

2.6 Bilan de la concertation menée lors de l'élaboration du projet



Plan de Mobilité
2025-2035

de Grand
Besançon
Métropole

**ENQUÊTE
PUBLIQUE**

VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE !

 Grand
Besançon
Métropole

 AUDA B
AGENCE D'URBANISME
BESANÇON CENTRE FRANCHE-COMTE

BILAN DE LA CONCERTATION

Une démarche co-construite et concertée

L'élaboration du PDM est le fruit d'un travail de concertation et de co-construction important mené tout au long de l'étude, avec :

1. Une enquête auprès du grand public
2. Une coordination entre les compétences internes de Grand Besançon Métropole
3. Des entretiens avec les acteurs locaux et les communes
4. Une consultation spéciale des seniors
5. Des comités techniques et de pilotage
6. Des comités des partenaires
7. Des comités de secteur et Conférence des Maires de GBM
8. Une saisine du Conseil de Développement Participatif (CDP)

Ces réunions et ateliers ont permis aux différents acteurs d'échanger sur le projet, afin de mieux l'appréhender, et, ainsi, de pouvoir intégrer leurs besoins dans le présent document PDM. La démarche inclut également une approche cohérente avec les autres schémas, plans et études réalisés ou en cours sur le territoire, abordés lors des différents échanges.

1. Enquête auprès du grand public

Une enquête à destination du Grand Public sur le Plan de Mobilité a été administrée en ligne du 29 mars au 18 avril 2021, lors de la phase de diagnostic. Environ 3 100 usagers ont participé à l'enquête, dont 2 200 questionnaires complets (*au regard de la population*

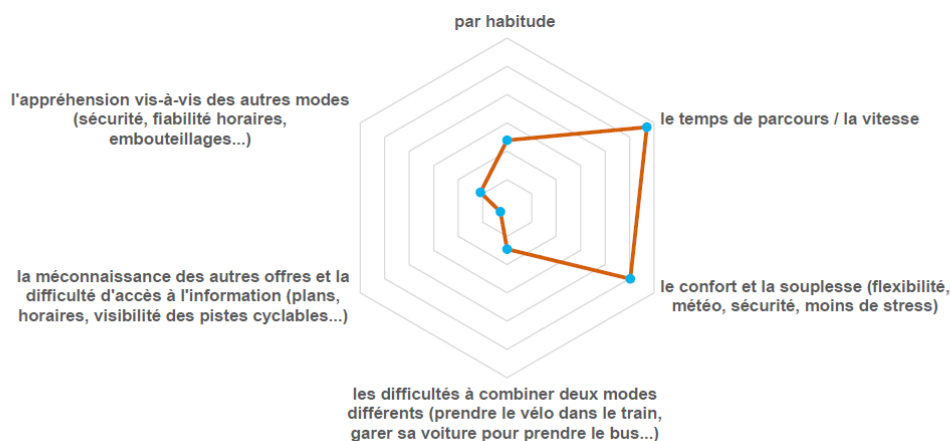
enquête de GBM, cela correspond à un niveau de confiance de 99% et une marge d'erreur inférieure à 3%.

Cette enquête montre les principaux constats suivants sur les pratiques existantes

- 62% des répondants déclarent être satisfaits par leurs conditions de déplacement ;
- Le temps de parcours (vitesse) et le confort + souplesse (flexibilité, météo, sécurité, moins de stress) sont les deux critères principaux du choix modal de transport ;
- La proximité du lieu d'emploi reste le 1^{er} critère de choix d'un lieu de résidence (ce qui tend à limiter les distances de déplacement), toutefois pondérée par le fait que ce choix est aussi contraint par le coût de l'immobilier ; la proximité des moyens de transports est également un atout apprécié,
- Les pratiques de télétravail concernent désormais 40% des sondés et leurs poursuites sont souhaitées par les habitants. Cela conduit à des réductions du nombre de déplacements, mais aussi à un souhait d'adaptation du logement pour 12% des sondés.

CONDITIONS ACTUELLES DE DÉPLACEMENTS

Quelles sont les raisons de l'utilisation de ce mode de transport principal ?

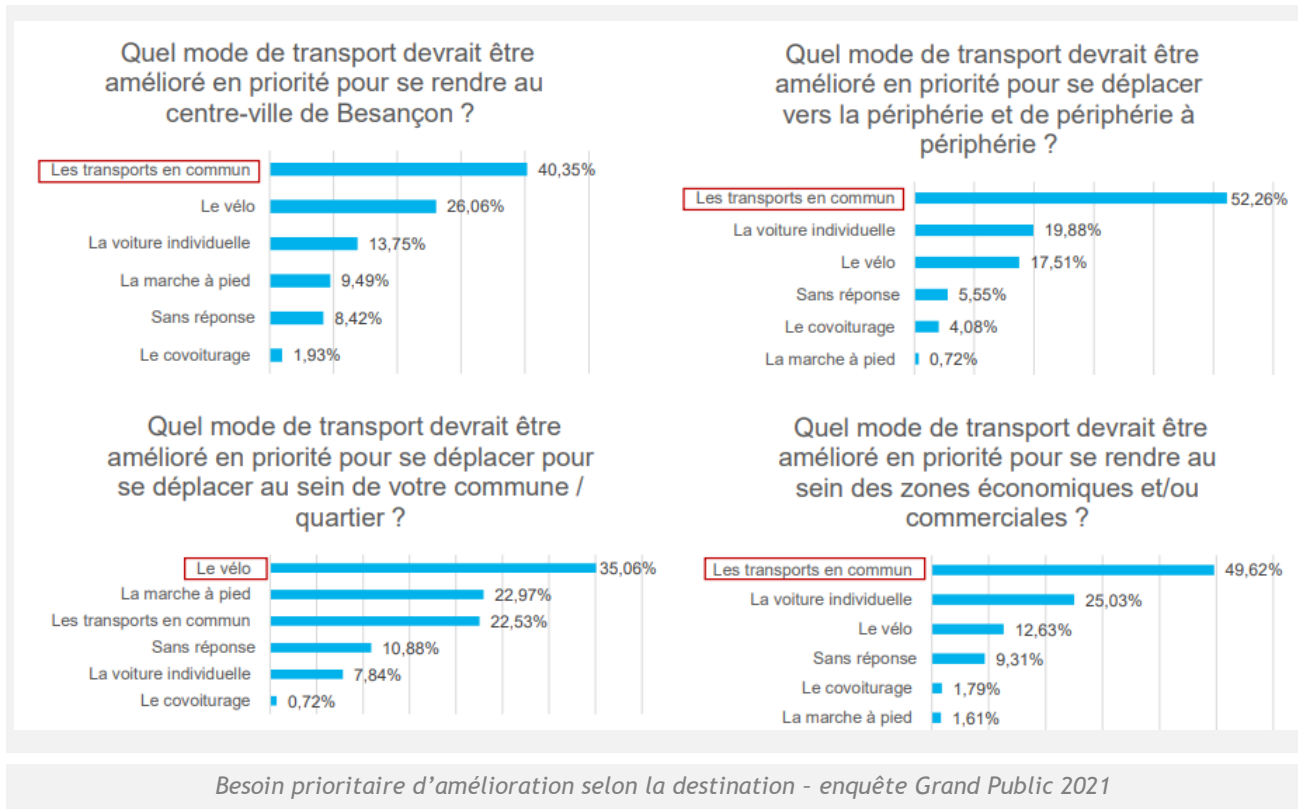


Raison du choix du mode principal de déplacement choisi par l'utilisateur pour son trajet le plus fréquent - enquête Grand Public 2021

Les principales attentes des habitants par modes sont les suivantes :

Transports Collectifs		Améliorer la desserte des communes périphériques Améliorer la fréquence ou les heures de services
Vélo		Privilégier des aménagements sécurisés, séparés de la chaussée Développer les aménagements entre communes
Marche à pied		Créer des aménagements pour lutter contre les îlots de chaleur Mieux adapter les trottoirs aux personnes à mobilité réduite
Covoiturage autopartage	et	Développer les outils de mise en relation Aménager de nouvelles aires de covoiturage en périphérie
Circulation et stationnement		Fluidifier la circulation des voitures Développer les parkings relais en entrée de ville
Transport de marchandises		Encourager le développement de nouveaux modes de livraison Limiter les poids lourds dans certains quartiers/secteurs

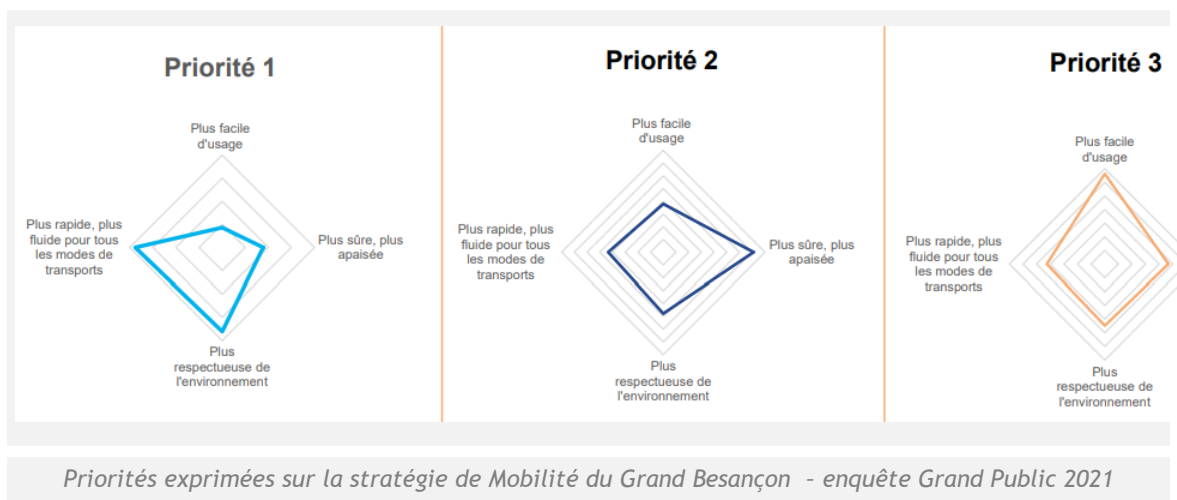
Plus spécifiquement une attente forte est exprimée sur l'amélioration des transports en commun pour se rendre dans les différents lieux de la Communauté Urbaine.



Pour les habitants les principaux objectifs de la stratégie de mobilité de Grand Besançon Métropole sont une mobilité

- Plus rapide, plus fluide pour tous les modes de transports,
- Plus respectueuse de l'environnement.

L'égalité en priorité 1 entre la dimension environnementale et la rapidité/fluidité des déplacements doit ainsi inciter à coupler les solutions de mobilité alternatives à plus d'efficacité.



2. Coordination entre les compétences internes de Grand Besançon Métropole

Il existe une hiérarchie réglementaire des plans et schémas. Ainsi, au sein des services de Grand Besançon Métropole, un groupe de travail se réunit autour de l'élaboration de tous les plans et schémas de GBM en cours d'élaboration ou de révision dans le même temps.

Tous n'ont pas la même temporalité mais une articulation est à l'œuvre pour atteindre une cohérence maximale.

3. Entretiens avec les acteurs locaux et les communes

En phase diagnostic, le bureau d'études en charge de l'élaboration du PDM a rencontré un certain nombre d'acteurs du territoire :

- Catherine BARTHELET : Maire de PELOUSEY : secteur Ouest, en charge du Projet de Territoire, Présidente de l'AUDAB, et Gabriel BAULIEU : Maire de Serre les Sapins et VP Finances
- Benoit VUILLEMIN : Maire de SAONE : secteur Plateau, en charge du développement éco
- Pascal ROUTHIER : Maire de Saint-Vit : secteur Sud-Ouest, en charge du PLH, habitat
- Yves GUYEN : Maire d'Ecole-Valentin : secteur Nord, en charge des infrastructures
- Michel JASSEY : Maire de Devecey : secteur Dame-Blanche
- Anne VIGNOT et Marie ZEHAF : Besançon, Maire-Présidente et VP en charge des Transports et de la voirie
- Jacques KRIEGER : Maire de Roche Lez Beaupré ou Bernard LOUIS : Maire Novillars ou Loïc ALLAIN : Maire de Thise : secteur EST

- Serge RUTKOWSKI : Maire des Auxons : secteur Nord / site gare LGV
- Jean-Paul MICHAUD : Maire de Thoraize : secteur Sud-Ouest, Président du SMSCoT
- Kéolis et Direction Transport de GBM
- Aurélien LAROPPE : Besançon, VP Urbanisme et Pascal MILLARD Directeur Urbanisme
- Transport routier : FNTR et OTLE
- Pratique cyclable : AVB et Vélocampus
- PMR : Commission Intercommunale d'accessibilité et des personnes handicapées CIAPH.

4. Consultation spéciale des séniors

En phase diagnostic, ont été consultés lors d'une réunion sous forme d'ateliers : la Maison des séniors, l'ORPAB, le Conseil des sages, l'association « Agir et solidarité » (absent), le Relais amical Malakoff-Médéric (absent), les retraités de la CFDT (absents).

Au sujet du transport public, les remarques ont été les suivantes :

- Nuisances sonores dues au tramway
- Trop de lignes supprimées avec la nouvelle DSP
- Faire du TAD en ville
- Les abonnements existants sont bien faits
- Il y a une mauvaise connaissance de l'accessibilité du réseau
- La conduite des chauffeurs manque de souplesse
- Il faudrait des petits circuits touristiques dans les villages
- Les grands bus articulés de la ligne 3 sont trop grands pour la fréquentation
- Prévoir des mini-bus électriques au centre-ville et supprimer les gros bus au centre-ville
- La desserte de la Citadelle supporte des vieux bus polluants
- Trop de fraude

Au sujet de la marche à pied et du vélo, les remarques ont été les suivantes :

- Besoin de Conseil en mobilité : Méconnaissance des contre-sens cyclables et incompréhension, et autres nouveaux dispositifs du PAMA
- Besoin de contrôles car non-respect des feux rouges
- Les aménagements cyclables ne permettent pas une pratique suffisamment sécurisée : « faire bien, plutôt que faire plus »
- Besoin d'un plan cyclable
- VéloCité plébiscité
- La cohabitation piétons et vélos sur trottoir n'est pas une bonne chose.

Au sujet de la circulation, des P+R et du stationnement en général, les remarques ont été les suivantes :

- P+R pas adaptés aux courses
- Inciter ceux qui travaillent au centre-ville à faire du report modal
- Les P+R doivent être davantage végétalisés
- Les P+R sont peu utilisés, il faut qu'ils soient gratuits
- Il manque du stationnement vers les églises

- Les espaces publics autour des P+R doivent être adaptés aux piétons, accessibles, (exp : Casamène).

5. Comités techniques et de pilotages

A chaque phase de réalisation du Plan de mobilité, des comités techniques (agents des services GBM et des collectivités ou établissement partenaires) et des comités de pilotages ont été réunis. Ces échanges permettent de partager les objectifs de ce document cadre, et de suivre les avancées de son élaboration. Les membres du comité de pilotage étaient :

	Thématique	Géographique
Anne VIGNOT	Présidente	
Marie ZEHAF	VP Transport, Mobilités, Stationnement	Ville
Catherine BARTHELET	VP Projet de territoire, Planification, Prospective et coopérations	Ouest
Aurélien LAROPPE	VP PLUi, Urbanisme Opérationnel	Ville
Pascal ROUTHIER	VP Habitat	Val St. Vitois
Nicolas BODIN	VP Economie, Emploi, Insertion	Ville
Lorine GAGLIOLO	VP Développement durable, Energie, Environnement	Ville
Gilbert GAVIGNET	CCD Modes doux	Ouest
Yves GUYEN	VP Voirie, Infrastructures, Réseaux opérationnels	Nord
Benoit VUILLEMIN	VP Attractivité et Rayonnement, Commerce, Artisanat, Tourisme, Enseignement supérieur, Recherche	Plateau
François BOUSSO	CCD Eco-tourisme et congrès	Ville
Jean-Paul MICHAUD	VP Aménagement du territoire, SCoT	Sud-Ouest
Christian MAGNIN-FEYSOT	VP Contrat local de santé, CHRU, Accessibilité, relations avec l'AudaB	Est
Gilles ORY	CCD Qualité de l'air, GEMAPI, Zones humides	Dame Blanche
Pierre CONTOZ	Maire de Montfaucon	Plateau
Olivier GRIMAITRE	CCD assemblée citoyenne, CDP, démocratie participative	Ville
Gabriel BAULIEU	VP Finances	Ouest
Christophe LIME	VP Eaux et assainissement	Ville
Fabrice TAILLARD	CCD Aide et services aux communes	Est
Représentant Mobilités Durables	ADEME	
Représentant Mobilités Durables	DDT	
Représentant Mobilités Durables	DREAL	
Michel NEUGNOT	VP Transport - Région Bourgogne Franche-Comté	
Conseiller départemental au réseau routier	Conseil départemental du Doubs	
Kévin BERTAGNOLI	Adjoint à la ville de Besançon en charge de la démocratie participative	Ville

6. Comités des partenaires

Chaque phase de l'élaboration du plan de mobilité a fait l'objet d'une réunion en Comité des partenaires. La composition du comité est faite de représentants répartis dans quatre collèges : employeurs et monde économique, usagers, institutions et transporteurs.

Il est proposé que le comité des partenaires de la mobilité de GBM soit composé de la Présidente de Grand Besançon Métropole ou son représentant (VP aux Mobilités durables), présidente du comité, et de 39 membres sur la base d'une décomposition en 4 collèges :

Collège des représentants des employeurs et du monde économique : 13 membres

- MEDEF : Mouvement des entreprises de France
- Union des commerçants de Besançon
- Besançon and Co
- Association Lafayette
- Groupement Economique de l'Est (GE-EST)
- Chambre de commerce et d'industrie
- Chambre des métiers et de l'artisanat
- Chambre d'agriculture
- CPME 25 : Confédération des PME du Doubs
- Centre Hospitalier Régional et Universitaire de Besançon
- Ville de Besançon
- Grand Besançon Métropole
- Université de Franche-Comté

Collège des représentants des usagers : 16 membres

- Habitants, citoyens : Conseil de développement participatif du Grand Besançon.
- Cyclistes : Association vélo Besançon.
- Personnes à mobilité réduite : Commission Intercommunale d'Accessibilité, APF, ADAPEI, APEDA, CRESSDEV.
- Association d'insertion : Julienne Javel.
- Associations de défense des consommateurs et usagers : CLCV, UFC Que choisir, UDAF.
- Usagers du transport public : AUTAB.
- Prévention routière : Prévention routière.
- Association de protection de l'environnement : France Nature Environnement.
- Habitants volontaires issus du CDP : deux

Collège des représentants des institutions : 5 membres

- DREAL Bourgogne Franche-Comté
- DDT du Doubs
- Département du Doubs
- Région Bourgogne Franche-Comté
- ADEME

Collège des Transporteurs : 7 membres

- Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
- CITIZ : autopartage
- JC DECAUX : VéloCité
- Organisation des transports routiers des PME : OTRE
- Fédération nationale des transports routiers : FNTR
- Autoroute Paris Rhin Rhône : APRR
- Le délégataire de transport public de GBM

Ainsi, le 1^{er} Comité en phase diagnostic a permis d'exposer en quoi consiste un PDM, et recueillir les 1^{ères} expressions à l'aide d'une animation en deux sous-groupes :

- Qualité et cadre de vie :
 - **E commerce** : impact sur image de la ville et de ses offres commerciales, choix à faire, localement que faire pour conserver vivacité du centre-ville ? Peut-être moins de voitures, mais attention au risque de no man's land
 - **Concernant le lien commerces et voitures** : des études montrent qu'éloigner la voiture ramène clients dans centre-ville car apaisement, ce n'est pas un risque, c'est une opportunité pour plus de culture et de vie sociale
 - **Voitures électriques ou hydro** : est-ce une solution ? Prendre en compte les avancées technologiques ; il faut partager l'espace public, donc laisser la place aux autres modes, donc véhicules électriques pas forcément une solution à tout
 - **Ville-périphérie** : moins d'offres de transport collectifs en périphérie / moins de marche à pied en périphérie ...
 - **En fonction de la saison** : augmenter les bus en hiver car plus de possibilité de faire du vélo en période plus estivale
 - **Ecomobilité** : faire des diagnostics d'écomobilité pour tout public, ateliers collectifs ou individuels, pour travailler sur représentation, intérêts financier également.
 - **Vélo-école** : coordonner et accélérer son activité
 - **Logistique** : à prendre en compte en amont car congestion, = moyen de distribution, et autres solutions pour une mobilité plus fluide et plus agréable, organiser dans la ville et en périphérie ; utiliser les tram jusqu'au cœur de ville, avec plateforme logistique extérieure
 - **Télétravail** : améliore qualité de vie, renforce vie dans les bourgs, parfois au détriment des centre-ville, plus de consommations de proximité, avec tiers lieux notamment
 - **Conseil en mobilité** : Identifier parking à proximité des écoles + pédagogie, cela initierait les enfants à ne pas venir au pied de sa destination. Mieux communiquer sur le coût de chaque mode individuellement et pour la collectivité (entretien des infra)
 - **Actions de l'Etat** : soutient centre-ville avec « Action cœur de Ville » + avec Plan de relance pour restructuration des fonds de commerce
 - **Aménagements piétons** : un aménagement qualitatif important pour améliorer la pratique piétonne, encourager, le côté agréable fait passer le temps plus vite, c'est un temps de détente, d'échange possible
 - **Bus et centre-ville** : les « grands bus » au centre-ville peuvent faire peur, gêner, mais demandes de certains usagers pour ce service public ; toutes modifications posent souci à des personnes qui ont autonomie réduite
 - **Plusieurs types de séniors** : proposer vélos adaptés aux séniors

- Favoriser le transfert modal, notamment sur transports en commun
 - Désynchronisation : Adapter les temps des structures, temps de travail, pour agir sur les mobilités et réduire le stress, plus de liberté pour chacun de choisir son temps de déplacement et donc son activité
- Place de la voiture en milieu rural, en zone périurbaine, en centre-ville et quel partage de l'espace public ?
 - Désengorgement du centre-ville : plus le stationnement est faible + plus la piétonisation est importante
 - Partage de l'espace public : libération de l'espace public au profit des autres usages et usagers // rééquilibrage
 - Accessibilité : importance de prendre en compte tous les publics notamment les PMR
 - Milieu rural : Voiture très importante (dépendance) et certain services alternatifs peuvent exclure certaines typologies de public (ex: seniors vs autopartage). Transports en commun très complexe : complexité en temps et en organisation (faible fréquence, peu en phase avec les besoins de certains usagers) : marge de progression importante
 - Seniors : Attention à la prise en compte de certains publics éloignés de l'offre. Chaque génération est plus ou moins captive de certains modes en fonction de leurs déplacements et de leurs origines
 - Conseil en mobilité : Enjeu important pour informer, et accompagner sur les offres de mobilité alternatives + formation pour favoriser l'usage d'autres modes (apprentissage,...). Importance de l'incitation au changement sur certains moments de vie (changement de travail, études,...) et qui nécessite de réinterroger les habitudes et comportements (+ importance de leur accompagnement). Habitants de la périphérie très dépendants de la voiture mais axe important à faire sur les jeunes pour limiter leur report vers la voiture. Faire éducation au covoiturage. Aborder le partage de l'espace public et de respect entre usagers/usages (cyclistes/piétons/...). Informer sur l'offre de transports en générale.
 - Différences urbain / rural : Problématiques très différentes entre les habitants en périphérie / en milieu rural / en centre-ville
 - P+R : Importance du développement des infrastructures en particulier le réseau de transport, les parkings relais (notamment au niveau des pénétrantes). Revaloriser l'image des Parkings-relais et encourager davantage le passage d'un mode à un autre (intermodalité)
 - Offre ferroviaire : Gain en attractivité sur notre territoire grâce aux nombreuses haltes et gares + offre tram, mais à dynamiser et à créer, CHU notamment.
 - Attractivité du centre-ville : Limitation du stationnement en C-V peut entraîner un report vers les grandes surfaces. Comparer les effets de la pollution sur les zones commerciales périphériques vs C-V
 - Covoiturage : importance de travailler sur un écosystème pour voir cet usage comme positif et non comme une contrainte
 - Services de proximité : manque points d'achats/boutiques en milieu périurbain
 - Logistique : à prendre en compte très en amont. Problématique d'adressage pour étrangers. A organiser depuis les gares.

- **Vélos** : Equipement pour faciliter les déplacements achats par exemple (sacoche). Infrastructures à développer notamment l'offre en stationnement sécurisé (box sécurisés)
- **Ecoles** : Apaisement aux abords.

Le 2^{ème} Comité a fait l'objet d'une animation sous forme d'ateliers pour que les membres puissent se positionner sur les différents scénarios envisagés.

Scénario 1 :

- **PLUS** : plus grande attractivité des transports collectifs et modes doux pour une partie de la population (actifs notamment) ; gain de temps et de régularité ; meilleur partage de l'espace public entre les différents usages sauf pour la voiture ; très bonne desserte du centre ; revitalisation des commerces du centre-ville ; qualité des infrastructures sur les axes principaux ; le relief local peut justifier en partie ce scénario ; efficacité du taux de report modal ; décongestionne l'accès au centre-ville et aux grands pôles d'activité (centres commerciaux, CHU, ...) ; favorise les actifs ; travail sur le stationnement intéressant ; la piétonisation c'est bien ; lisibilité pour le grand public ; stationnement régulé au centre-ville
- **MOINS** : maillage moins fin du territoire ; zones blanches peu ou pas desservies ; trop de centralisation vers le centre-ville, manque de lien entre les zones de la périphérie ; difficulté à faire accepter ce scénario aux automobilistes d'où des congestions et un risque de report sur des itinéraires non adaptés ; difficulté d'acceptabilité par les riverains et commerçants des voies concernées ; difficultés pour les déplacements quotidiens hors domicile-travail ; isolement accru des petits bourgs hors corridors ; risque de favoriser les centres commerciaux au détriment des commerces de proximité

Scénario 2 :

- **PLUS** : facilite les déplacements de proximité ; meilleure prise en compte des pôles secondaires et de leur développement ; meilleur maillage pour les petites communes ; facilite le changement de déplacement au quotidien ; favorise les déplacements des seniors, jeunes, PMR ; favorise les commerces et services de proximité, les activités locales, il redynamise ;
- **MOINS** : moins lisible pour le grand public ; potentiellement plus de résistance au changement à cause de l'intermodalité ; plus complexe de mettre en œuvre un réseau de transports collectifs répondant aux besoins

SCENARIO COLLECTIF :

- Le scénario 2 avec les objectifs du scénario 1
- Répondre aux besoins de tous les publics et de tous types de déplacements = loisirs et travail
- Continuité
- Fluidité des TC
- MAAS : mettre en place un service d'information digital de type « Mobility as a service »
- Mieux accompagner le public vers le changement de mobilité
- Utiliser les réseaux sociaux pour communiquer

- Des fiches horaires car le site ne remplis pas le même service
- Encourager le covoiturage
- Sensibiliser les entreprises
- Plus de report modal
- Sécuriser les itinéraires cyclables
- Arrêt des voies vertes sur les trottoirs en raison des différentiels de vitesse
- Mixer les deux scénarios : accès au centre-ville et services de proximité pour les déplacements hors domicile-travail
- Rendre les offres plus visibles.

PROPOSITIONS PAR THEMES

SUR LE RESEAU ROUTIER : plus de P+R, de covoiturage et d'autopartage ; mieux partager la voirie.

SUR LE STATIONNEMENT : communiquer contre le « no parking no business » ; PEM et P+R ; développer P de covoiturage ; contraindre le stationnement (prix et nb de places) ; plus de P+R en périphérie ; hiérarchiser le stationnement entre le centre-ville : payant, les centres-bourgs : payant, au-delà : gratuit ; communiquer sur le stationnement pour en finir avec le « no parking no business »

SUR L'ECOMOBILITE : information et sensibilisation, conseil et accompagnement ; outil de mise en relation pour le covoiturage de masse et des infrastructures

SUR LE DEVELOPPEMENT URBAIN : redynamisation des centres-bourgs ; pas de réseau en étoile pour les TC ; limiter l'étalement urbain ; développer couloirs bus et pistes cyclables ; séparer piétons et vélos ;

SUR TC ET INTERMODALITE : meilleure visibilité et facilité pour les PEM ; navettes gratuites au centre-ville pour prendre relais depuis lignes radiales ; intermodalité trop compliquée pour les personnes âgées ; développer le ferroviaire surtout sur le secteur Ouest ; des itinéraires plus directs avec des voies réservée en 1^{ère} périphérie ; développement de lignes concentriques ;

SUR MODES ACTIFS : renforcer la piétonisation ; sécuriser les pistes cyclables ; développer et sécuriser les infrastructures ; pistes cyclables dédiées et sécurisées + développement des services associés

SUR TRANSPORT DE MARCHANDISES : agir sur le dernier kilomètre ; création d'une plateforme commune puis distribution en vélo ou en camion ; places de stationnement spécifiques ; plateforme de déchargement en périphérie.

SUR L'ACCESSIBILITE PMR : meilleure mise en accessibilité des TC et autres ; élargir la zone piétonne ; mettre en accessibilité les bourgs centres ; à faciliter en périphérie car continuité des chemins pas respectée ; assurer la continuité des itinéraires.

Enfin le 3^{ème} Comité a fait l'objet d'une présentation du plan d'actions afin de recueillir les avis. Globalement le Comité des partenaires était en accord avec les propositions.

7. Comités de secteurs et Conférence des Maires de Grand Besançon Métropole

Le projet de plan de mobilité a été présenté en Comités de secteur du Grand Besançon Métropole pour la phase de construction des scénarios sur la base des objectifs et enjeux identifiés en phase diagnostic

Comité de secteur Sud-Ouest : aucune remarque n'a été formulée.

Comité de secteur Ouest : il faut éviter les trains de bus dans Besançon ; il faut plus de fréquence des TER.

Municipalité de Besançon : l'étoile ferroviaire de GBM est une chance à valoriser ; importance du plan piéton, de la mise en place d'une ZFE

Comité secteur Plateau : attention de bien différencier les différentes formes de stationnement car elles sont fonction de leur localisation ; il faut les deux scénarios pour s'adapter à la géographie ; intérêt des mobilités intra-plateau ; la demande de tram-train est en réalité une demande pour plus de fréquences de TER ; mieux utiliser la croix ferroviaire ; il faut aller au-delà de la coordination avec les territoires voisins = le transfrontalier ; que les trains suisses viennent jusqu'à Besançon pour les touristes; GBM devrait être présente aux réunions de l'association transfrontalière ; Plateau favorable à la halte Ouest.

Comité de secteur du Val St. Vitois : mieux desservir les ZAE en TC ; que le conseil en mobilité aborde le e-commerce ; importance de la fiabilité du temps de parcours.

Comité du secteur Nord : aucune remarque n'a été formulée.

Comité du secteur Est : il faut mieux communiquer sur les offres de mobilité alternatives.

Comité de secteur Besançon : développer notre étoile ferroviaire et l'intermodalité, les nœuds de mobilité ; halte-Ouest indispensable ; expérimenter les taxi-rail et les navettes autonomes ; le périurbain n'est pas assez desservi ; attention c'est aussi une question de budget.

Comité de secteur Dame Blanche : aucune remarque n'a été formulée.

En Conférence des Maires le Plan d'action du PDM a été présenté et n'a pas fait l'objet de remarque particulière.

Ces deux instances sont des formats différents pour regrouper les Maires du Grand Besançon Métropole. Lors de ces séances, différents sujets sont présentés afin de transmettre de l'information mais aussi pour recueillir les avis de l'assemblée.

8. Saisine du Conseil de Développement Participatif de Grand Besançon Métropole

Le Conseil de Développement Participatif a été consulté en 2022, dans le cadre de l'élaboration du Plan De Mobilité. Le tableau suivant synthétise les points exprimés concernant l'amélioration de la mobilité.

Thématique	Principaux souhaits ou actions exprimés
Mobilité des Personnes à Mobilité Réduite et des personnes	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer l'information papier pour tous (fiches horaires dans les mairies, et aux points d'arrêts, information temps réel dans les véhicules) Améliorer la communication sur les offres existantes (notamment le TAD) Sécuriser les déplacements Sensibiliser les chauffeurs à une conduite plus douce

<p>âgées sur le réseau Ginko</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliter l'accessibilité pour tous dans les transports en commun : <ul style="list-style-type: none"> ○ Prendre en compte les handicaps de PMR de manière plus large ○ Mettre en place d'autres lignes de bus prioritaires à l'instar de la ligne 3 • Améliorer ou créer de nouvelles offres : <ul style="list-style-type: none"> ○ Permettre aux habitants d'utiliser les lignes scolaires ○ Réinstaurer les minibus gratuits dans le centre-ville ○ Améliorer la cadence des bus pendant les vacances scolaires ○ Instaurer une ligne directe depuis les pôles médicaux vers la périphérie
<p>Sécurité sur le réseau Ginko et la Voirie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le réseau Ginko <ul style="list-style-type: none"> ○ Diminuer les temps de parcours ○ Etendre le réseau de bus pour les communes périphériques ○ Faciliter l'accueil des vélos dans les trams • Améliorer la sécurité <ul style="list-style-type: none"> ○ Améliorer l'accessibilité des cars souvent inaccessibles pour les PMR ○ Développer une application portable pour faciliter les informations sur le réseau (accidents, retards, pics de pollution...) ○ Mettre en place des « boîtiers alarme » en cas d'agression ○ Développer la présence de médiateur dans les transports en commun ○ Communiquer sur les ratios d'incivilités/agressions
<p>Pratique cyclable</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'information et la communication <ul style="list-style-type: none"> ○ Sur les modes doux, l'intermodalité, la politique cyclable et de stationnement vélo, les enjeux environnementaux, les types d'aménagements vélos • Harmoniser les aménagements cyclables <ul style="list-style-type: none"> ○ Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs ○ Appliquer le code de la rue pour encadrer les pratiques des engins de déplacements personnels ○ Adopter une politique d'évaluation des aménagements cyclables • Sensibiliser et promouvoir <ul style="list-style-type: none"> ○ Sensibiliser sur la pratique cyclable ○ Généraliser les PDE • Sécuriser la pratique cyclable <ul style="list-style-type: none"> ○ Privilégier les aménagements en site propre, sécuriser les bandes cyclables, faire du revêtement de couleur différente, installer une signalétique visuelle et interpellante, étudier le maillage « zone 30 », aménager et sécuriser les établissements scolaires, aménager les giratoires, améliorer l'offre de stationnement sécurisés et abrités. • Déployer une politique cyclable : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réduire le stationnement voiture en surface pour libérer de l'espace, et réglementé le stationnement ○ Veiller à l'application de la LOM, en créant des emplacements réservés aux modes alternatifs dans le PLUi

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Créer un réseau vélo express ou à haut niveau de service ○ Rechercher la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclable à Besançon et entre les communes
<p>Intermodalité avec le réseau Ginko</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Améliorer les temps de parcours pour inciter à prendre les transports en commun <ul style="list-style-type: none"> ○ Augmenter les cadences ○ Développer les lignes de bus en site propre car plus efficace en termes de temps de parcours ○ Prévoir des rames supplémentaires sur le tramway ○ Investir dans des bus dernière technologie ○ Coordonner les transports entre les bus de ville et les cars extérieurs ● Améliorer la communication <ul style="list-style-type: none"> ○ Disposer d'outils numériques pour informer et accompagner ○ Informer à l'usage des modes doux ○ Informer de manière ciblée par public ○ Communiquer sur les intermodalités possibles, et sur la billettique interopérable ● Développer le ferroviaire et le fluvial <ul style="list-style-type: none"> ○ Développer un réseau TER tram-train à la halte École-Valentin ○ Maintenir les haltes ferroviaires sur le territoire ○ Développer le transport fluvial ● Développer les mobilités alternatives et propres <ul style="list-style-type: none"> ○ Prévoir des mini-bus électriques dans la boucle et pour le TAD ○ Généraliser les parkings gratuits sur présentation d'un titre de transport ○ Permettre de charger les vélos dans le tramway