) via un site internet...,
- Associer les associations d'utilité publique pour sensibiliser la population sur les polluants engendrés par une utilisation massive de l'automobile (exemple LIG'AIR...),
- Développer les campagnes d'information au sein des entreprises...,
- Communiquer les résultats d'études en lien avec le transport à l'ensemble des services concernés : ville, agglomération...,
- Tisser des partenariats forts entre les trois Autorités Organisatrices de Transport : favoriser l'intermodalité.

CONCLUSION

Le Plan de Déplacements Urbains berruyer sera un document fédérateur pour les différentes stratégies de transport. C'est un outil qui favorisera le dialogue entre les acteurs et il aura pour ambition de décliner des orientations structurantes et durables pour le territoire.

Le cahier des charges qui sera finalisé en septembre 2008 doit prendre en compte les différentes initiatives du territoire. Dans ce cadre, les rencontres des partenaires durant le mois de juin 2008, ont permis de connaître les visions et les attentes du futur Plan de Déplacements Urbains.

Quatre grands enjeux ont été identifiés pour le territoire :

- Favoriser un cadre de vie agréable et attractif,**
- Assurer la cohérence des politiques d'aménagement du territoire,**
- Répondre aux besoins et attentes de la population,**
- Communiquer et sensibiliser autour des actions du PDU.**

Leur déclinaison servira à alimenter le cahier des charges. Ces enjeux sont interdépendants. Ils doivent être conjointement pris en compte pour favoriser une démarche PDU cohérente.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrage :

- CERTU.- *Plans de déplacements urbains-Guide*.- Editions Lavoisier, mai 1996.- 263 pages.

Revues :

- « Plans de Déplacements Urbains : sécurité, accessibilité, environnement, quoi de neuf en France et en Europe ? ».-*Techni.Cités*.-n° 104, 23 février 2006.-8 pages.

Rapports Inédits, Mémoires :

- Bourges Plus.-*Le Projet d'Agglomération de Bourges Plus*.- Septembre 2006.- 118 pages.
- Bourges Plus.- *Le Programme Local de l'Habitat-Diagnostic*.- Décembre 2006.- 154 pages.
- Bourges Plus.- *Le Programme Local de l'Habitat- Enjeux/Orientations-Programme d'actions*.-83 pages.
- ADETEC.- *Diagnostic des déplacements urbains*.- Octobre 2005.- 31 pages.
- BONDU Hélène.-*Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération berruyère « Définition-Méthodologie-Organisation »*.-Juillet 2008.-34 pages.
- BUI Vinh, COUTAL Claire, DESREUMAUX Marie, GEORGET Léa, SECHET Laetitia, ZHU Yu.- *Etude de programmation des liaisons douces à Bourges*.-Juin 2008.-18 pages.

Sites internet :

- ADEME.- *Conseils pour la rédaction d'un cahier des charges de consultation des bureaux d'études en vue d'élaborer un plan de déplacements urbains ou une politique globale de déplacements en ville moyenne*.-Février 2004.-6 pages :
www.ademe.fr/midi-pyrenees/documents/a_4/cdc_pdu_pdg.pdf
- Législation française :
www.legifrance.gouv.fr
- Grenelle de l'Environnement :
www.legrenelle-environnement.gouv.fr/grenelle-environnement
- Certu :
www.certu.fr

TABLE DES MATIERES

Remerciements.....	Page 2
Avant propos.....	Page 3
Sommaire.....	Page 4
Introduction.....	Page 5

Chapitre I : Quel Plan de Déplacements Urbains pour le territoire berruyer ?..... Page 7

Partie 1 : Les entités administratives présentes sur le territoire berruyer..... Page 7

I) La Communauté d'Agglomération de Bourges.....	Page 7
II) Le Syndicat mixte Intercommunal à Vocation Transports Urbains.....	Page 8
III) Le Syndicat Intercommunal pour la Révision et le suivi du schéma Directeur de l'Agglomération Berruyère.....	Page 8
IV) Le Pays de Bourges.....	Page 8

Partie 2 : Quel périmètre PDU pour le territoire berruyer ?..... Page 9

I) Confrontation des entités administratives.....	Page 9
II) Choix du périmètre PDU.....	Page 12

Chapitre II : Les enjeux du Plan de Déplacements Urbains Page 14

Partie 1 : Des acteurs conscients de l'enjeu de la mobilité..... Page 14

I) Les partenaires à associer pour le PDU berruyer.....	Page 14
II) Rencontre avec les différents acteurs du territoire.....	Page 16
1. Point de vue des services de l'Agglomération de Bourges.....	Page 16
2. Point de vue du Conseil Régional Centre.....	Page 22
3. Point de vue du Conseil Général du Cher.....	Page 25
4. Point de vue de Monsieur Roland BOUAL Vice Président du SIVOTU.....	Page 28
5. Point de vue de la Ville de Bourges.....	Page 30
6. Point de vue de l'association LIG'AIR.....	Page 41
7. Point de vue de la direction du transporteur Bernis.....	Page 43
8. Point de vue de la CTB.....	Page 45

9. Point de vue du chef d'exploitation de l'aéroport de Bourges.....	Page 53
10. Point de vue de la CCI du Cher.....	Page 54
11. Point de vue de la Chambre d'Agriculture du Cher.....	Page 57
12. Point de vue de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Cher.....	Page 59
13. Point de vue du Pays de Bourges.....	Page 61
14. Point de vue de la DDEA du Cher.....	Page 63
15. Point de vue de la DRE Centre.....	Page 65
<u>Partie 2 : Synthèse des enjeux et ébauche des premiers objectifs</u>	Page 69
I) Assurer la cohérence des politiques d'aménagement du territoire.....	Page 70
II) Favoriser un cadre de vie agréable et attractif.....	Page 72
III) Répondre aux besoins et attentes de la population.....	Page 73
IV) Communiquer et sensibiliser autour des actions du PDU.....	Page 74
Conclusion	Page 75
Bibliographie	Page 76
Annexes	Page 79

ANNEXES

Périmètres du PDU

Avant d'élaborer un PDU, une des phases amont consiste à savoir sur quel périmètre les actions du PDU seront déclinées et quelle sera la structure la plus à même de porter son élaboration. Cette partie a donc pour objectif de déterminer juridiquement et politiquement le périmètre et la structure qui semblent pertinents au regard du futur PDU.

A/ Les périmètres administratifs existants sur le territoire berruyer

Le territoire berruyer confronte divers périmètres administratifs dont la ville centre est Bourges. D'un point de vue juridique, le Périmètre de Transports Urbains (PTU) se définit comme « le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes »⁴. Au sens de l'article 26 de la LOTI, le périmètre du PDU doit être celui du PTU.

Dans cette partie seront décrit l'ensemble des entités administratives qui seraient susceptibles de porter le PDU.

1/ Communauté d'Agglomération de Bourges

a/ Présentation

La **Communauté d'Agglomération de Bourges** regroupe 14 communes⁵ pour un peu plus de 100 301 habitants. L'EPCI a été créée en octobre 2002. Dans le cadre de sa compétence aménagement de l'espace communautaire⁶, on distingue un volet organisation des transports urbains au sens de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du **30 décembre 1982**. Ce volet transport a depuis été délégué au Syndicat Mixte Intercommunal à Vocation Transports Urbains (SIVOTU).

⁴ Article 27 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982.

⁵ Annoix, Arçay, Berry Bouy, Bourges, La Chapelle Saint-Ursin, Le Subdray, Marmagne, Morthomiers, Plaimpied Givaudins, Saint-Doulchard, Saint Germain-du-Puy, Saint-Just, Saint Michel de Volangis, Trouy.

⁶ Sources : www.agglo-bourgesplus.fr

Bourges Plus a élaboré son Projet d'Agglomération en 2005 avec deux priorités d'actions que sont :

- le développement économique et l'emploi
- la solidarité

L'ensemble de ses actions s'inscrit dans le cadre du développement durable. Ces priorités (habitat, économie, transport...) se retrouvent dans des fiches actions qui tendent notamment vers l'élaboration d'un plan de déplacements urbains sur le territoire. Bourges Plus possède ainsi plusieurs compétences qui peuvent influencer sur les déplacements.

L'agglomération possède ainsi la compétence habitat qui se décline à travers le document de programmation du Programme Local de l'Habitat (PLH). Les objectifs du PLH sont d'assurer l'équilibre social de l'habitat à travers trois domaines d'actions : habitat social, habitat privé et observatoire de l'habitat et du foncier. Cela confère au territoire une véritable politique foncière et d'habitat.

Dans le cadre de ses compétences optionnelles, la Communauté d'Agglomération participe aussi à la création, à l'aménagement et à l'entretien de la voirie et des parcs de stationnements d'intérêt communautaire⁷.

L'ensemble des compétences de Bourges Plus est repris de manière transversale à travers la réalisation d'un Agenda 21. Ce dernier est en cours d'élaboration sur le territoire berruyer et vise à élaborer un programme d'actions en faveur du développement durable d'ici 2010. L'agenda 21 s'inscrit dans une démarche partenariale avec la Région Centre dans le cadre du Contrat d'Agglomération de 3^{ème} génération.

La Communauté d'Agglomération de Bourges possède donc un large champ de compétences avec des déclinaisons opérationnelles qui seront programmées dans la 3^{ème} génération du Contrat d'Agglomération.

b/ Légitimité de Bourges Plus à porter le PDU

Dans le cadre du PDU et conformément à **l'article 74 de la loi du 12 juillet 1999⁸ relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale**, l'arrêté de

⁷ Bourges Plus possède 18 kilomètres de voirie communautaire.

⁸ Article de la loi de Renforcement et de Simplification Intercommunale n°99-586 du 12 juillet 1999.

création d'une Communauté d'Agglomération vaut établissement d'un Périmètre de Transports Urbains. Bourges Plus n'a donc pas de démarche particulière à accomplir.

Le Périmètre de Transports Urbains est celui de la Communauté d'Agglomération au minimum. Mais ceci ne fait toutefois pas obstacle lorsque la Communauté d'Agglomération de Bourges transfère sa compétence d'organisation des transports urbains à un syndicat tel que le SIVOTU.

Bourges Plus ayant transféré sa compétence transport au SIVOTU, elle n'a plus la légitimité à porter l'élaboration du PDU.

Cependant, si la Communauté d'Agglomération de Bourges venait à s'élargir en intégrant les communes de Pigny, Fussy et St Florent sur Cher, elle pourrait alors reprendre la compétence transport. Cela entraînerait la dissolution du SIVOTU sous les conditions fixées par l'article L.5212-33 du Code Général des Collectivités Territoriales. Bourges Plus redeviendrait l'Autorité Organisatrice en matière de Transports Urbains.

2/ Syndicat Mixte Intercommunal à Vocation Transports Urbains

a/ Présentation du SIVOTU

Le **Syndicat Mixte Intercommunal à Vocation Transports Urbains** (SIVOTU), créé en 2003, fait suite au **Syndicat Intercommunal à Vocation Unique** Transports Urbains de Bourges (SIVU) de 1982⁹. Le SIVU s'est constitué sous la volonté de 8 communes dont Bourges, La Chapelle St-Ursin, St-Germain du Puy, Le Subdray et Trouy qui font actuellement partie de l'Agglomération de Bourges et par les communes de Fussy, Pigny, et St Florent sur Cher. Les communes membres ont ainsi choisi de déléguer la compétence transports urbains à ce syndicat.

Aujourd'hui, ce syndicat mixte regroupe 17 communes comprenant l'ensemble des communes de Bourges Plus pour une population d'environ 105 000 habitants.

Le syndicat mixte a pour objet l'organisation et le fonctionnement des transports urbains sur le périmètre du SIVOTU. Il assure la réalisation et le financement des investissements qui lui sont confiés par la Communauté d'Agglomération de Bourges et les communes membres du syndicat.

⁹ Sources : Arrêté portant la création du SIVOTU.

Le SIVOTU est devenu Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) et son périmètre constitue le périmètre des transports urbains.

b/ Légitimité du SIVOTU à porter le PDU

Lors de sa création, la Communauté d'Agglomération Bourges Plus a choisi de déléguer sa compétence « organisation des transports urbains » au SIVOTU pour les raisons suivantes :

- Antériorité du SIVOTU par rapport à la Communauté d'Agglomération
- La Communauté d'Agglomération Bourges Plus possède un périmètre inférieur à celui du SIVOTU.

Au regard de l'article 28 de la LOTI et du transfert de la compétence transport de Bourges Plus, le SIVOTU a toute légitimité à porter l'élaboration du PDU. La délégation de compétence transport de Bourges Plus, de Saint Florent, Pigny et Fussy au SIVOTU vaut aujourd'hui Périmètre de Transports Urbains (PTU).

3/ Syndicat Intercommunal pour la Révision et le suivi du schéma Directeur de l'Agglomération Berruyère

a/ Présentation du SIRBAB

Le **Syndicat mixte Intercommunal pour la Révision et le suivi du Schéma Directeur de l'Agglomération Berruyère¹⁰** (SIRDAB), a été créé en 1997. Il constitue une suite logique au Schéma Directeur de l'agglomération berruyère (SD) approuvé en 2001 et comprenant 13 communes.

Le SIRDAB est un syndicat mixte « fermé¹¹ » à vocation unique, qui a en charge le suivi et l'élaboration du SCOT. Ce dernier regroupe quatre établissements publics de coopération intercommunale (Bourges Plus, les communautés de communes de Septaine, En Terres

¹⁰ Sources : Scot infoplus janvier 2008.

¹¹ Un syndicat fermé est uniquement composé de communes et/ou d'EPCI. Un syndicat mixte ouvert est quant à lui constitué entre des collectivités territoriales, des groupements de collectivités territoriales et d'autres personnes morales de droit public (chambres consulaires...).

Vives, Terres d'Yèvre) et trois communes (St Florent, Lunery, Moulin sur Yèvre) soit au total 40 communes pour une population d'environ 137 718 habitants.

L'objet du syndicat mixte est d'avoir une réflexion sur les grandes fonctions urbaines du territoire en regroupant les acteurs des Communautés de Communes et de la Communauté d'Agglomération sur des thématiques transversales : habitat, accueil d'entreprises, protection des espaces naturels, infrastructures... Le SCOT est actuellement en cours d'élaboration, le document final étant prévu pour la fin de l'année 2011.

b/ Légitimité du SIRDAB à porter le PDU

Dans le cadre du PDU et selon l'article 101 de la loi SRU, le **SIRDAB** peut voir sa compétence élargie à l'élaboration d'un PDU sous certaines conditions :

- le PDU doit couvrir tout le territoire du SIRDAB
- le périmètre du PDU doit couvrir la totalité du PTU qu'il recoupe.

L'extension des compétences du SIRDAB (Article 5211-17 du CGCT) peut être initiée soit par un membre du syndicat et par l'organe délibérant du syndicat mixte. Les membres délibèrent dans les 3 mois suivant la notification de la délibération du Comité syndical. L'absence de délibération vaut avis favorable. (L.5211-17 du CGCT).

Se distingue deux situations :

1. Le Syndicat en charge du SCOT devient l'autorité référente en matière de transports urbains. Dans ce cadre, le PTU doit être élargi au niveau du SIRDAB ; ce dernier doit également élargir ses compétences. Le SIVOTU n'a alors plus lieu d'exister. Actuellement en France, aucun syndicat en charge d'un SCOT ne porte l'élaboration d'un PDU.

Il convient de souligner que lorsque le PDU est élaboré par l'établissement public (L.122-4 du CU), les autorités organisatrices en matière de transports départementaux (Conseil Général du Cher) et régionaux (Conseil Régional Centre) doivent être associées à cette élaboration.

2. Un accord peut être passé entre le SIVOTU et le SIRDAB pour que ce dernier porte l'étude du PDU (diagnostic) à l'échelle du SCOT. Néanmoins, il est important de souligner que les actions doivent se limiter au PTU (le PTU restant à l'échelle du SIVOTU). La compétence transport est toujours du ressort du SIVOTU. Dans le cas d'une compétence élargie du SIRDAB, **le SIVOTU doit obligatoirement y être associé**. L'intérêt est d'avoir une étude plus cohérente notamment entre les secteurs de l'urbanisme et du transport sur le territoire du SCOT. Mais également de s'assurer que le PDU soit entièrement compatible avec le SCOT. Cependant, cette situation s'applique quand l'étude PDU est réalisée en interne.

Le SIRDAB peut voir sa compétence élargie à l'élaboration du PDU. Cependant, étant donné que le SIRDAB s'inscrit sur plusieurs périmètres administratifs (Bourges Plus et les Communautés de Communes de Septaine, En Terres Vives, Terres d'Yèvre) et trois communes (St Florent, Lunery, Moulin sur Yèvre), les politiques sectorielles peuvent différer. Il convient également de souligner que, jusqu'à aujourd'hui, aucune véritable étude déplacements n'a été menée à l'échelle des 40 communes du SIRDAB. Un diagnostic mobilité serait nécessaire pour juger de la pertinence d'intégrer soit la totalité des 40 communes ou quelques communes satellites dans le PTU.

4/ Pays de Bourges

a/ Présentation du Pays de Bourges

Le **Pays de Bourges**¹² est un syndicat mixte regroupant huit EPCI dont Bourges Plus soit au total 64 communes pour une population d'environ 150 000 habitants. Sa mission prioritaire est depuis 1997 de contractualiser auprès de la Région Centre.

Ses objectifs sont ciblés sur une politique de services et d'équipements aux populations, sur une action économique ancrée sur les spécificités du monde rural, et sur un souci de lier l'environnement et le tourisme.

La volonté du Pays est de rester une petite structure et de fonctionner en réseau avec les autres entités administratives.

¹² Sources : Le projet d'agglomération Bourges Plus

b/ Légitimité du Pays de Bourges à porter le PDU

Bien que le Pays de Bourges n'ait pas de compétence transports, il a été réaffirmé en 2003 par la loi Urbanisme et Habitat comme un espace pertinent de réflexion et d'élaboration d'un projet de développement commun. Au regard de la loi, aucune mention ne fait état du Pays pour porter l'élaboration du PDU. En outre, aucun Pays ne porte à ce jour l'élaboration d'un PDU.

Le périmètre du Pays de Bourges est le plus pertinent sur le territoire berruyer car ce dernier recouvre la quasi-totalité de l'aire urbaine. C'est donc un avantage au regard de la mobilité. En effet, l'ensemble des déplacements sur le territoire (domicile-travail, loisirs...) pourraient être pris en compte. Cependant, le vide juridique peut constituer un frein. En outre, le contexte rural des communes situées aux alentours de Bourges peut être en défaveur d'un élargissement du PTU.

5/ Les conditions d'élargissement du PTU

Dans le cadre d'un élargissement du Périmètre de Transports Urbains, deux principes législatifs sont énoncés :

- Si aucun PDU n'a encore été validé, l'élaboration de ce dernier doit se faire dans un délai de trois ans (article 28-2-2 de la LOTI). Si cela n'est pas fait dans le délai imparti, le préfet se substitue à l'Autorité Organisatrice en matière de Transports Urbains et engage l'élaboration du nouveau document d'urbanisme.
- Si l'élaboration d'un PDU a déjà été arrêtée, celui-ci continue de produire ses effets sur le PTU antérieur.

Tout élargissement du PTU doit être justifié auprès de l'Etat.

**Direction du Développement Economique
et Urbain**

Mission Aménagement Prospective



**LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION
BERRUYERE**

TOME 2: Cahier des charges



RAPPORT FINAL

Septembre 2008



Rédacteur : Julien COVET

Sous la direction de :

David SORO, Maître de stage

Chargé de mission Aménagement Prospective



Elaboration du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Berruyère

-SIVOTU-

**Cahier des Clauses Techniques
Particulières**

SOMMAIRE

Préambule.....	Page 4
Partie 1 : Contexte général de l'étude.....	Page 5
I) Nature et objet de la consultation.....	Page 5
II) Caractéristiques du territoire berruyer.....	Page 6
A] Contexte géographique et économique	Page 6
B] Présentation des entités administratives et des communes internes au PTU	Page 10
C] Présentation des entités administratives hors PTU	Page 13
III) Cadre législatif et réglementaire en vigueur.....	Page 16
A] Fondement de la législation PDU	Page 16
B] Lois supplétives	Page 17
IV) Interaction avec les autres documents de planification.....	Page 18
V) Les périmètres du PDU.....	Page 19
VI) Eléments de méthodologie proposés.....	Page 20
A] Les tranches d'élaboration du PDU	Page 20
B] La concertation	Page 21
C] Rôle des différents acteurs	Page 24
Partie 2 : Modalités pour la réalisation de l'étude.....	Page 25
I) Suivi de la mission PDU.....	Page 25
A] Le Comité Syndical	Page 25
B] Le Bureau Syndical	Page 25
C] Le Comité de Pilotage	Page 25
D] Le Comité Technique	Page 26
E] Le bureau d'études	Page 27
II) Les documents et les études à disposition.....	Page 28
A] Le Schéma Directeur valant Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)	Page 28
B] Le Pré-diagnostic PDU	Page 28
C] Les enquêtes déplacements réalisées par la CTB	Page 29
D] Les documents de la Communauté d'Agglomération et des communes membres du SIVOTU	Page 29
E] Les agenda 21 de la ville de Bourges, de Bourges Plus et de la Région Centre	Page 29
F] La Charte de développement du Pays de Bourges	Page 29
G] Le portrait de l'aire urbaine de Bourges	Page 29
H] L'ensemble des études réalisées par la ville de Bourges	Page 30

I] L'ensemble des études pouvant renseigner sur la mobilité à l'échelle du bassin de vie	Page 30
J] Les données issues des EPCI dont Fussy, Pigny et Saint-Florent sur Cher sont membres	Page 30
 III) La mission.....	 Page 31
A] Le déroulement de l'étude	Page 31
B] La méthode de communication	Page 40
C] Les délais de la mission	Page 40
D] Les documents à remettre par le bureau d'études	Page 40
E] Les réunions	Page 41
F] Support des documents	Page 41
G] Evaluation	Page 41
 Annexes.....	 Page 42

PREAMBULE

Vers une procédure d'appel d'offres

La démarche auprès des acteurs du territoire a permis dans la première partie du rapport de préciser les grands projets (réalisés, en cours d'élaboration ou à venir) qu'il s'agisse d'urbanisme (Schéma Directeur de liaisons douces...), d'infrastructure de transport (LGV...), d'aménagement de quartier (PRU...) ou d'équipement urbain (Avaricum...) pouvant avoir une incidence forte sur la mobilité dans l'agglomération. Suite à ces entretiens, il a également pu être ressorti, à travers la formalisation de quatre enjeux, les principales forces et faiblesse concernant le secteur du transport et des déplacements sur le territoire. L'ensemble de ces éléments vont servir à la rédaction du cahier des clauses techniques particulières (CCTP).

Le maître d'ouvrage (SIVOTU) externalise l'élaboration du PDU. Le coût du document sur le périmètre du SIVOTU étant approximativement de 250 000 euros, le code des marchés publics¹ impose la procédure d'appel d'offres². Celle-ci permet au commanditaire de choisir le bureau d'études qui aura en charge de poursuivre l'élaboration du document.

L'ensemble des études passera par un marché à tranches. Il s'agit d'un marché dans lequel, il est prévu une *tranche ferme*, que le titulaire est certain de réaliser et une ou des *tranche(s) conditionnelle(s)* que le titulaire réalisera s'il en reçoit la commande. Cela permet d'intégrer la notion d'aléa (ex : aléa politique...). Ainsi, la collectivité est assurée de réaliser la tranche ferme de son opération, mais la ou les tranche suivantes (conditionnelles) restent conditionnées par divers événements comme par exemple, l'évolution possible du besoin de la collectivité (suite aux résultats du diagnostic, des propositions novatrices auxquelles on n'avait pas pensé peuvent émerger), ou encore l'insatisfaction du travail du bureau d'études. Dans ce cadre, il faut refaire un marché.

Le CCTP permet de détailler les principales missions, auxquelles devra se conformer le bureau d'études sélectionné.

La structure pour la rédaction du cahier des charges (CCTP) se base sur les trois principales phases du Plan de Déplacements Urbains à savoir :

- La réalisation d'un diagnostic,
- La définition des scénarii, le choix d'un scénario,
- La rédaction du programme d'actions.

¹ Dès qu'une collectivité dépense un euro, elle est soumise au code des marchés publics.

² Selon les seuils financiers pré établis, la procédure à engagée sera différente (MAPA, Appel d'offres...).

Partie 1 : Contexte général de l'étude

Le Syndicat Mixte Intercommunal à Vocation Transports Urbains (SIVOTU), crée en 2003¹ est l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (article 28 de la LOTI). Le SIVOTU a donc pour objet l'organisation et le fonctionnement des transports urbains sur le territoire. Situé au cœur du département du Cher, au Sud-Est de la Région Centre, ce syndicat mixte regroupe 17 communes comprenant l'ensemble des communes de la Communauté d'Agglomération de Bourges (14 communes) ainsi que Pigny, Fussy, et Saint-Florent sur Cher. Son périmètre couvre une population d'environ 109 700 habitants. Le SIVOTU ne disposant pas de moyens techniques et humains suffisants pour la mise en œuvre du PDU, la Communauté d'Agglomération « Bourges Plus » a décidé avec le SIVOTU de la mise à disposition de plusieurs agents pour initier, animer et suivre les études.

I) Nature et objet de la consultation

Le SIVOTU a pour obligation légale d'élaborer son PDU afin de se mettre en conformité avec les lois LOTI, LAURE et SRU. Le syndicat mixte souhaite se doter d'un PDU avec un Périmètre des Transports Urbains (PTU) recouvrant l'intégralité des communes membres du SIVOTU.

Ce nouveau document de planification est un document de référence à moyen terme pour toutes les décisions publiques et un document d'orientation pour les 10 années à venir. Il nécessite une coordination entre tous les acteurs concernés et doit permettre de déterminer l'organisation du transport des personnes, des marchandises, de la circulation et du stationnement. Il vise à réduire la place et l'usage de la voiture dans l'espace public au profit des transports collectifs et des modes doux (piétons, vélos...).

Le bureau d'études devra prendre en compte les orientations du SCOT en cours d'élaboration. C'est le Syndicat Intercommunal pour la Révision et le suivi du schéma Directeur de l'Agglomération Berruyère (SIRDAB) qui en a la charge.

Les évolutions économiques et démographiques du territoire, les documents d'urbanisme communaux, le Programme Local de l'Habitat (PLH) de l'Agglomération de Bourges, ainsi que l'ensemble des documents qui ont un lien avec le domaine des transports nécessiteront une attention particulière.

Le bureau d'études devra également prendre en compte plusieurs enjeux et objectifs généraux, à savoir :

- **Assurer la cohérence des politiques d'aménagement du territoire** : porter les réflexions à l'échelle du bassin de vie et favoriser l'intégration des déplacements au cœur de toutes les stratégies d'urbanisme,

¹ Le SIVOTU fait suite au Syndicat Intercommunal à Vocation Unique Transports Urbains (SIVU) de 1982.

- **Favoriser un cadre de vie agréable et attractif** : il s'agit d'encourager l'ensemble des modes de déplacements alternatifs pouvant être utilisés à court, moyen et long terme (d'un point de vue politique, technique et financier) afin de concurrencer l'usage du véhicule individuel tout en préservant la dynamique des centres villes (co-voiturage, transports collectifs, vélos...). L'objectif est également de réduire la pollution sonore, olfactive et aérienne...
Dans ce cadre, il s'agira de s'appuyer sur l'existant afin de prévoir des aménagements physiques (partage de la voirie, zones 30...) permettant de répondre à la politique de transport et de déplacement qui sera définie au cours du PDU,
- **Répondre aux besoins et attentes de la population** : la réponse à cet enjeu passe par la prise en compte de l'ensemble des usagers (PMR, actifs...) dans les différents modes de transport et de déplacement à travers la réalisation d'enquêtes opinion...,
- **Communiquer et sensibiliser autour des actions du PDU** : une méthodologie de sensibilisation et de communication devra être mise en place pour s'assurer de l'appropriation de la stratégie déplacement par la population. L'objectif est notamment d'avoir une démarche émanant de la population qui soit citoyenne et durable dans la pratique des modes de transports. Pour cela, il s'agira de rendre lisible les informations, d'assurer la transparence des actions, de faire participer la population au cœur de la démarche PDU...

Il s'agira d'optimiser les équipements et les moyens de transport déjà présents sur le territoire avant de prévoir la réalisation d'aménagement supplémentaires. Le bureau d'études devra veiller à l'implication de la population dès la phase amont du PDU et tout au long de la démarche. L'objectif étant de mesurer l'appropriation actuelle de la population berruyère envers les déplacements et de d'encourager cette dernière à l'utilisation des modes alternatifs.

L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains se divise en deux tranches (une tranche ferme et une tranche conditionnelle) :

Tranche ferme : réalisation du diagnostic.

Tranche conditionnelle : élaboration des scénarii, du programme d'actions et approbation du document PDU.

II) Caractéristiques du territoire

A] contexte géographique et économique

L'agglomération berruyère se situe au sud-est de la Région Centre dans le département du Cher. Elle constitue le **troisième pôle majeur de la Région Centre** après Orléans et Tours.

Bourges et son agglomération concentrent une partie essentielle de la population du département. La ville centre regroupe à elle seule 70% de la population de l'Agglomération (70 800 habitants). Cependant, entre 1990 et 2005, Bourges a perdu des habitants.

Les ménages, souvent avec enfants et aux revenus moyens, ont quitté la Ville de Bourges pour s'installer dans un rayon de 20 km, ce qui correspond aux communes de deuxième couronne (la Chapelle Saint-Ursin, Plaimpied-Givaudins, Le Subdray...) afin d'accéder à la propriété. L'attrait pour l'accession à la propriété alimente donc le phénomène de la périurbanisation. Ces communes, comptant majoritairement moins de 2000 habitants, enregistrent un solde migratoire positif, bien qu'en forte baisse et continuent d'alimenter le phénomène de desserrement urbain. Ce sont surtout les communes situées au sud de Bourges qui présentent des taux de variations importants (Plaimpied-Givaudin, Le Subdray...).

L'annonce d'un renforcement du site militaire de Bourges¹ (suite à la réforme des armées de 2008), avec au plus 860 militaires d'ici à 2015, signifie environ 2 600 habitants (un emploi faisant venir environ un couple avec enfants) supplémentaires et un impact évident sur la démographie, le logement...

Les métiers de la défense et de l'industrie militaire ont un poids important dans la vie locale aussi bien d'un point de vue de la formation (l'Ecole Supérieure d'application du matériel de Bourges : Esam, l'Etablissement Technique de Bourges : ETBS,...), des emplois générés par les activités (base aérienne d'Avord, MBDA, Nexter situés à Bourges,...) que par l'impact des familles en termes de consommation de logement, de scolarité ...

Bourges, qui est la préfecture du Cher, regroupe les fonctions administratives, économiques, commerciales, éducatives et culturelles. L'Agglomération rayonne sur tout l'espace berrichon, à dominante rurale.

L'éloignement des grands centres urbains de niveau régional (Orléans, Tours, Clermont-Ferrand) permet au tissu commercial du centre-ville de Bourges de se maintenir à un bon niveau d'accueil des enseignes nationales qui participent à la vitalité de l'hypercentre.

Dans ce cadre, un nouveau projet de centre commercial est programmé en 2010 dans le centre-ville de Bourges. Ce projet nommé « Avaricum² » a pour ambition de consolider et renforcer l'attractivité du centre-ville en accueillant notamment les fonctions économies, habitat (privé, social...):

- un pôle commercial de 13 000 m² de surface,
- 30 logements sociaux,
- 48 logements privés,
- Une résidence d'affaires de 104 appartements,
- Un parc privé de stationnement souterrain de 946 places.

L'arrivée du projet « Avaricum » doit renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville de Bourges. Il engendrera des modifications dans la circulation des flux (automobile, modes doux...) et du stationnement.

¹ Selon le livre blanc de la défense et de la sécurité nationale qui appréhende de façon globale les intérêts de la sécurité nationale.

² Plus d'informations sur le site de la ville de Bourges : www.ville-bourges.fr/urbanisme/avaricum.php

L'opération se décompose en deux tronçons :

- un tronçon Nord Est, d'une longueur totale d'environ 4200 m, sous maîtrise d'ouvrage du Département du Cher, reliant la RN 151 à l'Est la RD 940 au Nord qui devrait être fonctionnelle en 2010.
- un tronçon Nord Ouest, d'une longueur totale d'environ 7800 m, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, reliant la RD 940 au Nord à la RN 76 à l'Ouest. Ce tronçon est en cours d'études.

Le projet sur le bouclage de la rocade devra être pris en compte afin de réguler notamment le trafic d'échange.

Quant à la desserte ferroviaire, Bourges se situe sur l'axe Nantes-Lyon. L'électrification de Tours-Vierzon vient de s'achever en juin 2008. La poursuite de l'électrification est envisagée sur la portion Bourges-Saincaize d'ici 2011.

L'objectif final de l'électrification, au-delà d'améliorer la desserte des voyageurs, est d'avoir une transversale fret Nantes-Lyon qui constituerait une alternative au transport routier.

Au niveau du département du Cher, la Ville de Vierzon (située à une trentaine de kilomètre à l'ouest de Bourges) constitue une plateforme ferroviaire (voyageurs et fret) intéressante pour le territoire berruyer. Elle permet de compléter la liaison transversale Est-Ouest par une liaison Nord-Sud avec la desserte des villes de Châteauroux, Limoges, Orléans, Paris...

L'accès ferroviaire direct Bourges / Paris-Austerlitz permet ainsi aux berruyers de rejoindre facilement les autres gares parisiennes (Gare Montparnasse, Gare de Lyon...) et les aéroports internationaux Roissy-Charles de Gaulle et Orly.

Bourges dispose également d'un aéroport qui concentre son activité autour de l'aviation d'affaires. La plate-forme aéroportuaire de Bourges, gérée par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher reçoit près de 25 000 mouvements par an. L'aéroport dispose d'une position géographique stratégique en étant situé au cœur de la France. L'aéroport de Bourges entretient de bonnes relations avec celui de Châteauroux dont la vocation est principalement industrielle (fret, entraînement de pilotes, stockage d'avions, maintenances aéronautique...). Cet aéroport accueille également des liaisons touristiques de portées internationales (Sénégal, Irlande, Bulgarie...).

Deux projets d'infrastructures d'envergure nationale pourront avoir des impacts sur le territoire :

La liaison Troyes-Auxerre-Bourges : Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du territoire (CIAD) du 18 décembre 2003, a décidé d'inscrire cette future autoroute Troyes-Auxerre-Bourges dans le schéma des liaisons routières à l'horizon 2025. Cependant, ce projet de liaison autoroutière est aujourd'hui suspendu suite au Grenelle de l'Environnement qui vise plutôt à améliorer les capacités d'autoroutes déjà existantes avant d'en réaliser de nouvelles.

La Liaison ferroviaire à Grande Vitesse Paris/Clermont-Ferrand : Cette LGV a été officiellement validée par le Gouvernement dans la deuxième tranche des projets ferroviaires du Grenelle de l'Environnement. Un fuseau d'étude pourrait desservir le territoire berruyer.

Les problématiques TGV et autoroutière devront être intégrées dans la réflexion du PDU.

B] Présentation des entités administratives et des communes internes au PTU

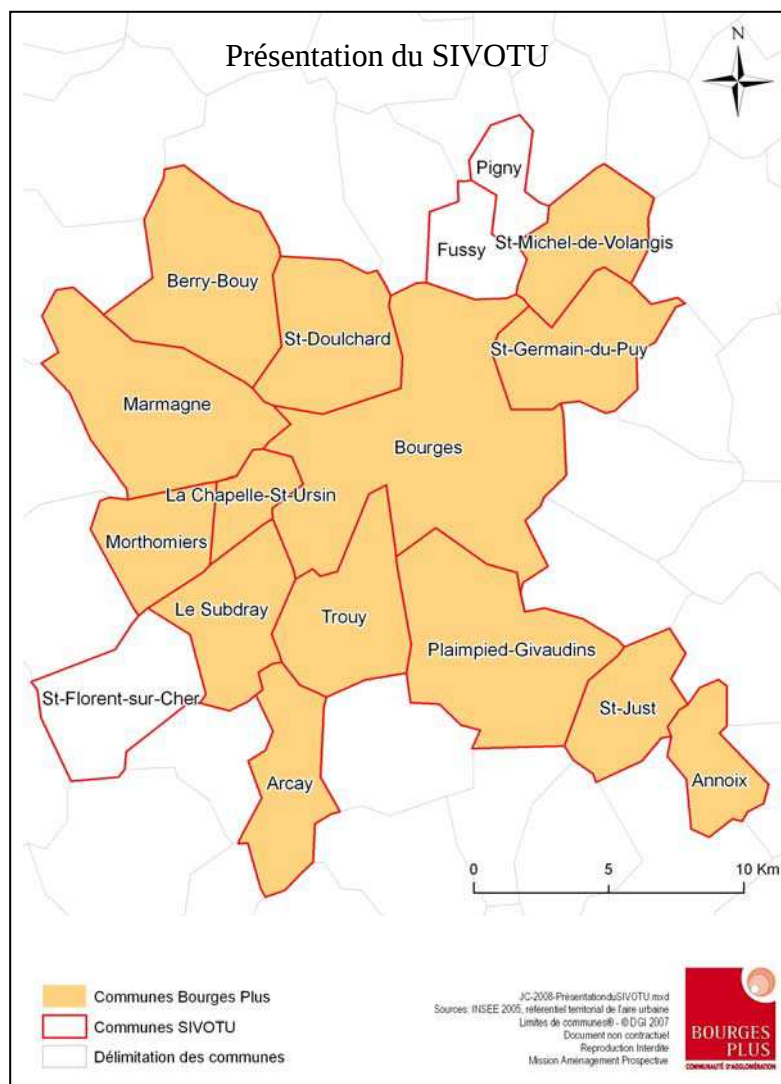
1. Le SIVOTU

Le Syndicat Mixte Intercommunal à Vocation Transports Urbains (SIVOTU) est Autorité Organisatrice des Transports Urbains et son périmètre constitue le Périmètre des Transports Urbains (PTU).

Le SIVOTU crée en 2003, fait suite au Syndicat Intercommunal à Vocation Unique transport (SIVU) de 1982.

Les 17 communes membres sont les 14 communes de l'Agglomération de Bourges ainsi que Pigny, Fussy, et Saint-Florent sur Cher.

Le PTU recouvre une population d'environ 109 700 habitants¹.



¹ Source : INSEE, Enquête annuelle de recensement 2007.

Le SIVOTU est administré par un Comité Syndical. Ce dernier est composé de délégués élus par le Conseil Communautaire de Bourges Plus et par les conseils municipaux de Fussy, Pigny et Saint-Florent sur Cher.

Le Comité Syndical est composé de 20 délégués issus des communes de Bourges Plus et de 2 délégués de chacune des trois communes. Au total, 26 délégués sont membres du Comité.

Le Bureau est quant à lui composé d'un président garant de l'exécutif du SIVOTU et de 7 membres du Comité Syndical.

La Compagnie des Transports Berruyers (CTB) est l'exploitant du réseau de transport collectif urbain. Le réseau compte 20 lignes urbaines, une navette gratuite en hyper-centre de Bourges et un système de transport à la demande sur la commune de Saint-Doulchard. L'ensemble du réseau dessert 620 stations. Un système de transport adapté aux PMR « Libertibus » a récemment été mis en place sur l'agglomération.

2. La Communauté d'Agglomération de Bourges

La Communauté d'Agglomération de Bourges regroupe 14 communes pour un peu plus de 100 300 habitants. L'EPCI a été créé en octobre 2002. L'ensemble des communes membres font partie intégrante du périmètre SIVOTU.

La Communauté d'Agglomération de Bourges possède un large champ de compétences en lien avec le secteur des transports (aménagement de l'espace communautaire, développement économique, équilibre social de l'habitat, politique de la ville dans la communauté, voirie et parc de stationnement d'intérêt communautaire).

A travers son Projet d'Agglomération, Bourges Plus a décliné des enjeux et des objectifs, émanant de ses compétences. Les déclinaisons opérationnelles, inscrites dans ce Projet d'Agglomération fixent à quinze ans les choix de l'Agglomération pour son développement durable.

De plus, la Communauté d'Agglomération est à l'initiative du Programme Local de l'Habitat (PLH) approuvé en décembre 2006.

Ces deux documents constituent une base de données pour le diagnostic du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération.

3. La Commune de Fussy

La commune de Fussy qui se situe à environ 9 kilomètres au nord-est de Bourges, est adhérente à la Communauté de Communes « En Terres Vives »¹. Elle se situe dans la partie nord du Périmètre de Transports Urbains et est desservie par deux lignes du réseau de transport urbain.

¹ La Communauté de Communes « En Terres Vives » comprend 11 communes : Allogny, Fussy, Menetou Salon, Pigny, Quantilly, Saint-Eloy de Gy, Saint-Georges sur Moulon, Saint-Martin d'Auxigny, Saint-Palais, Vasselay, Vignoux sous les Aix.

La commune est traversée par la route départementale 940 en direction de Paris qui comptabilise un trafic moyen journalier annuel de plus de 10 000 véh./j en provenance et ou à destination de Bourges¹. Elle sera prochainement desservie par la dernière boucle de la rocade Nord.

Fussy comptait 1827 habitants en 2007². Sa population a diminué de 123 habitants depuis 1999. Sa population est assez vieillissante avec environs 64 % des résidents âgés de plus de 40 ans.

Le réseau de transport en commun interurbain « lignes 18 » du Conseil Général dessert également la commune sur deux liaisons :

- L'axe Bourges/Argent-sur-Sauldre via Fussy (1 arrêt) avec une fréquence de 2 allers-retours.

- L'axe Bourges/Henrichemont (1 arrêt) avec une fréquence de 1 aller-retour.

L'ensemble des données est disponible dans son Plan Local de l'Urbanisme qui a été approuvé en mars 2005.

4. La Commune de Pigny

La commune de Pigny qui est située au nord-est de Bourges à environ 13 kilomètres, est membre de la Communauté de Communes « En Terre Vives ». La commune se situe à l'extrémité nord du Périmètre de Transports Urbains et est desservie par une ligne du réseau de transport urbain. La route départementale 940 en direction de Paris traverse son territoire. La commune comptait 746 habitants en 2006. Sa population a augmenté de 30 habitants depuis 1999.

Plus d'informations concernant la commune sont disponibles dans son POS approuvé en septembre 1985 et révisé en août 2001.

5. Commune de Saint-Florent sur Cher

La commune de Saint-Florent sur Cher, qui est située à environ 14 kilomètres au sud-ouest de Bourges, est adhérente à la Communauté de Communes « Fercher »³. La commune se situe au sud du Périmètre de Transports Urbains. Dans ce cadre, elle est desservie par une ligne du réseau de bus urbain.

Sa population au dernier recensement de 2006 était de 6888 habitants. Malgré une diminution depuis 1990 (7358 habitants), sa population se stabilise progressivement. Au sein du Périmètre de Transports Urbains, Saint-Florent constitue l'une des communes les plus peuplées après Bourges et Saint-Doulchard. La commune est desservie par une ligne ferroviaire sur l'axe Vierzon/Montluçon via Bourges. Elle est traversée par la route nationale 151 en direction de Châteauroux. La RN 151 est classée « voie à grande circulation » avec un trafic moyen journalier annuel supérieure à 10 000 véh./j. Les échanges domicile-travail soutiennent ce flux routier important.

¹ Source : Portrait de l'aire urbaine de Bourges

² Source : INSEE, Enquête annuelle de recensement 2007.

³ La Communauté de Communes Fercher-Pays florentais, comprend 7 communes : Civray, Lunery, Plou, Primelles, Saint Caprais, Saint-Florent sur Cher, Villeneuve sur Cher.

La proximité de Saint-Florent avec l'échangeur autoroutier permet à la commune de préserver un certain dynamisme économique. Ainsi, deux zones industrielles sont présentes sur le territoire.

Les activités commerciales (moyennes surfaces) se sont surtout implantées le long de la RN 151 en direction de Bourges.

Au niveau de la desserte par le réseau de transport en commun interurbain, la commune est actuellement concernée par deux lignes¹ :

- Châteauroux/Bourges via Saint-Florent sur Cher (2 arrêts) avec une fréquence de 4 allers-retours par semaine.
- Lunery/Bourges via Saint-Florent sur Cher (1 arrêt) avec une fréquence de deux allers-retours par semaine.

A ces lignes s'ajoutent plusieurs circuits scolaires. Le PLU de Saint-Florent sur Cher a été déposé à la Préfecture du Cher en Mars 2008

C] Présentation des entités administratives hors PTU

1. Le SIRDAB

Le Schéma Directeur de l'Agglomération berruyère est en cours de révision. C'est le SIRDAB, Syndicat Intercommunal pour la Révision et le suivi du Schéma Directeur de l'Agglomération berruyère qui en a la charge.

Il regroupe quatre EPCI (Bourges Plus, Communautés de Communes de Septaine, En Terres Vives, Terres d'Yèvre) et trois communes (Saint-Florent sur Cher, Lunery, Moulins sur Yèvre) soit au total 40 communes pour une population d'environ 137 718 habitants. Le SCOT devrait être approuvé fin 2011.

2. Le Pays de Bourges

Le Pays de Bourges est un syndicat mixte regroupant huit EPCI dont Bourges Plus soit au total 64 communes pour une population d'environ 150 000 habitants. Sa mission prioritaire est depuis sa création en 1997 de contractualiser auprès de la Région Centre. Ses objectifs sont ciblés sur une politique de services et d'équipements à la population, sur une action économique ancrée sur les spécificités du monde rural, et sur un souci de lier l'environnement et le tourisme.

3. Le Conseil Général du Cher

En tant qu'Autorité Organisatrice de transport, le Conseil Général du Cher possède la double compétence transport interurbain et transport scolaire. Le Conseil Général a mis en place un nouveau réseau interurbain « lignes 18 » depuis septembre 2007 qui comprend 19 bus circulant sur 251 circuits. Il est prévu de développer le réseau en passant à 48 bus fin 2008. Un partenariat est engagé avec le SIVOTU pour assurer le transport scolaire d'environ 3000 élèves par jour sur le territoire du SIVOTU.

¹ Réseau « lignes 18 » du Conseil Général.

Il existe notamment une offre quotidienne à destination d'élèves handicapés afin de les acheminer sur leur lieu d'études.

Le Conseil Général a également mis en place depuis 20 ans une offre spécifique à destination des usagers souhaitant se déplacer vers les chefs lieux de canton les jours de marchés (navettes de marchés).

Le réseau « lignes 18 » dispose de quelques arrêts au sein du PTU (10 à 15 arrêts) et d'un terminus à la gare routière de Bourges.

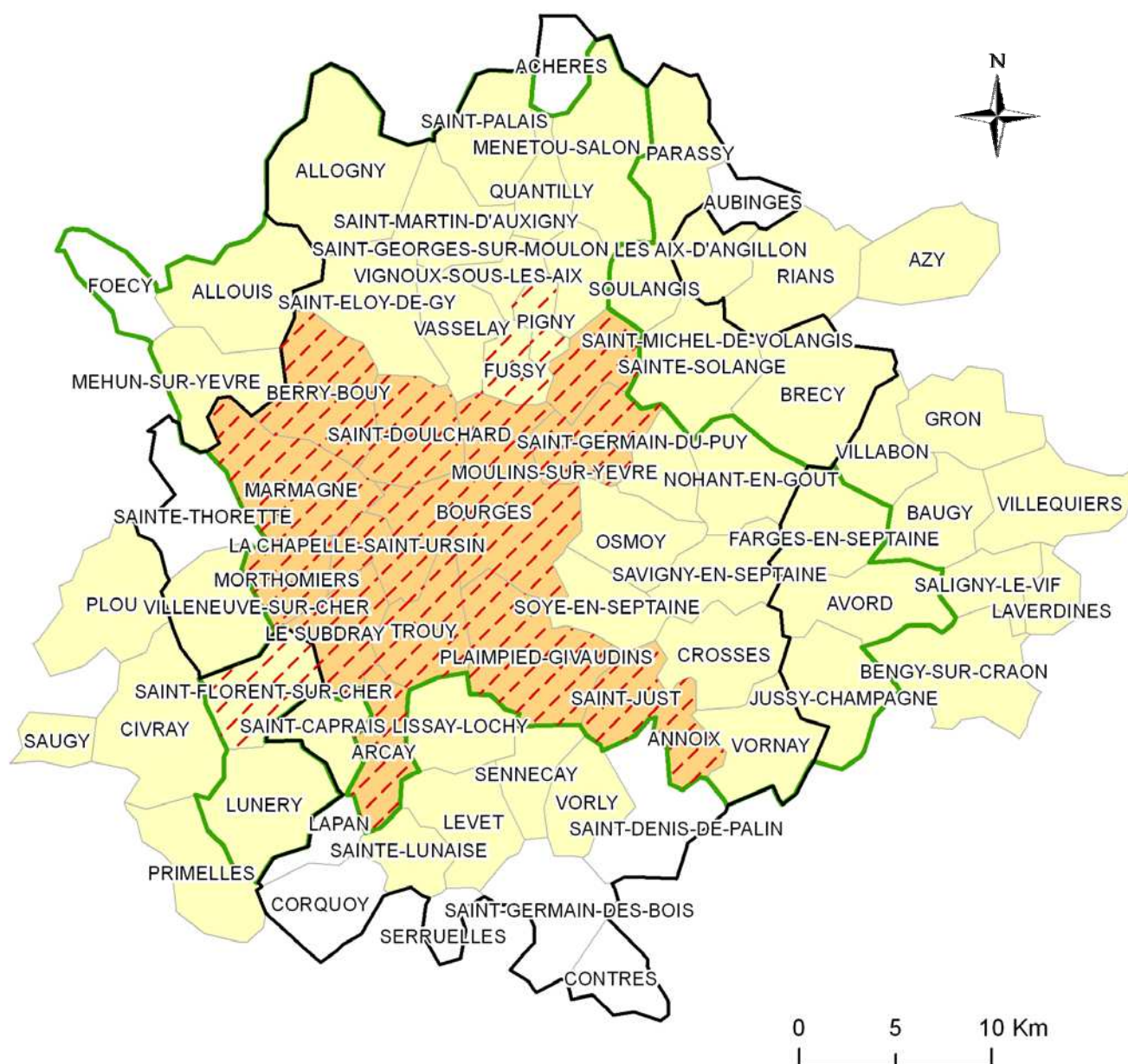
Cependant, afin d'améliorer l'intermodalité, le Conseil Général envisage d'étendre la démarche partenariale avec le SIVOTU et le Conseil Régional vers un système de billettique en commun.

4. Le Conseil Régional Centre

Le Conseil Régional est compétent en matière des transports régionaux avec la gestion du réseau TER Centre ferroviaire et routier (bus de substitution). De nombreuses études sur la mobilité sont menées par le service déplacement du Conseil Régional et notamment à l'échelle de l'aire urbaine de Bourges.

La Région Centre souhaite développer un partenariat privilégié avec le SIVOTU dans le cadre de la mise en place d'une **centrale d'information multimodale** (courant 2009) via un site internet unique où les horaires de l'ensemble des transports de la région seront disponibles.

Superposition des différentes entités administratives du territoire



- Communes Bourges Plus
- Communes du SIVOTU
- Périmètre SIRDAB
- Périmètre de l'aire urbaine
- Pays de Bourges
- Délimitation des communes

JC-2008-Confrontation périmètres administratifs berruyers.mxd
 Sources: INSEE 2005, référentiel territorial de l'aire urbaine
 Limites de communes® - © DGI 2007
 Document non contractuel
 Reproduction Interdite
 Mission Aménagement Prospective



III) Cadre législatif et réglementaire en vigueur

A] Fondement de la législation PDU

Le Plan de Déplacements Urbains est un document d'urbanisme et de planification issu de l'article 28 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI). Le PDU définit « *les principes de l'organisation de transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement* ». Le PDU a été renforcé successivement par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 20 décembre 1996 (LAURE) et par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 (SRU).

1. La LOTI

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs affirme le droit aux transports pour tous et l'équilibre entre les autres modes de déplacements.

Les principes fondamentaux du PDU sont énoncés à l'article 28-1 de la loi LOTI :

- ✓ **L'amélioration de la sécurité** de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie ;
- ✓ **La diminution du trafic automobile,**
- ✓ **Le développement des transports collectifs** et des moyens de **déplacements économes et moins polluants**, surtout avec l'usage du vélo et de la marche à pied,
- ✓ **L'aménagement et l'exploitation du réseau** principal de voirie d'agglomération et des routes nationales et départementales ;
- ✓ **L'organisation du stationnement** sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, (notamment avec la réglementation autour des stationnements payants et réservés aux PMR), la tarification, la localisation, les modalités spécifiques à certaines catégories d'usagers... ;
- ✓ **Le transport et la livraison des marchandises** tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Le PDU prévoit la mise en cohérence des horaires de livraisons et la dimension des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains ;
- ✓ L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à **établir un plan de mobilité** (Plan de Déplacements Entreprises) en insistant à utiliser les transports en commun et le co-voiturage ;
- ✓ La mise **en place d'une tarification et d'une billettique intégrée** pour l'ensemble des déplacements, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

2. La LAURE

Le Plan de Déplacements Urbains a été modifié par la **Loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'Energie**. Elle précise dans son article 14 que le PDU « *doit être compatible avec les orientations des Schémas Directeurs et des Schémas de Secteurs, des Directives Territoriales d'Aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le Plan Régional pour la Qualité de l'Air s'il existe* ».

3. La loi SRU

Les articles 96 et 28-1 de la LOTI sont modifiés par la loi **Solidarité et Renouvellement Urbain** au profit d'une « **amélioration de la sécurité de tous les déplacements notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers** ».

B] Lois supplétives

Depuis 2005, le Plan de Déplacements Urbains doit être en conformité avec les lois supplétives relatives à « **l'évaluation environnementale** » et à « **l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** »

1. Ordonnance relative à l'évaluation environnementale

Le code de l'urbanisme¹ précise que **le rapport de présentation des documents d'urbanisme** (tel que le Plan de Déplacements Urbains), décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement. Il présente **les mesures envisagées pour éviter, réduire** et, dans la mesure du possible, **compenser les incidences négatives**.

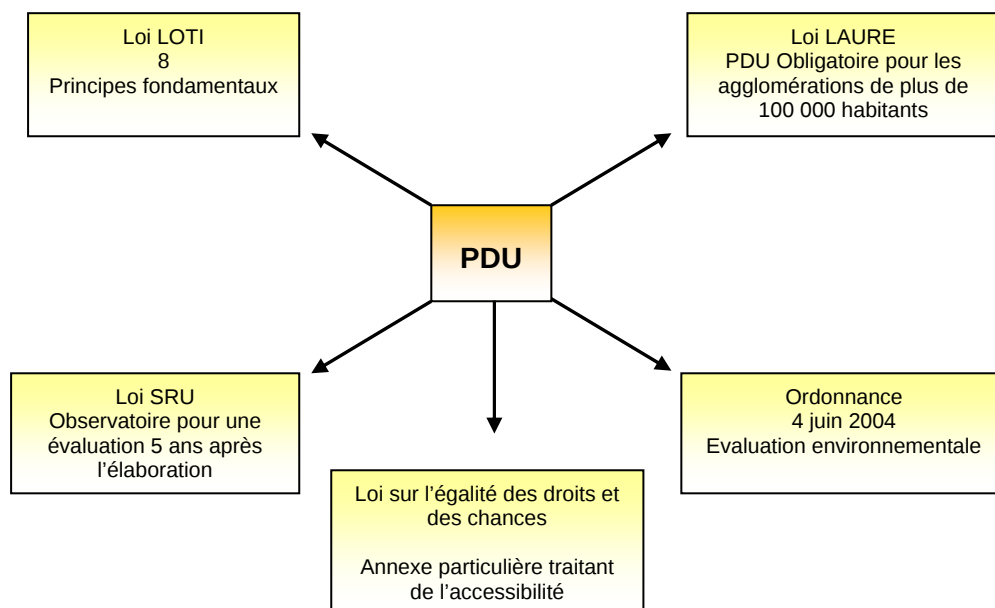
2. Loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

La loi du 11 février 2005, pour « *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* » impose désormais aux collectivités de s'engager dans une politique en faveur de l'accessibilité aux espaces publics.

Ainsi, dès qu'un **Plan de Déplacements Urbains** est élaboré, révisé ou modifié, **une annexe particulière traitant de l'accessibilité doit y être jointe**. Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics « *fait partie intégrante du PDU quand il existe* ».

¹ Article L121-11 du code de l'urbanisme, Décret n°2005-613

Législation relative au PDU



3. Grenelle de l'Environnement

Le projet de loi du Grenelle de l'environnement préconise de modifier l'article 3 de la LOTI en indiquant que « **la politique des transports doit contribuer au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux en terme d'émission de gaz à effet de serre** ». Il insiste sur une optimisation de l'utilisation de certains modes de transports et d'une tarification plus appropriée. Dans le cadre du PDU, **il encourage les Plans de Déplacements Entreprises, dans les écoles, administrations ou les zones d'activités en développant le co-voiturage, le vélo et la marche à pied.**

IV) Interaction avec les autres documents de planification

Le PDU doit être **compatible** avec certains documents :

Le SCOT

Le SCOT en tant que document supra-communal est opposable au PDU. Les orientations du PDU devront être compatibles avec celles du SCOT. Le SCOT étant en cours d'élaboration, un rapprochement avec le syndicat du SIRDAB devra être réalisé.

Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air

Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) a été défini par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) et réglementé par le code de l'environnement.

Le PRQA permet de définir les orientations susceptibles de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'air de la Région Centre. Les orientations du PDU devront être compatibles avec celles définies dans le PRQA.

Le PDU doit être en **adéquation** avec les documents suivants :

Le Programme Local de l'Habitat

Le PLH a été adopté en décembre 2006 et concerne l'ensemble des 14 communes membres de la Communauté d' Agglomération. Il met en évidence les mouvements de population entre 1990 et 1999 sur l'Agglomération de Bourges. Afin d'assurer la notion de cohérence dans les politiques d'aménagement du territoire, **l'urbanisme et les transports doivent être menés conjointement** pour avoir une démarche structurante. Les orientations du PDU et du PLH devront être mises en adéquation.

Les Plans Locaux d'Urbanisme

Dans les Plans d'Aménagements et de Développement Durable (PADD) des PLU, sont inscrits des orientations relatives aux transports. Les priorités engagées seront à intégrer dans les enjeux du PDU.

Le Projet d'Agglomération de Bourges Plus

Le PDU devra être en adéquation avec les enjeux du Projet d'Agglomération qui a été validé en 2005. Il s'agit d'un document d'orientation, qui fixe pour 2020, les enjeux d'organisation et de développement souhaité par les élus de Bourges Plus.

La Charte de Pays

Le projet de développement du Pays de Bourges se scinde en trois objectifs avec des déclinaisons transversales au PDU : (emploi, cadre de vie, logement, transport...).

Les documents stratégiques des EPCI « Fercher », « En Terres Vives », auxquels Saint- Florent sur Cher, Pigny, Fussy sont adhérentes.

V) Périmètres du PDU

Deux niveaux d'échelles sont à distinguer :

- Le Périmètre des Transports Urbains (PTU) :

Le Périmètre des Transports Urbains constitue le **périmètre d'action** du PDU. Le PTU est à **l'échelle du SIVOTU**. Les décisions d'actions peuvent ne concerner qu'au plus l'aire du PTU. Cependant, pour appréhender au mieux l'évolution de Bourges et de son agglomération, il pourra être nécessaire d'élargir ce PTU aux communes voisines.

- Le périmètre d'étude :

L'étude PDU doit s'inscrire à l'échelle de **l'aire urbaine**. Dans le contexte actuel d'une migration domicile-travail, toujours plus éloignée, les **déplacements** ne se font plus uniquement à l'échelle de la ville mais bien à celle **de l'aire urbaine**. Le bureau d'études devra s'appuyer sur l'ensemble des projets et des études stratégiques menés par les territoires voisins du Périmètre des Transports Urbains du SIVOTU. Il est important de prendre en compte les éléments qui ont un impact sur le territoire de l'agglomération berruyère (exemple : les déplacements des actifs entre la Préfecture du Cher et ses sous Préfectures).

Les études éventuellement menées à cette échelle viendront alimenter le diagnostic.

VI) Eléments de méthodologie proposés

A] Les tranches d'élaboration du PDU

L'élaboration du PDU sera fondée sur la participation active des élus et de nombreux acteurs, dans le cadre de la concertation et de la communication. Le bureau d'études travaillera en étroite relation avec le Comité de Pilotage du PDU dès la première phase et avec l'ensemble des partenaires de l'étude. Ce Comité de pilotage, uniquement constitué d'élus, définit les options à prendre au fur et à mesure de l'élaboration du PDU, et assure le lien direct avec les organes décisionnels du Maître d'Ouvrage. Des groupes de travail seront mis en place pour la définition des grands objectifs.

L'étude sera divisée en deux tranches, fractionnées en plusieurs phases, elles-mêmes déclinées en étapes. Le contenu des tranches présentées ci-dessous sera détaillé plus finement à la section III de la partie 2.

La tranche ferme

Phase 1 : Elaboration et rédaction du diagnostic

Le diagnostic, référentiel commun, permet de mieux connaître les points forts et les points faibles en matière de déplacements et de circulation, les attentes des habitants et des acteurs locaux...

Cette phase comprendra également la formalisation des objectifs par les élus.

Cette tranche ferme sera clôturée par une délibération du Comité Syndical. La tranche conditionnelle de l'étude sera engagée par le pouvoir adjudicateur uniquement après la validation formelle de la tranche ferme, et la commande de la phase suivante.

La tranche conditionnelle

Phase 2 : Elaboration, rédaction et comparaison des scénarii

Un scénario définit les objectifs et les actions à mettre en œuvre. Il a pour finalité d'élaborer la stratégie en matière de transport et de déplacement pour le territoire.

Au moins 3 scénarii seront proposés par le bureau d'études. Les élus devront choisir le scénario qui répond à leurs attentes.

La comparaison des scénarii est une étape importante qui donnera aux élus la possibilité de définir la meilleure stratégie de transport et de déplacement pour le SIVOTU.

Phase 3 : Rédaction du programme d'actions

Le programme d'actions décline les orientations souhaitées par le maître d'ouvrage, en tenant compte des objectifs. Il s'agira pour le bureau d'études d'approfondir le scénario retenu en fonction des critères choisis par les élus dans la phase 1 et 2.

Phase 4 : Modifications des documents et approbation du PDU

Durant cette phase, il s'agira de faire un bilan de l'enquête publique et de modifier les documents (en fonctions des options arrêtées par les élus), si besoin est. Le bureau d'études fournira un appui juridique auprès des administrations afin de les aider à modifier leur document d'urbanisme pour que ces derniers puissent être en adéquation avec le PDU.

La prestation du bureau d'études prendra fin lors de l'approbation du PDU.

Chaque phase sera lancée par ordre de service. La tranche conditionnelle sera clôturée par une délibération du Comité Syndical.

B] La concertation

La diversité des acteurs et des partenaires pour l'élaboration d'un PDU, nécessite la planification d'une concertation qui sera définie par le Comité Syndical. Cette concertation sera animée et portée par le bureau d'études.

Au regard de la loi (article 28-2 de la LOTI), « les services de l'Etat de même que les régions et les départements, au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport et de gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à son élaboration et le projet de plan leur est soumis pour avis dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 28-2 ;

Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations représentant des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan ».

Les élus, les personnes publiques associées et la société civile seront donc **associés tout au long de l'élaboration du PDU**, au travers de réunions de travail. Ils participeront directement à l'élaboration du document.

Des Groupes de travail thématiques seront mis en place pour traiter des problématiques sectorielles. Ils seront des lieux de débats et d'échanges sur les différents thèmes du PDU. De nombreux acteurs y seront associés (DDEA, DIREN, ADEME, chambres consulaires, associations...) dont le bureau d'études qui aura notamment un rôle de co-animation avec le chargé d'études PDU.

Ils apporteront des éléments de réflexion spécifique définie au préalable par le Comité de Pilotage. La synthèse de chaque réunion thématique sera réalisée par le prestataire.

La concertation permet également de **sensibiliser le public** aux enjeux des déplacements et de mieux répondre à leurs attentes.

Un dialogue avec la population devra être instauré autour de quatre niveaux: l'information, la sensibilisation, la communication et la concertation.

Il s'agira dans un premier temps d'**informer** et de **sensibiliser** le grand public (usagers et clients des transports publics, étudiants, artisans, commerçants...) sur la problématique des transports et des déplacements (équipements ferroviaires, autoroutes...). L'objectif est de favoriser une meilleure compréhension du système de déplacement (usage des transports en commun, système de co-voiturage, pédibus...) par la population et de ses instances représentatives (associations, comités de quartiers lorsqu'ils existent,...). La sensibilisation pourra se faire à travers la réalisation de panneaux itinérants, de séminaires, d'enquêtes, d'actions spécifiques,...

La **concertation** permettra de recueillir les avis de la population lors notamment de réunions publiques. Les documents produits serviront de support. Les résultats de la concertation devront venir alimenter les éléments constitutifs du PDU.

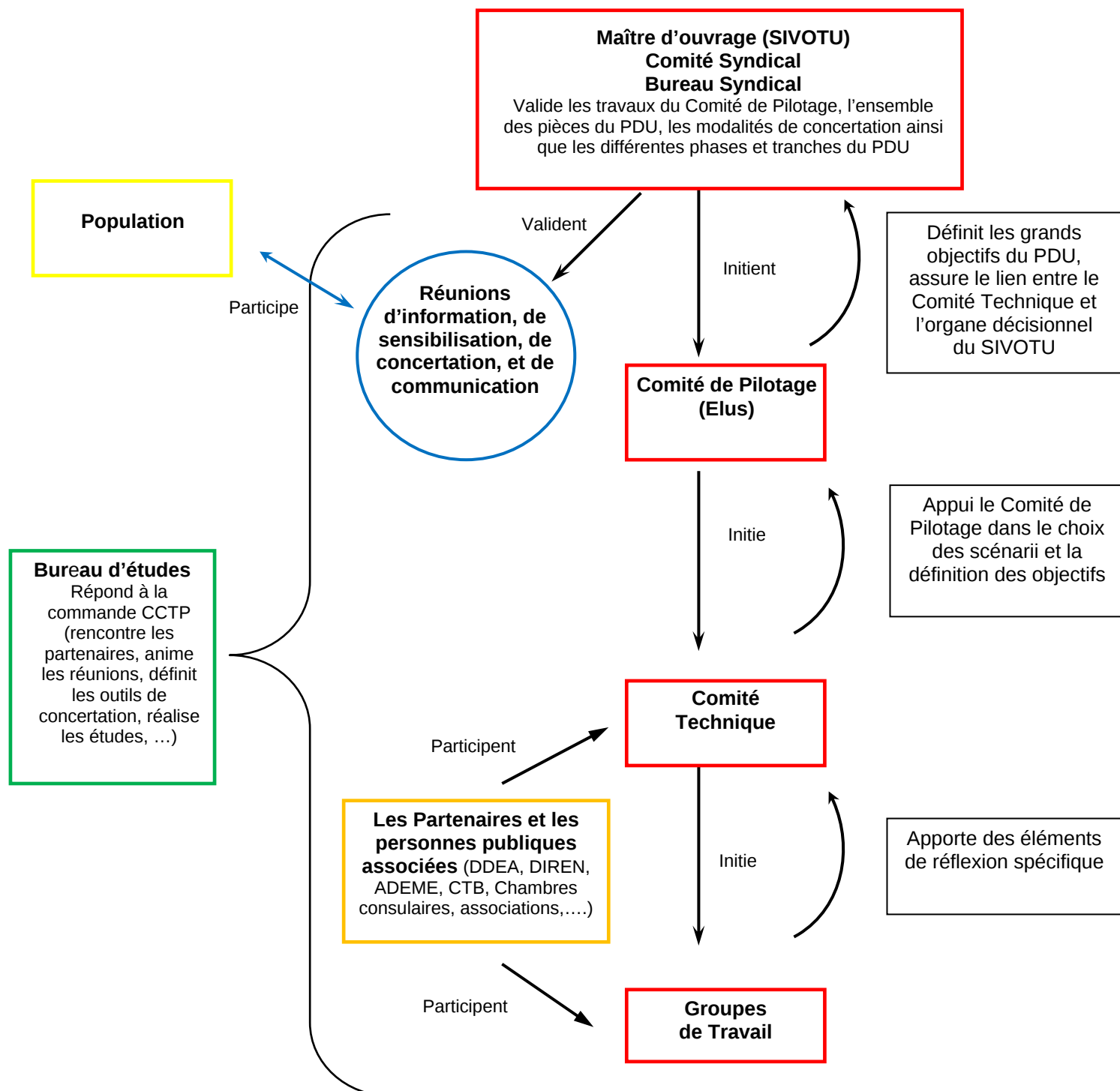
La **communication** se basera quant à elle, sur des publications des études du PDU à destination de la population et des partenaires territoriaux. Elle pourra se faire par l'intermédiaire de lettres d'informations, d'un site internet...

Le bureau d'études devra présenter dans sa candidature des propositions quant à sa **stratégie de sensibilisation et de communication** à destination de la population et de l'ensemble des partenaires privés et institutionnels du territoire (exposition itinérante, panneaux, posters...). Les modalités de concertation auprès du public seront arbitrées par le Comité Syndical. Elles pourront être affinées et développées par le bureau d'études, qui sera chargé de son élaboration et de son animation tout au long de l'étude.

Néanmoins, afin d'assurer une transparence dans les actions PDU, l'organisation de réunions publiques devra être prévue, à toutes les phases suivantes :

- Le diagnostic et les enjeux du PDU,
- Le choix des scénarii,
- Le programme d'actions,
- Présentation du projet PDU arrêté par le Comité Syndical.

Schéma simplifié du rôle de chaque instance, des partenaires et du bureau d'études pour le PDU



C] Rôle des différents acteurs

1. Le SIVOTU

Le SIVOTU est le maître d'ouvrage du PDU. Il jouera le rôle d'interface entre les élus (Comité de Pilotage, Comité Syndical), le Comité Technique (cf définition page 25), les différents groupes de travail et le bureau d'études.

2. Les élus

Les élus du SIVOTU, du Conseil Régional et du Conseil Général seront membres du Comité de Pilotage. Un élu référent du SIVOTU sera membre du Comité Technique afin de favoriser la communication entre les différents groupes de travail.

Les élus participeront régulièrement à la mise en œuvre du document d'urbanisme et notamment au choix du scénario. Les élus membres du Comité Syndical seront sollicités pour valider le PDU. Le bureau d'études devra s'entretenir avec chacun des élus du territoire dès la première phase du PDU.

3. La société civile (acteurs locaux)

Les membres des conseils de développement de Bourges Plus, du Pays de Bourges...et les représentants d'associations (PMR, commerçants, cyclistes, environnement...) seront intégrés dans les divers groupes de travail thématique. Ces représentants représentent des relais d'information auprès desquels le bureau d'études devra s'entretenir.

4. Les personnes publiques associées

Elles regroupent les représentants des services de l'Etat, des chambres consulaires, du Conseil Régional et du Conseil Général, du Pays de Bourges et des divers organismes concernés par l'élaboration du PDU. Elles seront intégrées au Comité Technique et aux différents groupes de travail.

5. La population

L'implication de la population est essentielle à la démarche. Sa consultation facilitera une meilleure compréhension de la mobilité et l'appropriation du projet. La population sera consultée lors de réunions publiques et selon les modalités de concertation déterminées entre le Comité Syndical et le bureau d'études.

Partie 2 : Modalités pour la réalisation de l'étude

I) Suivi de la mission PDU

A] Le Comité Syndical

Le Comité Syndical aura pour rôle d'exprimer les orientations qu'il souhaite pour le SIVOTU et de valider les grandes étapes de l'élaboration du PDU. Il aura pour mission de :

- ✓ Approuver les orientations du document (enjeux, choix du scénario, programme d'actions),
- ✓ Valider la tranche ferme et conditionnelle,
- ✓ Arrêter le projet PDU,
- ✓ Approuver le PDU après enquête publique.

B] Le Bureau Syndical

Le Bureau Syndical jouera un rôle d'intermédiaire entre le Comité de Pilotage et le Comité Syndical. Il aura pour rôle :

- ✓ Valider les travaux du Comité de Pilotage,
- ✓ Valider l'ensemble des pièces du PDU,
- ✓ Soumettre les documents à la validation et l'approbation du Comité Syndical.

C] Le Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage a une fonction de proposition et d'orientation. Il décide des temps forts de la concertation et valide les principaux résultats avant de les soumettre au Bureau Syndical. Il aura donc pour mission de :

- ✓ Définir les options à prendre au fur et à mesure de l'élaboration du PDU,
- ✓ Orienter les études et assurer le lien avec l'organe décisionnel du SIVOTU,
- ✓ Décider des temps forts de la concertation,
- ✓ Définir les grands objectifs du PDU,

- ✓ Définir les principes d'actions,
- ✓ Valider les principaux résultats, avant de les soumettre au Bureau Syndical du SIVOTU.

Il serait constitué des membres suivants :

- Le Préfet du Cher ou son représentant,
- Le Président du SIVOTU ou son représentant,
- Les Vice-présidents du SIVOTU ou leur représentant,
- Le Président de Bourges Plus ou son représentant,
- Les Vice-présidents de Bourges Plus délégués en matière de transport, urbanisme, voirie, économie, habitat, accessibilité,
- Le Président du Conseil Régional ou son représentant,
- Le Président du Conseil Général ou son représentant,
- Le Président des Communautés de Communes de Fercher et En Terre vives ou leur représentant,
- Les Maires et les Adjoints au Maire compétent en matière d'urbanisme-transport des communes de Fussy, Pigny et Saint-Florent sur Cher.

D] Le Comité Technique

Le Comité Technique regroupe des spécialistes du transport, des déplacements, de l'urbanisme, de l'environnement.... Il constitue un lieu de dialogue et de réflexion privilégié. Il fera des propositions utiles à la mise en œuvre du PDU. La liste des participants sera ultérieurement arrêtée par les membres du Comité de Pilotage¹.

Le Comité Technique aura pour mission de :

- ✓ Appuyer le Comité de Pilotage dans le choix des scénarii et la définition des objectifs,
- ✓ Définir la constitution des groupes de travail,
- ✓ Déterminer les orientations des travaux des groupes de travail,
- ✓ Valider les travaux du bureau d'études et des groupes de travail,
- ✓ Soutenir le Comité de Pilotage dans le choix des scénarios et la définition des objectifs.

Il serait constitué des membres suivants :

- Chargés de missions en charge du PDU et des agents des communes membres du SIVOTU,
- Conseil Régional Centre,

¹ Un premier regroupement des personnes à associer aux deux Comités est disponible en annexes.

- Conseil Général du Cher,
- Services de Bourges Plus,
- Services des communes du PTU,
- CTB,
- ADEME,
- Chambres consulaires du Cher,
- DDEA,
- DRE,
- Pays de Bourges,
- ...

La liste des partenaires du Comité Technique n'étant pas exhaustive, celle-ci pourra être élargie, selon les thématiques abordées. Un ou deux élus pourront également être intégrés au Comité Technique pour faciliter les échanges entre les deux instances.

E] le bureau d'études

Le bureau d'études sera chargé de réaliser le PDU et de produire les pièces constitutives du PDU. Il aura ainsi pour mission de :

- ✓ Réunir l'ensemble des études existantes sur le territoire pour mener à bien le diagnostic,
- ✓ Approfondir et mettre à jour les études réalisées antérieurement si besoin est,
- ✓ Rencontrer les élus et les acteurs concernés,
- ✓ Juger de la pertinence de la réalisation de nouvelles études nécessaires à la meilleure compréhension de la mobilité sur le territoire,
- ✓ Veiller à une analyse transversale entre les différentes thématiques : habitat, économie, transport...,
- ✓ Prendre en compte les orientations du SCOT,
- ✓ Intégrer les déplacements de marchandises dans l'étude PDU,
- ✓ Veiller à prendre en compte l'accessibilité de chaque mode de déplacement et des PMR durant le déroulement de l'étude PDU,
- ✓ Réaliser un travail approfondi sur l'environnement tout au long de l'élaboration du document (suite à l'ordonnance du 3 juin 2004),
- ✓ Déterminer et concevoir les outils de concertation et de communication,
- ✓ Animer et exploiter la concertation et la sensibilisation tout au long de sa mission,

- ✓ Alimenter et organiser les différentes réunions de travail. Pour ce faire, il devra faire preuve d'une grande capacité de conduite et d'animation de projet,
- ✓ Définir une stratégie des déplacements urbains,
- ✓ Fournir les éléments constitutifs du dossier PDU et les documents demandés par le SIVOTU dans le présent cahier des charges,
- ✓ Assister juridiquement les administrations dans le cadre d'une modification de leur document d'urbanisme.
Le bureau d'études candidat devra dans sa proposition, justifier d'une compétence juridique afin de mener à bien l'élaboration du PDU,
- ✓

Le bureau d'études pourra proposer toutes autres prestations pour mettre en œuvre le PDU.

II) Les documents et études à disposition

Le bureau d'études en charge de la réalisation du PDU devra prendre clairement appui sur les orientations et objectifs des documents existants.

Il disposera pour cela de l'ensemble des études réalisées. Les documents suivants seront à sa disposition :

A] Le Schéma Directeur valant Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Le territoire du SIVOTU est entièrement compris dans le périmètre du Schéma Directeur qui est actuellement en cours de révision. C'est un véritable document d'orientation pour toutes les politiques de transports et de déplacements du territoire. La phase de diagnostic devrait être achevée fin 2008.

B] Le pré-diagnostic PDU

Un pré-diagnostic a été réalisé, durant l'été 2008, pour déterminer les premiers constats en matière de transport et de déplacement. Le contenu de ce pré-diagnostic est basé sur la rencontre de plusieurs acteurs du territoire. L'analyse de ces premiers entretiens a permis de révéler plusieurs points faibles concernant le secteur des déplacements. La formalisation de ce pré-diagnostic a ainsi permis de déterminer 4 axes principaux:

-  Assurer la cohérence des politiques d'aménagement du territoire,
-  Favoriser un cadre de vie agréable et attractif,
-  Répondre aux besoins et attentes de la population,
-  Communiquer et sensibiliser autour des actions du PDU.

Le bureau d'études pourra s'appuyer sur les analyses de ce pré-diagnostic pour entreprendre l'élaboration PDU.

C] Les enquêtes déplacements réalisées par la CTB

La CTB a menée une enquête Origine-Destination en 2001 sur 9 communes. Les résultats de cette enquête permettent de connaître la catégorie de population qui fréquente le réseau urbain et leur principale destination. Une nouvelle enquête O-D devrait être lancée au dernier trimestre 2008 sur l'ensemble des communes du SIVOTU. Les données pourront ainsi être réactualisées.

D] Les documents de la Communauté d'Agglomération de Bourges et des communes membres du SIVOTU

Il s'agira de mettre en adéquation les orientations du PDU avec celles du Projet d'Agglomération (PLH, la Charte de Beaulieu,...) mais également avec les PADD des PLU de Saint-Florent sur Cher, de Fussy et avec le POS de Pigny.

Le bureau d'études devra prendre en compte les documents d'urbanisme des 17 communes : POS, Carte Communale, PADD des PLU, qu'ils soient révisés ou non, ou en cours d'élaboration. Il pourra également étudier les documents d'urbanismes des communes situées en limite extérieure du PTU, si besoin est.

E] Les agenda 21 de la ville de Bourges, de Bourges Plus et de la Région Centre

L'ensemble des compétences de Bourges Plus est repris de manière transversale à travers la réalisation d'un Agenda 21. Ce dernier est en cours d'élaboration sur le territoire berruyer et vise à mettre en place un programme d'actions en faveur du développement durable d'ici 2010. L'agenda 21 s'inscrit dans une démarche partenariale avec la Région Centre dans le cadre du Contrat d'Agglomération de 3^{ème} génération. Les agenda 21 mis en place par la Ville de Bourges et par la Région Centre devront également être pris en compte.

F] La Charte de développement du Pays de Bourges

Le projet de développement du Pays de Bourges se scinde en trois objectifs avec des déclinaisons transversales au PDU : (emploi, cadre de vie, logement, transport...).

Les données de la Charte de développement pourront venir alimenter le diagnostic PDU

G] Le portrait de l'aire urbaine de Bourges

L'aire urbaine se compose de 52 communes structurées autour de l'unité urbaine (formée par Bourges, Saint Doulchard, Saint-Germain du Puy, Trouy, Fussy).

Réalisées à l'initiative de l'INSEE Centre et de la Direction Régionale de L'Equipement en février 2005, cette étude présente un état des lieux actualisé de l'aire urbaine. Un chapitre est plus particulièrement consacré aux infrastructures et déplacements.

H] L'ensemble des études réalisées par la Ville de Bourges

Les actions de la Ville de Bourges devront être prises en compte dans le cadre du diagnostic et des orientations du PDU.

Le bureau d'études devra notamment prendre connaissance du Schéma Directeur des liaisons douces, du Programme de Renouvellement Urbain, du diagnostic des déplacements urbains réalisé en 2005 dans le cadre de son PLU, et des études qui ont des actions transversales avec les déplacements...

I] L'ensemble des études pouvant renseigner sur la mobilité à l'échelle du bassin de vie

L'étude mobilité à l'échelle du Pays de Vierzon

Les échanges domicile-travail sont assez importants avec l'aire urbaine de Vierzon

Le « plan de déplacements urbains » de la Ville de Vierzon

La ville de Vierzon a souhaité mettre en place son Plan de Déplacements Urbains. Elle en est aujourd'hui au stade de l'enquête publique.

Les données issues des études du Conseil Général

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports inter-urbain et scolaire le Conseil Général, est un acteur incontournable pour la mise en place du PDU. Le bureau d'études devra se rapprocher du service de l'Aménagement du Territoire, du Logement et des Déplacements du Conseil Général du Cher.

Les données issues du Conseil Régional

Le service Etudes Déplacements du Conseil Régional réalise actuellement de nombreuses études dont un projet de Schéma Directeur d'accessibilité, une cartographie des flux régionaux (notamment en direction de Bourges) dont les résultats devront être connus pour la fin de l'année 2008. Le bureau d'études devra prendre en compte l'ensemble de ces études dans le cadre de son diagnostic.

J] Les données issues des EPCI dont Fussy, Pigny et Saint-Florent sur Cher sont membres

Il s'agit notamment de la Communauté de Communes « En Terres Vives » pour les communes de Fussy et Pigny et de la Communauté de Commune « Fercher » pour Saint-Florent sur Cher.

III) La mission

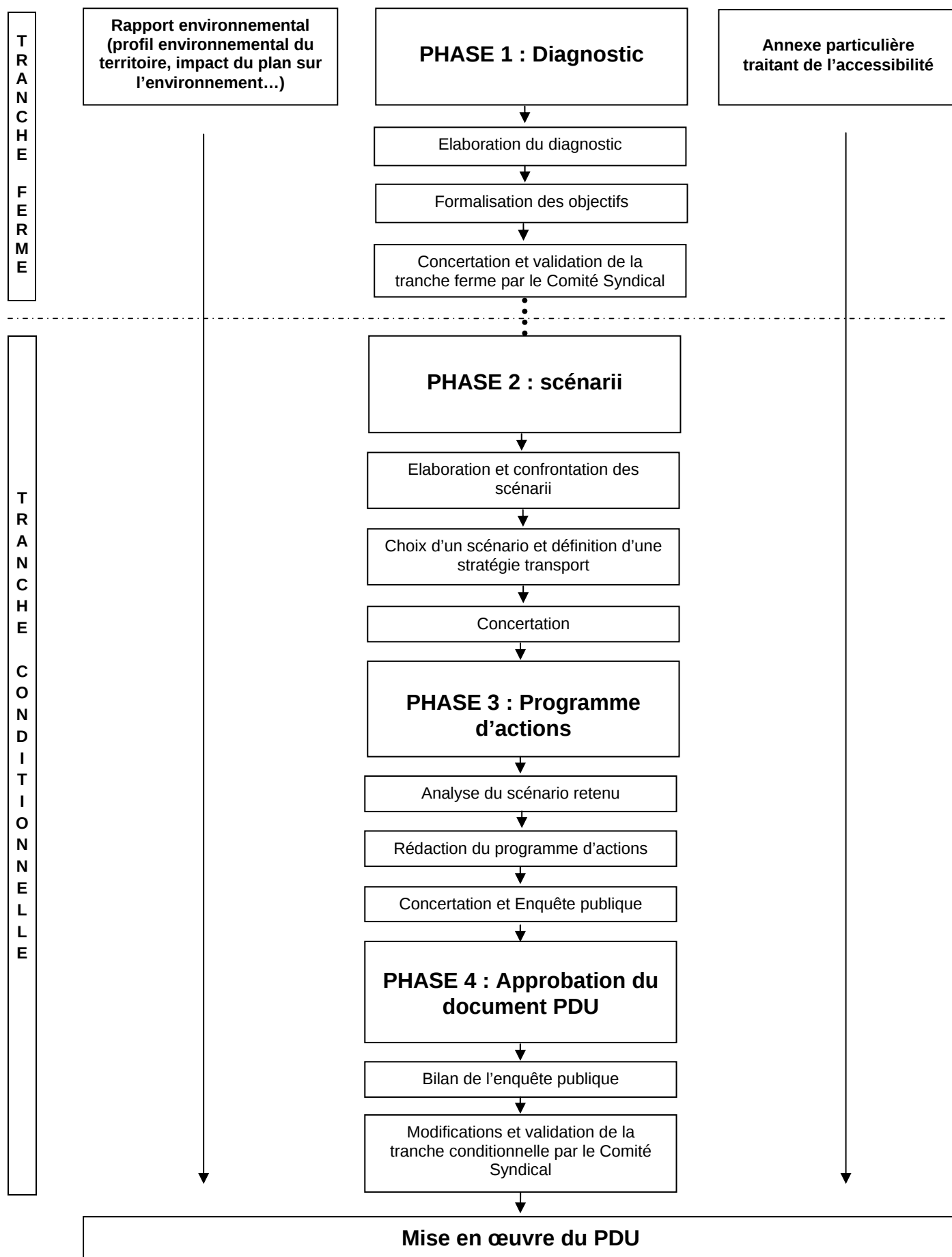
Preamble :

Une réunion sera organisée avec le Bureau Syndical au début de l'étude afin de préciser les méthodes utilisées par le bureau d'études, les informations existantes à lui fournir, les acteurs à contacter et réajuster le cahier des charges, si nécessaire.

A] Le déroulement de l'étude

L'étude PDU se déroule en deux tranches, une tranche ferme et une tranche conditionnelle. L'ensemble des étapes à réaliser est synthétisé dans le schéma de la page suivante.

Schéma de synthèse des différentes phases et étapes



Phase 1 (TF) : Le diagnostic

Etape 1 : Elaboration du diagnostic

Le diagnostic, référentiel commun, permet de mieux connaître les points forts et les points faibles en matière de déplacements et de circulation, les attentes des habitants et des acteurs locaux. Il s'attache à recenser les projets existants pouvant influencer sur la circulation et les déplacements. Le nombre et le degré d'approfondissement des études constituant le diagnostic dépendra des aménagements physiques déjà présents sur le territoire, ainsi que des problèmes et des lacunes rencontrés. Il s'agit dans le diagnostic de mener des évaluations en référence aux premiers enjeux mis en avant dans le pré-diagnostic. Les analyses menées dans les différents domaines doivent être effectuées de manière transversale avec une étude du contexte géographique, démographique et économique. Ces analyses doivent permettre de mieux comprendre les raisons des dysfonctionnements, et d'évaluer leur gravité.

Au delà du contexte géographique, démographique et économique, les principaux thèmes suivant et leurs déclinaisons devront être abordés au cours du diagnostic:

➤ **L'urbanisation et l'aménagement de l'espace,**

Il s'agira notamment de mettre en adéquation les orientations du PDU avec celles du PLH, d'anticiper les évolutions du territoire et de favoriser les opérations de densification. La cohésion urbaine et sociale devront être favorisées afin d'assurer la continuité dans les projets de liaisons piétonnes et cyclistes entre les quartiers, et entre les communes. L'articulation entre l'urbanisation nouvelle et la desserte en transport en commun devra être pris en compte (lors de la création d'un lotissement, d'une Zone d'Activité Economique, d'un équipement sportif...)

➤ **Le trafic routier,**

Le bureau d'études devra analyser la situation actuelle des transports et des déplacements.

Dans ce cadre, le transport de marchandises devra être pris en compte car il s'agit d'un axe prépondérant des déplacements berruyers.

➤ **Les modes de transports alternatifs et l'intermodalité,**

Le diagnostic devra faire un état des lieux des modes doux (marche à pied, vélo), des transports collectifs, du système de co-voiturage mis en place par la ville de Bourges...

Une réflexion devra porter sur les moyens de transports alternatifs pouvant être utilisés à court, moyen et long terme dans les limites financières, technique des choix des élus.

Le bureau d'études s'attachera à prendre en compte les transports collectifs urbains, interurbains, et régionaux.

➤ **La circulation et le stationnement,**

L'agglomération dispose de deux boulevards et d'une rocade. Il s'agira d'identifier plus précisément ces deux boulevards afin de pouvoir par la suite proposer une hiérarchisation de la voirie. Une étude sur l'offre de stationnement devra être réalisée. Il s'agira notamment d'analyser l'offre disponible pour les véhicules de marchandises et des artisans dans les centres villes.

➤ **La sécurité routière,**

La sécurité routière doit être abordée via le partage des voies (automobilistes/cyclistes/piétons) et favoriser une utilisation plus fréquente des modes de déplacements doux. Celle-ci devra être prise en compte aussi bien en milieu urbain qu'en milieu périurbain. Cette problématique n'est pas à étudier qu'à travers la seule focale de l'automobile, mais bien au travers de l'ensemble des modes de déplacements et du traitement général de l'espace public. Cette thématique implique la proposition d'indicateurs de suivi de l'observatoire de la sécurité imposé par la loi SRU.

➤ **L'environnement,**

Le PDU doit contribuer à l'amélioration de la santé des berruyers et favoriser un cadre de vie agréable. Le bureau d'études devra faire dans le diagnostic un état initial de l'environnement. Il présentera à travers cette partie les principales caractéristiques du territoire et ses enjeux en matière d'environnement et comprendra notamment une analyse de l'impact des déplacements sur le cadre de vie.

➤ **L'accessibilité,**

Le bureau d'études pourra s'appuyer sur le diagnostic accessibilité qui est en cours de réalisation à l'échelle de la Ville de Bourges. Le document final est prévu pour fin 2010.

Selon l'article L.2143-3 du CGCT, les EPCI de 5 000 habitants et plus, doivent créer une commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Bourges Plus mettra en place une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées qui regroupera des représentants institutionnelles, associatifs et des élus communautaires. Cette commission détiendra les attributions suivantes :

- Etablir un constat annuel de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports en commun permettant ainsi une accessibilité aisée aux personnes en situation de handicap sur l'ensemble de la chaîne de déplacement ;
- Faire des propositions de nature à améliorer l'accessibilité de l'existant ;
- Organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées.

L'objectif étant que chaque commune réalise son plan de mise en accessibilité du cadre bâti, de la voirie, de l'espace public, et des transports en commun. La mobilité des personnes en situation de handicap sera ainsi facilitée tout au long de la chaîne des déplacements.

Cette commission aura notamment pour rôle de rédiger un rapport annuel sur les travaux engagés.

Les éventuelles commissions sur l'accessibilité des personnes handicapées créées par les EPCI dont Pigny, Fussy et Saint-Florent sont membres devront également être prises en compte par le bureau d'études.

➤ **L'implication de la population**

Le bureau d'études devra dans sa proposition suggérer une méthode et des outils de sensibilisation à destination de la population. La population étant la principale bénéficiaire des aménagements envisagés, il est impératif de l'associer dès le début de la phase diagnostic pour qu'elle puisse s'approprier la démarche.

Il est important de souligner que la finalité du diagnostic est de pouvoir éclairer la décision des élus et le choix des scénarii à mettre en œuvre.

Pour mener à bien le diagnostic, le bureau d'études devra :

Rassembler l'ensemble des données disponibles

- ✓ Prendre en compte l'ensemble des données issues des études qui ont pu être énoncées précédemment (SCOT, pré-diagnostic...).
- ✓ intégrer les données des études qui seront disponibles au moment de l'élaboration du diagnostic et les réflexions issues des groupes de travail thématique.
- ✓ Approfondir certains thèmes, au regard des insuffisances éventuelles de certaines études,

Evaluer les incidences sur le territoire des projets d'envergure nationale

- ✓ LGV Paris/ Clermont-Ferrand,
- ✓ Liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges,
- ✓ Le TGV Brive-Vierzon-Roissy-Lille qui a été mis en service depuis la fin de l'année 2007,
- ✓ Tous les projets d'aménagement du territoire ayant un impact dans les transports et les déplacements.

Evaluer la pertinence du Périmètre de Transports Urbains actuel

Suite aux résultats du diagnostic, le bureau d'études analysera l'intérêt ou non d'élargir le Périmètre de Transports Urbains. La tranche conditionnelle sera ajustée au regard des choix des élus du SIVOTU.

Evaluer le niveau d'appropriation des déplacements par la population

Le bureau d'études devra évaluer les marges de progrès de la population envers leur pratique quotidienne liée à l'utilisation des modes doux, du système de co-voiturage, des transports collectifs... Cette analyse doit aboutir à la production d'outils de communication qui auront pour objet de sensibiliser la population aux modes alternatifs.

Ces actions d'information, de sensibilisation, de communication et de concertation devront être portées et animées par le bureau d'études.

Porter une attention particulière aux études suivantes :

Etude Habitat/logement : le PLH ne couvrant que les communes de Bourges Plus, un approfondissement de la thématique Habitat/logement devra être menée sur les trois communes de Fussy, Pigny et Saint-Florent sur Cher. La politique ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) des quartiers Nord de Bourges devra également être prise en compte. Le bureau d'études pourra s'appuyer sur les études du SCOT en cours d'élaboration.

Le bureau d'études pourra proposer et mener des études complémentaires qui devront être justifiées dans sa proposition.

L'organisation d'une réunion de consultation auprès de la population pourra être menée dès la phase de diagnostic afin d'analyser les attentes de la population.

Les deux études suivantes devront être prises en compte tout au long de la démarche PDU et feront l'objet d'une réalisation spécifique:

Evaluation environnementale : le bureau d'études devra présenter un profil environnemental du territoire portant sur les impacts des déplacements sur la qualité de l'air, l'ambiance acoustique, la consommation énergétique et d'espace, la ressource en eau et le patrimoine naturel dans le cadre du décret du 27 mai 2005¹. Il pourra s'appuyer sur l'état initial de l'environnement du SCOT et sur les études réalisées par l'association LIG'AIR² par exemple. L'état initial de l'environnement réalisé au cours du diagnostic pourra être réutilisé dans ce document. Une étude sur les incidences notables à la mise en œuvre du document sur l'environnement sera ensuite réalisée dans les étapes suivantes.

L'ensemble de **l'étude portant sur l'évaluation environnementale doit constituer un élément séparé et clairement identifiable du diagnostic**. Afin de mener à bien cette étude environnementale, le bureau d'études pourra se rapprocher de l'ADEME et de la DIREN.

¹ Ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la Directive Européenne 2001/42/CE relative à l'évaluation de certains plans, schémas, programmes et autres documents de planification ayant une incidence notable sur l'environnement.

² LIG'AIR est agréé par le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable pour assurer la surveillance de la qualité de l'air en Région Centre : www.ligair.fr

Le rapport environnemental rédigé devra être compréhensible du grand public et **sera soumis à l'enquête publique** au même titre que le document PDU, après l'arrêt du projet PDU.

Etude accessibilité : une annexe particulière traitant de l'accessibilité doit être jointe au PDU¹. L'accessibilité concerne toutes les personnes en situation de handicap (personnes à mobilité réduite, personnes présentant une déficience visuelle, cognitive...).

Les articles 45 et 46 de la loi du 11 février 2005 imposent en effet la mise en accessibilité totale des services de transports collectifs à partir du 11 février 2015.

Le bureau d'études devra prendre en compte les différents rapports annuels des EPCI (Communauté d'Agglomération de Bourges, Communautés de Communes « En Terres Vives », et « Fercher »), ainsi que l'ensemble des plans de mise en accessibilité réalisés par les communes membres de ces EPCI.

Cette étude accessibilité devra faire l'objet de modification et d'évolution tout au long du marché et sera annexée au document final. Elle sera également soumise à enquête publique après l'arrêt du projet PDU.

Etape 2 : Formalisation des objectifs

Cette formalisation des objectifs fait suite aux conclusions du diagnostic qui auront permis de dégager des pistes et des orientations pour le document. Ces dernières seront soumises aux Comités de Pilotage et Technique. Une réunion de confrontation approfondie sera organisée pour définir précisément les priorités en termes d'objectifs et d'actions pour le territoire. Les objectifs de la démarche seront formalisés par les élus. C'est à partir de ces décisions politiques que des solutions techniques pourront être étudiées. Ceci permet de hiérarchiser les priorités et d'en tirer plusieurs scénarii.

Etape 3 : Concertation et validation de la tranche ferme

A l'issue des deux étapes précédentes, une réunion sera organisée avec le Comité Syndical pour présenter et valider le document ainsi que la tranche ferme.

Le bureau d'études devra fournir l'ensemble des documents (documents de synthèse, panneaux, power point..), nécessaires dans le cadre de la concertation avec la population et à la validation. Une réunion d'information auprès de la population sera réalisée à la fin du diagnostic. Le bureau d'études devra préparer des documents compréhensibles du grand public.

¹ Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ».

TRANCHE CONDITIONNELLE

Phase 2 (TC) : Les Scénarii

Etape 1 : Elaboration et confrontation des scénarii

Après avoir réalisé le diagnostic, il importe de définir les orientations stratégiques des déplacements qui vont former la base de la planification des déplacements urbains. Au moins 3 scénarios différents devront être élaborés par le bureau d'études. Ils auront notamment pour ambition de sensibiliser l'ensemble des acteurs locaux aux enjeux du PDU et de leur présenter les évolutions possibles de leur territoire.

La comparaison des scénarii est une étape importante qui donnera aux élus la possibilité de choisir le meilleur scénario pour le territoire.

Pour chacun des scénarii retenus, le bureau d'études devra en préciser les points forts et les points faibles, les analyser dans une perspective de développement durable en estimant les impacts sur l'environnement, sur la qualité de vie de la population, et sur les économies engendrées... Chaque scénario devra notamment répondre aux besoins exprimés par la population. Enfin, il s'agira d'évaluer l'adéquation des scénarii aux objectifs fixés par les élus.

Tout au long de cette étape, plusieurs réunions seront organisées avec la plupart des acteurs du territoire. Les modalités de concertation devront être proposées par le bureau d'études.

Etape 2 : Choix d'un scénario et définition d'une stratégie transport

Dans cette seconde étape, la confrontation-concertation sur les scénarios doit fournir au Comité Syndical des éléments d'appréciation et d'évaluation lui permettant de se prononcer sur le choix d'un scénario. Ce choix se fera en fonction des objectifs prioritaires de l'ensemble des actions qu'il contient.

Etape 3 : Concertation

A l'issue de ces deux étapes, une réunion sera organisée avec le Comité Syndical. Il devra être organisé des réunions publiques, dans le cadre de la concertation avec la population. Des actions de sensibilisation à destination de la population seront organisées.

Le bureau d'études devra fournir l'ensemble des documents (documents de synthèse, panneaux, power point..), nécessaires dans le cadre de la concertation avec la population. Le bureau d'études devra préparer des documents compréhensibles du grand public.

Phase 3 (TC) : Programme d'actions

Etape 1 : Analyse du scénario retenu

Cette phase décline les orientations souhaitées par le maître d'ouvrage, en tenant compte des objectifs prédéfinis. Il s'agira d'approfondir le scénario retenu, en précisant les objectifs et les actions à réaliser.

Afin de mener à bien cette phase, le bureau d'études devra :

- ✓ Déterminer une hiérarchisation des actions permettant de répondre aux objectifs,
- ✓ Appréhender tous les modes de déplacements afin de dépasser les approches monomodales et veiller à favoriser la complémentarité entre chaque mode,
- ✓ Etablir un échéancier et un estimatif financier réaliste pour la mise en œuvre des actions,
- ✓ Proposer une méthodologie et des indicateurs de suivi et d'évaluation de chaque objectif (tableau de bord...), ceci pour évaluer les actions entreprises, mais également leurs effets induits.

Dans le cadre de **l'évaluation environnementale**, les incidences des actions sur l'environnement, du scénario choisi, devront être envisagées de la façon la plus exhaustive possible (qualité de l'air, acoustique, énergie, espace, biodiversité...). Cette analyse devra se retrouver dans le rapport environnemental. Concernant la méthodologie à adopter, le bureau d'études devra solliciter l'avis d'organismes tels que la DIREN, la DDEA, l'ADEME,...

Etape 2 : Rédaction du programme d'actions PDU

Au regard de cette analyse du scénario retenu, et en collaboration avec les membres du Comité de Pilotage et Technique, le bureau d'études proposera un programme d'actions. Le projet devra aboutir à une série de fiches actions à court et moyen termes qui comporteront notamment la description des actions, les objectifs, un calendrier, une estimation financière

Etape 3 : Concertation et validation du programme d'actions

Cette phase comprendra une présentation du projet PDU au Comité Syndical. Le bureau d'études devra fournir l'ensemble des documents (documents de synthèse, panneaux, power point...), nécessaires dans le cadre de la concertation avec la population et à la validation des documents constitutifs du PDU pour l'arrêt du projet par le Comité Syndical et l'enquête publique. Les deux documents portant sur l'évaluation environnementale et sur l'accessibilité devront également être soumis à l'enquête publique. La consultation et l'enquête publique pourront démarrer.

Phase 4 (TC) : Modifications des documents constitutifs du PDU et approbation du document d'urbanisme

Etape 1 : Bilan de l'enquête publique

Cette dernière phase permettra de faire le bilan de l'enquête publique. Au moins deux réunions seront organisées pour débattre sur le rapport rédigé par le commissaire enquêteur :

- ✓ Une réunion de travail avec les personnes publiques associées
- ✓ Une réunion de travail avec le Bureau Syndical

Etape 2 : Modifications à apporter aux documents et validation de la tranche conditionnelle

Suite à ces débats, le bureau d'études apportera les modifications nécessaires aux documents constitutifs du PDU en vue de l'approbation du document par le Comité Syndical. La prestation du bureau d'études prendra fin à l'approbation du PDU et la validation de la tranche conditionnelle par le Comité Syndical après remise du document final.

B] La méthode de communication

Le bureau d'études devra accompagner le Maître d'Ouvrage dans sa démarche de communication et de sensibilisation tout au long de l'élaboration du PDU. Le prestataire définira en lien avec la Maîtrise d'Ouvrage la méthode la plus appropriées pour informer la population et les élus.

C] Les délais de la mission

L'étude globale PDU devra se finaliser sur une durée maximale de 36 mois (3 ans). Le bureau d'études devra estimer dans son dossier de candidature le délai nécessaire à l'élaboration de chacune des phases : diagnostic, choix du scénario et programme d'actions.

D] Les documents à remettre par le bureau d'études

Le prestataire devra remettre divers documents dont les suivants :

- ✓ L'étude Plan de Déplacements Urbains finalisée, avec le diagnostic, les scénarios et le programme d'actions,
- ✓ Un rapport d'évaluation environnementale, document à joindre au PDU détaillant le profil environnemental du territoire, l'impact du plan sur l'environnement...,
- ✓ L'annexe traitant de l'accessibilité, document de mise en accessibilité de la voirie, des transports en commun...,
- ✓ Un rapport de synthèse portant sur l'ensemble de la mission.

Il sera également demandé au prestataire de réaliser une synthèse du travail effectué durant chaque étape et chaque phase. Un compte rendu devra être fourni pour chaque entretien effectué.

L'ensemble des documents demandés devra contenir des parties rédigées, ainsi que des graphiques, cartes, tableaux et photos en nombre suffisant pour plus de clarté et de compréhension.

Les documents de présentation (power point, poster, panneaux...) nécessaires dans le cadre de la sensibilisation et de la concertation avec la population, de réunions de présentation auprès des élus, de validation de chacune des tranches ferme et conditionnelle par le Comité Syndical devront être fournis au Maître d'Ouvrage.

E] Les réunions

Afin d'être le plus clair possible, le bureau d'études favorisera les présentations dynamiques et synthétiques avec l'appui de schémas, cartes, graphiques, tableaux et les supports informatique type « Power point » pour expliquer sa méthodologie et rendre ses analyses et conclusions.

Pour chaque réunion, il réalisera :

- **Un rapport** (format papier) à remettre aux participants, pour rappeler l'objet et l'avancement de l'élaboration, constituant une synthèse des étapes précédentes.

- **Une synthèse** de ce qui a été évoqué, discuté, accompagné de la présentation qui a été faites. Cette synthèse comprendra du rédactionnelle accompagné de cartes, tableaux, schémas et photos.

Il est demandé au Bureau d'études d'ajuster dans sa proposition un nombre de réunions en fonction des besoins pour la réalisation de chaque étape (réunions publiques,...). L'organisation de ces réunions rentre dans le cadre de la commande (prix forfaitaire de chaque étape). Les réunions additionnelles éventuelles (jugées nécessaires), seront engagées uniquement par le SIVOTU.

F] Support des documents

Tous les documents élaborés devront être fournis sous format informatique (.doc) (5 CD-ROM) et papier (25 exemplaires).

Un fichier informatique comportant toutes les pièces de l'étude (y compris les documents remis en réunion) sera remis au Maître d'Ouvrage (rapports et documents graphiques) sous un format Excel (compatible version 2003) pour les données attributaires et dans un format d'échange SIG en vue de l'intégrer dans un SIG pour les traitements cartographiques (format SHAPE de préférence ; Mif/Mid ; dxf).

G] Evaluation

Le bureau d'études sera soumis, tout au long de l'élaboration du PDU, à une évaluation de la méthodologie employée et de la qualité des rendus.

Au cours de l'élaboration, il devra fournir les pièces demandées en temps voulu et produire une note à la fin de chaque phase qui résume la démarche et les résultats en terme de communication, d'efficience et d'efficacité. Ces notes seront soumises à l'approbation du Bureau Syndical afin qu'il puisse évaluer le travail réalisé par le bureau d'études.

ANNEXES

Liste des études mises à disposition du candidat retenu pour la mise en œuvre du PDU (non exhaustive)

- ✓ Schéma Directeur valant Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT),
- ✓ Pré-diagnostic PDU,
- ✓ Données de la CTB (2001),
- ✓ Programme Local de l'habitat,
- ✓ Projet d'Agglomération de Bourges Plus,
- ✓ Charte d'Agglomération de Bourges Plus,
- ✓ Charte de Beaulieu,
- ✓ Etude sur le logement étudiant à Bourges, quelles pistes d'interventions ?, observatoire de l'habitat et du foncier de Bourges Plus,
- ✓ Etude sur le quartier du Val d'Auron : quelles dynamiques urbaines et sociales ?, observatoire de l'habitat et du foncier de Bourges Plus,
- ✓ Documents d'urbanisme des 17 communes membres du SIVOTU,
- ✓ Agenda 21 de Bourges Plus, de la ville de Bourges et de la Région Centre,
- ✓ Charte de développement du Pays de Bourges,
- ✓ Portrait de l'aire urbaine de Bourges,
- ✓ Schéma Directeur des liaisons douces de la Ville de Bourges,
- ✓ Programme de Renouvellement Urbain de la Ville de Bourges,
- ✓ Diagnostic des déplacements urbains de la Ville de Bourges,
- ✓ Etude de programmation des liaisons douces à Bourges,
- ✓ La mobilité des berruyers en 1999,
- ✓ Etude mobilité à l'échelle du Pays de Vierzon,
- ✓ Données d'études Conseil Général,
- ✓ Données d'études Conseil Régional,
- ✓ Données d'études des EPCI dont Pigny, Fussy, et Saint-Florent sur cher sont membres.



Maîtrise d'ouvrage
SIVOTU : Syndicat Intercommunale à Vocation unique Transports Urbains
Président : M. Serge LEPELTIER

Comité de Pilotage

Elus locaux

- Président du SIVOTU, Maire de Bourges-Vice Président Bourges Plus « Organisation des Transports Collectifs »
- Président de Bourges Plus
- Les 3 vices Présidents du SIVOTU
- Maire de Saint Doulchard-Vice Président Bourges Plus « Développement économique, Politique de la ville »
- Maire de Saint Germain du Puy-Vice Président Bourges Plus « Voirie et Stationnement d'Intérêt Communautaire »
- Maire de la Chapelle Saint Ursin-Vice Président Bourges Plus « Urbanisme »
- Maire de Plaimpied-Givaudins-Vice Président Bourges Plus « Bâtiments communautaires, accessibilité »
- Maire de Berry Bouy-Vice Président Bourges Plus « Développement Durable, Environnement »
- Maire de Marmagne-Vice Président Bourges Plus « Logement, Equilibre Social de l'Habitat »
- Maire de Trouy-Vice Président Bourges Plus
- Maire de Le Subdray-Vice Président Bourges Plus
- Maire de Morthomiers-Vice Président Bourges Plus
- Maire de saint Just-Vice Président Bourges Plus
- Maire de Saint Michel de Volangis-Vice Président Bourges Plus
- Maire d'Arçay-Vice Président Bourges Plus
- Maire d'Annoix-Vice Président Bourges Plus
- Maire de Saint Florent sur Cher
- Maire de Fussy
- Maire de Pigny
- Président Communauté de Commune En Terres Vives
- Président de la Communauté de Communes de Fercher

Etat

- Préfet du Cher

Département/Région

- Président du Conseil Général du Cher
- Président du Conseil Régional Centre

Comité Technique

Etat

- Responsable Service Aménagement et Transport DRE Centre
- Etudes Générales Service Connaissance des Territoires et Prospective, DDEA du Cher
- CETE Normandie-Centre

Département/Région

- Direction de l'Aménagement du Territoire, du Logement et des Déplacements du Conseil Général du Cher
- Responsable Service TER Région Centre
- ...

Chargé de mission du PDU

Services en charge des déplacements et de l'urbanisme de Bourges Plus et dans les communes membres du SIVOTU

Partenaires publics

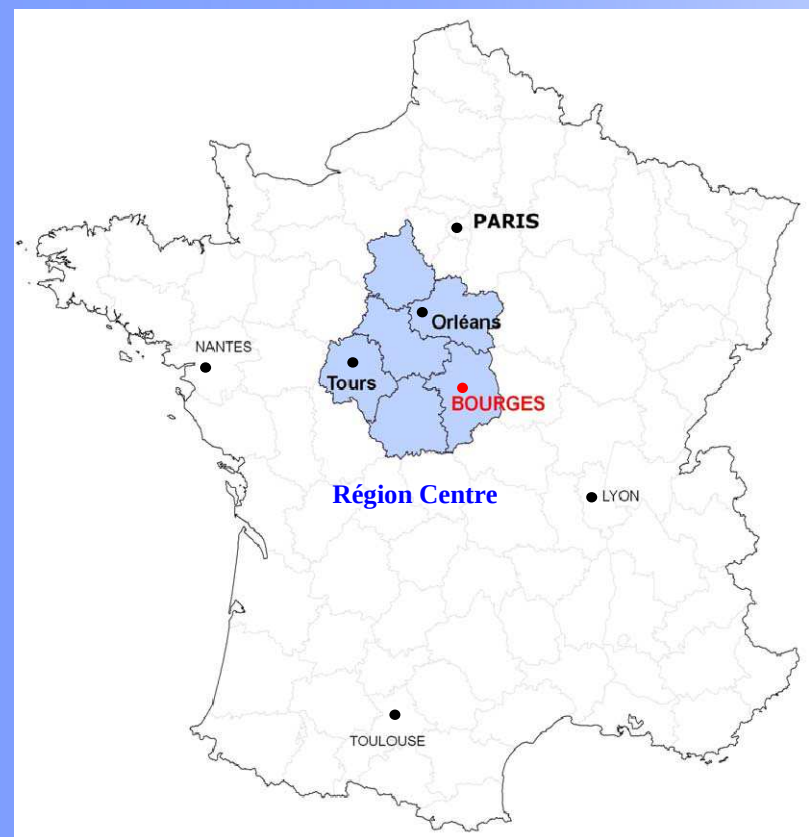
- Développement Territorial, Aménagement du Territoire et Urbanisme, Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher
- Chambre d'Agriculture du Cher
- Service Economique, Chambre des Métiers et de l'Artisanat
- Agent de développement du Pays de Bourges
- ADEME Centre
- RFF/SNCF
- ...

Partenaires privés

- Direction de la CTB
- Associations LIG'AIR, UFC Que Choisir ?...
-

Formalisation du cahier des charges de l'étude Plan de Déplacements Urbains Berruyer

Localisation Géographique de Bourges



Mots clés

AOTU:
Autorité Organisatrice des Transports Urbains

PTU:
Périmètre des Transports Urbains = Aire d'action de l'AOTU

AIRE URBAINE: Selon l'INSEE, ensemble de communes, d'un seul tenant, dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi, travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci

PRE-DIAGNOSTIC:
Recense les principaux dysfonctionnements, les projets en cours, fait ressortir les premiers enjeux et objectifs

CCTP:
Cahier des Clauses Techniques Particulières = document particulier du cahier des charges qui fixe les dispositions techniques nécessaires à l'exécution des prestations de chaque Marché Public

Entités administratives du territoire

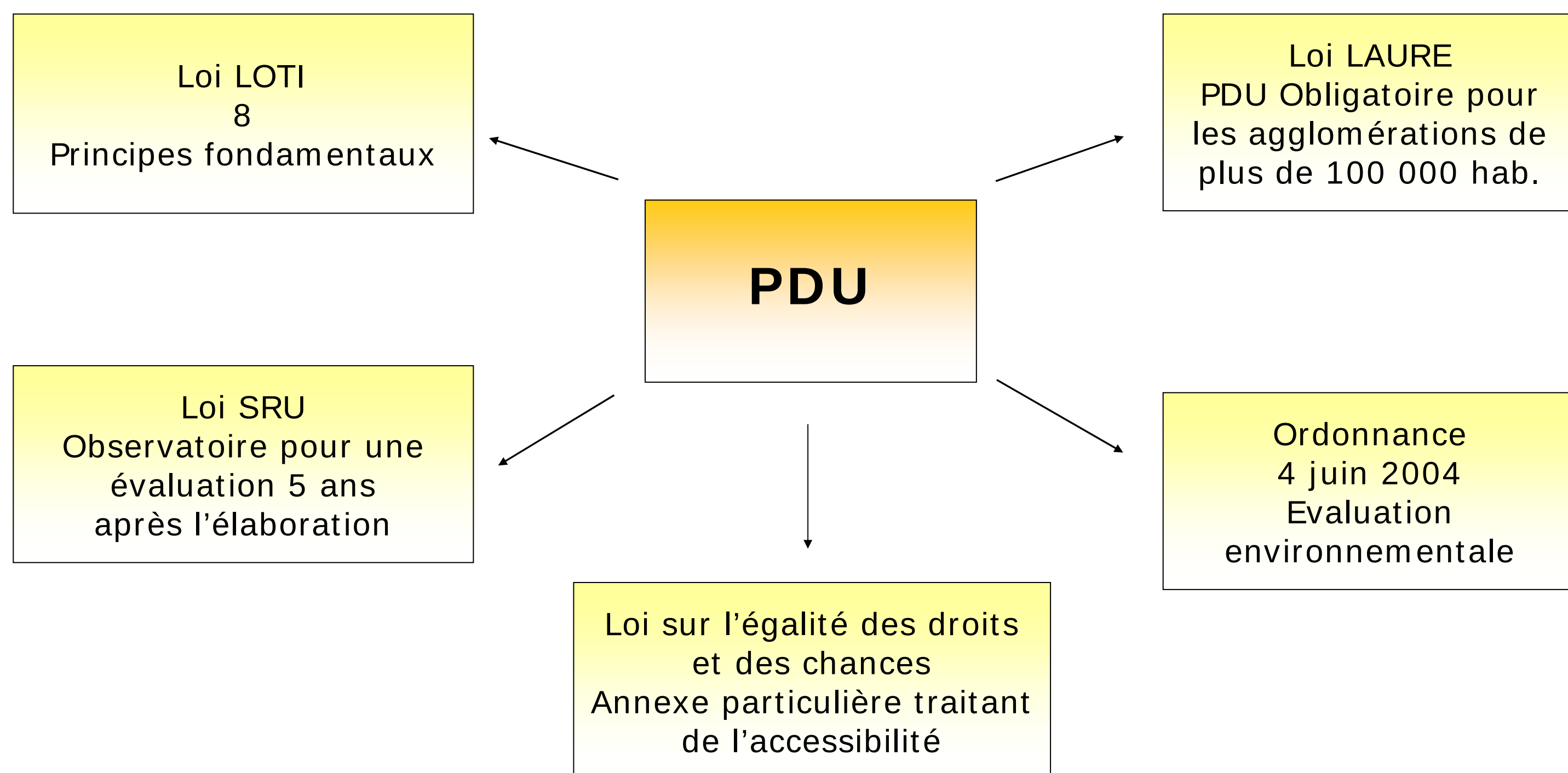
Bourges Plus:
Communauté d'Agglomération, 14 communes, 100 301 habitants

SIVOTU:
Syndicat Mixte Intercommunal à Vocation Transports Urbains, AOTU sur 17 communes 109 762 habitants

SIRDAB:
Syndicat Mixte Intercommunal pour la Révision et le suivi du Schéma Directeur de l'Agglomération berruyère (SCOT): 40 communes, 137 718 habitants

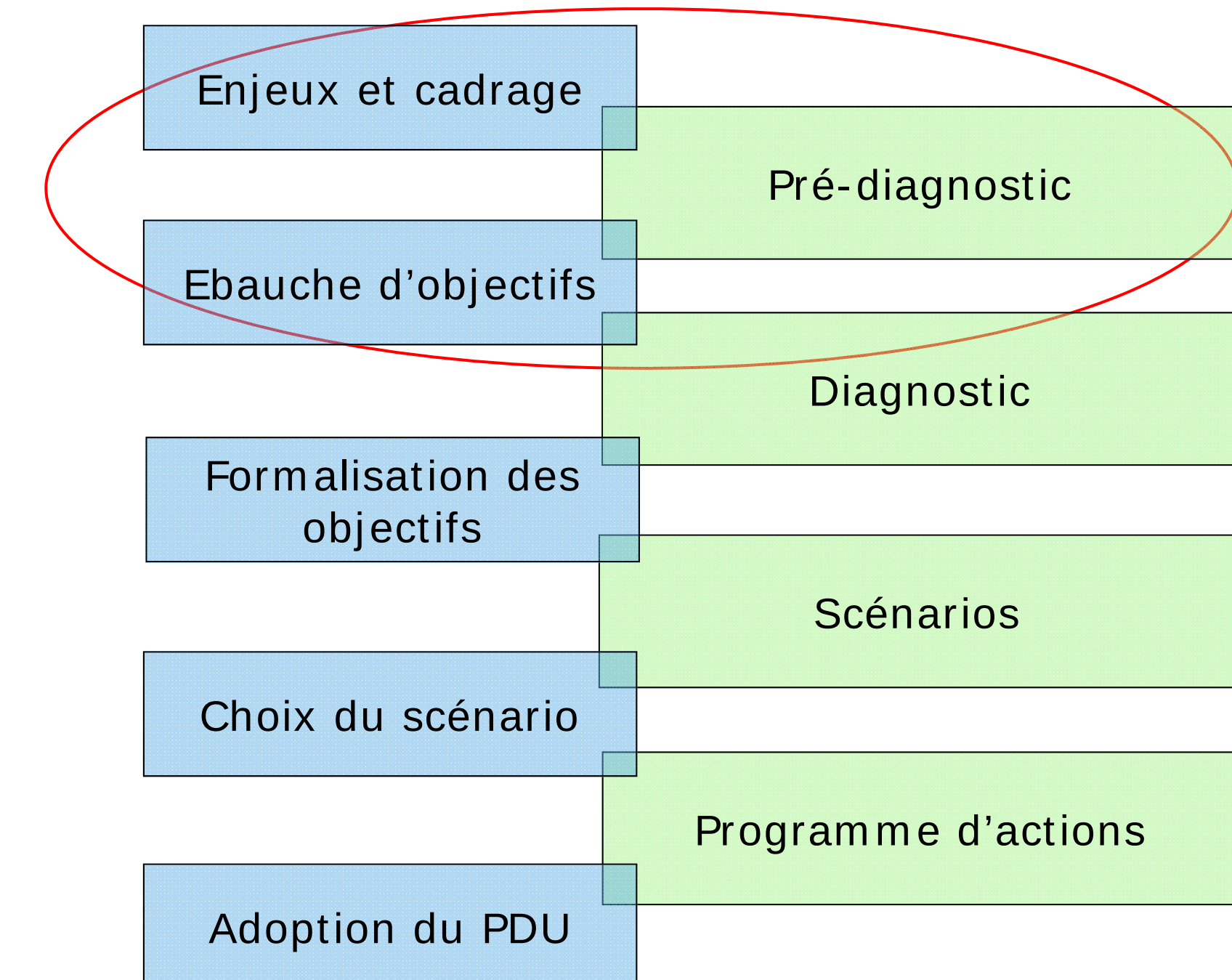
PAYS DE BOUGES:
syndicat mixte regroupant 64 communes pour 150 000 habitants

Pourquoi un PDU sur le territoire berruyer ?

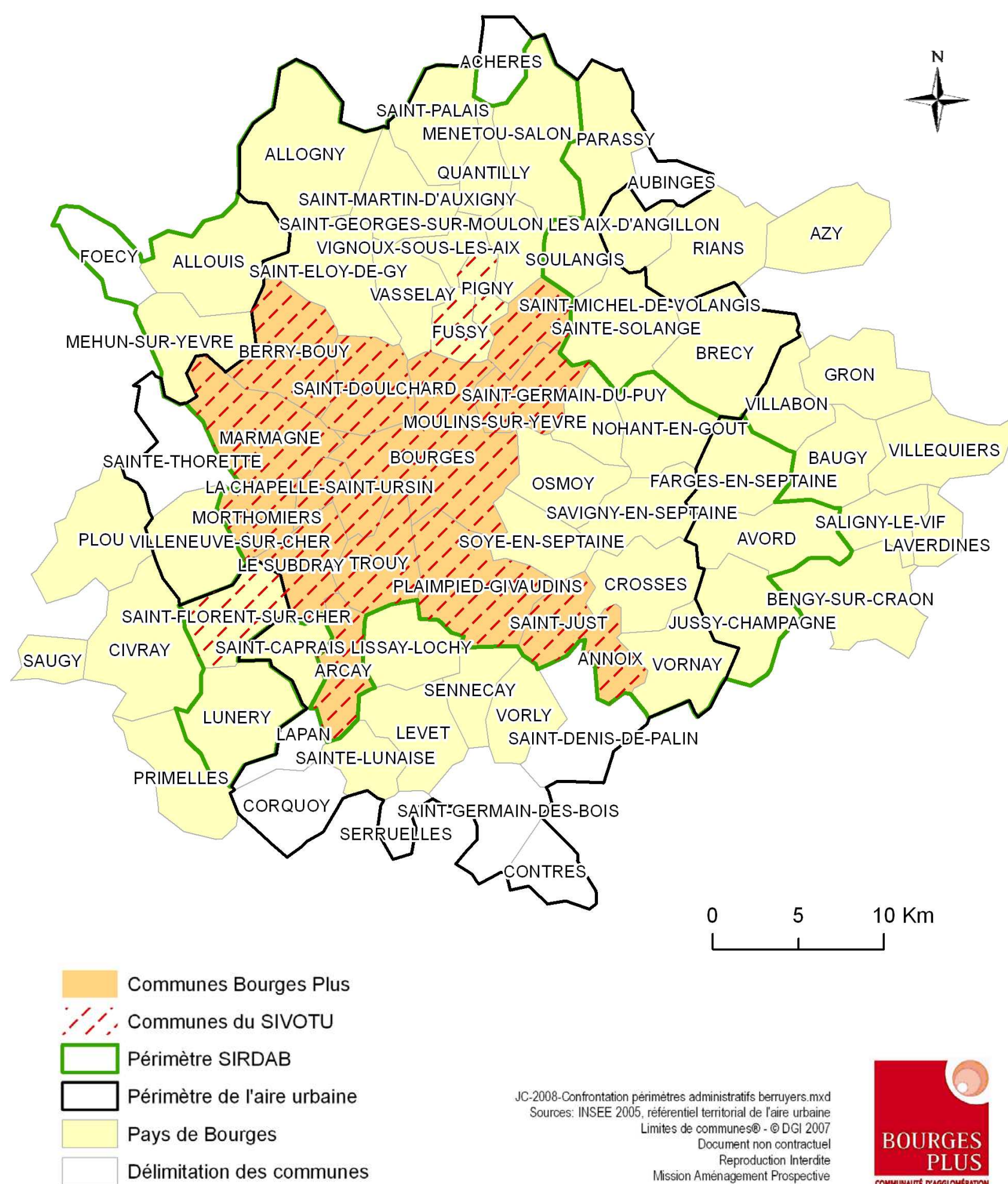


Objet du stage

Rédiger le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) à partir de l'élaboration du pré-diagnostic



1- Quelle entité administrative pour porter le PDU?



ENTITES		LEGITIMITE	LEGISLATION
BOURGES PLUS	• Communauté d'Agglomération • Date de création : 2002 • 14 communes • 100 301 habitants • Territoire d'intervention autour de perspectives communes d'aménagement et de développement avec le Projet d'Agglomération • Compétence transport urbain (LOTI) • Un PLH qui intervient sur le même périmètre que Bourges Plus • Compétence optionnelle : voirie et parcs de stationnement d'intérêt communautaire • Bourges Plus a été créée après le SIVOTU • Le périmètre de Bourges Plus (14 communes) est inférieur à celui du SIVOTU (17 communes)		• Bourges Plus ayant transféré sa compétence transport au SIVOTU, l'agglomération n'a plus de légitimité à porter le PDU
SYNDICAT MIXTE INTERCOMMUNAL A VOCATION TRANSPORTS URBAINS (SIVOTU)	• Le SIVOTU est l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) • Date de création : 1982 • 17 communes • 109 762 habitants • Le SIVOTU a pour objet l'organisation et le fonctionnement des transports urbains • Le périmètre du SIVOTU est celui du périmètre de transports urbains (PTU) • Antériorité du SIVOTU par rapport à Bourges Plus • Le SIVOTU s'inscrit sur plusieurs périmètres administratifs (Bourges Plus et trois communes : Saint-Florent sur Cher, Pigny, Fussy) avec des politiques sectorielles pouvant différer notamment en matière de transports		• Le SIVOTU étant l'AOTU, le syndicat a toute légitimité à élaborer le PDU (article 28 LOTI)
SYNDICAT INTERCOMMUNAL POUR LA REVISION ET LE SUIVI DU SCHEMA DIRECTEUR (SIRDAB)	• Le SIRDAB est un syndicat mixte fermé qui a en charge le suivi et l'élaboration du SCOT • Date de création : 1997 • 40 communes • 137 718 habitants • Le SCOT est un document de planification donnant les grandes orientations sur le territoire en matière de transports, d'habitat... • Regroupe quatre EPCI (Bourges Plus, Communautés de Communes de Septaine, En Terres Vives, Terres d'Yèvre) et trois communes (Saint-Florent sur Cher, Lunery, Moulin sur Yèvre) • Le document final SCOT est prévu pour la fin de l'année 2011 • Le SIRDAB s'inscrit sur plusieurs périmètres administratifs (SIVOTU, PLH) avec des politiques sectorielles pouvant différer. • Aucune véritable étude déplacements à l'échelle du SCOT • Aucun syndicat en charge du SCOT en France ne porte à ce jour l'élaboration d'un PDU		• Le SIRDAB peut porter l'élaboration du PDU sous réserve d'un élargissement de ses compétences (article 101 SRU) • Le PDU doit couvrir tout le territoire du SIRDAB • Le périmètre du PDU doit couvrir la totalité du PTU qu'il recoupe
PAYS DE BOURGES	• Syndicat mixte ouvert • Date de création : 1997 • 64 communes • 150 000 habitants • Mission prioritaire : contractualiser auprès de la Région Centre • Regroupe huit EPCI dont Bourges Plus • Le Pays de Bourges constitue un périmètre cohérent au regard du bassin de vie • Volonté de rester une petite structure • Le contexte très rural de certaines communes situées dans l'aire urbaine de Bourges ne nécessiterait pas leur intégration au sein du PTU • Aucun Pays ne porte à ce jour l'élaboration d'un PDU		• Au regard de la loi Urbanisme et Habitat, le Pays a été affirmé comme un espace pertinent de réflexion et d'élaboration d'un projet de développement commun. • Cependant, l'absence de compétence transport ne lui permet pas de porter le PDU

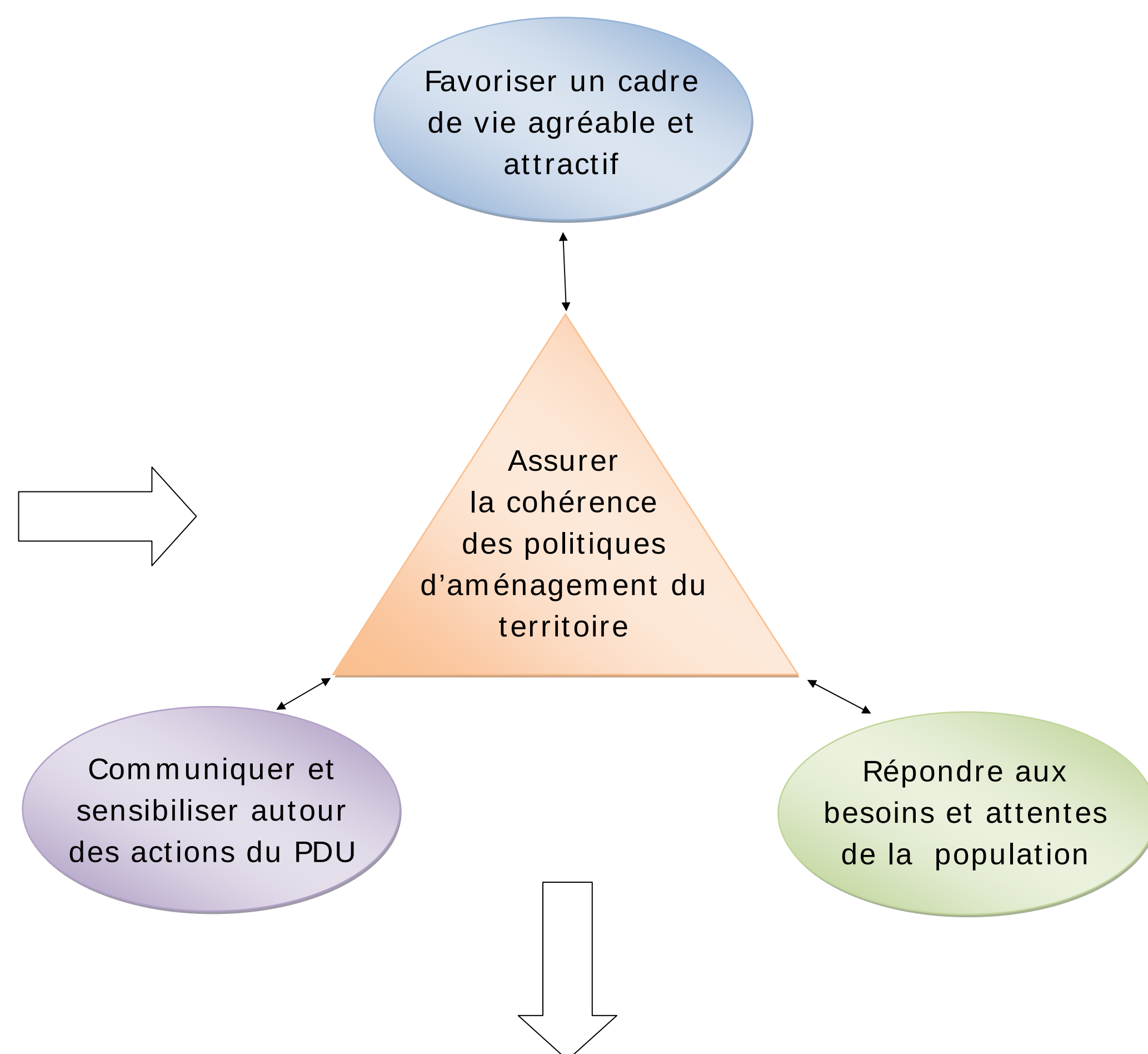
Conclusion de l'analyse: Le PTU sera sur le SIVOTU

2- PRE-DIAGNOSTIC : -Rencontre avec les acteurs du territoire pour confronter les différents avis -Synthèse des enjeux du futur PDU berruyer et ébauche des premiers objectifs

	Eléments positifs	Eléments négatifs	Enjeux
Compétences			
Direction CTB	- Les informations concernant les arrêts seront disponibles dans les bus sous moins de deux ans	- Aujourd'hui, aucune information n'est donnée sur les arrêts à l'intérieur du bus - Un système d'information en temps réel aux arrêts (comme à Tours) coûte trop cher pour une agglomération comme Bourges	• Lisibilité des informations (horaires, nom de l'arrêt...)
		- Le cadencement horaire des bus est difficile sur la taille d'un réseau comme celui de Bourges	
	- La navette gratuite « Butine » est une volonté des politiques		• Améliorer le cadre de vie du centre ville
	- L'objectif est de rabattre les automobilistes sur ce système de transport à partir des parkings gratuits situés au bord de l'hypercentre - La clientèle est composée de toutes les Classes Socioprofessionnelles		
	- Une enquête a été menée par la CTB pour évaluer la masse salariale des entreprises susceptible d'emprunter les transports en commun	- Le taux de réponse de l'enquête CTB envers les entreprises n'a été que de 10%	• Sensibiliser les actifs à l'utilisation des modes alternatifs

Exemple d'un tableau de synthèse issu de la rencontre des acteurs

Analyse des enjeux mis en avant par l'ensemble des acteurs rencontrés



3-Formalisation du cahier des charges : rédaction du CCTP qui se structure autour des 3 principales phases du PDU: Diagnostic, Scénarios, Programme d'actions, afin de définir les études à mener