Grand Besançon

PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DU GRAND BESANCON

LE PLAN D'ACTIONS

AudaB Agence d'urbanisme agglomération de Besançon

Avec l'appui de l'AudaB

APPROUVÉ LE 12 FÉVRIER 2015

Table des matières

Coup parti – La mise en service du tramway. 8

Action d'organisation 11

Action 1 - Créer une instance partenariale inter-collectivités de gouvernance de la mobilité 13

Concevoir le système de mobilités à plusieurs modes 15

Action 2- Accompagner et appliquer la compatibilité entre PLU et PDU pour favoriser l'urbanisme des proximités et les modes alternatifs à la voiture 17

Action 3- Mettre en place un contrat d'axe autour des lignes structurantes GINKO 20

Action 4- Mettre en place un contrat d'axe autour des haltes ferroviaires d'agglomération 23

Action 5- Encourager les courtes distances par la mixité des fonctions urbaines, l'accessibilité horaire, et l'accessibilité en modes doux 26

Action 6- Veiller à une bonne desserte en modes alternatifs des pôles commerciaux d'agglomération 28

Action 7- Agir sur la collecte des ordures ménagères pour encore en réduire l'impact sur l'environnement 31

Action 8 - Adapter le réseau GINKO pour améliorer la qualité de l'offre et sa performance 33

Action 9 - Elargir la réflexion pour permettre l'adaptation du réseau de TCSP d'agglomération : haltes ferroviaires, lignes GINKO structurantes d'agglomération 36

Action 10 - Développer l'intermodalité en améliorant les interconnexions entre les réseaux GINKO, Mobidoubs, Livéo, TER,… 40

Action 11- Mener une analyse de la fonction urbaine des espaces publics (voirie, places, parkings, espaces verts) afin de rendre cohérents les aménagements 42

Action 12- Construire un document programmatique du stationnement pour l'agglomération : voitures et deux roues, véhicules touristiques (bus, camping-cars, véhicules particuliers) 44

Action 13 - Encourager la pratique cyclable 46

Action 14- Promouvoir la marche à pied dans l'agglomération 48

Action 15- Etudier le secteur du transport de marchandises, définir une règlementation adaptée et en assurer le contrôle 50

Action 16- Soutenir une expérimentation de logistique urbaine innovante à destination du centre-ville de Besançon 52

Action 17 – Veiller à une bonne insertion de la RN57 sur le territoire de l'agglomération 54

Action 18- Poursuivre la réflexion sur l'évolution du réseau viaire Nord Est tenant compte des besoins en déplacement actuels et futurs, en articulation avec l'urbanisation du secteur 56

Action 19- Programmer la mise en sécurité et la mise en accessibilité des transports collectifs et du réseau viaire 58

Action 20- Développer le covoiturage dans et hors agglomération ... 60
Action 21- Soutenir les projets de mobilité innovante : autopartage, vélopartage … ... 62
Action 22- Promouvoir l'électro-mobilité sur le territoire de l'agglomération ... 64

Animer et accompagner la mobilité de chacun ... 66

Action 23 - Mettre en place une maison des mobilités ... 68
Action 24- Mettre en place une billettique interopérable et compléter l'offre de titres combinés ... 70
Action 25- Créer une tarification adossée aux revenus des ménages ... 72
Action 26- Renforcer l'attractivité des pôles d'échanges et parcs relais (bus et fer) ... 73
Action 27-Réduire la part de la voiture individuelle dans les déplacements touristiques et culturels ... 75
Action 28 –Vers la Smart City : la ville intelligente en matière de mobilité ... 77
Action 29 –Travailler à l'accessibilité sécurisée et apaisée des écoles ... 79
Action 30- Elaborer un guide d'aménagement pour les communes ... 81
Action 31- Mettre en place un label PDU ... 83
Action 32- Agir sur les déplacements professionnels ... 85
Action 33- Aider à la mise en place de plans de mobilité à l'échelle des entreprises, des administrations, et des établissements scolaires ... 87
Action 34 – Observer la mobilité et évaluer les actions ... 89

Synthèses ... 91

Synthèse des indicateurs de suivi ... 93
Budget estimé (Novembre 2013) ... 95
Acteurs et niveau de maîtrise des actions ... 97
Echéancier prévisionnel ... 99

Grand Besançon

Coup parti – La mise en service du tramway.

PROBLEMES IDENTIFIES

Une perte de vitesse du réseau GINKO.
Une saturation des bus aux heures de pointe sur les lignes diamétrales fortes du réseau.
Une congestion des bus dans la circulation limitant leur performance.

OBJECTIFS

Redynamiser le réseau GINKO.
Offrir un moyen de transport fiable et performant, au temps de parcours stable.
Requalifier les espaces publics autour d'un axe fort de transport public pour réduire la place de la voiture en ville.

CONTEXTE

Conformément aux orientations des PDU et en cohérence avec le Schéma Directeur de l'Agglomération Bisontine (SDAB), le Grand Besançon a fait réaliser, en 2004-2005, une étude d'opportunité et de faisabilité d'un réseau de transport en commun en site propre (TCSP). Sur la base de l'étude d'opportunité, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a validé son Schéma Directeur de Transport en Commun en Site Propre à l'horizon de dix à douze ans, par délibération du 8 juillet 2005. L'un des axes fort de ce schéma était la réalisation d'un TCSP reliant l'Est et l'Ouest de la ville de Besançon, véritable colonne vertébrale du réseau de transport collectif de l'agglomération.
La saturation croissante des lignes fortes bus du réseau GINKO aux heures de pointe et la congestion croissante des axes routiers empruntés concourent à la mise en place d'un axe en site propre, dont le mode retenu est le tramway sur fer. Les objectifs du projet sont multiples :

- Renforcer l'usage des transports collectifs pour créer un lien social fort et préserver l'environnement (meilleure desserte, augmentation de la vitesse commerciale, meilleur confort, augmentation de la part modale et réduction de la part voiture...).
- Renforcer l'usage des autres modes alternatifs à la voiture en créant une chaîne de déplacement « vertueuse » (favoriser l'intermodalité, mieux partager l'espace public, maitriser la place de la voiture, offrir une alternative efficace).
- Favoriser un développement harmonieux (relier le maximum d'espaces à vivre : espaces résidentiels, zones d'emploi, sites de loisirs, irriguer le centre-ville de Besançon, contribuer à l'émergence de nouveaux quartiers…).

Le 18 décembre 2008, le conseil de la communauté d'agglomération tire le bilan de la concertation publique et approuve le projet de référence du tramway.

OBJET DE LA MESURE

Mettre en service un tramway desservant une majorité de grands équipements et de grands secteurs d'habitat social s'inscrivant dans le Plan Espoir Banlieue. Il se positionne comme l'outil d'un lien social fort et structuré à l'échelle de l'agglomération, et relie notamment les grands ensembles suivants :

- les Hauts-du-Chazal, nouveau quartier et pôle universitaire ;
- le CHU Minjoz, principal pôle santé de niveau régional ;
- Planoise, important quartier d'habitat collectif en rénovation urbaine ;
- le parc des expositions de Micropolis, ainsi que le parc relais et le pôle d'échange associé ;
- le secteur d'habitat et de renouvellement urbain Grette – Brûlard ;
- le pôle d'échanges situé sur la promenade Chamars et le secteur des administrations ;
- le quartier Battant et la place de la Révolution ;
- la gare et pôle d'échanges Viotte ;
- le quartier dense des Chaprais et la place Flore ;
- le futur Ecoquartier des Vaites ;
- le secteur d'habitat collectif de Palente-Orchamps et le pôle d'échanges d'Orchamps ;
- la ZAC des Marnières et son centre commercial, à Chalezeule, deuxième commune traversée par le tramway.

Au total, 107 000 habitants + emplois + scolaires sont desservis par le tramway à moins de 470 m d'une station.
Dans le cadre du PDU, le tramway est considéré comme l'ACTION 0, permettant d'amorcer le renouveau de la politique de transports au sein de l'agglomération. La reconfiguration des espaces publics revalorise la ville.

C'est la première phase visant à construire un système de déplacements multimodal performant et améliorer le cadre de vie des habitants.

LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA LIGNE

- 14,50 km de long,
- 31 stations,
- un système de type tramway optimisé sur fer,
- une desserte en deux lignes, Hauts-du-Chazal - Gare Viotte et Hauts-du-Chazal -ZAC des Marnières,
- une fréquence de 5 minutes sur le tronc commun des deux lignes et de 10 minutes par ligne en heure de pointe,
- un objectif de vitesse commerciale de 20 km/h,
- une particularité : la présence d'une voie unique sur 500 m dans le secteur de Palente-Orchamps,
- une fréquentation attendue de 43 000 voyages en 2015, puis 46 000 en 2020,
- quatre parcs-relais favorisant le report modal (Hauts du Chazal, Micropolis, Fort Benoit et Chalezeule et des parcs de stationnement additionnels (TEMIS, Casamène…,),
- des bandes ou pistes cyclables au cela est possible le long de la ligne

LE MATERIEL ROULANT

Le matériel roulant choisi est le modèle Urbos 3 du constructeur CAF, adapté à une longueur de 24m pour satisfaire aux besoins d'une ville moyenne.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Ville de Besançon, commune de Chalezeule, Besançon Mobilités, Services de l'Etat, Union Européenne, AudaB

© CAGB

Vue du tramway et de la station CHRU Jean Minjoz

Grand Besançon

ACTION 9 – Schéma TCSP d'agglomération
ACTION 25- Mettre en place une billettique et compléter l'offre de titres combinés

ELEMENTS DE CALENDRIER

Les grandes étapes du calendrier sont :

- 2ème semestre 2010 : études de conception détaillées (PRO) ;
- novembre - décembre 2010 : enquête publique ;
- fin 2010 : travaux de dévoiement des réseaux ;
- été 2011 : déclaration d'utilité publique ;
- fin 2011 : démarrage des travaux du système de transport ;
- avant la fin de l'été 2014 : mise en service.

ESTIMATION FINANCIERE

- valeur Juin 2008 : 228M€
- valeur Juin 2012 : 248M€
- valeur fin d'opération estimée 2015 : 256M€

Pour financer ces 228 M€, la Communauté d'Agglomération s'appuie sur trois sources différentes.

- Autofinancement issu de la majoration du Versement Transport décidée dès 2006 et qui a donc permis de disposer des premiers fonds nécessaires (24,5 M€ collectés entre 2006 et 2011). Au total, le Versement Transport permettra de couvrir 64,5 M€ des besoins en financement du tram.
- Subventions perçues des partenaires publics du projet à hauteur de 51,5 M€. Ces subventions proviennent du FEDER (à hauteur de 0,9 M€), de la Ville de Besançon (20 M€ pour des travaux annexes et programmés) et de l'Etat qui alloue 30,6 M€ au projet au titre du Grenelle de l'environnement.
- Emprunt provenant de différents grands financeurs consultés, parmi lesquels la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) à hauteur de 93,7 M€ et la Banque Européenne d'Investissement (BEI) à hauteur de 70 M€. Ces valeurs sont les montants maximum des droits de tirage que prévoient les contrats conclus avec ces deux organismes de financement, et non les montants qui seront réellement mobilisés. Ceux-ci seront adaptés au plus près des besoins rencontrés au fur et à mesure de la réalisation du projet. Pour la construction du tram, l'agglomération n'utilisera que les sommes qui lui sont nécessaires sur les fonds que ces organismes mettent à disposition.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Performance des transports collectifs
Indicateurs spécifiques de l'action :

- Nombre de passagers du tramway
- Vitesse commerciale du tramway

ACTION D'ORGANISATION

Grand Besançon

Action 1 - Créer une instance partenariale inter-collectivités de gouvernance de la mobilité

PROBLEMES IDENTIFIES

Un manque de coordination entre les différentes AOT, les différentes compétences pouvant impacter la mobilité sur le territoire du Grand Besançon.

OBJECTIFS

Améliorer la mobilité sur le territoire du Grand Besançon et au-delà.
Réduire les émissions de GES dues aux transports.
Optimiser l'action publique.

CONTEXTE

Un quart des déplacements constatés sur le Grand Besançon, a pour origine une adresse hors de son agglomération. La mobilité est un des éléments centraux de la société actuelle à travers les conditions d'accès à l'emploi, la précarité énergétique des ménages par les coûts de transport, l'accès à la culture, au sport et aux loisirs, et à travers une certaine vision du développement des territoires urbains et ruraux.
Ainsi, les différentes collectivités sont des acteurs majeurs de la mobilité du quotidien, de par leurs compétences en termes de voiries, de gestion de l'espace public, de service de transports collectifs…
Or, aujourd'hui, ces compétences sont partagées entre différents acteurs et autorités organisatrices : les communes, le Grand Besançon, les Conseils généraux, la Région Franche-Comté, et tous ont une part de responsabilité.
Parallèlement à ces compétences liées aux déplacements, elles interviennent dans d'autres domaines générateurs des déplacements (tourisme, loisirs, économie). La prise en compte de ces activités et des publics concernés dans les discussions entre AOT est nécessaire pour pouvoir proposer des solutions alternatives à la voiture. Concernant les touristes, ceux-ci une fois à Besançon peuvent être désireux de se déplacer vers les sites touristiques de l'agglomération et de la région, la concertation est donc essentielle.
Par ailleurs, un contexte de contraintes budgétaires est de plus en plus présent. Il est plus que jamais primordial de combiner les forces présentes sur le territoire afin d'avoir les ressources nécessaires pour répondre aux besoins futurs de la population.

OBJET DE LA MESURE

Il s'agit, dans le cadre du PDU de poser la première pierre d'un mode de faire, d'une gouvernance territoriale portant sur la mobilité ayant pour missions :

- d'articuler les différentes échelles territoriales, dont les différents secteurs de l'agglomération (territorialisation des actions PDU),
- d'analyser et d'articuler, à travers le prisme des déplacements, les différents projets politiques ou territoriaux portés par ces différentes collectivités afin d'apporter de la cohérence dans les actions futures,
- de définir les besoins en déplacements issus de ces projets,
- de traduire ces besoins par des documents communs,
- de répartir les responsabilités de chaque entité en vue de la réussite d'un projet partagé.

Sur la base des Comités techniques et de pilotage portant l'élaboration du PDU, il est proposé de constituer une instance de concertation, de suivi, de la thématique mobilité dans son ensemble permettant de faire vivre le PDU et ses actions, et d'en analyser les effets. Les thèmes transversaux tels que :

- la hiérarchisation du réseau viaire,
- la performance des transports collectifs,
- la structuration de l'espace public (voiries, parkings, places, squares, espaces verts)
- les modes doux,
- l'urbanisme des proximités,
- l'accessibilité des espaces publics et des systèmes de transport,
- l'accompagnement des communes,
- l'organisation du transport de marchandises,
- la mobilité touristique et de loisir,
- le développement du covoiturage,

… seront partagés par les techniciens des différentes collectivités, en vue d'accomplir les missions citées plus haut, et de proposer à un collège d'élus leur analyse, leurs propositions. Des groupes de travail à géométrie variable selon les sujets, seront mis en place.

Dans le cadre d'une réflexion plus large il s'agira également de mieux prendre en compte la problématique interurbaine, notamment à l'échelle du pôle métropolitain Centre-Franche-Comté rassemblant les agglomérations de Dole, Vesoul, Pontarlier, Lons-le Saunier et Besançon.
La finalité de cette instance sera la mise en œuvre effective des actions du PDU.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Les Conseils Généraux 25, 70, 39, 90, la Région Franche-Comté, le SMSCoT, la DREAL, la DDT, les communes de l'armature urbaine, le pôle métropolitain Centre Franche-Comté, les EPCI limitrophes à la CAGB.

ACTIONS ASSOCIEES

L'ensemble des actions du PDU.

ELEMENTS DE CALENDRIER

Elle sera opérationnelle dès l'approbation du projet.

ESTIMATION FINANCIERE

Coûts internes de chaque collectivité.
L'animation par la CAGB de ces groupes de travail, de la coordination en faveur de la mise en place des actions PDU, est estimée à un ETP.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Engagement partenarial

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Nombre de groupes thématiques et acteurs présents.
- Nombre de groupes de travail et de réunions sur chaque thème.
- Nombre de partenaires présents aux groupes de travail.

CONCEVOIR LE SYSTÈME DE MOBILITÉS À PLUSIEURS MODES

Grand Besançon

Action 2- Accompagner et appliquer la compatibilité entre PLU et PDU pour favoriser l'urbanisme des proximités et les modes alternatifs à la voiture

PROBLEMES IDENTIFIES

Une nécessité de traduction dans les documents d'urbanismes locaux des principes développés dans les documents d'agglomération.

OBJECTIFS

Traduire dans les documents d'urbanismes locaux les principes du PDU.
Améliorer la connaissance du fonctionnement de la mobilité dans les communes et adapter le développement communal aux modes alternatifs.

CONTEXTE

Les liens entre PDU et PLU sont renforcés depuis la loi SRU. Ainsi à l'approbation du PDU, les PLU devront être rendus compatibles.
La loi Grenelle 2 implique qu'un PLU puisse désormais fixer un nombre maximal d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que l'habitation lorsque les conditions de desserte par les transports réguliers le permettent (art L 123-12 du Code de l'urbanisme).
Le développement de la commune devra prendre en compte les enjeux du PDU en vue d'une meilleure intégration de ce document, et de ses principes, dans les politiques locales, et notamment le Plan Local d'Urbanisme.

OBJET DE LA MESURE

Avec le soutien de la CAGB et de l'Agence d'Urbanisme, lors de la révision du PLU, du passage de POS à PLU ou élaboration de cartes communales, les communes de l'agglomération devront intégrer au mieux les principes du PDU. Un accompagnement technique sera apporté par la CAGB et l'AudaB.

Ces propositions sont à adapter suivant le rôle de la commune dans l'agglomération, basé sur l'armature urbaine du SCoT (communes périphériques, communes relais ayant des objectifs plus forts par exemple…) ou encore son poids de population et ses contraintes.
Les sujets liés au PDU à étudier et à préciser au sein des PLU sont :

Dans le diagnostic du rapport de présentation

- Le rappel des enjeux et objectifs généraux inspirés par le PDU sur l'agglomération.
- La déclinaison des orientations du PDU pour le secteur concerné.
- Un état des lieux des infrastructures liées aux déplacements (voirie, arrêts de bus, cheminements piétons, aménagements cyclables, stationnement public et privé, halte ferroviaire).
- Une analyse des déplacements (personnes, marchandises, véhicules agricoles) sur la commune, en stipulant les relations entretenues avec les communes limitrophes. Cette analyse pourra se faire sur les bases de données existantes (INSEE, EMD le cas échéant) et avec le soutien des structures partenaires (CAGB, AudaB).
- Une analyse de l'accessibilité en modes alternatifs des nouvelles zones AU.
- L'exposé des enjeux communaux et intercommunaux. Cet argumentaire devra justifier les choix ayant présidé à l'établissement du PADD en matière de déplacements et les règles ou dispositions d'urbanisme qui pourraient influer sur la politique de déplacements et de stationnement dans le cadre du PDU.

Une réflexion conjointe Commune-CAGB au sujet du devenir du réseau GINKO.
Ce diagnostic est identique à celui évoqué dans l'ACTION 5.

Dans le projet d'aménagement et de développement durables

- La présentation des orientations du projet communal quant aux déplacements à moyen et long terme en précisant les conditions de son harmonisation avec les orientations supracommunales.
- L'identification des axes de circulation des transports en commun et la caractérisation des secteurs qu'ils desservent.
- La clarification sur les conditions de desserte liée aux grands pôles de la commune (équipements, axes de transport en commun, zones d'activités et d'emplois) par les modes de proximité. La présentation des modalités de circulation des poids lourds, en liaison avec les pôles d'activités structurants afin de faciliter l'accessibilité aux secteurs les plus fréquentés.
- L'organisation de l'intermodalité (abris vélos, stationnement, cheminements et pistes cyclables en lien avec les transports collectifs...)
- L'adaptation de l'espace de circulation aux différentes fonctions qui lui sont dévolues.

Dans les orientations d'aménagement et de programmation

- La cohérence des opérations d'aménagement en fonction des déplacements générés (en les projetant dans le moyen-long terme).
- Le développement d'une trame viaire maillée et ses connexions avec le maillage existant dans la commune (modes doux et liens avec le réseau de transport collectif structurant).
- Les conditions de desserte des lieux centraux et des équipements en lien avec les autres quartiers de la commune.
- Les voies structurantes susceptibles de connaître le passage des transports en commun.
- La mixité des espaces en mettant l'accent sur l'amélioration du confort des usagers.
- L'identification de la zone d'influence de la halte ferroviaire si existante (500m) et les règles particulières de cette zone suivant les principes de densification et de mixité énoncés dans le SCoT.

Dans le règlement

Le règlement définira clairement les principes retenus par le PADD. Il précisera entre autres :

- L'accessibilité tous modes des nouvelles zones AU dans le respect des principes du PDU : favoriser l'usage des transports alternatifs à la voiture, favoriser les courtes distances en direction des équipements de la commune.
- Les règles de stationnement en lien avec la desserte des transports (principe de coefficient modérateur sur des secteurs, autour des stations de transports collectifs…).
- L'inscription des emplacements réservés nécessaires au développement des modes alternatifs, en précisant le dimensionnement des voies concernées mais également pour les aires de stockage des ordures ménagères dans les lotissements en impasse ou les rues étroites et les points d'apport volontaire (tri sélectif).
- L'inscription des emplacements réservés nécessaires à la mise en accessibilité de la voirie.
- L'inscription des emplacements réservés nécessaires à la bonne intégration des pôles d'échanges (P+R ou halte ferroviaire) dans la commune : cheminements, espaces publics attenants.
- Les règles de densification et de mixité dans les zones d'influence des haltes ferroviaires.
- L'intégration du stationnement des deux-roues (motorisés ou non) dans les bâtiments.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilotes : les communes au titre de la compétence urbanisme
- Partenaires : Communauté d'agglomération du Grand Besançon, l'AudaB

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 5 - Encourager les courtes distances
ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 12 – Document programmatique du stationnement d'agglomération
ACTION 13 - Encourager la pratique cyclable
ACTION 14 - Promouvoir la marche à pied dans l'agglomération
ACTION 15 - Etudier le transport de marchandises et définir règlementation
ACTION 19 - Mise en sécurité et accessibilité de la voirie et TC
ACTION 30 - Guide d'aménagement pour les communes

ELEMENTS DE CALENDRIER

Lors de chaque étude de révision de PLU ou de passage de POS à PLU.

ESTIMATION FINANCIERE

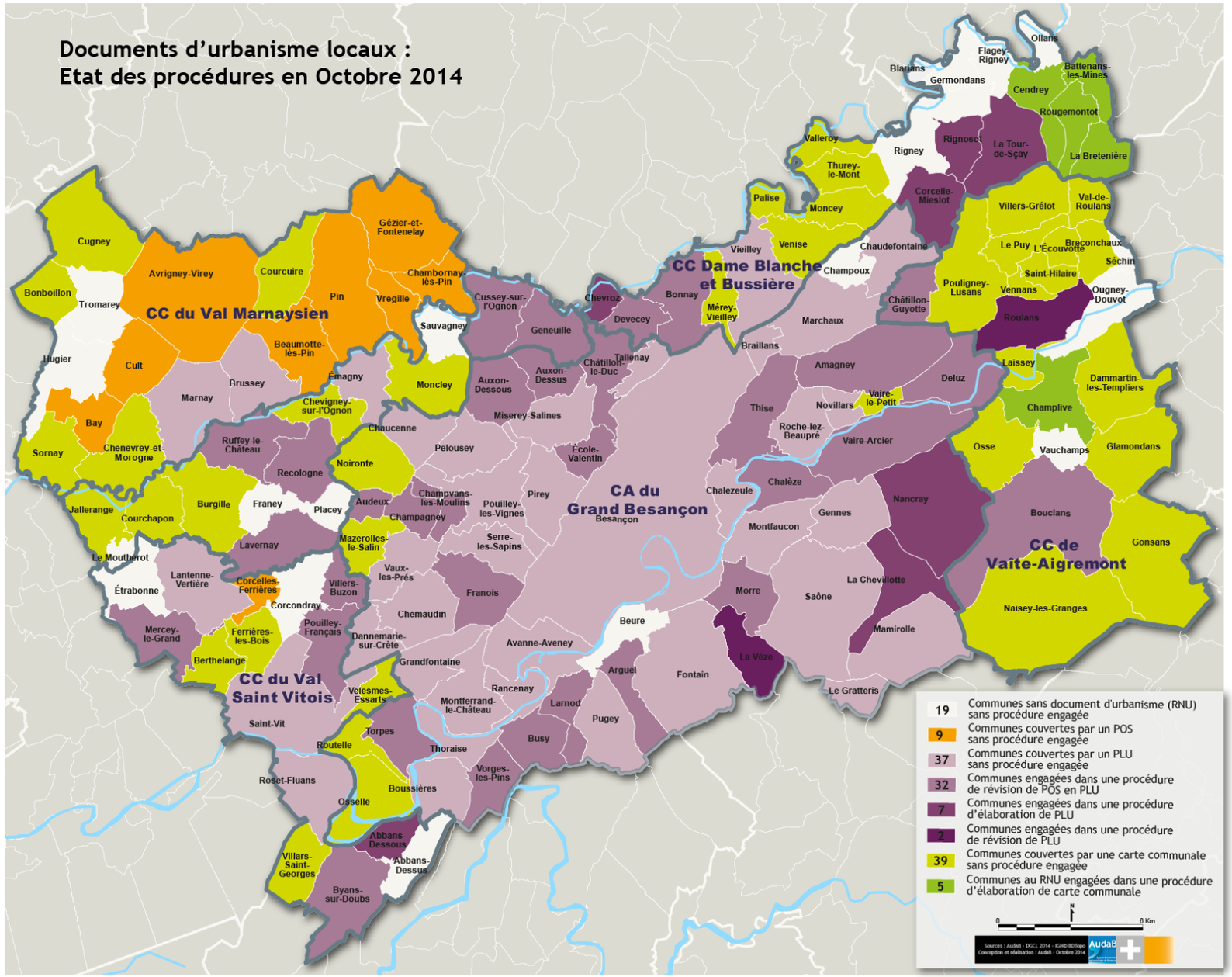
Coûts internes existants.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Urbanisme des proximités.

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Nombre de PLU suivis.



Grand Besançon

Action 3- Mettre en place un contrat d'axe autour des lignes structurantes GINKO

PROBLEMES IDENTIFIES

Une utilisation des TC en ville pouvant encore progresser.
Un manque de cohérence entre urbanisme et transport le long des lignes GINKO.

OBJECTIFS

Améliorer la mobilité sur le territoire du Grand Besançon et au-delà.
Réduire les émissions de GES dues aux transports.
Optimiser l'action publique.

CONTEXTE

Souvent citée en exemple pour la performance de son réseau de transports collectifs urbain, l'Agglomération bisontine a fait le choix de faire évoluer fortement le dispositif en engageant la construction d'une ligne de tramway longue de 14,5 km.
Ce nouvel équipement communautaire aura un impact important sur la mobilité urbaine (nouveau type d'offre, remaniement des lignes urbaines et périurbaines…), en particulier dans les communes de Besançon ou Chalezeule qui en bénéficieront directement. Aussi, il assurera la prise en charge de tous les usagers aux portes de la ville ou à la gare selon le principe de multimodalité.
Le tramway constituera par ailleurs un outil structurant, attractif, catalyseur de projets urbains et économiques pour l'ensemble de l'agglomération. A ce titre, le champ des acteurs qu'intéresse le tramway devient plus étendu que celui des seules Autorités organisatrices de transport. Pour cette raison, il peut être intéressant d'envisager une concertation entre tous les acteurs afin de tirer le meilleur parti de ce projet, avec l'objectif que la démarche aboutisse à des compromis, un pacte d'engagement... Cette idée renvoie à un outil qui émerge dans le domaine des transports et en particulier des TCSP : le contrat d'axe.
Afin de réussir le développement de leurs territoires, les collectivités peuvent souhaiter anticiper sur les besoins de la population en transports collectifs, elles y sont d'ailleurs souvent encouragées par des documents cadres tels que les SCoT par exemple. Elles expriment alors le besoin d'un service de transport que peut apporter l'Autorité Organisatrice de Transports Urbains (AOTU). Celle-ci s'assurera toutefois que soient réunies certaines conditions permettant d'assurer le succès du projet proposé. Lorsque l'AOT, les collectivités et les acteurs privés ont trouvé un terrain d'entente, le contrat d'axe est défini et engage les acteurs par délibération.

OBJET DE LA MESURE

L'élaboration du contrat d'axe s'articule autour de quatre étapes successives :

- réalisation d'un diagnostic prospectif approfondi de la situation ;
- élaboration de scénarios et dossiers de choix ;
- formalisation du contrat ;
- suivi.

Le document final se présente comme un ouvrage dans lequel figurent par exemple :
les éléments de contexte (avancement du projet et grandes caractéristiques du territoire, parties signataires) ;

- les engagements de la commune (engagements liés à une modification / révision du PLU, à une opération d'aménagement, à des opérations d'accompagnement tels que cheminements doux ou plans locaux de déplacements, ou encore à des actions de communication) ou d'autres collectivités (prise en compte dans le PLH, programme de ZAC…) ;
- les engagements de l'AOTU sur un programme d'opérations (engagement sur un périmètre d'intervention, sur des aménagements à la marge de la ligne et autour des arrêts, sur le mode et le niveau de l'offre, sur un niveau de qualité, sur les actions de communication…) ;
- un calendrier de mise en œuvre (identifications des étapes clés et résultats attendus par étapes, planning de suivi, rythme des comités de suivi…) ;
- et les projets de localisation de commerces ou autres activités.

L'étude préalable à la constitution du contrat d'axe consistera :

- à recenser les projets liés au tracé des lignes structurantes ;
- à définir le lien qui associe le projet à la ligne structurante concernée;
- à situer les différents projets dans la chronologie ;
- à identifier les acteurs concernés (porteurs de projets, etc.) ;
- à donner les premières indications permettant de percevoir la manière dont le contrat d'axe pourrait concrètement être réalisé.

A la suite de cette étude, les accords entre les différentes parties sont inscrits dans le contrat d'axe et un calendrier est établi. Chaque partie prenante du contrat mettra en œuvre les opérations qui lui reviennent.
Deux options restent possibles toutefois :

- un contrat d'axes global à l'échelle du réseau Ginko,
- un contrat par axe permettant d'associer plus finement les acteurs des territoires concernés.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon en tant que maître d'ouvrage et AOTU
- Partenaires : La Ville de Besançon et les communes traversées, Les établissements publics fonciers, promoteurs, l'AudaB

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 2 - Accompagner et appliquer la compatibilité entre PLU et PDU
ACTION 5 - Encourager les courtes distances
ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO

ELEMENTS DE CALENDRIER

2015 pour le tramway
2016 pour les lignes structurantes essentielles GINKO
Mise en œuvre dès fin des études

ESTIMATION FINANCIERE

Etude : 42 000€ HT (Fonctionnement)

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Urbanisme des proximités.

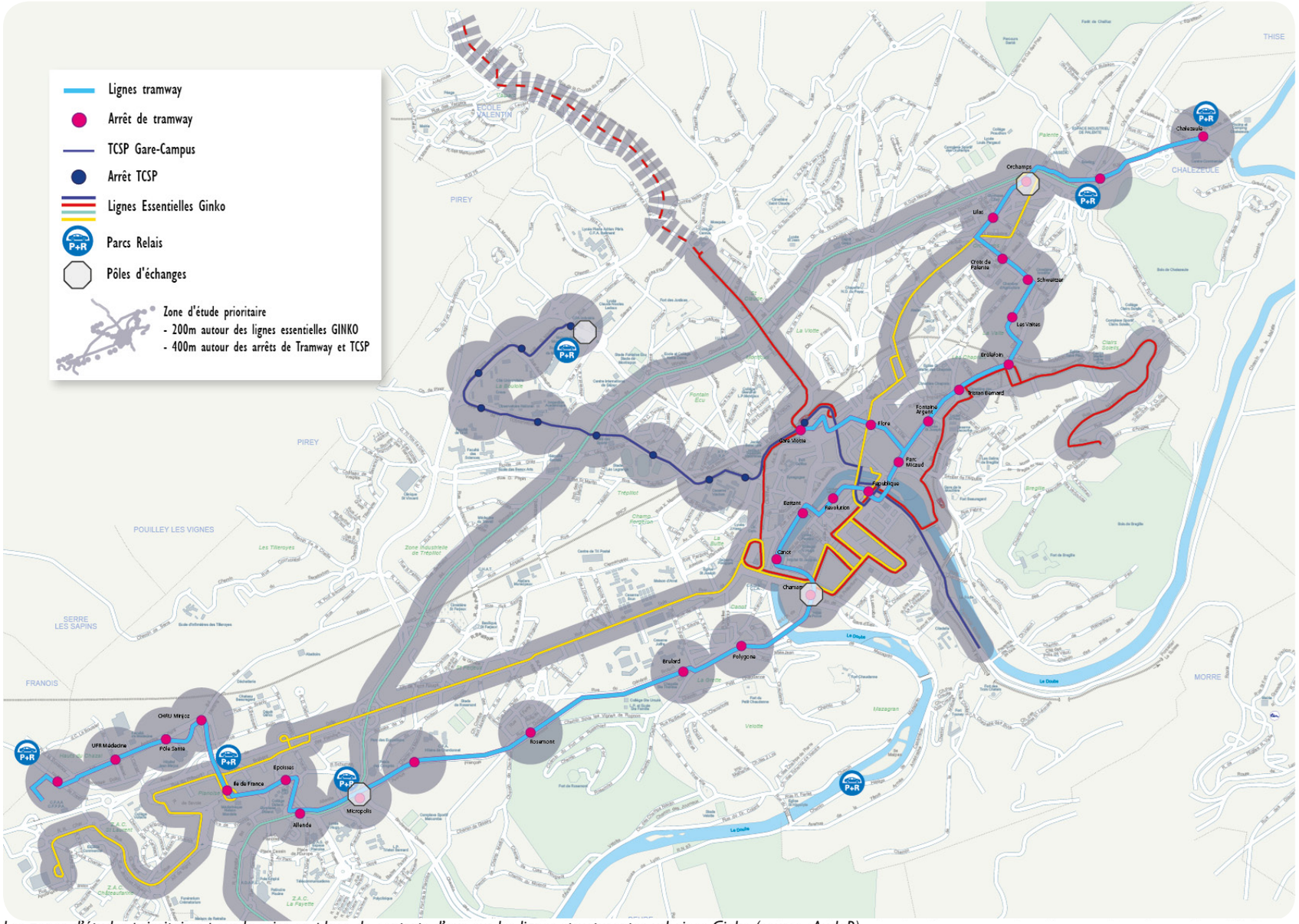
Indicateurs spécifiques de l'action :

- Réalisation de l'étude
- Signature du contrat d'axe

La zone d'influence du transport en commun généralement retenue et préconisée par le CEREMA est de :

- 500 m pour une gare ou un arrêt de métro,
- 400 m pour un arrêt de tramway, mode intermédiaire, BHNS, ou bus en site propre.
- 200 à 300 m pour une ligne de bus classique (corridor)

Grand Besançon



Les zones d'études prioritaires pour la mise en place de contrats d'axe sur les lignes structurantes urbaines Ginko (source :AudaB)

Grand Besançon

Action 4- Mettre en place un contrat d'axe autour des haltes ferroviaires d'agglomération

PROBLEMES IDENTIFIES

Une articulation urbanisme et transports trop peu présente sur l'agglomération.
Un étalement urbain toujours plus contraignant pour la ville.

OBJECTIFS

Une meilleure articulation urbanisme (PLU, densification habitat, activités) et transport (niveau d'offre, performance). Densifier autour des haltes ferroviaires

CONTEXTE

Le Grand Besançon possède une infrastructure ferroviaire particulièrement développée en forme d'étoile. 5 axes et 14 haltes ferroviaires et gares irriguent le territoire et 2 haltes sont actuellement à l'étude.
Accompagnant la nouvelle LGV Rhin-Rhône branche Est passant à proximité, l'inauguration de la nouvelle gare TGV Besançon-Franche-Comté-TGV en décembre 2011 a reconfiguré le territoire du secteur Nord de l'agglomération. Reliée à la Gare Viotte de centre-ville par une nouvelle ligne ferroviaire directe permettant d'assurer les correspondances entre les deux gares en premier lieu, sa mise en service a initié de nombreuses réflexions sur l'organisation de la mobilité sur son territoire proche, ses relations avec la ville centre et les communes traversées… Ainsi, après la mise en service en septembre 2013 de la halte d'Ecole-Valentin, le système à deux gares verra la création à long terme de deux haltes supplémentaires à Miserey-Salines et aux Portes de Vesoul (entrée Nord de Besançon) sur son tracé. La création de cet axe fort de transport collectif invite à réfléchir à l'aménagement des territoires traversés, au renforcement des liens entre urbanisme et transport et à une meilleure articulation des projets de chaque acteur impacté. Quant aux 14 haltes et gares existantes, certaines sont excentrées des cœurs de village ou peu intégrées (notamment les haltes dites tangentielles identifiées par le SCoT). Dans de nombreux cas, leur existence est sous-valorisée.

OBJET DE LA MESURE

Les orientations et principes des contrats à établir :

- Favoriser la densification de l'urbanisation et des dynamiques de projets autour des haltes ferroviaires.
- Améliorer l'accessibilité en modes alternatifs de ces équipements pour augmenter l'intermodalité.
- Adapter les PLU pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs : règles de stationnement différenciées (suivant l'article L.1214-4 du code des transports portant sur la réduction ou la suppresion du stationnement dans les PLU et PSMV pour les bâtiments à destination autre qu'habitat), densification et mixité urbaine suivant les prescriptions du SCoT.

Etudier la possibilité d'un contrat d'axe sur le réseau ferré d'agglomération en lien avec les 14 haltes ferroviaires existantes et celles à l'étude (Miserey-Salines, Portes de Vesoul, Halte Ouest). Le CEREMA préconise une zone d'influence de 500m autour d'une halte ferroviaire. Cette zone d'influence constituera la zone d'étude prioritaire pour la mise en place de contrat d'axe.
L'étude consisterait :

- à établir un diagnostic urbanisme et mobilité autour des haltes ferroviaires ;
- à recenser les projets et les proprité foncières liés au tracé des lignes et autour des haltes ferroviaires ;
- à définir le lien qui associe le territoire à la ligne ferroviaire ;
- à situer les différents projets dans la chronologie ;
- à identifier les acteurs concernés (porteurs de projets, etc.) ;
- à donner les premières indications permettant de percevoir la manière dont le contrat d'axe pourrait concrètement être réalisé.

La mise en œuvre devra être programmée suite à cette étude de faisabilité.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon, en tant que maître d'ouvrage et AOTU
- Partenaires : la Région, les communes possédant une halte ferroviaire, les établissements publics fonciers, promoteurs, l'AudaB

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 2 - Accompagner et appliquer la compatibilité entre PLU et PDU
ACTION 5 - Encourager les courtes distances
ACTION 9 - Schéma TCSP d'agglomération

ACTION 26 - Renforcer l'attractivité des pôles d'échanges

ELEMENTS DE CALENDRIER

2015 pour l'axe Nord
2016-2017 pour les autres axes ferroviaires

ESTIMATION FINANCIERE

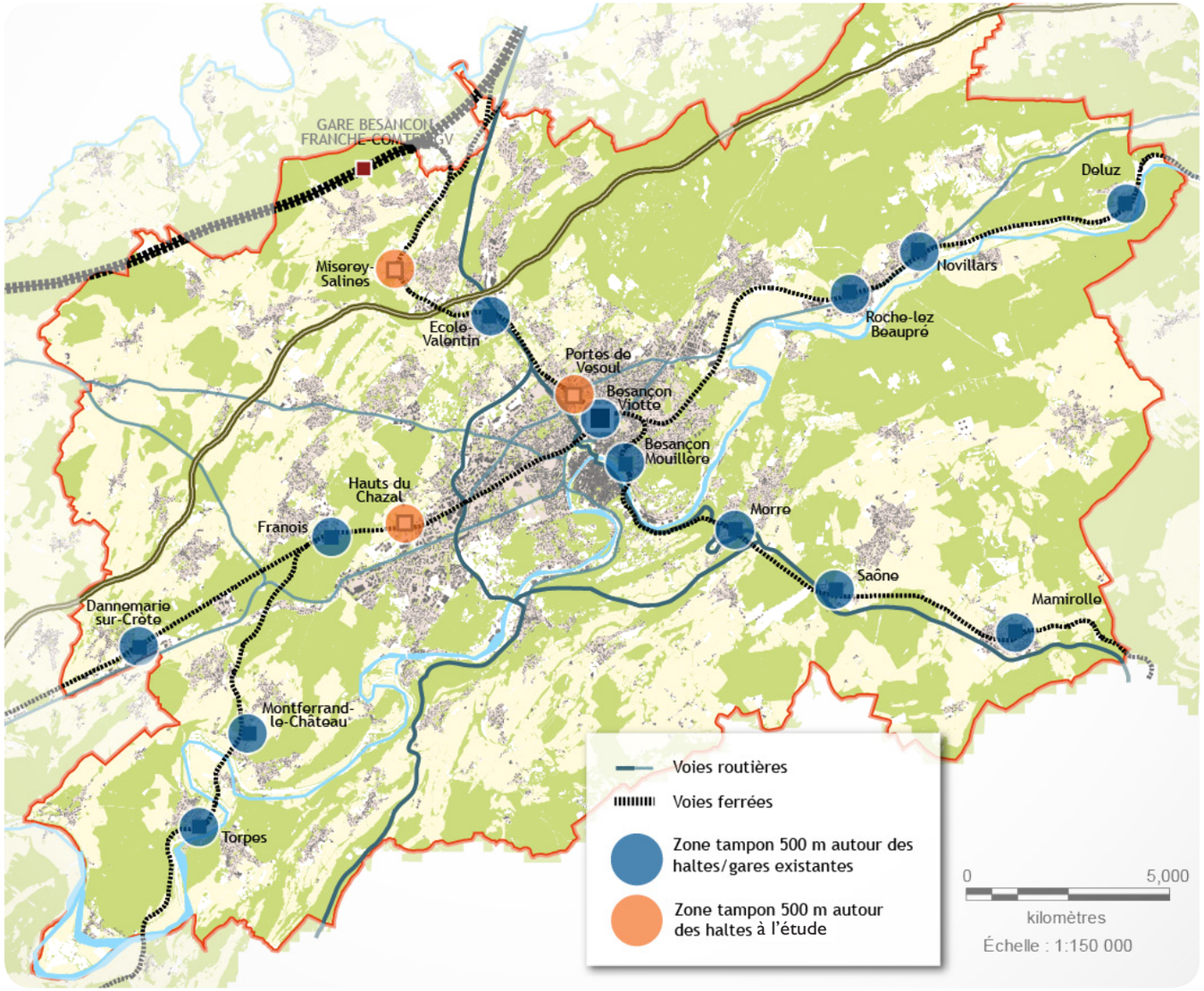
Etude : 42 000 € HT (Fonctionnement)

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Urbanisme des proximités.

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Réalisation de l'étude
- Signature du contrat d'axe

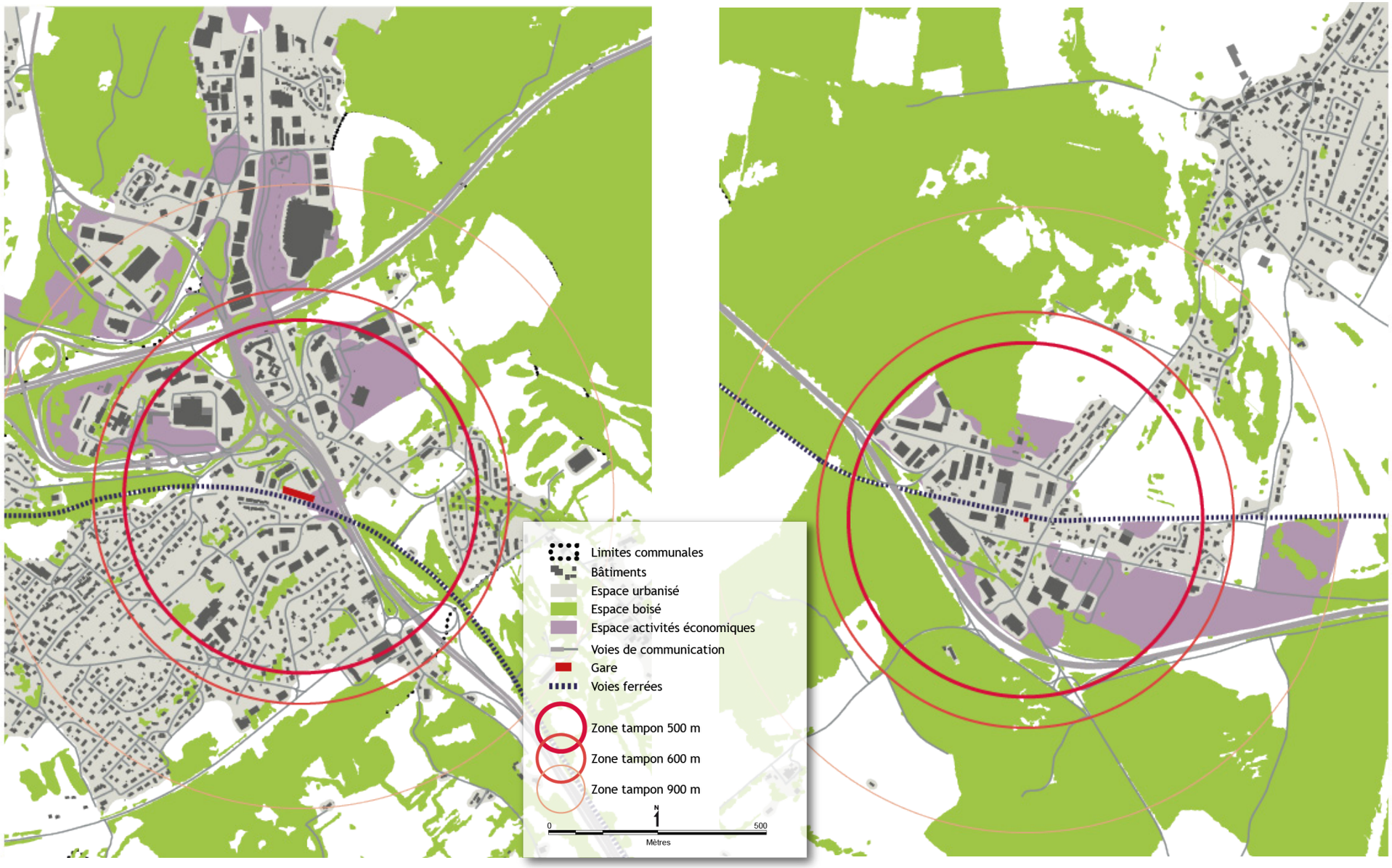


Les zones d'études autour des haltes ferroviaires de l'agglomération (source : AudaB)

Grand Besançon

HALTE FERROVIAIRE D'ÉCOLE-VALENTIN

HALTE FERROVIAIRE DE SAÔNE



Périmètre d'étude autour des haltes d'Ecole-Valentin et Saône (les périmètres de toutes les haltes de l'agglomération sont disponibles en annexe). (source :AudaB)

Grand Besançon

Action 5- Encourager les courtes distances par la mixité des fonctions urbaines, l'accessibilité horaire, et l'accessibilité en modes doux

PROBLEMES IDENTIFIES

La spécialisation des quartiers ou villages (dortoir ou chalandise) concoure à la multiplication des déplacements.
Les horaires d'accès à certains services ou des demandes de service public très ponctuelles dans le temps, entravent la fluidité des déplacements et donc leur efficacité.

OBJECTIFS

Réduire la longueur des déplacements et densifier l'urbain.
Encourager les déplacements de proximité et notamment à pied ou à vélo.
Optimiser les déplacements en agissant sur l'accessibilité horaire et sur la mixité des fonctions urbaines.

CONTEXTE

Encourager les courtes distances signifie de travailler sur la densité de l'espace, mais aussi sur les temps de vie, sur l'accessibilité physique et horaires des lieux.
A propos des générateurs de déplacement : faire que les lieux d'emploi ou de chalandise se trouvent plus proches des zones urbanisées. Les infrastructures comme les pistes cyclables ou les trajes piétons : les rendre plus directs, plus cohérents avec des déplacements de proximité. L'accessibilité horaire aux services publics : faire qu'un même déplacement serve plusieurs buts : le travail, les courses, la recherche d'un dossier par exemple.
Cela implique de travailler au sein des documents d'urbanisme, et au sein des programmations d'aménagements d'espaces publics, de porter une attention aux centralités dans les communes ou dans les quartiers afin de les prévoir, de les améliorer, de les valoriser, ou de mieux les intégrer au tissu urbain.
Mieux les intégrer dans une logique de valorisation des courtes distances, signifie que les déplacements de proximité, pour relier ces lieux, doivent être facilités. La marche à pied est la première des mobilités. Or, si l'automobiliste accepte sans difficulté des détours de quelques centaines de mètres, le piéton et le cycliste peuvent être découragés par une augmentation de la distance à parcourir.
La création d'aménagements en faveur des piétons et des cycles doit aussi se faire en lien avec les réseaux de transport collectif pour favoriser l'intermodalité. En effet, on constate encore dans de nombreux lotissements des ruptures et barrières dans les cheminements doux (raquette, impasses…). Les détours imposés par ces formes d'urbanisme réduisent l'attrait des arrêts de transport collectif qui, souvent, sont situés à une distance très courte à vol d'oiseau.

Enfin, les activités d'une ville ou d'un village ne se déroulent pas forcément toutes dans le même temps de la journée, de la semaine ou de l'année. Or, une importante emprise est parfois destinée au seul besoin très ponctuel de stationnement d'une église, ou les écoles sont fermées à 18h00 alors que des besoins de locaux existent pour des associations. A chaque usage ne doit plus correspondre des lieux différents. Le but de la mixité de fonctions de ces équipements est de freiner l'étalement urbain et donc les déplacements, mais aussi de réaliser des économies. La multi-fonctionnalité des lieux liés à l'enfance (école, garde d'enfants, activités) s'élargissant aux besoins d'un quartier, rejoint les questions de rythmes scolaires, celles de la bi-activité des parents, mais aussi en milieu rural, de permanence des services publics. La densification couplée à la mixité des fonctions urbaines favorise une mixité sociale et générationnelle, qui, elle-même, contribue au maintien de la diversité des activités.

OBJET DE LA MESURE

L'objet général est de favoriser les déplacements de proximité, et que ceux-ci soient réalisés au maximum en modes doux.
Au moment de la construction des PLU, une attention sera portée aux déplacements comme explicité dans l'ACTION 2.
Mais en prévision d'une démarche PLU ou d'une manière générale pour réaliser les aménagements entre les arrêts de transports collectifs (stations bus et haltes ferroviaires) et les zones d'habitat, lotissements ou quartiers, il est recommandé de réaliser un diagnostic des déplacements sur la commune :

- Rappel des enjeux et objectifs généraux inspirés par le PDU sur l'agglomération.
- Déclinaison des orientations du PDU pour le secteur concerné.
- Etat des lieux des infrastructures liées aux déplacements (voirie, arrêts de bus, cheminements piétons, aménagements cyclables, stationnement.
- Analyse des déplacements (personnes, marchandises, véhicules agricoles) sur la commune, en stipulant les relations entretenues avec les communes limitrophes.
- Exposé des enjeux communaux et intercommunaux. Cet argumentaire devra justifier les choix ayant présidé à l'établissement du PADD en matière de déplacements et les règles ou dispositions d'urbanisme qui pourraient influer sur la politique de déplacements et de stationnement dans le cadre du PDU.
- Réflexion conjointe Commune-CAGB au sujet du devenir du réseau GINKO.

Ce diagnostic est identique à celui évoqué dans l'ACTION 2.

Au sein des documents d'urbanisme :

- Veiller à ne pas isoler les zones d'emploi au sein du territoire communal ou intercommunal, mais plutôt prévoir les emprises et les aménagements nécessaires à la coexistence de fonctions

variées, comme par exemple dans le cas d'une entreprise proche d'une zone d'habitat : murs anti-bruits, sécurisation du transit poids lourds. Ceci ne devra pas remettre en cause les zones dites «spécialisées» que constituent les sites d'intérêts métropolitains identifiés par le SCoT.

- Prévoir les emprises pour les espaces publics nécessaires à la valorisation des centralités de bourg ou de quartiers, et pour la réalisation de cheminements piétons et pistes cyclables depuis les quartiers périphériques en projet ou déjà construits (confortement de trajes entre propriétés privées), et ce de manière à ce qu'ils rapprochent le plus possible l'usager du mode doux de sa destination : centralité, réseau de TC, emploi.

Cette mesure portera en priorité sur les communes de l'armature urbaine du SCoT. Toutefois, des préconisations seront faites sur toutes les communes de l'agglomération.
Les aménagements escomptés devront raccourcir les distances vers le réseau de TC. Ces études locales s'articuleront avec l'adaptation du réseau GINKO à l'horizon PDU, pour faciliter l'intermodalité et augmenter la performance des transports collectifs. Les communes équipées de haltes ferroviaires seront également traitées en priorité.
Dans la conception ou l'adaptation des projets : une place publique, un groupe scolaire par exemple, il conviendra d'étudier et de prévoir la possibilité d'usages mixtes de ces équipements. Ces équipements, en fonction de l'heure de la journée, du jour de la semaine ou de la saison peuvent avoir des usages différents.
Enfin, au sein de centralités importantes, la mise en place d'une certaine souplesse horaire pour l'accès au service public, peut réduire le nombre de déplacements des usagers. Il peut s'agir par exemple, de permettre l'accès à un service aux usagers entre midi et quatorze heures. D'une manière générale, concernant cet aspect, une réflexion spécifique sera engagée permettant de connaitre l'étendue des possibles en termes de flexibilités horaires au sein des administrations, services publics et universités.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Communes, EPF, AudaB, Université, Administrations, Services publics

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 2 - Accompagner et appliquer la compatibilité entre PLU et PDU
ACTION 6 - Veiller à une bonne desserte des pôles commerciaux d'agglomération
ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 14 - Promouvoir la marche à pied dans l'agglomération
ACTION 30 - Guide d'aménagement pour les communes
ACTION 32 - Agir sur les déplacements professionnels

ELEMENTS DE CALENDRIER

Dès approbation du PDU, selon opportunités dans les communes.

ESTIMATION FINANCIERE

Coûts internes.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Urbanisme des proximités.

Indicateur spécifique de l'action :

- Nombre de diagnostics réalisés par les communes.

Action 6- Veiller à une bonne desserte en modes alternatifs des pôles commerciaux d'agglomération

PROBLEMES IDENTIFIES

Des pôles commerciaux aménagés pour la voiture, où les autres modes de déplacement sont mal ou pas intégrés.

OBJECTIFS

Développer l'offre en modes de déplacement alternatifs à la voiture permettant de rejoindre et irriguer les grands pôles commerciaux d'agglomération.

CONTEXTE

Malgré certains investissements, l'agglomération doit encore travailler à l'intégration de tous les modes de déplacement au sein des zones commerciales, notamment parce qu'elles sont des générateurs de déplacements importants, mais aussi parce que la voiture reste le mode autour duquel elles ont été aménagées. Parallèlement, elles jouxtent des zones d'habitat depuis lesquelles il doit être possible, et de manière confortable, de se rendre à la zone commerciale sans prendre systématiquement sa voiture. Enfin, en interne de ces zones, les modes doux doivent être encouragés et leur pratique sécurisée. Au sein de l'agglomération, 4 pôles commerciaux majeurs : trois zones commerciales et le centre-ville commercial.

- Les zones commerciales
  - Châteaufarine a fait l'objet d'un réaménagement dans le but d'intégrer un site propre bus. La création de dessertes complémentaires de transports publics d'agglomération (par exemple entre Hauts-du-Chazal et le centre commercial) est en réflexion.
  - La zone des Marnières est desservie par le Tramway, mais souffre d'un manque de liaisons avec les communes de l'Est de l'agglomération.
  - La zone du SIEV, en extension, souffre d'un manque d'intégration des modes alternatifs à la voiture et d'un manque d'infrastructures, notamment en faveur des transports collectifs.
  - Concernant d'éventuelles zones nouvelles, la loi ALUR (Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové) modifie les conditions de stationnement. Cette action prendra en compte ces modifications.
- Le centre-ville commercial : La Boucle désigne le centre ancien de la ville de Besançon, au sein duquel une grande variété de commerces est présente. Le Tramway dessert la Boucle ; une zone de rencontre couvre le secteur.

Concernant la Boucle, s'il faut de la même manière veiller à sa desserte tous modes, il s'agit également de prendre en compte la spécificité urbaine de cette zone commerciale située en secteur sauvegardé au titre du patrimoine. En effet, la valorisation des pratiques de déplacement modes doux, passe par une extension de la zone piétonne et dans les autres rues, par un ensemble d'aménagements en faveur de la construction d'un réel contexte de zone de rencontre où tous les modes sont à égalité dans la pratique de la voirie (décret n°2008-754 du 30 juillet 2008). La présence dans ces zones de voitures stationnées sur voirie est paradoxale. L'ACTION 16 prendra en compte le caractère particulier des zones de rencontre. Cette piétonisation et l'aménagement urbain de la zone de rencontre, vont dans le sens d'une valorisation du centre-ville, de son cadre de vie, de ses commerces, et donc de sa sauvegarde. Cet aspect sera traité dans l'ACTION 19 également.

OBJET DE LA MESURE

La mesure se décompose en plusieurs actions :

- La réalisation d'une étude globale d'insertion urbaine de ces pôles commerciaux d'agglomération afin de déterminer quels travaux seraient à programmer pour atteindre l'objectif d'une meilleure insertion des déplacements alternatifs à la voiture.
- Les questionnements principaux de cette étude pourront porter sur la requalification des zones et l'insertion des modes alternatifs, la création de dessertes complémentaires de transports publics d'agglomération et le renforcement des liens avec les communes périphériques.
- L'inscription, dans les documents d'urbanisme locaux, des espaces nécessaires à la desserte en modes doux et en transport collectifs depuis les communes et la ville centre.
- En plus de ces mesures spécifiques à des zones existantes, il s'agira d'encourager l'implantation de commerces de proximité au sein de polarités de quartiers ou dans les centre-bourgs, notamment dans les communes de l'armature urbaine SCoT. En effet, dans un souci de développement d'un urbanisme des proximités, les déplacements modes doux pour motif achat doivent être facilités (Principe évoqué dans l'ACTION 5 – Encourager les courtes distances).

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Syndicats des zones commerciales, opérateurs commerciaux, communes de l'armature urbaine en priorité

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 9 - Schéma TCSP d'agglomération
ACTION 12 – Document programmatique du stationnement d'agglomération
ACTION 14 - Promouvoir la marche à pied dans l'agglomération
ACTION 15 - Etudier le transport de marchandises et définir la règlementation
ACTION 16 - Mener une expérimentation de logistique urbaine
ACTION 33 - Mise en place de plan de mobilité

ELEMENTS DE CALENDRIER

Echéance de l'étude : 2018

ESTIMATION FINANCIERE

Etude : 40 000€ HT (Investissement)
Mise en œuvre selon conclusions de l'étude.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Urbanisme des proximités.

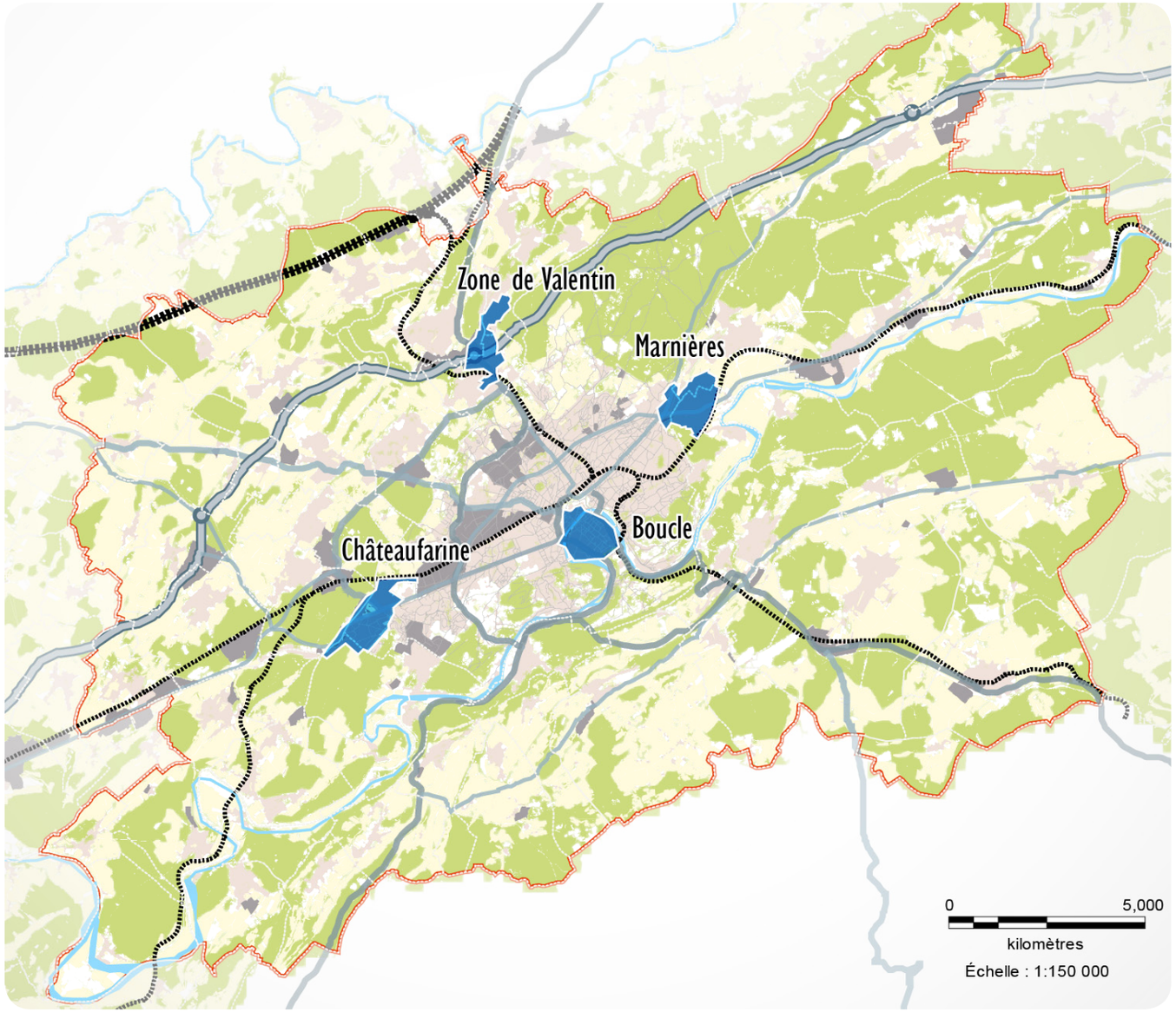
Indicateur spécifique de l'action :

- Réalisation de l'étude.

© Google

© Google

L'intégration des transports collectifs dans les pôles commerciaux :
(En haut) la zone de Valentin et ses arrêts «en encoche»
(En bas) la zone de Châteaufarine et le site propre de la rue René Char



Les quatre pôles commerciaux d'agglomération

Action 7- Agir sur la collecte des ordures ménagères pour encore en réduire l'impact sur l'environnement

PROBLEMES IDENTIFIES

La collecte des ordures ménagères, de par sa nature, présente encore des nuisances sonores et des risques de sécurité routière. La présence et/ou les manœuvres dans les lotissements et rues étroites peuvent être dangereuses.

OBJECTIFS

Réduire les nuisances et l'émission de gaz à effet de serre, par la réduction des km de tournée.
Améliorer la sécurité des collectes.

CONTEXTE

Aujourd'hui, la collecte des ordures ménagères suit un schéma de transport établi à l'adresse.
Un important travail au sein de la collecte des déchets, a d'ores et déjà été mené en faveur de l'environnement à travers la mise en place du tri, puis de la redevance incitative en 2012 : moins de déchets, équivaut à moins de tournées, donc à moins d'émissions de gaz à effet de serre.
Malgré tout, les manœuvres d'un camion de collecte restent dangereuses et occasionnent des nuisances dans certaines rues, et l'optimisation de la collecte peut encore faire l'objet d'améliorations.

OBJET DE LA MESURE

- Pour réduire les kilomètres de tournée et améliorer la sécurité au sein d'un lotissement en impasse ou aux voiries étroites, étudier le regroupement, par petites unités d'habitat, des bacs individuels sur une rue principale avec la création d'une aire de stockage, ou point d'apport, des bacs individuels (sans mise en commun des ordures ménagères).
- Par petites unités d'habitat, inciter à la synchronisation de la dépose des bacs, là où c'est possible (pente de la rue acceptable par exemple).
- Inciter encore par la tarification, la rationalisation des tournées.

Ces trois mesures relèvent de l'animation et donc du Conseil en mobilité à développer avec les communes, ou concernant la création d'aire de stockage, lors de l'établissement de PLU.

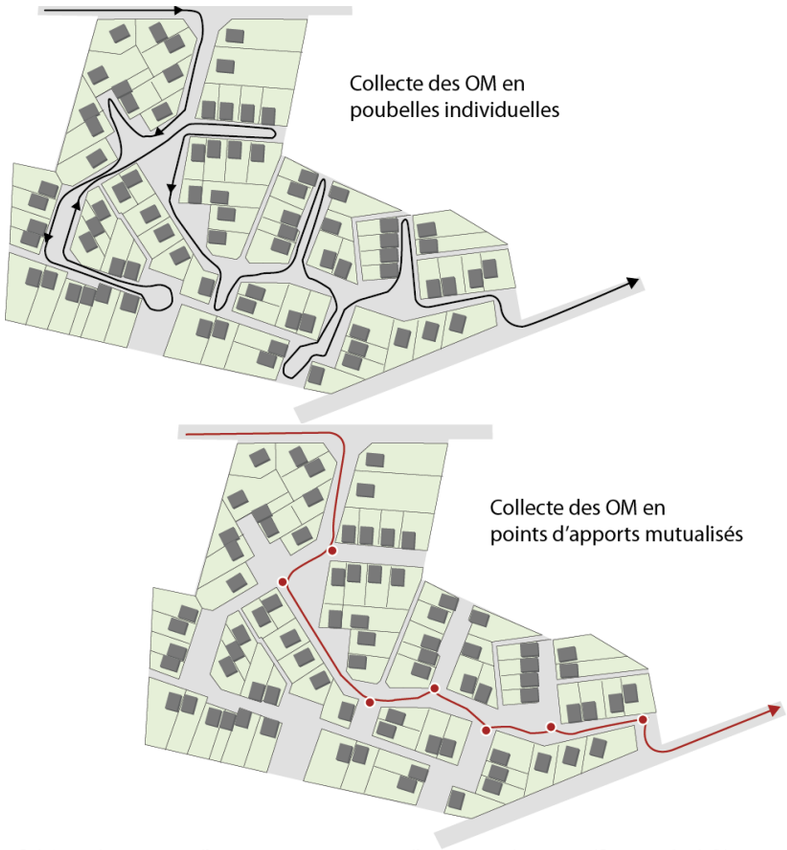


Schéma de principe d'organisation en points d'apports volontaires (Source :AudaB)

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Le Sybert, les communes, l'AudaB

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 2 - Accompagner et appliquer la compatibilité entre PLU et PDU
ACTION 31 - Guide d'aménagement pour les communes

ELEMENTS DE CALENDRIER

Selon opportunités.

ESTIMATION FINANCIERE

Coûts internes pour l'étude.
Economies réalisées en fonction de la restructuration des tournées.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Urbanisme des proximités – Impact carbone (PCET)

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Nombre de points d'apports crées.
- Nombre de tonnes.kilomètres annuels

Un point d'apport volontaire expérimental dédié aux ordures ménagères.

Les colonnes d'apport volontaire sont des contenants de grande contenance (en général 4 à 5 m3) semi-enterrés ou enterrés sous la voirie. La hauteur d'introduction des déchets est à 1 m, ce qui permet l'accès aux personnes à mobilité réduite et aux enfants. I l existe également des colonnes aériennes, mais plus rarement utilisées.
Les colonnes sont équipées d'un tambour (30 à 100 litres), dont l'ouverture est actionnée par un badge ou une clé. Ainsi chaque dépôt est comptabilisé. Les détenteurs de badges et de clés sont enregistrés dans une base de données. Ils sont facturés en fonction du nombre de dépôts effectués.

Action 8 - Adapter le réseau GINKO pour améliorer la qualité de l'offre et sa performance

PROBLEMES IDENTIFIES

Les déplacements radiaux entre Besançon et l'extérieur : 70% des dépenses énergétiques de transport pour 1/3 des déplacements.
Baisse de la vitesse commerciale et de la fréquentation.
Augmentation de la congestion aux entrées de ville et sur les axes pénétrants du centre-ville.
Fréquentation faible en périurbain et clientèle captive de scolaires.

OBJECTIFS

Hausse de la fréquentation du réseau et de la part modale transports collectifs.

CONTEXTE

Le réseau de transport public GINKO connaît une baisse lente, mais progressive, de sa vitesse commerciale et de sa fréquentation depuis plusieurs années.
La mise en service du tramway et du réseau de bus restructuré à l'horizon 2014 doit néanmoins inverser notablement cette tendance.
Cependant, au-delà de cette restructuration, il est nécessaire d'envisager, sur la période d'effectivité du PDU, une refonte en profondeur du réseau pour améliorer la qualité de l'offre et sa performance globale.
Parallèlement, une demande trop importante et trop ponctuelle de transport collectif, à un moment de la journée, peut altérer la performance du service.
Les TIC ont permis de passer du « transport » à la « mobilité » en nous permettant de mieux gérer nos déplacements et valoriser les temps d'attente et de trajet. Un travail dans ce sens, relié à l'approche de la « Smart City », ville intelligente, est une des clés de la réussite d'un réseau moderne et performant aujourd'hui.

OBJET DE LA MESURE

A court terme, 2014-2015

A compter de 2014-2015, la première restructuration du réseau de bus GINKO, en lien avec la mise en service du tramway, est achevée. Le réseau est hiérarchisé et organisé autour de lignes urbaines structurantes offrant la même amplitude horaire que le tramway. Les lignes de bus circulant dans l'hypercentre historique de Besançon sont réduites au nombre de 4, contre 12 avant
les travaux du tramway. Trois lignes de bus sont supprimées et remplacées sur le même axe par le tramway.
Les lignes spécifiques de nuit et de dimanche sont remplacées par la permanence des lignes de bus structurantes de jour, dont l'amplitude est étendue aux horaires de nuit et au dimanche. Pour les lignes périurbaines, les correspondances aux pôles d'échanges sont optimisées et certains itinéraires simplifiés.

A l'horizon PDU, 2016-2025

Dans cette seconde phase de restructuration, l'objectif premier est d'assurer une amélioration de la qualité de desserte des communes périphériques identifiées dans l'armature urbaine du SCoT. Les lignes qui desserviront ces communes auront vocation à desservir également de nouveaux P+R situés au-delà de l'entrée de ville de Besançon. Ces P+R doivent permettre un report modal attrayant et efficace depuis la périphérie de l'agglomération. Par ailleurs, les équipements intercommunaux devront être accessibles en transport collectif.

Cette mesure s'articule autour de 3 grands axes de travail pour optimiser les lignes périurbaines :

- Amélioration des temps de parcours depuis les communes périurbaines : grâce à une nouvelle définition d'itinéraires structurants par secteurs de l'agglomération, basée sur l'armature urbaine du SCoT, les temps de parcours des lignes périurbaines seront améliorés. Des itinéraires de lignes simplifiés seront mis en place dans les communes, avec la définition d'un axe structurant pour chaque commune, devant desservir les centralités afférentes. Afin d'améliorer l'offre en fréquence et en capacité, il sera envisagé une réinjection des capacités de transport, selon les différents moments de la journée, en privilégiant l'armature urbaine et les axes structurants. La gestion des correspondances avec les lignes urbaines aux pôles d'échanges de la ville centre sera encore améliorée, en intégrant les lignes périurbaines au système central de régulation de l'exploitation des lignes urbaines.

- Organisation du report modal par secteur de l'agglomération : l'ensemble des secteurs périurbains de l'agglomération verra sa desserte interne appuyée sur un réseau de parc-relais d'agglomération. La liaison directe entre ces parcs-relais, les pôles d'échanges et les centralités urbaines sera assurée soit via des lignes périurbaines renforcées, soit via les lignes urbaines à haut niveau de service (lignes tramway et lignes structurantes).

- Meilleure lisibilité du réseau et information multimodale en station. : un travail de simplification des tracés de ligne et de vulgarisation de l'information à destination des voyageurs, afin d'assurer une meilleure compréhension et lisibilité de l'offre du réseau, sera réalisé. Le déploiement de nouveaux équipements technologiques d'information en temps réel à destination des voyageurs sera renforcé (information individuelle et information en station). Un jalonnement des temps de

parcours en modes doux à destination des principaux lieux et équipements sera mis en place aux stations TC.

Concomitamment, les aménagements et la mise en conformité des arrêts et du matériel roulant, selon la loi de 2005 portant sur l'accessibilité (ACTION 19), se poursuivront.
Enfin, une période de la journée pendant laquelle un service public serait en tension en raison d'une forte demande des usagers concentrée sur une heure, pourrait amener à des mesures de régulation. Il peut s'agir de décaler d'un quart d'heure l'ouverture d'un établissement scolaire ou d'un autre important générateur de déplacements, afin de réguler un flux de passagers dans le transport public (flexibilité horaire décrite dans l'ACTION 5).

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : le Conseil Général 25, la Région Franche-Comté, le SMSCoT, la DREAL, la DDT, la Ville de Besançon.

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 2 - Accompagner et appliquer la compatibilité entre PLU et PDU
ACTION 3 - Etudier un contrat d'axe lignes structurantes GINKO
ACTION 5 - Encourager les courtes distances
ACTION 9 - Schéma TCSP d'agglomération
ACTION 10 - Développer les interconnexions réseaux
ACTION 24 - Mettre en place billettique et titres combinés
ACTION 25 - Créer une tarification adossée aux revenus des ménages
ACTION 26 - Renforcer l'attractivité des pôles d'échanges
ACTION 30 - Guide d'aménagement pour les communes

ELEMENTS DE CALENDRIER

1ère phase de la restructuration : achèvement 2015
2ème phase de la restructuration : progressive entre 2016 et 2025

ESTIMATION FINANCIERE

1ère phase de la restructuration : respect du pacte de soutenabilité financière de la collectivité défini pour la période du PPIF 2014-2018.
2ème phase de la restructuration : à définir en fonction des capacités financières de la collectivité.

- Mise en place d'un SAE (système d'aide à l'exploitation) : 300 000€ HT (Investissement) à la mise en œuvre – 60 000 € HT de fonctionnement annuel.
- Etude restructuration du réseau périurbain : 70 000 € HT (Investissement)
- Etude filières énergétiques : 42 000 € TTC (PPIF 2014-2018 Investissement) (50 000 € TTC)
- Investissements : matériel roulant 2M€ HT/an – voiries : 200 000 € HT/an (PPIF 2014 – 2018)

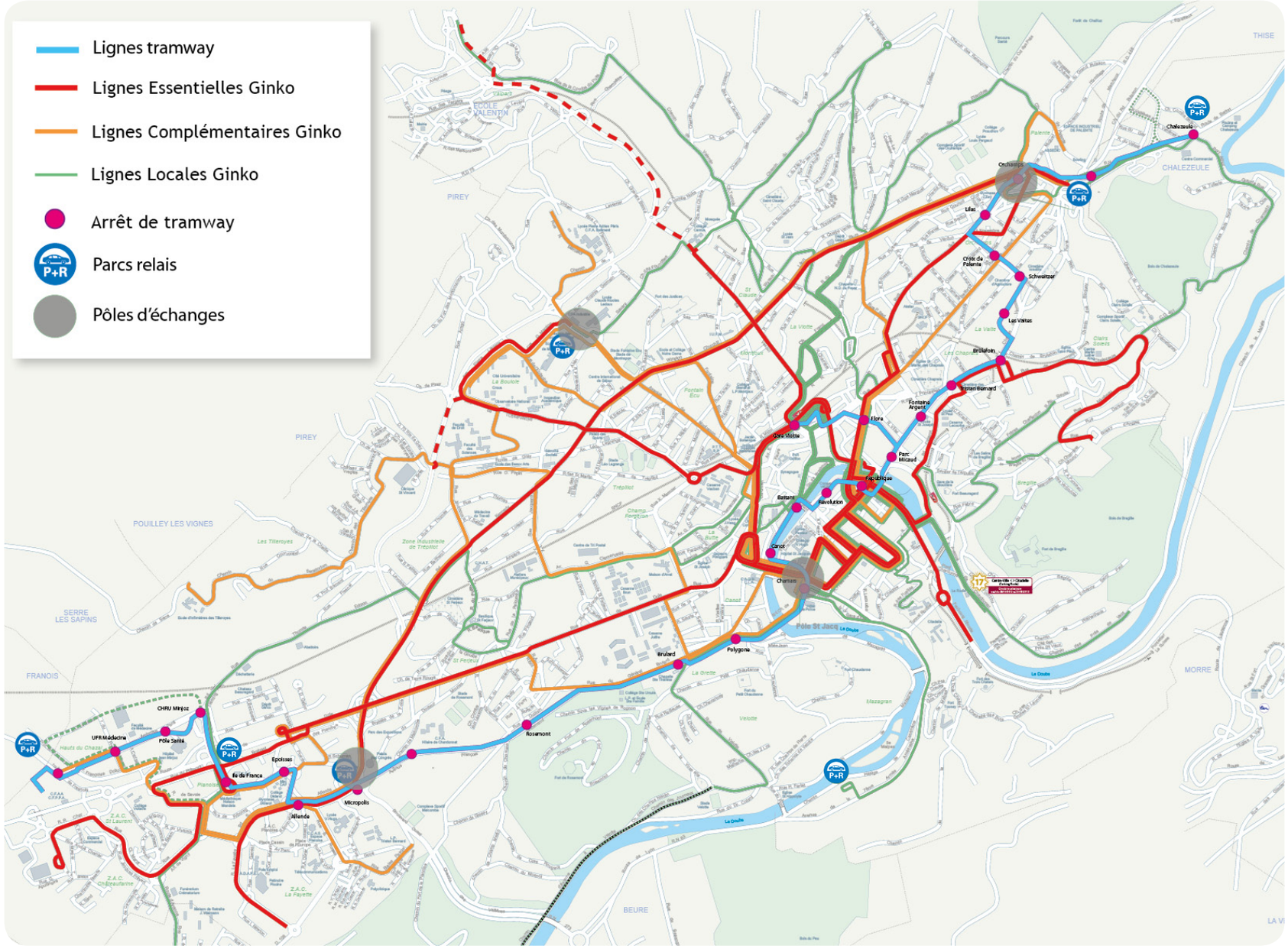
TOTAL : 22,412 M€ HT d'Investissement – 60 000 € HT de fonctionnement par an supplémentaires estimés (hors DSP et marché d'affrètement).

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Performance des transports collectifs

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Temps de parcours des lignes
- Vitesse commerciale
- Nombre de kilomètres commerciaux
- Fréquentation du réseau
- Nombre de voyages par habitant
- Création de P+R d'agglomération et fréquentation



Hiérarchie du réseau GINKO à la mise en service du tramway (Source :AudaB)

Action 9 - Elargir la réflexion pour permettre l'adaptation du réseau de TCSP d'agglomération : haltes ferroviaires, lignes GINKO structurantes d'agglomération

PROBLEMES IDENTIFIES

Des transports publics routiers ralentis sur les voiries pénétrantes de l'agglomération et de la ville-centre (congestion du trafic automobile).
Des temps de parcours du transport public routier, non concurrentiels à ceux de la voiture particulière, notamment dans les secteurs périurbains.
Un réseau ferroviaire incomplet sur l'agglomération.

OBJECTIFS

Rendre plus efficaces les réseaux de transport public contre la concurrence de la voiture particulière, tant en milieu urbain que périurbain, à la fois pour les déplacements domicile-travail et les déplacements de loisir.
Amélioration de la performance du réseau et de sa lisibilité

CONTEXTE

Les demandes les plus fortes concernant les transports en commun, sont : la vitesse, la régularité et la fiabilité. En effet, l'usage de la voiture est très lié au sentiment de maîtrise de ces paramètres. « Sentiment » car aujourd'hui les congestions subies sur le réseau viaire par les automobilistes sont réelles. Pour provoquer le report modal de la voiture au TC, l'enjeu est bien de donner confiance à travers la régularité et la fiabilité. Si le système TCSP s'est beaucoup développé sur l'agglomération, il représente encore la meilleure solution pour agir sur le report modal en zone dense.
Le Grand Besançon dispose d'un premier Schéma Directeur TCSP, approuvé en 2005, et fixant les bases d'un réseau structurant d'infrastructures de transport public, notamment sur la zone urbaine dense de l'agglomération. De ce schéma directeur sont nés les projets d'une première ligne de tramway et du développement de l'axe ferroviaire du nord de l'agglomération, concrétisés par :

- la mise en service de l'infrastructure ferroviaire nord, avec un deuxième évitement ferroviaire, en 2011,
- la mise en service de la halte ferroviaire d'Ecole-Valentin le 3 septembre 2013,
- la mise en service du tramway de l'agglomération en septembre 2014.

Ce schéma intègre par ailleurs le projet de réalisation d'un TCSP bus reliant la gare de Besançon-Viotte à TEMIS via le campus de la Bouloie.

OBJET DE LA MESURE

L'objectif est de concevoir un réseau structurant d'agglomération conçu sur des infrastructures et des aménagements donnant l'exclusivité et/ou la priorité aux transports publics sur la circulation automobile.

Les sites propres

Il est proposé de poursuivre les opérations de site propres, prévues au schéma directeur TCSP de 2005, par la réalisation du TCSP bus Gare Viotte TEMIS via le campus.
Pour donner suite au développement du réseau TCSP, routier et ferroviaire, de l'agglomération, il est proposé l'élaboration d'un nouveau schéma directeur TCSP devant couvrir la période 2015-2025. Ce schéma directeur permettra de définir les nouveaux besoins de déplacements non couverts par le réseau TCSP actuel, les secteurs à enjeux, les pistes d'amélioration du réseau structurant, les axes les plus pertinents pour une intervention de la collectivité, un planning de réalisation, etc. La pertinence d'un site propre sur les boulevards urbains de Besançon, et les liens à créer entre le tramway des Hauts du Chazal avec d'une part Châteaufarine, et d'autre part la halte ferroviaire de Franois, seront étudiés ou réétudiés dans ce cadre.
En conséquence, il sera proposé la réalisation de nouveaux sites propres pour le réseau GINKO. Cette mesure s'accompagnera par ailleurs d'une généralisation des priorités aux carrefours à feux principaux et des aménagements facilitant l'insertion des véhicules de transport public dans le trafic général.

Les haltes ferroviaires

Les haltes ferroviaires revêtent une importance particulière dans l'armature urbaine proposée par le SCoT.

- La ligne Nord

L'ouverture de la ligne reliant les gares de Besançon-Viotte et de Besançon Franche-Comté TGV s'est accompagnée de la volonté de création de nouvelles haltes ferroviaires périurbaines, inscrites dans le schéma directeur TCSP de 2005. Deux nouvelles haltes sont ainsi envisagées sur cet axe : Miserey-Salines et Portes de Vesoul (Besançon). La halte d'Ecole-Valentin a été mise en service en septembre 2013.
Il est proposé dans le cadre du PDU de programmer la halte de Miserey-Salines dans un calendrier de réalisation à court terme. La réalisation de la halte des Portes de Vesoul sera, quant à elle, conditionnée

à la réalisation de la ZAC du même nom et l'implantation des activités pressenties sur le secteur, afin de garantir la pertinence de l'ouverture d'un service de transport collectif.

- La ligne Ouest

Le projet d'une halte « Ouest », reliée au Pôle Santé, a été identifié comme d'intérêt régional dans le SRIT. Une telle halte ferroviaire, à proximité du CHRU Jean Minjoz et dans un pôle d'activité en plein développement, revêt un intérêt majeur pour la bonne desserte, à l'échelon régional, de l'ensemble de ce quartier de la capitale comtoise.

Néanmoins, le site contraint (tranchée) et la proximité de la halte de Franois nécessitent que ce projet soit envisagé en plusieurs temps :

+ Dans les 5 ans suivant l'approbation du PDU, le réaménagement de la halte ferroviaire de Franois sera mis en œuvre pour une desserte, via le réseau TER, du pôle santé et des Hauts-du-Chazal (Besançon). Les lignes de bus locales seront alors adaptées pour assurer au mieux les correspondances.

+ Concomitamment, des études d'implantation d'une halte nouvelle directement sur le site des Hauts-du-Chazal seront réalisées.

+ En fonction des conclusions des études, la nouvelle halte ferroviaire sera aménagée à l'horizon du PDU.

- La ligne Est

Il est proposé la réalisation d'une étude d'opportunité/faisabilité pour la création d'une halte sur le secteur de l'Entrée Est de Besançon, en lien notamment avec la zone commerciale des Marnières (Chalezeule) et le terminus de la ligne de tramway.

- Les lignes Sud-Ouest et Plateau

Il est proposé le renforcement du niveau de service ferroviaire journalier, en coordination avec l'offre de service GINKO, afin de répondre au développement urbain de ces secteurs de l'agglomération.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Sites propres

+ Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon

+ Partenaires :Ville de Besançon, Communes périphériques

- Haltes ferroviaires

+ Pilote : Conseil Régional

+ Partenaires : Communauté d'agglomération du Grand Besançon, RFF, SNCF, communes

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 8 – Adapter le réseau GINKO
ACTION 10 - Développer l'intermodalité en améliorant les interconnexions entre les réseaux

ELEMENTS DE CALENDRIER PREVISIONNEL

Site propre bus Gare Viotte-TEMIS via le campus : fin 2015
Schéma directeur TCSP : 2015
Nouveaux sites propres : 2018-2025
Halte ferroviaire de Miserey-Salines : 2016
Etude Halte Est : 2017
Halte ferroviaire des Portes de Vesoul : 2018
Réaménagement de la Halte de Franois : 2015-2020
Halte du Pôle Santé : 2025
Renforcement du service ferroviaire sur lignes sud-ouest et Plateau : 2015-2020

ESTIMATION FINANCIERE

Site propre bus Gare Viotte-TEMIS via le campus : 10,04 M€ HT (études et travaux ; PPIF 2014-2018 Investissement)
Schéma directeur TCSP : 50 000 € HT (PPIF 2014-2018 Investissement)
Aménagement de la halte ferroviaire de Miserey-Salines : 2,7 M€ HT (PPIF 2014-2018 Investissement)
Etude Halte Est : 40 000 € HT (Investissement)
Aménagement de la halte ferroviaire des Portes de Vesoul : 2 M€ HT (Investissement)
Aménagement de la halte Franois - Pôle Santé : à définir
Renforcement du service ferroviaire sur lignes sud-ouest et Plateau : à définir

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Performance des transports collectifs

Indicateurs spécifiques de l'action :

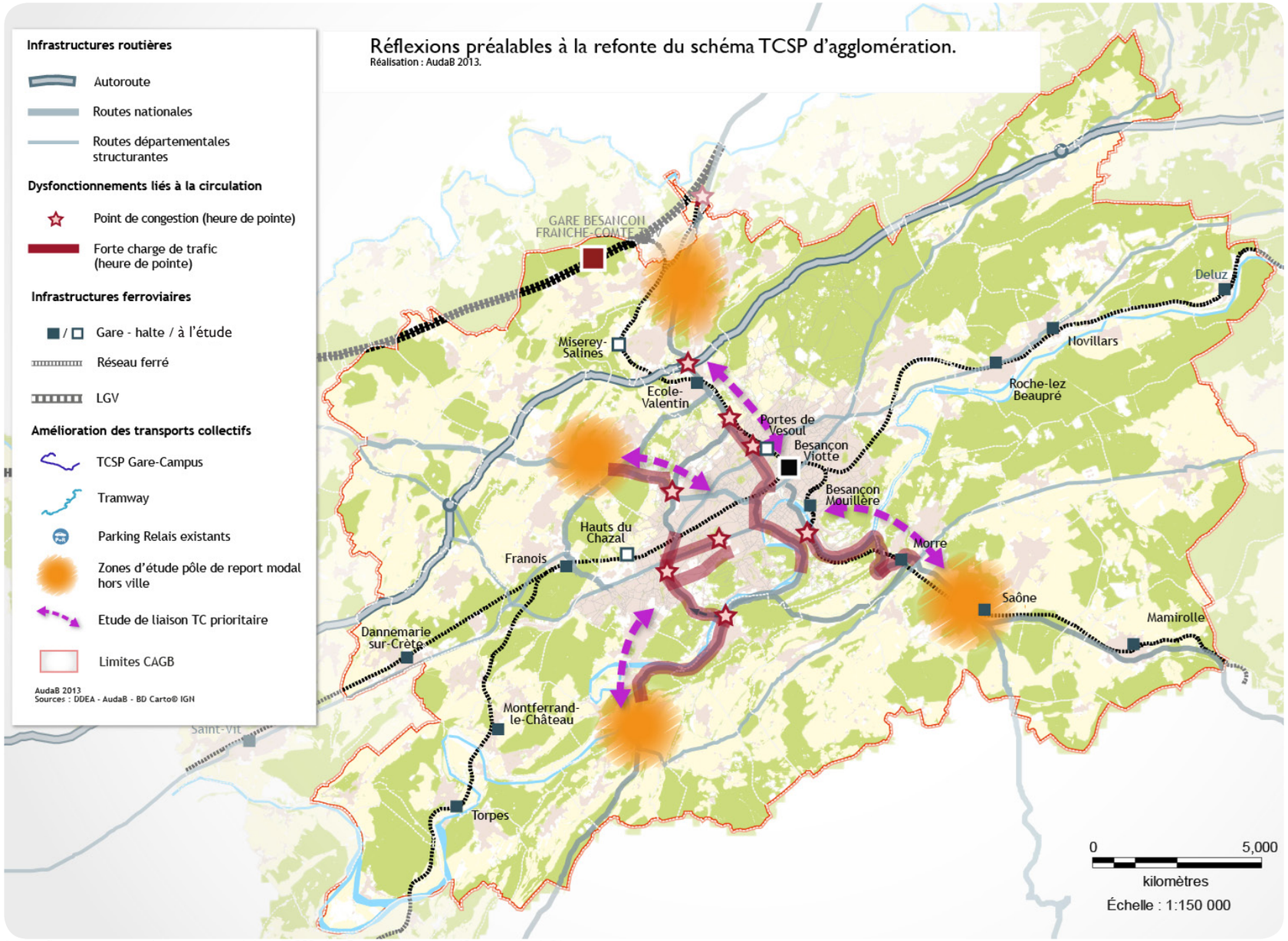
- Nombre de kilomètres de sites propres réalisés
- Nombre de haltes ferroviaires réalisées
- Fréquentation des haltes ferroviaires et du service ferroviaire

© AudaB

La nouvelle halte ferroviaire d'Ecole-Valentin inaugurée en septembre 2013

© Google

Le pôle Santé, les Hauts-du-Chazal, le site du CHRU Jean Minjoz et la voie ferré partant vers Dijon.



Les réflexions autour du nouveau schéma TCSP du Grand Besançon. (Source :AudaB)

Grand Besançon

Action 10 - Développer l'intermodalité en améliorant les interconnexions entre les réseaux GINKO, Mobidoubs, Livéo, TER,…

PROBLEMES IDENTIFIES

Des connexions entre les différents réseaux de transports collectifs à renforcer et à compléter.

OBJECTIFS

Améliorer la lisibilité, le confort et la performance des offres de transports collectifs à travers une complémentarité des offres, des correspondances possibles et efficaces.

CONTEXTE

Plusieurs réseaux de transports collectifs, ferroviaires et routiers circulent et desservent le territoire de l'agglomération :

- Le réseau GINKO, réseau de transport public du Grand Besançon,
- Lignes TER ferroviaires mises en place par la Région de Franche-Comté,
- Liveo, lignes TER routières mises en place par la Région de Franche-Comté (lignes interurbaines régionales vers Vesoul et Gray),
- Mobidoubs, mis en place par le Conseil Général du Doubs (lignes interurbaines vers Pontarlier, Ornans, Quingey),
- Lignes du Conseil Général de la Haute Saône,
- Le réseau des bus du Jura et les chemins de fer suisses, assurent une liaison entre Besançon et d'autres sites notamment touristiques.

L'Autorité Organisatrice des Transports Urbains, le Grand Besançon, dans le cadre de son réseau GINKO a mis en place des conventions permettant l'intermodalité tarifaire avec l'ensemble du réseau TER ferroviaire, et une partie du réseau TER routier et du réseau Mobidoubs. Si l'intégration tarifaire est élevée sur le territoire du Grand Besançon avec l'offre TER ferroviaire (titre combinés et multi-modaux), le Grand Besançon n'a actuellement pas d'accords avec les autres AOT pour permettre aux lignes routières, dont elles ont la charge, d'accepter la montée et la descente sur son territoire, contre une péréquation financière restant à définir. Le système actuel est dit « à porte fermée ». Le cabotage des lignes routières régionales ou départementales sur le périmètre d'action du Grand Besançon (PTU) est actuellement interdit. Il en résulte une certaine limitation des interconnexions entre les différents réseaux.

On constate une interopérabilité des réseaux encore difficile pour l'usager.
En matière de gouvernance de la mobilité, on peut également constater un besoin de renforcement de la concertation entre les différentes AOT.

OBJET DE LA MESURE

Etudier les déplacements à une échelle plus large que le PTU du Grand Besançon, afin de bien cerner les leviers de réduction de l'usage de la voiture particulière et les moyens à mettre en œuvre entre les différentes collectivités. Cette étude mettra en relief les points de connexions entre réseaux des AOT présentes sur le territoire et au-delà.
Des conventions entre les AOT départementales et régionales et l'AOTU, au sein du périmètre de transports urbains, devront être passées afin d'assurer une offre alternative entre les réseaux sur certaines portions d'itinéraires existants, notamment par la mise en place d'accords tarifaires, à l'image de ceux existants avec le réseau ferroviaire. Cette offre alternative permettra de donner une fonction à chaque réseau sur le territoire : la desserte de proximité via le réseau GINKO ; la desserte « expresse » via les lignes interurbaines. La mise en place de la billettique avec la mise en service du tramway sera également un élément participant à une meilleure articulation entre les réseaux. (ACTION 25).
Des projets de P + R peuvent également voir le jour à l'issu de ces réflexions et du croisement avec celles sur l'adaptation du réseau GINKO (ACTION 10).
La correspondance entre les réseaux et la prise en compte de l'offre, des horaires, et des spécificités des déplacements des touristes, (déplacement le weekend, pendant les vacances) devront être étudiées en direction des sites majeurs du tourisme local : Citadelle, Musée de Nancray, réseau des sites Unesco franc-comtois et suisses, Ornans, Arbois, …

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Conseil Général 25, 70, Région Franche-Comté, SNCF, SMSCoT, Pôle métropolitain Centre Franche-Comté…

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 9 - Elargir la réflexion pour permettre l'adaptation du réseau de TCSP d'agglomération : haltes ferroviaires, lignes GINKO structurantes d'agglomération

ELEMENTS DE CALENDRIER

Discussions avec les partenaires : 2015
Mise en œuvre : 2016
Evaluation : 2018

ESTIMATION FINANCIERE

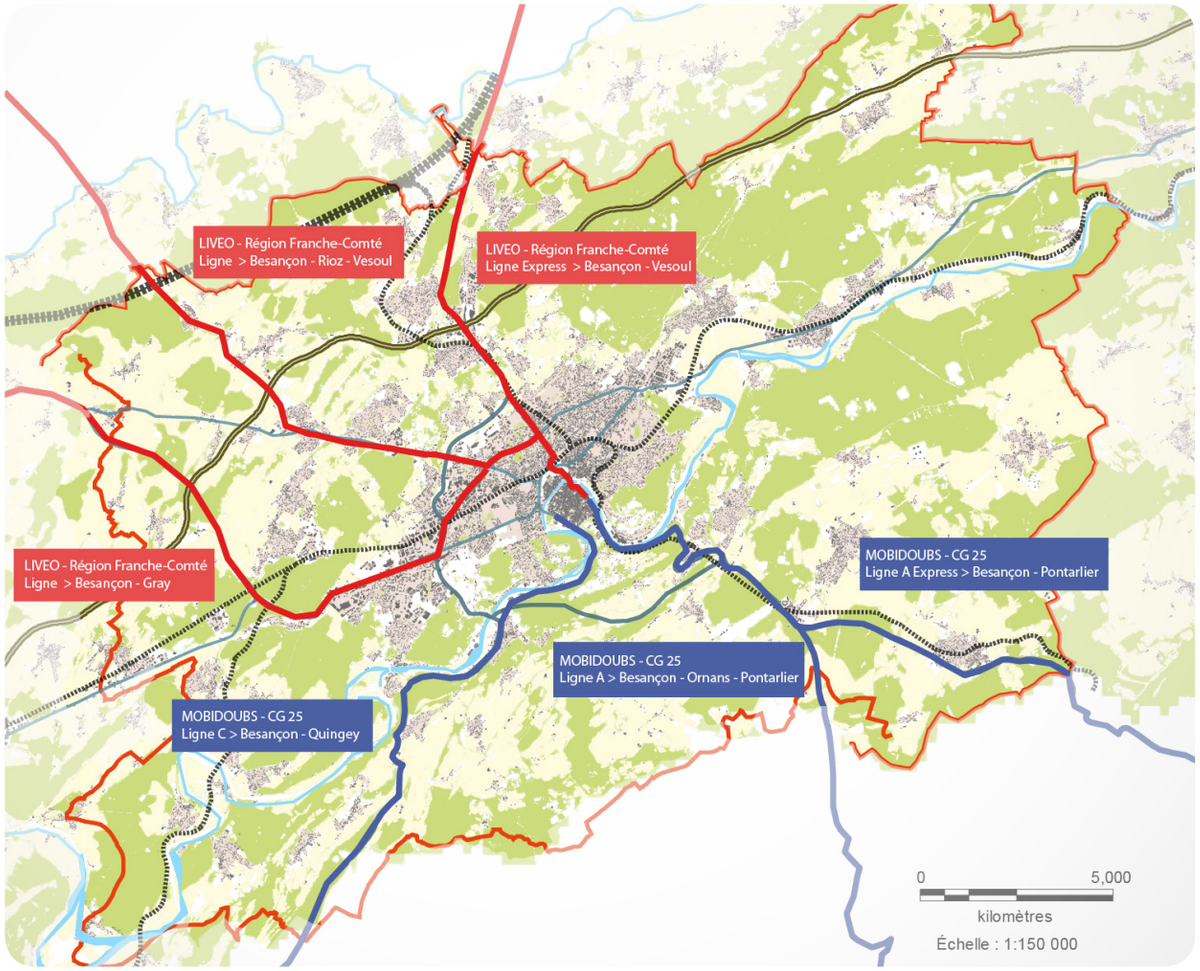
Recherche d'équilibre économique dans la péréquation financière entre les AOT concernées (équilibre dépenses/recettes)
Coûts internes

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Performance des transports collectifs

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Signature des conventions
- Fréquentation des autres services TC
- Nombre de dessertes et fréquentation aux points de connexion identifiés



Les lignes du Conseil général 25 et de la Région Franche Comté sur le territoire du Grand Besançon. (Source :AudaB)

Action 11- Mener une analyse de la fonction urbaine des espaces publics (voirie, places, parkings, espaces verts) afin de rendre cohérents les aménagements

PROBLEMES IDENTIFIES

Un manque de hiérarchisation des voies sur l'agglomération.
Des aménagements peu adaptés à la vocation de certains espaces publics.
Une très grande place accordée à la voiture.

OBJECTIFS

Rendre cohérents les aménagements des voies et des espaces publics à la fonction urbaine voulue et hiérarchiser le réseau viaire.

CONTEXTE

Par l'ancienneté de leurs tracés et la qualité de leurs traitements, de nombreux espaces publics sont partie intégrante du patrimoine urbain. Les espaces publics sont d'abord des lieux de vie, d'usage quotidien, qui doivent répondre aux besoins de la population. Ce sont aussi, par excellence, des espaces partagés, utilisés par tous. Les espaces publics mettent en relation les lieux et les hommes ; ils sont porteurs de valeurs culturelles et urbaines, de lien social.
Pendant longtemps une conception fonctionnaliste des espaces publics a prévalu, dominée par les contraintes des déplacements en voiture, mais une nouvelle approche est apparue ces dernières années. C'est d'abord une meilleure prise en compte des différents types d'usagers qui a permis de nouveaux partages de certains espaces publics, avec une répartition plus équilibrée entre automobilistes, transport collectif, piétons et cyclistes. C'est également une plus grande attention aux spécificités des lieux, à leur histoire, à leurs caractéristiques spatiales et à leurs usages, qui s'est traduite par des approches plus abouties, prenant en compte toutes les dimensions de l'espace public : techniques, spatiales, paysagères et sociales.

Il est constaté sur l'agglomération, comme sur la plupart des espaces urbanisés des demandes et des usages contradictoires, pourtant portés relativement souvent par les mêmes usagers. Il s'agit de demandes concernant plus de sécurité routière, moins de vitesse, plus de qualité de vie, moins de bruit, mais aussi, chacun veut pouvoir ne subir aucun désagrément lié à la circulation, arriver au plus vite, et garer son véhicule au plus près de sa destination. Certaines places et promenades sont devenues au fil du temps des carrefours routiers ou des parkings.

Par ailleurs, les grandes infrastructures de transport agissent souvent comme des coupures géographiques qui limitent la perméabilité des quartiers et des communes concernées, et la continuité des itinéraires modes doux. On constate également un déficit de qualité de vie aux abords des grands boulevards urbains.

Du fait d'espaces publics peu aménagés, ces problématiques touchent également les communes de l'agglomération qui doivent faire face à une vitesse de circulation trop importante notamment en centres-bourg, aux abords des écoles, qui viennent contredire une vie locale, la sécurité des piétons.

OBJET DE LA MESURE

En synthèse, il existe sur l'agglomération un besoin de redéfinition des espaces publics : lieux de circulation, lieux de rencontre, espaces verts, mais aussi de la place des différents modes de déplacement. Ainsi, dans la continuité des aménagements engendrés par le tramway, il s'agit d'étudier une requalification des espaces publics (places, squares, espaces verts, trottoirs, parkings, voies) répondant aux fonctions urbaines souhaitées sur ces espaces. Cette analyse des fonctions urbaines conduira en priorité à une hiérarchisation du réseau viaire, qui elle-même conduira à une reconquête de l'espace public.
Cette reconquête de l'espace public permettra le développement du système de mobilité à plusieurs modes.

Cette étude concernera l'ensemble des communes avec une précision plus accrue sur les communes de l'armature urbaine SCoT.
Pour chaque voie, place, unité d'habitat, quartier, centre-bourg… une fonction urbaine souhaitée sera dégagée (lieu de rencontre, zone de vie locale, axe de fluidité, de transit, zone d'activités, d'habitat…) et des aménagements adaptés seront proposés.

Cette analyse devra aboutir à une programmation de ces requalifications à 10 ans, à l'horizon PDU, et devra alimenter, au fur et à mesure de son avancée, plusieurs actions du PDU :

- le document programmatique de stationnement,
- la construction d'un Plan piéton,
- la refonte des schémas cyclables et TCSP d'agglomération,
- la création de « trajes » piétons en lien avec la desserte en transports collectifs,
- la définition des itinéraires poids-lourds et la mise en place d'une réglementation marchandises,
- …

Il s'agit là d'une action centrale pour le PDU 2015-2025 permettant une réappropriation des espaces publics, profitant de la requalification initiée pour l'arrivée du tramway.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'Agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Communes au titre de la compétence urbanisme, gestionnaires de voiries

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 12 – Document programmatique du stationnement d'agglomération
ACTION 13 - Encourager la pratique cyclable
ACTION 14 - Promouvoir la marche à pied dans l'agglomération
ACTION 15 - Etudier le transport de marchandises et définir une règlementation adaptée
ACTION 18 - Poursuivre la réflexion sur l'évolution du réseau viaire Nord Est tenant compte des besoins en déplacement actuels et futurs, en articulation avec l'urbanisation du secteur
ACTION 31 – Elaborer un guide d'aménagement pour les communes

ELEMENTS DE CALENDRIER

Besançon : 2015 / Communes de l'armature : 2016-2017
Cette action devra être réalisée en amont de la définition des différents schémas destinés aux modes alternatifs à la voiture.

ESTIMATION FINANCIERE

Etude : 50 000 € HT pour la Ville de Besançon
5000 € HT supplémentaires pour chaque commune de l'armature urbaine identifiée dans le SCoT
Réalisation selon programmation communale

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Structuration des espaces publics

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Réalisation des études.
- Surface dédiée aux modes alternatifs sur les espaces publics
- Surface de zones de circulation apaisée
- Surface dédiée à la voirie sur les espaces publics

Le réaménagement d'une place de village à Grandfontaine créant un nouvel espace de vie pour les habitants.

Action 12- Construire un document programmatique du stationnement pour l'agglomération : voitures et deux roues, véhicules touristiques (bus, camping-cars, véhicules particuliers)

PROBLEMES IDENTIFIES

L'offre de stationnement gratuite est génératrice d'un usage quasi exclusif de la voiture particulière. Or, elle est encore fortement présente sur l'ensemble de l'agglomération, au cœur des centralités et des pôles générateurs de déplacements, alors qu'elle engendre de nombreuses contradictions.

OBJECTIFS

Résoudre les problèmes de stationnement.
Traiter les incidences du stationnement pour reconquérir de l'espace public afin que les modes alternatifs répondent aux besoins en déplacement de manière plus efficace.
Trouver des solutions adaptées aux résidents, aux clients, aux visiteurs, aux touristes.
Changer les habitudes par rapport à l'usage de la voiture.

CONTEXTE

Une voiture est 95% du temps à l'arrêt. Les centre-denses de l'agglomération connaissent des problématiques liées au stationnement. La demande est forte, mais elle a atteint ses limites et tous les usagers ne peuvent bénéficier des mêmes conditions de stationnement.
Les résidents des centres denses, comme le centre-ville de Besançon par exemple, font aujourd'hui l'objet d'une attention particulière par l'intermédiaire d'une offre d'abonnement à tarifs préférentiels.
Le commerce demande une accessibilité aisée en voiture, pourtant les modes alternatifs peuvent répondre à ce besoin de déplacement, hors courses encombrantes. Par ailleurs, tous les clients ne possèdent pas une voiture et l'avenir accentuera peut-être cet état de fait.
Par ailleurs, devant les écoles et les commerces, au droit des centralités de quartier ou de bourg, le stationnement des voitures pose un véritable problème de sécurité pour les parents et les enfants, mais aussi pour les gestionnaires de l'espace public.
Quant aux zones d'activités situées sur la ville de Besançon, alors que le réseau des transports publics est fortement développé, leurs parkings sont encore très vastes. Ainsi, les entreprises souhaitant mettre en place un PDE ou PDIE, se heurtent au paradoxe de leur offre de stationnement démesurée.

Le Grand Besançon a fortement investit dans son système de transports collectifs ces dernières années. La surface dédiée au stationnement en centre dense peu apparaître contradictoire au regard de ces choix financiers. Il a notamment crée des surfaces de parking-relais aux entrées de ville qui se révèlent sous-utilisées de fait.
Par ailleurs, la pratique des véhicules deux roues motorisés augmente. Ces véhicules sont moins encombrants sur voirie qu'une voiture et concourent à une meilleure fluidité du trafic. Cependant, les normes en vigueur présentent des véhicules encore polluants, au regard du bruit et des émissions de GES. Leur stationnement peut être anarchique et la pratique demeure relativement accidentogène.
Une première hiérarchisation du réseau viaire de la ville centre a été menée par la Ville de Besançon dans le cadre de son Plan de Mobilité 2015, visant à définir la gestion de la mobilité en vue de la mise en service du tramway. Cependant l'usage de la voiture sur la voirie et les espaces publics, est encore central pour bon nombre d'usagers et pour les aménageurs.

Enfin, l'information touristique locale et régionale se situe encore au centre-ville ce qui encourage le public à venir au plus près de cette zone contrainte en voiture, alors que les réflexions actuelles tendent à mettre plusieurs sites en réseau par la construction d'offres touristiques groupées. Les campings cars, véhicules particuliers et autocars doivent faire l'objet d'un accueil cohérent.

OBJET DE LA MESURE

L'enjeu est de résoudre les problèmes de stationnement et de déplacement au sein des zones denses, au profit d'une meilleure qualité de vie, et d'une mise en valeur des activités. Il ne s'agit pas de bannir l'automobile de ces zones mais d'en rationaliser l'usage.
A partir d'un travail avec les riverains et les commerçants, il s'agit d'adapter le stationnement aux différents secteurs à enjeux dans le but :

- d'associer les offres commerciales et patrimoniales du centre-ville et le plaisir d'un environnement qualitatif et apaisé,
- d'améliorer la sécurité de tous,
- de permettre l'accessibilité,
- de diminuer les pollutions,
- de rendre la ville plus praticable en modes doux.

Ainsi, la mesure consiste en la création d'un document programmatique déclinant et harmonisant la politique de stationnement sur l'agglomération de Besançon, en se concentrant sur les zones à enjeux forts : le centre-ville élargi de Besançon, le corridor des lignes structurantes GINKO, les centralités de quartier, les zones d'activités et les centres-bourgs des communes de l'armature urbaine.
Au sein de ce document, le stationnement sur voirie et le stationnement non géré doivent se réduire au sein des zones à enjeux. Au sein des zones de rencontres, notamment, la réduction de la place de la voiture (circulation et stationnement sur voirie) doit peu à peu permettre une cohabitation des différents modes de déplacement. Les clients des commerces du centre-ville bisontin seront encouragés à emprunter les modes alternatifs, dont les transports publics, ou les parkings en ouvrage existants sur le centre-ville. La marche restant la première étape de tout report modal. Cette diminution de la place dédiée à la voiture permettra une reconquête de l'espace public. La mutualisation des parkings existants sera un champ d'exploration. Un travail de mise en cohérence de l'offre de stationnement sera engagé

à l'échelle du centre-ville élargi de Besançon, y compris en matière de règlementation.
Devant les écoles et les commerces de centre bourg ou dans les centralités de quartier, la primeur est donnée à la sécurité et à la vie locale en favorisant la marche à pied et le vélo. La voiture sera éloignée de ces zones privilégiées par des aménagements vers une offre de stationnement ad hoc. Un contrôle et un accompagnement au changement d'habitudes devraient être mis en place.
Les autres communes de l'agglomération feront également l'objet de préconisations dans ce sens. Le long des lignes structurantes du réseau GINKO, sur le modèle du corridor tramway pris en compte au sein de l'article 12 du PLU de Besançon, le stationnement doit être règlementé. Le contrat d'axe en ACTION 3 implique cette mesure.
Au sein des zones d'activités situées sur Besançon, le stationnement doit faire l'objet de préconisations en faveur d'une réduction progressive, notamment de façon conjointe avec une démarche PDE ou PDIE.
Une offre de stationnement en P + R doit être complétée, hors de la ville de Besançon, afin de capter les automobilistes en amont des zones contraintes par la circulation, ou par un espace public restreint. En contrepartie, l'offre disponible sur ces P + R « périphériques » doit donner le change en diversité et en performance.
Le stationnement des véhicules deux roues motorisés doit être prévu sur l'espace public, mais un contrôle doit l'accompagner.
Le stationnement des vélos devra être intégré à la réflexion pour le structurer en priorité dans l'armature urbaine bisontine. De plus, une offre de stationnement mixant voiture et vélo sera étudiée en relation avec le novueau schéma cyclable (ACTION 13).
Le tourisme et les loisirs doivent trouver des réponses adaptées à leurs spécificités (parkings dédiés, informations, tarifications adaptées, accueil des campings cars…), au sein de ce document, dont un accueil en P+R.

De nouveaux outils d'organisation seront réfléchis, en parallèle, pour accompagner les changements de comportement : réflexion autour de nouvelles fonctions sur les terminaux de paiement, modes de paiements (sans contact, sms…), géolocalisation des places disponibles et guidage des automobilistes vers les parkings-relais…
La construction du document programmatique sera réalisée par phase :

- phase I : Besançon
- phase II : communes de l'armature urbaine en parallèle de l'adaptation du réseau GINKO
- phase III : autres communes

Une fois ce document approuvé par le Grand Besançon, sa mise en œuvre se réalisera progressivement sur la durée du présent PDU.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Communes de l'agglomération, Parkeon pour l'aspect TIC, Gestionnaire des parkings.

ACTIONS ASSOCIEES

Plan de mobilité de la Ville de Besançon à l'horizon de la mise en service du tramway.
ACTION 2 - Accompagner et appliquer la compatibilité entre PLU et PDU
ACTION 5 - Encourager les courtes distances
ACTION 6 - Veiller à une bonne desserte des pôles commerciaux d'agglomération
ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 9 - Schéma TCSP d'agglomération
ACTION 13 - Encourager la pratique cyclable
ACTION 15 - Etudier le transport de marchandises et définir une règlementation adaptée
ACTION 16 – Soutenir une expérimentation de logistique urbaine
ACTION 23 - Créer une Maison des mobilités
ACTION 30 - Guide d'aménagement pour les communes

ELEMENTS DE CALENDRIER

2016 : Besançon
2017 : Armature urbaine
2018 : autres communes.

ESTIMATION FINANCIERE

La gestion du stationnement peut engendrer des recettes.
Enveloppe pour inciter les communes : bonification de l'aide pour création d'aménagements en faveur des modes doux.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Structuration des espaces publics

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Elaboration des différentes phases du document.
- Réduction du nombre de places de stationnement, notamment sur voirie et gratuites, dans les espaces concernés.

Action 13 - Encourager la pratique cyclable

PROBLEMES IDENTIFIES

Une part modale du vélo faible sur le territoire.
Un manque de continuité dans les itinéraires actuels, et une demande de sécurisation de la part des usagers

OBJECTIFS

Développer la pratique du vélo en améliorant la sécurité et le confort des cyclistes.
Réaliser les infrastructures manquantes.

CONTEXTE

Depuis la mise en service du vélopartage au centre-ville de Besançon avec Vélocité, la pratique cyclable a bien évolué dans l'hyper centre, cependant elle reste faible dans le reste de l'agglomération.
Par ailleurs, le schéma cyclable du Grand Besançon rencontre des difficultés de mise en œuvre (problématiques foncières, problématiques budgétaires...).
La topographie de l'agglomération est propice au développement des vélos à assistance électrique.
Enfin, dans le cadre de la traduction du PDU au sein des communes, la pratique cyclable devra aussi être encouragée en direction des générateurs de déplacements, (commerces, lieux d'enseignement, lieux de loisirs et de culture, la station de transport collectif). Les aménagements cyclables, quand ils sont nécessaires, peuvent se situer sur plusieurs communes afin, par exemple, de relier un collège aux communes environnantes lorsque la topographie le permet.

OBJET DE LA MESURE

L'objectif fort de développement de la pratique cyclable dans l'agglomération appelle plusieurs mesures et champs d'action.

Programmation et planification

Le schéma cyclable du Grand Besançon actuel sera mis à jour et observera les principes suivants : privilégier les trajets les plus directs et les plus courts ; desservir les pôles d'équipements, d'habitat et d'emploi ; affirmer la légitimité du cycliste sur les espaces publics les plus fréquentés, afin :

- d'augmenter la pratique cyclable par les aménagements autour des centralités telles que les lieux d'enseignements, les zones d'emplois, d'activités et commerciales, les pôles de loisirs,
- de sécuriser la pratique du vélo : aménagements aux normes, sensibilisation de tous les publics dont les automobilistes,
- de valoriser le prolongement des itinéraires existants présentant une logique d'agglomération,
- de faciliter les échanges entre les territoires,
- de parvenir à une desserte équilibrée et homogène de l'agglomération,
- de prévoir et définir les modalités d'un entretien régulier du réseau cyclable d'agglomération,
- d'articuler les itinéraires cyclables d'agglomération avec les schémas cyclables des autres collectivités (Conseil Général, Région).

Aménagements et infrastructures

Concernant la voirie communale, la réalisation d'aménagements en faveur des cycles fera l'objet d'une aide financière de l'agglomération à travers une enveloppe dédiée annuelle. L'assistance à maîtrise d'ouvrage, sera réalisée par les services de l'agglomération en dehors du réseau départemental, où le Conseil général prend le relais.

Cette enveloppe financière sera aussi destinée à des arceaux à vélo, des box à vélos sécurisés munis de bornes de recharge pour VAE, en fonction de préconisations selon la taille de la commune, ses points de connexion avec les réseaux de transport collectif. Les équipements du réseau GINKO ne sont pas concernés par cette enveloppe. En revanche, dans le cadre de la promotion de l'électromobilité et de l'intermodalité, des bornes de recharges seront implantées dans les box à vélo sécurisés au droit des pôles d'échanges et P+R du réseau. (ACTION 23 - Promouvoir l'électromobilité).
Les études de mise en œuvre de la nouvelle DSP GINKO exploreront notamment la location de longue durée de vélos et VAE en complément du système de vélopartage actuel.

Promotion et sensibilisation

A destination des entreprises, le conseil en mobilité et les démarches de PDE (ACTION 33) appuieront la promotion de la pratique cyclable pour les déplacements domicile-travail et la Communauté d'agglomération disposera d'une enveloppe d'aide à l'achat de VAE pour une flotte de vélos de services.

Outre la sécurisation des aménagements, la promotion de la pratique sera un axe fort de cette action avec des manifestations et des animations autour de l'apprentissage du vélo, de la petite réparation, etc…

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Communes, Conseil général 25, Région Franche-Comté, associations

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 12 – Document programmatique du stationnement d'agglomération, pour sa partie concernant les deux roues
ACTION 14 - Promouvoir la marche à pied dans l'agglomération
ACTION 23 - Promouvoir l'électromobilité
ACTION 30 - Créer un guide d'aménagement à destination des communes
ACTION 33- Aider à la mise en place de plans de mobilité à l'échelle des entreprises, des administrations, et des établissements scolaires

ELEMENTS DE CALENDRIER

2015 pour la refonte du schéma.

ESTIMATION FINANCIERE

Refonte schéma cyclable (SDIC) : 50 000 € HT (PPIF 2014-2018 Investissement) (60 000 € TTC)
Mise en œuvre SDIC : 250 000 € HT/an (PPIF 2014-2018 Investissement) (300 000 € TTC/an)

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Structuration des espaces publics

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Nombre de km réalisés communes & CAGB
- Nombre d'actions de promotion

Bande cyclable à Thise

Action 14- Promouvoir la marche à pied dans l'agglomération

PROBLEMES IDENTIFIES

Manque de prise en compte du piéton en général. Manque de continuité, de fluidité, de sécurité et de convivialité dans les itinéraires piétons.
Manque de sécurité de la pratique.

OBJECTIFS

Sécurisation et confort des piétons pour un développement de la pratique.
Mise en accessibilité des espaces publics

CONTEXTE

- Faciliter la marche à pied en l'intégrant aux modes de vie quotidiens, c'est protéger la santé, la qualité de vie de chacun et l'environnement de tous.
- Une pratique de la marche à pied bien inscrite dans les habitudes des bisontins. (60% de part modale au centre-ville, 35% sur la commune de Besançon). Cependant, il existe un manque de continuité des itinéraires piétons aujourd'hui dans l'agglomération.
- Les itinéraires et notamment les traversées de carrefours sont problématiques et montrent un manque de prise en compte du piéton. On constate de nombreux conflits d'usages entre le stationnement sur voirie et les cheminements piétons.
- Le confort, la qualité et l'aspect sécurisant des cheminements piétons encourage les déplacements de proximité à pied.
- La marche est le meilleur complément du transport public.

OBJET DE LA MESURE

Le Plan Piéton visera à rendre plus faciles, rapides et agréables les déplacements de la vie courante : accéder aux principaux équipements municipaux et collectifs, rejoindre la halte ferroviaire, la station de tramway ou de bus la plus proche, favoriser l'accès au centre-ville et à ses administrations ou commerces. Le plus souvent inférieur à 15 minutes, les trajets du Plan Piéton permettront d'éviter les déplacements en voiture.

Dans ce cadre, des actions coordonnées viseront à favoriser le report modal vers la marche pour assurer la vitalité du centre-ville et des centres-bourgs et y développer l'activité commerciale. La reconfiguration des espaces publics accompagnant ce Plan piéton permettra la réintroduction d'espaces verts concourant à l'amélioration de la biodiversité dans l'agglomération.

L'extension de la zone piétonne au centre-ville sur le secteur Battant et rue de la République, et le réaménagement des voiries se trouvant en zone de rencontre, sont des moyens d'atteindre cet objectif. Ce plan présentera les principes d'aménagements souhaitables, les itinéraires à conforter :

- liens inter-quartiers,
- en direction des stations de transports en commun,
- aux abords des écoles,
- aux carrefours,
- sur les places, squares, jardins et parcs publics,
- les trajes piétons afin de réduire les distances à parcourir au sein d'un lotissement en impasse par exemple,
- proposer un plan détaillé de ce qui est « marchable » depuis les stations TC.

Ce plan prendra en compte les initiatives des communes, dont les itinéraires touristiques.

Hors des parcours piétons utilitaires en direction d'un pôle commercial par exemple, ou en direction du réseau de transport collectif, un maillage piéton entre communes de l'agglomération sera mis en valeur au profit d'une pratique de loisir.

Une attention particulière devra être portée sur les secteurs subissant des coupures géographiques telles que, par exemple, la rocade RN 57 à 2x2 voies, entre le quartier de Planoise et le reste de la ville de Besançon, et entre Ecole et Valentin, le Doubs entre Beure et Micropolis, le boulevard urbain bisontin en général. Dans le mesure du possible, les souterrains piétons seront à éviter au profit d'un traitement en surface.
Ces itinéraires piétons seront hiérarchisés et leur réalisation priorisée selon un échéancier.
Ils seront matérialisés par un jalonnement spécifique montrant un plan général, les équipements à proximités desservis, le temps d'accès à ses équipements ou centralités.
Ce plan fera l'objet d'une étude générale sur l'agglomération, cependant l'armature urbaine SCOT

fera l'objet d'une précision et d'une attention plus particulière que dans le reste de l'agglomération. Les autres communes seront considérées à travers leur centre-bourg, ou l'existence d'un équipement particulier, type école, et à travers leur réseau structurant supportant le transport public. Elles feront l'objet de préconisations, pour que les aménagements soient réalisés en direction du centre, des générateurs de déplacement, et du transport public.

La réalisation de ces aménagements piétons, mais aussi ceux prévus en faveur des cycles, représentent un accompagnement à l'adaptation du réseau GINKO (ACTION 10), qui visera une plus grande performance.

Une enveloppe budgétaire annuelle sera prévue pour soutenir ces projets communaux.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Communes (armature urbaine prioritaire), Conseil Général 25

ACTIONS ASSOCIEES

- ACTION 2 - Accompagner et appliquer la compatibilité entre PLU et PDU
- ACTION 5 - Encourager les courtes distances
- ACTION 6 - Veiller à une bonne desserte des pôles commerciaux d'agglomération
- ACTION 30 - Guide d'aménagement pour les communes
- ACTION 31 - Créer un label PDU

ELEMENTS DE CALENDRIER

2016

ESTIMATION FINANCIERE

- Promotion de la marche et étude : 100 000 € HT.
- Enveloppe annuelle soutien aux projets communaux (subvention de 30% d'environ 10 projets/an) : 150 000 € HT/an.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Structuration des espaces publics

Indicateur spécifique de l'action :

- Réalisation du Plan piéton.

Extrait de plaquette pour la promotion de la zone de rencontre du centre-ville de Besançon (Source :Ville de Besançon)

Action 15- Etudier le secteur du transport de marchandises, définir une règlementation adaptée et en assurer le contrôle

PROBLEMES IDENTIFIES

Encombrement de l'espace public avec des véhicules de grandes dimensions pour effectuer les livraisons, notamment en zone piétonne. Nuisances (sonores, visuelles, sécurité, qualité de l'air, accessibilité des piétons…).

OBJECTIFS

Diminution des nuisances.
Amélioration du cadre de vie notamment en zones à circulation apaisée et zone piétonne.

CONTEXTE

La thématique des marchandises en ville revêt deux principaux leviers :

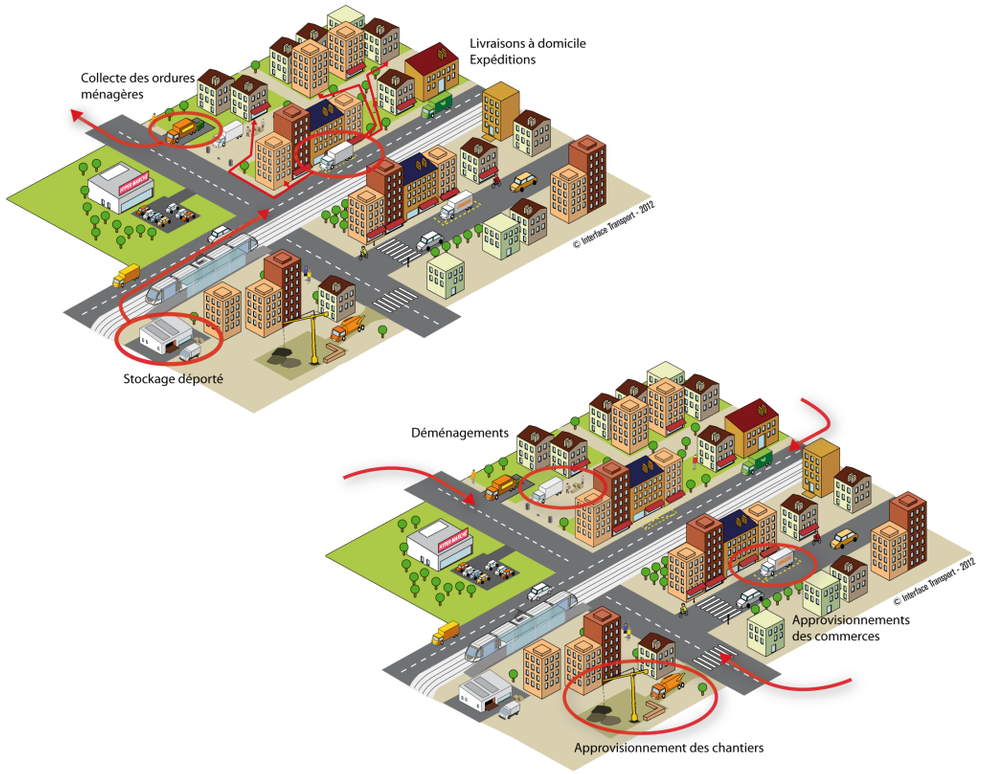
- Un enjeu économique

Avec les mutations économiques actuelles (réimplantation des commerces alimentaires dans les centres villes, essor du e-commerce et des modes de livraison associés…), la gestion des livraisons participe au bon fonctionnement des activités économiques.

- Un enjeu environnemental

En France métropolitaine, les « poids lourds diesel » constituent le 1er secteur pour les émissions de NOx, et le 3ème secteur pour les émissions de CO2 (Source : Citepa, mai 2010).
C'est de plus une thématique neuve dans les préoccupations des décideurs qui comporte de multiples composantes : distribution et collecte des établissements commerciaux et industriels, achats motorisés des particuliers, approvisionnement des chantiers, collecte des déchets, les services postaux, les livraisons à domicile…
Cela représente 13% des véhicules.km, pour une contribution à la pollution locale pouvant atteindre 69%. Des externalités qui portent aussi sur l'occupation de la voirie, l'effet de serre, l'accidentologie, la circulation etc… Une fonction qui n'en reste pas moins vitale pour le dynamisme du commerce et de la ville en général.

Les évolutions en matière de déplacement de fret (le développement accru du e-commerce, des points relais, des actions de mutualisation de livraisons dans les zones denses…), doivent inévitablement s'accompagner d'une réflexion sur la place des livraisons en ville.



Les composantes du transport de marchandises en ville (Source : Interface Transport)

OBJET DE LA MESURE

Etudier les dynamiques du transport de marchandises dans l'agglomération

La mesure vise, dans un premier temps, à étudier les flux et le fonctionnement du secteur du transport de marchandises sur l'agglomération avec notamment :

- un état des lieux du trafic impactant l'agglomération : desserte, transit,
- des rencontres avec les professionnels du transport (entreprises, groupes, organisations professionnelles) permettant de recenser les flux et les volumes,
- une exploration du secteur de la logistique multimodale (ferroviaire et fluviale),
- un diagnostic des réglementations pouvant impacter les marchandises dans les communes de l'agglomération (arrêtés municipaux portant sur la longueur, largeur, poids, hauteur des véhicules, spécifiant des horaires…),
- une attention particulière sur le centre-ville de Besançon et son activité commerciale en zone piétonne : la problématique du dernier kilomètre,
- une étude des flux de livraisons à domicile,
- un recensement des aires de livraison pour vérifier leur conformité,
- étudier la transposabilité d'expérimentations menées dans d'autres villes.

Adapter la réglementation et assurer son contrôle

A la suite de ce diagnostic, une réglementation adaptée aux pratiques sera proposée pour l'agglomération et en particulier pour la ville centre et sa zone piétonne. Des critères horaires, de gabarit (surface au sol, tonnage notamment) et environnementaux (type de motorisation) seront étudiés pour cette nouvelle réglementation pour les poches de forte pression logistique (centre-ville, zones commerciales, zones d'activités, centre-bourgs…). Une attention particulière sera portée sur la pollution sonore et l'accessibilité.

Seront définis et jalonnés des itinéraires pour les poids-lourds sur l'agglomération en tenant compte des différents besoins en desserte, transit, convois exceptionnels et transport de matières dangereuses. Le contrôle sera également pensé avec notamment la prise en compte de la formation des agents municipaux à l'application des nouveaux arrêtés.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon pour l'étude
- Partenaires : Communes de l'agglomération pour la définition de la réglementation et la prise d'arrêtés, CCI, Associations de transporteurs et leurs adhérents, entreprises du secteur du transport, VNF pour le fret fluvial, RFF et Fret SNCF pour le fret ferroviaire

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 11 - Analyse de la fonction urbaine des voies
ACTION 12 – Document programmatique du stationnement d'agglomération
ACTION 16 - Mener une expérimentation de logistique urbaine
ACTION 32 - Agir sur les déplacements professionnels

ELEMENTS DE CALENDRIER

2017

ESTIMATION FINANCIERE

Etude de diagnostic marchandises : 42 000 € HT (PPIF 2014-2018 Investissement) (50 000 € TTC)
Information : coût de jalonnement itinéraire PL : de 200€ à 300€ par panneau.
Prise d'arrêtés : Coûts internes communaux.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Structuration des espaces publics

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Réalisation de l'étude
- Mise en œuvre de la réglementation

Grand Besançon

Action 16- Soutenir une expérimentation de logistique urbaine innovante à destination du centre-ville de Besançon

PROBLEMES IDENTIFIES

Des livraisons mal accueillies dans un secteur contraint comme la boucle, sources de nuisances.
Des véhicules peu adaptés en zone piétonne (ensemble articulé, gros porteur…).

OBJECTIFS

Rationaliser les tournées de livraison au centre-ville de Besançon.

CONTEXTE

Le dernier kilomètre de livraison en centre-ville constitue, aujourd'hui, pour les opérateurs de transport, le maillon le plus contraignant de leur système de distribution. Source de nuisances (occupation de la voirie, nuisances sonores, visuelles), c'est également le maillon le plus onéreux puisqu'il représente, en moyenne, 20 % du coût total de la chaîne de transport. Le recours très fréquent à la sous-traitance engendre notamment une multiplication d'opérateurs livrant les mêmes établissements commerciaux.
Concernant le transport de marchandises en ville, les flux commerciaux liés à l'approvisionnement des commerces, des artisans et des industries représentent 40 % des flux. Les flux achats, générés par les particuliers se rendant aux commerces et grandes surfaces, près de 50%. Les 10% restants sont partagés entre les approvisionnements des chantiers, les déménagements…

OBJET DE LA MESURE

En parallèle de la construction d'une réglementation adaptée au fonctionnement du transport de marchandises en ville, notamment pour le secteur contraint de la Boucle, il est proposé d'expérimenter une solution de mutualisation des livraisons à destination du centre-ville de Besançon.
L'importance de cette expérimentation reste à définir selon les volumes identifiés dans l'étude des flux proposée (ACTION 15).
Le principe d'un centre de distribution urbaine, ou sa version à l'échelle du quartier, l'Espace Logistique Urbain (ELU) est le suivant Un espace logistique de petite taille est implanté à l'entrée du centre dense. Les transporteurs déposent leurs marchandises sur ce nouveau lieu. Un nouveau prestataire se charge alors de reconstituer de nouvelles tournées mutualisées (itinéraires optimisés) et livre les clients finaux. Cette livraison du « dernier kilomètre » est réalisée avec un véhicule propre dans la mesure du possible. (voir schémas)

Cette expérimentation peut se traduire par :

- La mise à disposition d'un ou plusieurs espaces à proximité du centre-ville de l'ordre de 200 à 300m² aux transporteurs et logisticiens pour en assurer la gestion. L'organisation des tournées mutualisées utilisant des véhicules propres serait alors une des clauses du cahier des charges.
- La mise en place d'une réglementation basée sur un paramètre environnemental favorisant les véhicules de livraison propre.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires :Ville de Besançon, CCI, Organisations professionnelles du transport

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 15- Etudier le secteur du transport de marchandises, définir une règlementation adaptée et en assurer le contrôle

ELEMENTS DE CALENDRIER

2018-2019 : Déclenchement de l'action à l'issu de l'ACTION 15.

ESTIMATION FINANCIERE

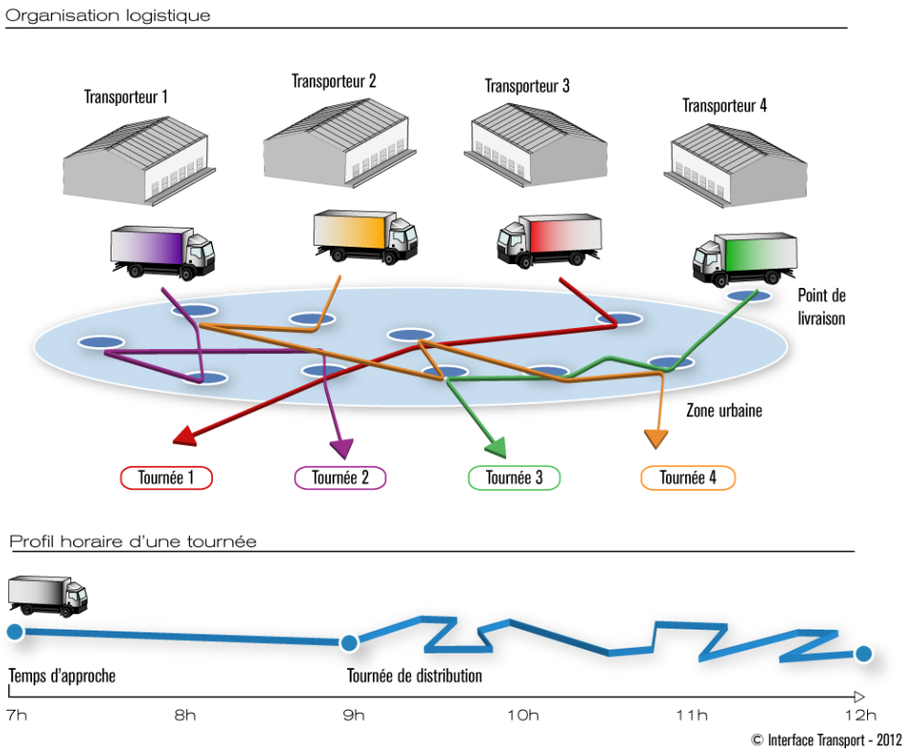
Mise à disposition d'un espace de 200 à 300m² attenant au centre-ville de Besançon, accessible aux véhicules de marchandises.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

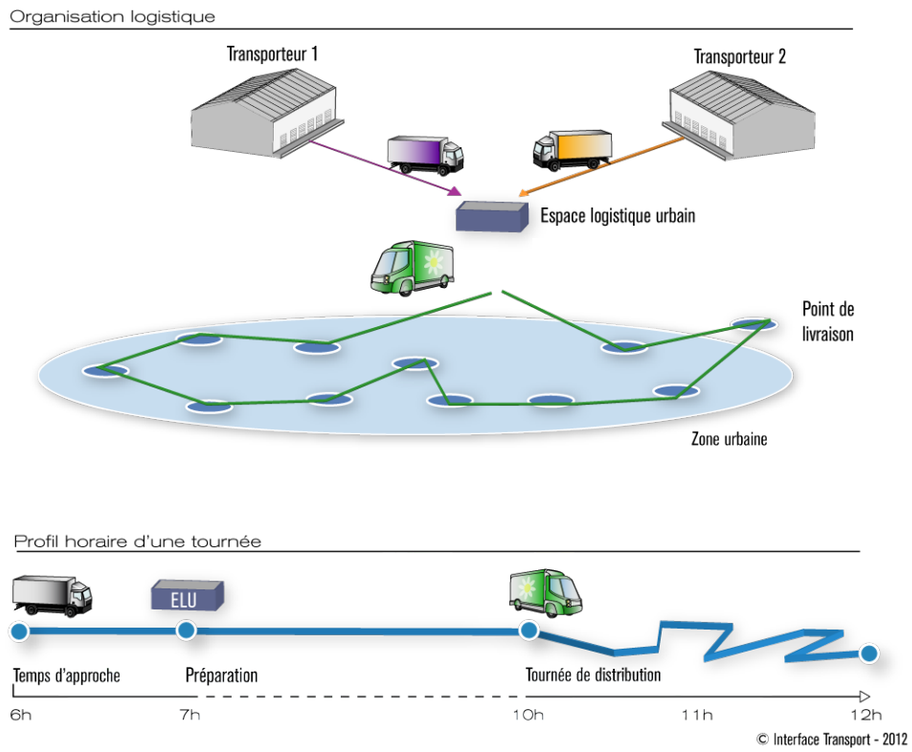
Indicateur Global : Structuration des espaces publics

Indicateur spécifique de l'action :

- Réalisation de l'expérimentation



Sans espace logistique urbain (E.L.U.), situation actuelle... (Source : Interface Transport)



Organisation des tournées avec Espace Logistique Urbain... (Source : Interface Transport)

Action 17 – Veiller à une bonne insertion de la RN57 sur le territoire de l'agglomération

PROBLEMES IDENTIFIES

Le bouclage du contournement par la RN57 sur l'agglomération renforçant l'effet de coupure géographique (effet couloir, peu de perméabilité piétonne…).
Des nuisances liées à la circulation.

OBJECTIFS

Articuler un besoin de fluidité sur un itinéraire européen et une bonne insertion urbaine d'un axe structurant traversant l'agglomération : sécurité, limitation de l'effet frontière/coupure, limitation des nuisances (pollution due à la congestion, bruit, insécurité…).

CONTEXTE

La RN57 constitue un tronçon de l'itinéraire européen E 23 entre le Luxembourg et la Suisse sur le territoire de l'agglomération bisontine.
Cet axe est également aujourd'hui l'axe de rocade ouest de Besançon. Sur sa partie urbaine (entre le demi-échangeur de Saint-Ferjeux et le secteur des Vallières), il fait l'objet d'une étude d'insertion pilotée par la Ville de Besançon.
Après la mise en service de la voie des Montboucons et de la voie des Mercureaux permettant le doublement de l'axe RN57 sur une majeure partie de son tracé dans la CAGB, les deux derniers points durs, au Nord de l'agglomération, entre Devecey et l'échangeur de l'A36, et entre les tours de l'Amitié et la commune de Beure sont à l'étude au sein des services de l'Etat.

- Le secteur Nord, sous maitrise d'ouvrage DREAL, est en voie d'aménagement (entre Ecole-Valentin et l'échangeur du RD1).
- Le secteur Beure-Amitié, sous maitrise d'ouvrage DREAL également, est au stade des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

OBJET DE LA MESURE

L'objet de la mesure est de limiter l'effet de coupure géographique de ces aménagements par la préservation ou la création de liaisons piétonnes et cyclables. Il s'agira également de veiller à limiter les nuisances sonores et visuelles par éventuellement des protections acoustiques et une intégration paysagère.

Secteur Beure-Amitié

Veiller à l'intégration urbaine du tronçon de la RN57 entre les tours de l'Amitié – demi-échangeur de Saint-Ferjeux et le pont de Beure dans le cadre de sa mise à 2x2 voies.
Plusieurs séquences seront à traiter, tous modes confondus, suivant les conclusions des études de faisabilité en cours :

- Secteur des échangeurs (Amitié, Echangeur rue de Dole) : reconfiguration de voirie, jalonnement plus lisible et clair…
- Secteur Micropolis : ouvrir le secteur de Micropolis au quartier de Planoise, tisser des liens plus forts entre Planoise et la Malcombe.
- Secteur Vallières : désenclaver le quartier de Vallières et notamment le secteur de la Polyclinique de Franche-Comté.
- Secteur collines : traiter l'entrée paysagère et agricole de Besançon.
- Secteur entrée de Beure : problématique du pont sur le Doubs, lien avec la voie des Mercureaux.

Les conclusions de l'étude d'insertion urbaine menée par la Ville de Besançon seront utilisées.

Secteur Nord

Prévenir l'augmentation de l'effet coupure au niveau local notamment entre les communes de Miserey-Salines, Ecole-Valentin, Chatillon-le-Duc. Le projet d'aménagement est ici dédié à l'amélioration de la sécurité et de la fluidité et évite les zones urbaines. Il intègre la perméabilité de l'axe par les modes alternatifs (passages sous voie aménagés pour les piétons et cyclistes, limitation des nuisances sonores…).

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Ville de Besançon, DREAL, Région Franche-Comté

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 11 - Analyse de la fonction urbaine des voies
ACTION 12 – Document programmatique du stationnement d'agglomération
ACTION 13 - Encourager la pratique cyclable
ACTION 14 - Promouvoir la marche à pied dans l'agglomération

ELEMENTS DE CALENDRIER

Selon calendrier de la DREAL

ESTIMATION FINANCIERE

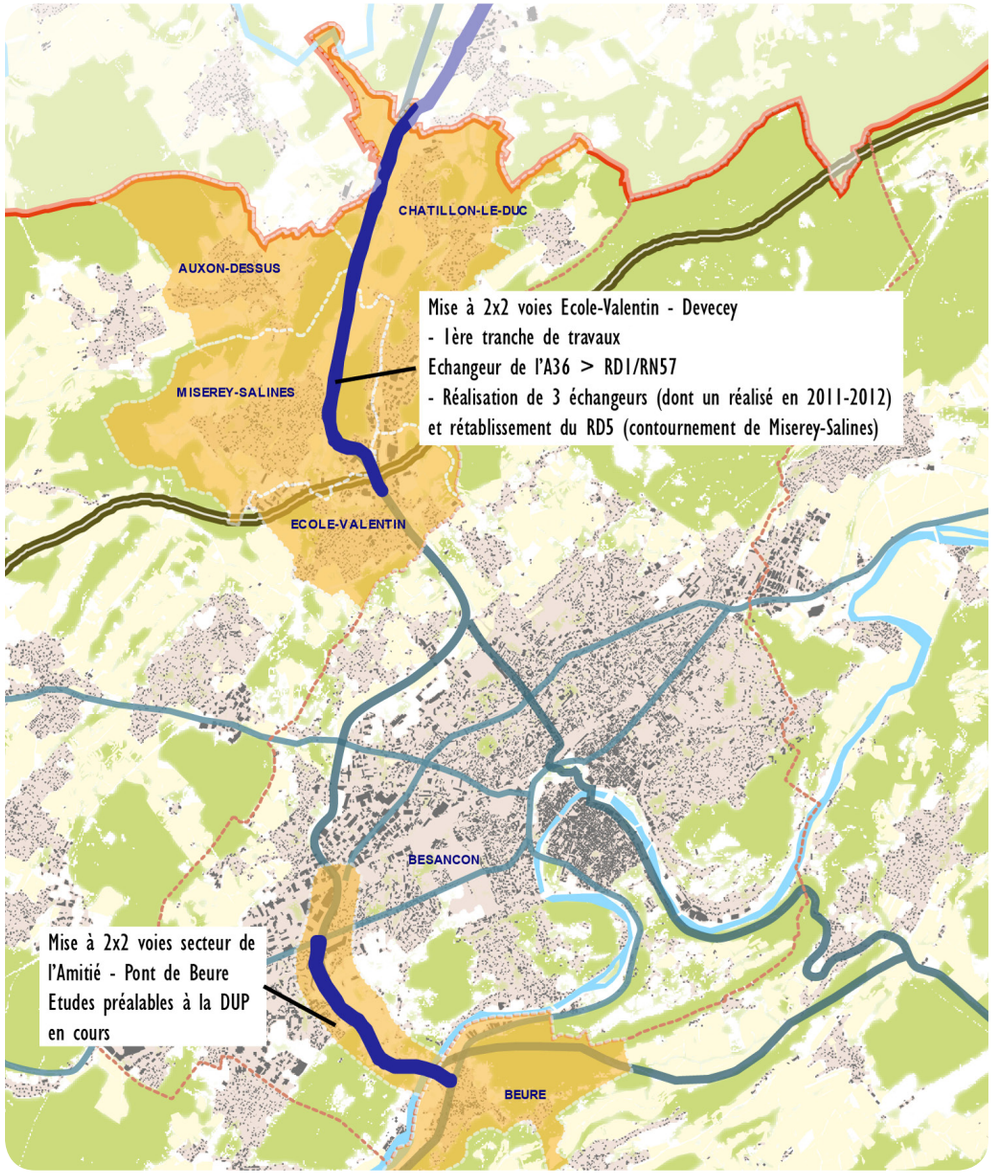
CAGB : 3 M€ inscrits au PPIF 2013-2017

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Structuration des espaces publics

Indicateur spécifique de l'action :

- Liaisons aménagées ou réaménagées



Secteurs d'études RN57 (Source :AudaB)

Action 18- Poursuivre la réflexion sur l'évolution du réseau viaire Nord Est tenant compte des besoins en déplacement actuels et futurs, en articulation avec l'urbanisation du secteur

PROBLEMES IDENTIFIES

Un boulevard Est très utilisé pour le contournement de la ville.
Un boulevard qui traverse des zones urbaines très denses.

OBJECTIFS

Une amélioration des liens entre les quartiers à l'extérieur du boulevard, les quartiers centraux et les communes limitrophes.
Une amélioration de la fonction urbaine du boulevard Est.

CONTEXTE

Avec la mise en service de la voie des Montboucons, on a pu constater une diminution importante du trafic (-40%) sur le boulevard ouest (Section Churchill-Kennedy à l'ouest de la rue de Vesoul). Quant à la partie Est, elle n'a subi aucune transformation et reste la seule voie importante qui relie l'Est et l'Ouest de l'agglomération. Le Département et l'Etat ont remis en question leur partenariat pour la construction d'une infrastructure de grande envergure. Le boulevard Est (Léon Blum), aujourd'hui peu congestionné, devra refaire l'objet d'une étude de flux pour en déterminer les origines et destinations. Il présente un environnement très routier (2x2 voies, terre-plein central) qui empêche tout développement d'une vie locale plus apaisée et constitue une barrière forte entre les quartiers situés de part et d'autre.

Plus généralement, le secteur Est de la ville de Besançon manque de réseau viaire structurant ou local. Les projets d'urbanisation des quartiers à la frange Nord-Est de la Ville de Besançon ont modifié le caractère rural de ce secteur et engendré une augmentation des déplacements.

OBJET DE LA MESURE

Etudier une nouvelle organisation du réseau viaire nord-Est prenant en compte la ville centre et les communes limitrophes.

- La réflexion devra être centrée sur quatre axes afin de permettre une hiérarchisation du réseau :
  - La transformation du boulevard Est en un axe urbain perméable desservant les quartiers traversés.
  - La définition d'axes radiaux structurants.
  - La consolidation du réseau viaire dans les quartiers en limite Nord de la ville de Besançon.
  - Le traitement des flux à l'entrée Est de l'agglomération.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires :Ville de Besançon et communes limitrophes

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 11- Mener une analyse de la fonction urbaine des espaces publics (voirie, places et parkings) afin de rendre cohérents les aménagements à travers un plan et un programme de travaux à 10 ans

ELEMENTS DE CALENDRIER

2016

ESTIMATION FINANCIERE

Etude : à définir (Ville de Besançon). Potentielle réalisation de travaux suivant les conclusions de l'étude à l'horizon 2025.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Structuration des espaces publics.

Indicateurs spécifiques de l'action :

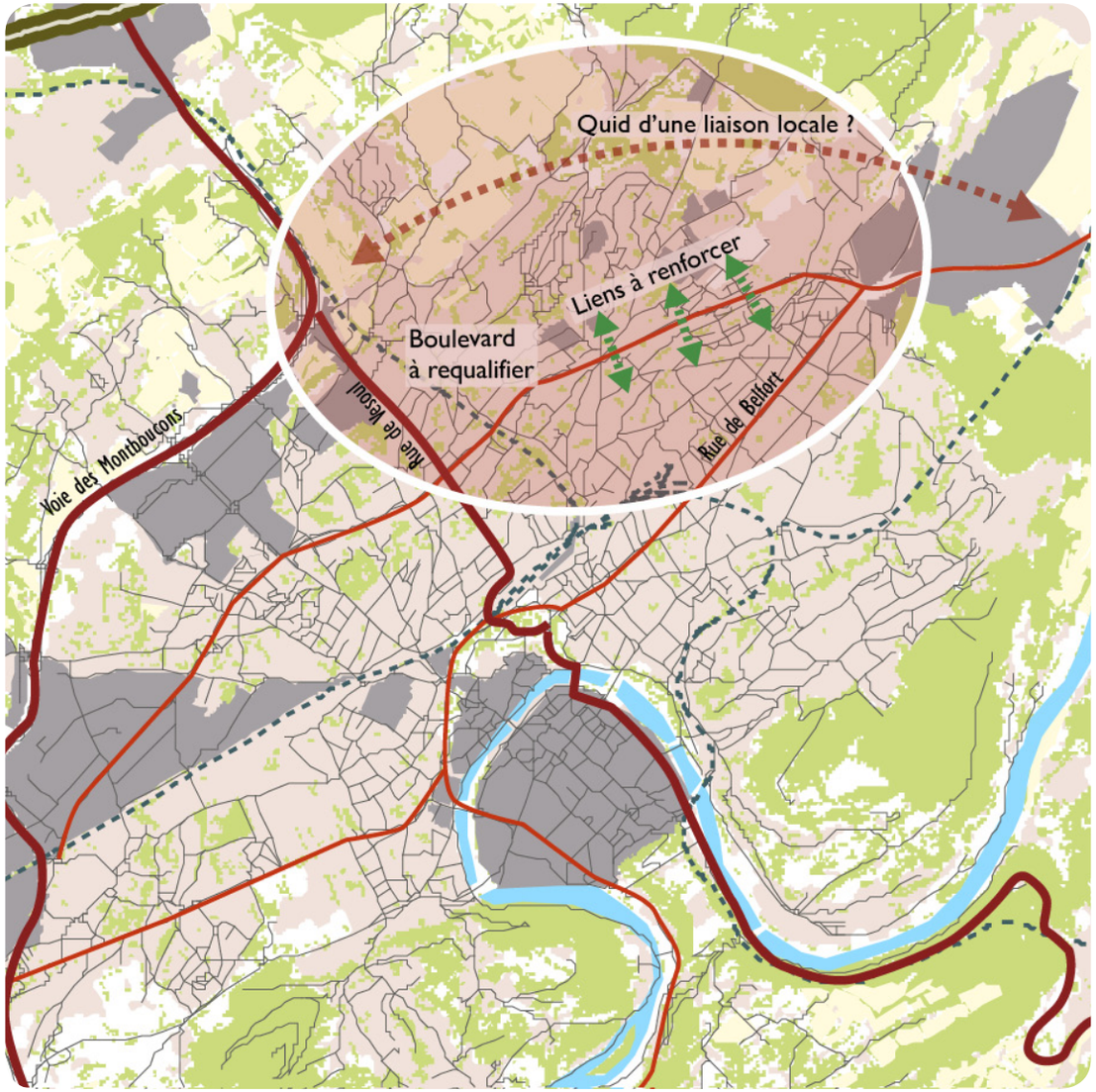
- Réalisation de l'étude.

© Google

Boulevard Léon Blum à Besançon

© Google

Chemin du Point du Jour à Besançon



Secteur d'étude réseau viaire Nord-Est (Source :AudaB)

Grand Besançon

Action 19- Programmer la mise en sécurité et la mise en accessibilité des transports collectifs et du réseau viaire

PROBLEMES IDENTIFIES

Les aménagements et l'évolution des matériels roulants, prévus au sein des schémas de mise en accessibilité des systèmes de transport collectif et des espaces publics issus de la loi de février 2005 en faveur des personnes à mobilité réduite, se poursuivent mais souffrent d'un déficit de programmation. La sécurité routière représente encore un potentiel d'amélioration des conditions d'usage des réseaux viaires.

OBJECTIFS

Programmer de façon cohérente la mise en accessibilité des espaces publics et des réseaux de transport en commun. Améliorer la sécurité routière.

CONTEXTE

La notion d'accessibilité concerne les personnes atteintes d'un handicap, ainsi que les Personnes à Mobilité Réduite, à titre permanent mais aussi temporaire. Dans ce cadre, tout individu peut être concerné à un moment ou à un autre de sa vie et pourra profiter de la mise en accessibilité de la chaîne de déplacements. D'après la circulaire du 23 juin 2000 relative à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées, la population potentiellement concernée peut atteindre un taux de 20%. Il convient en outre de prendre en compte les actuelles tendances démographiques ainsi que les prévisions d'évolution de la population : dans les pays de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques, la proportion des personnes âgées de plus de 60 ans, qui représente aujourd'hui environ 20 % de la population, atteindra 30 % dans les 30 prochaines années avec un triplement des personnes âgées de plus de 65 ans et un quintuplement de celles de plus de 80 ans.
Sur le périmètre du Grand Besançon, le nombre de personnes titulaires d'une carte d'invalidité s'élève à 5 950 soit environ 3,5 % de la population total de l'agglomération.

OBJET DE LA MESURE

19.1 Améliorer la sécurité routière

L'agglomération se coordonne avec le plan départemental d'actions de sécurité routière piloté par la DDT du Doubs et accompagne sa mise en œuvre.

19.2 Réaliser la mise en accessibilité des transports collectifs

✚ Pour le réseau GINKO :

100% du Parc de bus sera accessible en 2017 ; Concernant les arrêts, les aménagements des stations suivent deux logiques :

+ Une programmation basée sur la hiérarchisation des lignes urbaines (lignes essentielles, complémentaires, locales)
+ Selon les opportunités des travaux de voirie des communes.

Pour les lignes périurbaines du réseau, la mise en accessibilité d'un arrêt a minima par commune a été validée dans le Schéma d'accessibilité. Une logique de programmation prioritaire basée sur les communes de l'armature urbaine SCoT sera mise en place.

✚ Pour le réseau TER :

Sur le territoire du Grand Besançon, il existe 14 gares et haltes ferroviaires. Si les deux gares de Viotte et Mouillère ont fait l'objet d'une mise en accessibilité, 11 haltes sont classées dans les Points d'Arrêts Non Gérés (PANG) et ne font donc pas l'objet d'une mise en accessibilité excepté la halte ferroviaire d'Ecole Valentin récemment crée. Bien évidemment les nouvelles haltes créées le sont dans le respect des normes d'accessibilité. Ce sera le cas de la future halte de Miserey-Salines.
Les gares grandes lignes (Viotte, BFC) répondent aux normes d'accessibilité. Il est à noter que la programmation du schéma d'accessibilité de la Région se fait également en lien avec les propriétaires et gestionnaires RFF et SNCF. (Gares & Connexions)

✚ Pour le réseau Mobidoubs :

Les cars sont accessibles.

19.3 Créer un groupe référent d'utilisateurs des transports en commun

Cette mesure vise à créer un groupe de personnes représentatives des différents types de handicap. Ce groupe référent sera identifié au sein des associations siégeant en commission intercommunales d'accessibilité. Il permettra un retour d'expériences des personnes à mobilité réduite afin, d'améliorer la réactivité des collectivités vis à vis des aménagements et du matériel au travers de propositions d'adaptation, d'idées innovantes.

19.4 Mettre en œuvre les plans d'aménagement de voirie et espace publics (PAVE)

La communauté d'agglomération du grand Besançon présente la particularité d'être constituée de nombreuses communes (59). Si la ville centre (Besançon) regroupe environ 120 00 habitants, le dimensionnement des communes périurbaines est en moyenne de 900 habitants. Au regard de leur taille, bon nombre d'entre elles ne possèdent pas d'équipe technique et peuvent potentiellement être en difficulté pour appliquer la législation concernant la mise en accessibilité de leur réseau viaire. Le Grand Besançon a donc créé un service d'aide aux communes visant à mettre à leur disposition des moyens techniques pour réaliser leur projet d'aménagement. C'est dans ce cadre, et avec l'appui du conseil en mobilité du Grand Besançon qu'une aide sera apportée aux communes. Elle sera complétée par une aide financière et d'un label PDU (ACTION 31 du plan d'action). Parallèlement, l'agglomération veillera à sa prise en compte dans les PLU.

Le suivi de ces PAVE se fera en lien avec le guide d'aménagement à destination des communes, la mise en place d'un label PDU et les différents schémas modes doux.

19.5 Mise en œuvre d'une action coordonnée

Il convient de renforcer la coordination technique et politique. Il s'agit de synchroniser les différents programmes d'aménagements (voirie et lignes de transports en commun par exemple). Cette action a également pour objectif d'offrir les conditions d'une véritable réactivité de l'ensemble des acteurs de la mobilité en permettant de modifier la logique de phasage des schéma d'accessibilité par une logique d'opportunité liée aux divers projets portés par les collectivités.

Par ailleurs, un suivi annuel de l'avancement de la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs et de la voirie sera présenté à la Commission Intercommunale d'Accessibilité.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilotes : Communauté d'agglomération du Grand Besançon pour le réseau GINKO (matériel roulant et stations), Communes pour les PAVE locaux, Conseil Général 25 pour le réseau Mobidoubs, Région Franche-Comté pour le réseau TER et haltes ferroviaires
- Partenaires : La commission intercommunale d'Accessibilité (CIA), DDT pour la sécurité routière

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 8 - Adaptation du réseau GINKO
ACTION 14 - Promouvoir la marche à pied dans l'agglomération
ACTION 30- Guide d'aménagement à destination des communes
ACTION 31- Mise en place d'un label PDU

ELEMENTS DE CALENDRIER

Transports collectifs : Matériel roulant GINKO : 2017.
Groupe référent d'utilisateurs TC : dès 2015.
Voirie et espaces publics : selon mise en œuvre PAVE communaux.

ESTIMATION FINANCIERE

Réseau GINKO : investissement programmé par la CAGB (voir Annexe accessiblité)
Réseau TER : programmation Région.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Structuration des espaces publics.

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Nombre de kilomètres d'aménagements de voiries rendues accessibles réalisés.
- Nombre d'arrêts TC rendus accessibles.
- Part du parc matériel roulant TC accessible.

© CAGB

Un bus de la flotte Ginko Acess.

Action 20- Développer le covoiturage dans et hors agglomération

PROBLEMES IDENTIFIES

¼ des déplacements ont pour origine l'extérieur de l'agglomération.
Les transports collectifs ne sont pas adaptés aux zones d'habitat peu dense, et à la desserte des zones d'activités isolées.
Un manque d'organisation et de lisibilité de la pratique du covoiturage.
La part modale de la voiture particulière représente 80% des déplacements périurbains.

OBJECTIFS

Améliorer la mobilité sur le territoire de l'agglomération.
Organiser et faciliter la pratique du covoiturage.

CONTEXTE

Le covoiturage est l'utilisation conjointe et organisée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers. Cette pratique possède des avantages individuels (économiser les dépenses de carburant et de maintenance, agrémenter les voyages, développer le lien social) et collectifs (augmenter le taux de remplissage des véhicules, diminuer les embouteillages, la pollution et les accidents de la route). Il répond aussi à une demande de transport qui ne pourrait être satisfaite par un système plus lourd comme le transport collectif. En effet, en milieu rural où la densité de population est faible, le covoiturage semble représenter la meilleure des solutions or il n'existe pas ou peu d'infrastructures identifiées permettant le développement de cette pratique (parkings, aires…).
Cependant, une appropriation de la part des usagers potentiels est nécessaire et une information lisible et accessible est indispensable. En 2006 un site internet de covoiturage a été mis en place sur la base d'un partenariat entre la Ville de Besançon, la Communauté d'agglomération, la Région Franche Comté et le Conseil général du Doubs.
Le taux d'occupation moyen des véhicules privés est aujourd'hui encore de 1,1 personne/véhicule pour des déplacements domicile-travail. Le public potentiellement captif visé en priorité est celui des pendulaires. En effet, les déplacements pour le motif « travail » représente 23% du total des déplacements en voiture particulière sur l'agglomération selon l'EMD, soit environ 90 000 déplacements par jour.
Initié au départ par la Ville de Besançon dans le cadre de son PDE, le dispositif a intéressé les autres partenaires qui se sont associés à la Ville dans le cadre d'une convention.

OBJET DE LA MESURE

Souhaitant poursuivre le développement du covoiturage mais à travers une action plus globale et plus adaptée à leurs besoins, ces partenaires, rejoints par la Communauté d'agglomération du Grand Dole, le Conseil général du Jura et celui de la Haute-Saône, ont créé un groupe de travail afin de coordonner leurs actions en faveur du covoiturage.

Ce groupe du travail aura pour objectif :

- de partager les différentes expériences menées par ces territoires et diffuser les bonnes pratiques et les méthodologies,
- d'étudier les différents systèmes de mise en relation et d'information aux usagers,
- de définir les typologies d'aménagement nécessaire (jalonnement seul, ou création d'un parking),
- d'élaborer des stratégies de sensibilisation du grand public, des collectivités et établissements publics partenaires et des entreprises, des associations, et des administrations dans le cadre de leur PDE, PDIE et PDA.,
- de réfléchir aux nouvelles pratiques telles que l'auto-stop géré et aux nouvelles infrastructures intégrant plus de services (P+R, covoiturage...).

Ce groupe de travail intégrera les réflexions d'ores et déjà menées par les différents Conseils Généraux, la Région Franche-Comté sur le secteur Nord de l'agglomération bisontine et le secteur frontalier avec la Suisse. Les travaux conduits à l'échelle du Pôle métropolitain Centre-Franche-Comté seront intégrés permettant de définir au mieux les infrastructures à réaliser sur le territoire de l'agglomération, et notamment l'articulation nécessaire entre aire de covoiturage et parking relais.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : CAGB
- Partenaires : Conseil Généraux 25, 70, 39 voire 90, CAGB, Pôle métropolitain Centre-Franche-Comté, Région Franche-Comté.

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 32 - Agir sur les déplacements professionnels.
ACTION 33 - Mettre en place des plans de mobilité

ELEMENTS DE CALENDRIER

2013 : constitution du groupe de travail.
2014 : premières campagnes de sensibilisation.

ESTIMATION FINANCIERE

Indication pour la mise en œuvre : de 10 000 à 40 000 € HT par aire de covoiturage.
Actions de promotion : 35 000 € HT

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Nouvelles mobilités

Indicateur spécifique de l'action :

- Nombre d'actions de promotion en faveur du covoiturage

Signalisation officielle du covoiturage

© CG44

© CG81

Aires de covoiturage aménagées en Loire-Atlantique et dans le Tarn.

Action 21- Soutenir les projets de mobilité innovante : autopartage, vélopartage …

PROBLEMES IDENTIFIES

Une part modale des modes alternatifs à la voiture peu développée.

OBJECTIFS

Développer la part modale des modes partagés sur l'agglomération

CONTEXTE

Le vélopartage

L'enquête déplacements urbains de 2005 montrait une part modale du vélo de 1% seulement sur le Grand Besançon. Depuis 2007, la Ville de Besançon s'est dotée d'un système de vélos en libre-service appelé « VéloCité ». La gestion est assurée par l'entreprise JC Decaux. Le centre-ville est aujourd'hui équipé de 30 stations proposant un parc de 200 vélos (secteurs Boucle, Battant et Chaprais).
Ce service a connu un très fort succès lors de sa première année de service avec 230 000 locations constatées contre 65 000 à Mulhouse dont le réseau VéloCité est comparable en taille et date lui aussi de 2007. Il participe depuis à l'augmentation de la part modale du vélo en redonnant l'envie aux usagers de posséder et d'utiliser un vélo personnel.
De plus en plus d'entreprises et d'administrations publics réfléchissent à l'acquisition de flottes de vélos pour leurs employés ou disposent d'ores et déjà de matériel (le Grand, Besançon, la Ville de Besançon).

L'autopartage

L'autopartage est une offre de transport complémentaire aux transports en commun et aux modes doux dans la mesure où elle permet une souplesse horaire (le service est disponible 24h/24, tous les jours) et une réponse à certains besoins de mobilités (achats, loisirs…). L'autopartage se développe sur la ville de Besançon depuis la création de la SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) AutoCité en 2010 dont les collectivités territoriales détiennent 20 % du capital., aujourd'hui rebaptisée Citiz Besançon.
Ce sont aujourd'hui 15 véhicules localisés dans 11 stations sur le centre-ville élargi de Besançon et sur le pôle TEMIS qui permettent la pratique de l'autopartage. De plus en plus d'entreprises sollicitent la présence d'une station d'autopartage au sein de leurs zones d'activités.

Ce système innovant permet une utilisation partagée d'un même véhicule sur réservation et reporte voire annule l'achat d'un véhicule en propre pour les usagers.
L'autopartage et le vélopartage sont des solutions permettant une diversification de l'offre de transport.

OBJET DE LA MESURE

Cette mesure vise à soutenir les initiatives permettant le développement de ces solutions innovantes de mobilité.
Ce soutien d'ordre technique et/ou financier se développera à travers le conseil en mobilité et à destination des entreprises et des administrations.
Le système VéloCité n'a aujourd'hui pas vocation à se développer. Une promotion peut en faire augmenter l'usage. Cependant, des systèmes de flotte de vélos en libre-service peuvent être mis en place au sein des entreprises et des administrations. Il s'agira d'apporter une assistance technique aux établissements pour la concrétisation de ces projets. Ils pourront être liés à des démarches PDE (ACTION 34).
Citiz Besançon bénéficiera d'un appui dans le cadre du conseil en mobilité. Un développement de la signalisation verticale et de l'implantation de stations sera opéré dans les lieux importants de l'agglomération afin de réserver des emplacements à l'autopartage labellisé. Des opérations de promotion conjointes GINKO - Citiz seront construites. Parallèlement, le support billettique GINKO fera l'objet du développement d'un titre combiné GINKO-Citiz-Vélocité-TER (ACTION 25).
Enfin, la mesure consistera à accroitre l'usage de ces modes partagés au sein des collectivités et administrations publiques.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires :Ville de Besançon, CG25, Région Franche-Comté, Citiz Besançon

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 24 - Mettre en place billettique et titres combinés
ACTION 32 - Agir sur les déplacements professionnels
ACTION 33 - Mise en place de plan de mobilité

ELEMENTS DE CALENDRIER

Dès mise en œuvre du PDU

ESTIMATION FINANCIERE

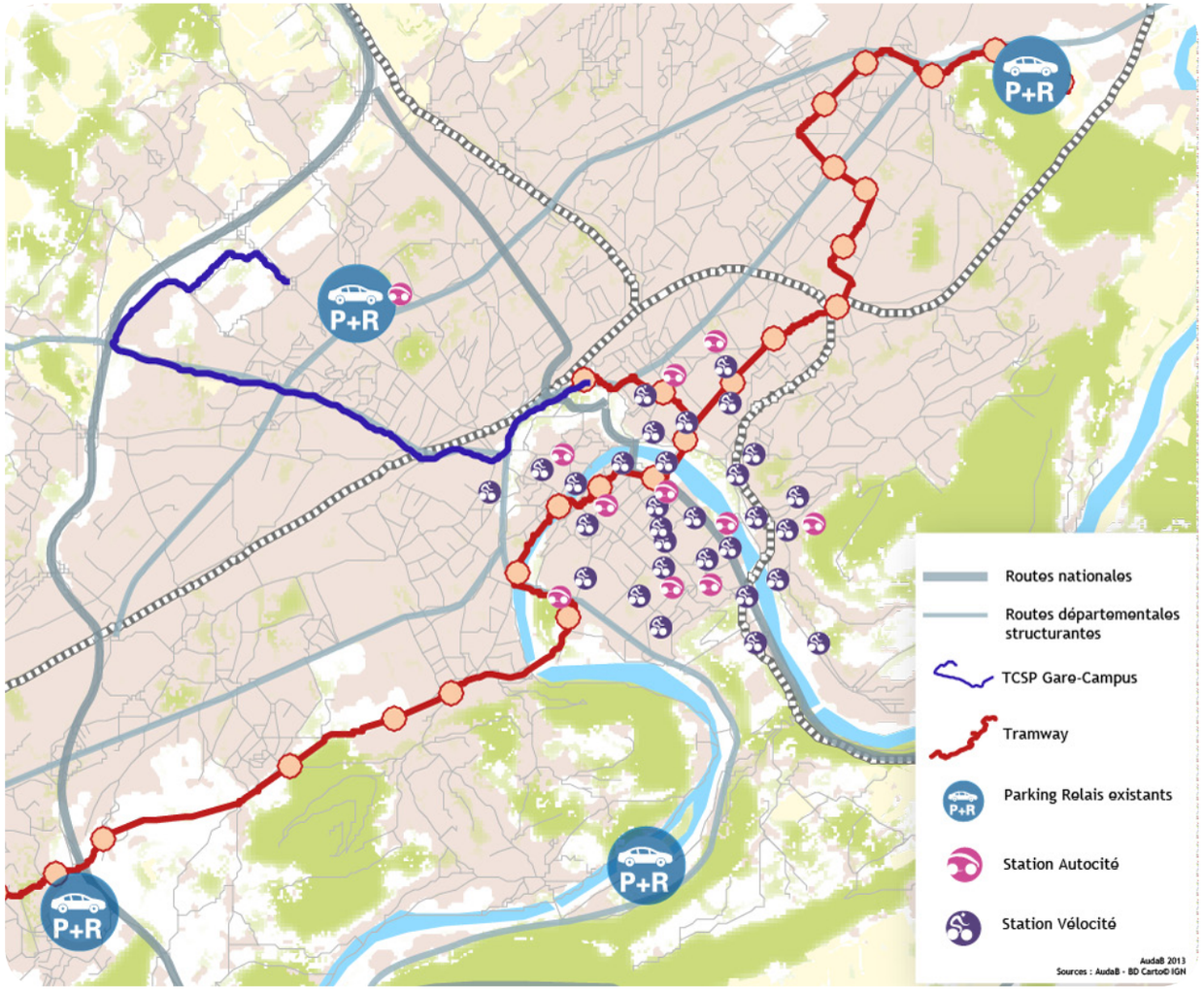
Coûts internes pour le conseil en mobilité.
34 000 € HT/an d'aide au financement de VAE par les entreprises (sur 2 ans) (40 000 € TTC)
Soutien à Citiz Besançon : 12 500 € HT/an (sur 2 ans) (15 000 € TTC)

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Nouvelles mobilités

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Nombre d'usagers des différents services.



Localisation des stations d'autopartage et de vélopartage à Besançon. (Source : Audab)

Grand Besançon

Action 22- Promouvoir l'électro-mobilité sur le territoire de l'agglomération

PROBLEMES IDENTIFIES

Les bornes de recharge pour véhicules électriques sont encore rares ou inexistantes selon les secteurs. Parallèlement, pour les voitures, plusieurs technologies coexistent : normale, accélérée, rapide. Les normes sont en cours d'élaboration au niveau européen.
L'Etat cherche à soutenir la filière automobile française à travers la diffusion de l'électro-mobilité. Cette diffusion doit se faire en cohérence avec les mesures élaborées dans le cadre du PDU.

OBJECTIFS

Permettre la recharge de véhicules électriques vélos, scooters et voitures dans des lieux de l'agglomération présentant une offre de déplacement alternative à la voiture particulière thermique, et/ou une intermodalité.

CONTEXTE

Le véhicule électrique (VE) ou hybride rechargeable, permet la diminution de la pollution atmosphérique et sonore, une conduite plus confortable et plus sécurisée.
Mais la faible autonomie des VE cantonne à un usage urbain ou périurbain, ainsi leur développement passe par une sécurisation sur la distance, pour passer à l'interurbain. Ceci conduit à déployer un réseau de bornes de recharge avec un bon niveau de maillage du territoire.
L'Etat soutien le déploiement de l'électro-mobilité à travers un plan gouvernemental dédié à l'automobile, et à travers un programme Véhicule du futur des Investissements d'Avenir confié en gestion à l'ADEME.

Par ailleurs, l'intérêt pour les vélos à assistance électrique (VAE) est réel, en raison notamment de la topographie du Grand Besançon. L'engouement constaté pour les véhicules moteur deux roues pourrait faire l'objet des mêmes attentions. Ainsi, l'agglomération en équipant son territoire de bornes de recharge spécifiques pourrait inciter au choix d'un scooter électrique et non thermique. Les vélos ou scooters électriques, constituent des véhicules de transition entre la voiture et le vélo urbain.
Avec la hausse du prix des carburants, les deux-roues électriques constitue un moyen de transport individuel efficace et utilisé dans les rues de la plupart des grandes villes européennes.

L'avantage n'est pas seulement individuel : on estime le coût de fonctionnement à 0,10€/ 100km pour les vélos à assistance électrique et de moins de 1€ les 100km pour les scooters électriques, l'achat d'un deux-roues électrique est ainsi rapidement amorti pour un usage régulier, par exemple pour les déplacements domicile-travail.

En cohérence avec l'ensemble des mesures identifiées au sein de ce PDU, l'agglomération souhaite s'inscrire dans une démarche de promotion de l'électro-mobilité. La réduction de la part modale de la voiture particulière, à travers la promotion des modes alternatifs et de l'intermodalité guideront l'implantation de bornes de recharge pour VE ou hybrides rechargeables sur le modèle des bornes d'ores et déjà installées par la Ville de Besançon (qu'il conviendra d'évaluer avant extension).

OBJET DE LA MESURE

Il s'agit dans un premier temps d'identifier des lieux d'implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques (voitures) répondant au développement du système de déplacement tel que présenté dans ce PDU.

L'engouement constaté pour les véhicules moteur deux roues pourrait faire l'objet des mêmes attentions. Ainsi, l'agglomération en équipant son territoire de bornes de recharge spécifiques pourrait inciter au choix d'un scooter électrique et non thermique. Les vélos ou scooters électriques, constituent des véhicules de transition entre la voiture et le vélo urbain.
Par la suite, un programme de travaux pour l'implantation des bornes sera établi et fera l'objet d'un budget spécifique.

Le mode de gestion des sources d'électricité (gestion intelligente) sera exploré lors du choix des bornes.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Communes d'implantation des bornes

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 12 – Document programmatique du stationnement d'agglomération
ACTION 26 - Renforcer l'attractivité des pôles d'échanges

ELEMENTS DE CALENDRIER

2015 : étude d'opportunité des implantations.
A partir de 2016 : mise en place des bornes.

ESTIMATION FINANCIERE

Information : Prise pour charge normale (8 heures de charge pour 3 kVA) : 5000€ HT
Prise pour charge accélérée (1 à 2 heure de charge pour 22kVA) : 8000€ HT
Coûts d'exploitation : frais de souscription de puissance + entretien non négligeable.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

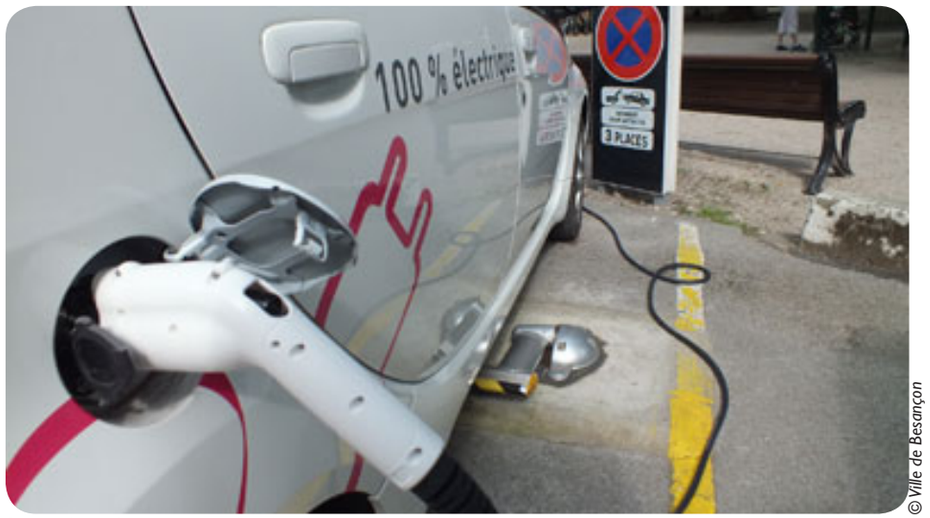
Indicateur Global : Nouvelles mobilités

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Réalisation de l'étude.
- Taux d'implantations effectives sur le programme.

© Sun City

Vélos à assistance électrique.



© Ville de Besançon

Borne de recharge pour véhicule électrique à Besançon.

ANIMER ET ACCOMPAGNER LA MOBILITE DE CHACUN

Action 23 - Mettre en place une maison des mobilités

PROBLEMES IDENTIFIES

Besoin d'information du grand public – Manque de lisibilité de l'offre multimodale.
Besoin de promotion des modes alternatifs à la voiture.
Besoin de communiquer sur la politique déplacements.

OBJECTIFS

Permettre une meilleure lisibilité de l'offre de mobilité sur le territoire.
Améliorer le confort d'utilisation du système de mobilité.
Promouvoir les modes alternatifs plus largement.

CONTEXTE

Les différents lieux de vente, les lieux d'information et de renseignements sur les différents réseaux de transports collectifs et autres modes alternatifs de déplacements sur l'agglomération sont dispersés. Cet éclatement de l'information dégrade la lisibilité de l'offre.
Une part encore importante de la population méconnait les différents systèmes de déplacement. Cette information est encore plus difficile d'accès pour les touristes.
L'agglomération du Grand Besançon doit saisir l'opportunité de la mise en service du tramway pour inciter davantage les citoyens à utiliser les modes alternatifs et initier un changement de comportement volontaire.

On constate une absence de connexion entre les différents modes, et leurs systèmes de billettique ce qui limite leur utilisation combinée. De plus, de nombreux maitres d'ouvrages ont des projets liés à la mobilité sur le territoire de l'agglomération, où ayant des incidences sur celui-ci. L'usager s'en retrouve souvent désorienté et n'est, de fait, pas incité à l'utilisation de ces modes alternatifs et/ou collectifs en lieu et place de la voiture particulière. Par ailleurs, une boutique intermodale ouvre à destination des voyageurs au pôle multimodal Viotte en 2014.

OBJET DE LA MESURE

Cette action vise à créer un espace innovant, identifié et unique d'information multimodale, de vente et de promotion des modes alternatifs à la voiture à destination de tous les publics. Ce lieu d'accueil devra préférentiellement être placé dans une zone fréquentée et être visible par tous. Un lieu en cœur de ville, donc au cœur des flux, serait préférable pour accueillir cette structure.

Les missions de cette structure collaborative, rassemblant tous les acteurs de la mobilité innovante et piloté conjointement par le Grand Besançon et la Ville de Besançon, seront d'informer les usagers sur les modes de transport les plus adaptés aux besoins, sur les itinéraires et horaires appropriés, d'assurer la vente de titres de transports et d'abonnements (TC, modes partagés, stationnement) et de proposer des services connexes. Un espace vélos (petite réparation, promotion de la pratique cyclable…) pourrait être associé à la maison des mobilités.

Outre les activités commerciales, le conseil en mobilité sera une des activités centrales de ce lieu. La liste des activités n'est pas fermée. Une réflexion sur une éventuelle mutualisation ou des complémentarités sont à trouver avec les outils et lieux d'information existants et en projet (maison de la mobilité /office de tourisme /projet de capitainerie de l'agglomération).

Une attention particulière sera également portée aux publics éloignés de l'information.

Cette structure devra s'articuler également avec la boutique Mobilignes située à la gare Viotte, consacrée, elle à la vente de titres de transports collectifs et à l'information sur les différents réseaux.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilotes : La Ville de Besançon et la Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Besançon Mobilités, Conseil Général 25, Région Franche-Comté, SNCF, SCIC Citiz Besançon, VéloCité, SAGS, ADEME, Office du Tourisme, Associations

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 20 – Développer les projets de covoiturage dans et hors agglomération
ACTION 21 – Soutenir les nouvelles mobilités
ACTION 22 – Promouvoir l'électro-mobilité
ACTION 27 – Programmer les mobilités de l'évènementiel culturel et touristique
ACTION 28 – Vers la Smart « Mobility » City
ACTION 33 – Mettre en place des plans de mobilité

ELEMENTS DE CALENDRIER

Mise en service progressive de la Maison des mobilités à l'horizon tramway, soit 2014-2015.

ESTIMATION FINANCIERE

Fonctionnement : A définir.
Enveloppe annuelle de 8 300€ HT (10 000 € TTC) pour des actions de Conseil en mobilité (PPIF 2014-2018, Investissement).

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

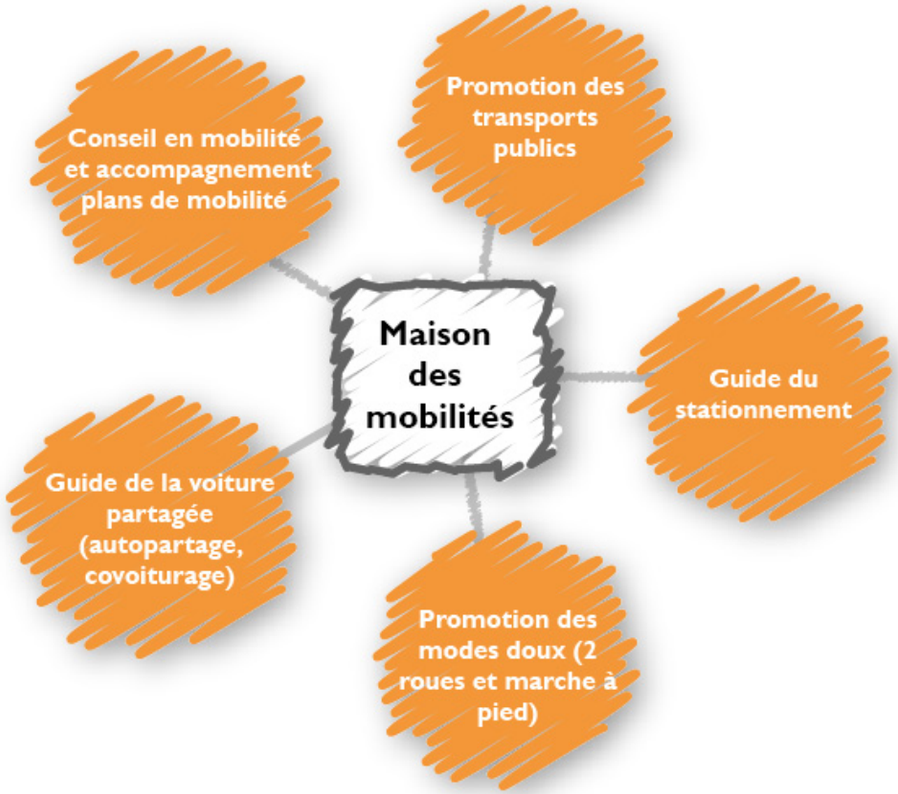
Indicateur Global : PDU et Grand public

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Fréquentation de l'espace d'information
- Nombre de titres de transports vendus

Atelier Vélo de l'association VéloCampus (Source : VéloCampus)

Campagne de communication du tarif combiné Citiz Besançon-Ginko



Action 24- Mettre en place une billettique interopérable et compléter l'offre de titres combinés

PROBLEMES IDENTIFIES

Besoin d'achat de multiples titres pour accéder à l'intermodalité générale.
Offre «packagée» limitée au réseau TER + Ginko dans l'agglomération et à Ginko + Citiz.

OBJECTIFS

Lisibilité et confort d'utilisation de l'offre multimodale.
Développement d'une offre intégrée pour augmenter l'usage des modes alternatifs à la voiture.

CONTEXTE

A la mise en service du tramway, le Grand Besançon dote son système de transport d'une billettique de type carte à puce sans contact.
Le Grand Besançon est désormais en mesure d'intégrer une démarche globale d'intermodalité tarifaire avec les autres réseaux de transport public franc-comtois équipés ou devant s'équiper de systèmes équivalents.

OBJET DE LA MESURE

La mesure doit permettre l'élargissement de l'intermodalité tarifaire à tous les réseaux de transports collectifs, ainsi qu'aux autres moyens de nouvelles mobilités présents sur l'agglomération.
Dans un premier temps, le Grand Besançon mettra en œuvre une offre tarifaire multimodale intégrant à la fois le réseau GINKO, Citiz Besançon et VéloCité, et dans un second temps étudiera l'intégration sur ce support billettique de tout nouveau service de mobilité développé par les collectivités sur son territoire.

Ainsi, le Grand Besançon s'inscrira dans la démarche engagée par le Région de Franche-Comté sur le développement d'une gamme tarifaire régionale et intermodale.
Cette mesure se traduira notamment par l'élaboration et la signature de conventions administratives, juridiques, techniques et financières entre AOT et porteurs de services partagés dans le cadre de la mise en service de titres combinés (en lien avec l'ACTION 9).
Enfin, une offre de titres combinés et tarifaire doit être construite à destination des touristes.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires phase 1 : Citiz Besançon, Besançon Mobilités, Vélocité (JC Decaud), Ville de Besançon, Région Franche-Comté (TER)
- Partenaire phase 2 : Conseil Général 25

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 10 - Développer les interconnexions réseaux
ACTION 23 - Créer une Maison des mobilités

ELEMENTS DE CALENDRIER

Billettique GINKO 2014
Billettique GINKO, Citiz Besançon, Vélocité : 2015
Billettique intermodale régionale 2017
Billettique autres services de mobilité 2017

ESTIMATION FINANCIERE

La billettique GINKO est intégrée dans le projet de tramway.
Dans la DSP, les tarifications intermodales et multimodales existantes avec les réseaux Ter et Mobidoubs représentent une charge annuelle de fonctionnement de 150.000 € HT/an pour le Grand Besançon, pour environ 50 000 € /an de recettes.
En conséquence, le surcoût de cette mesure, visant à étendre l'intermodalité tarifaire au-delà du bassin de vie de Besançon et à d'autres services de mobilité, est estimé entre 50 000 et 100 000 € HT/an de charges de fonctionnement supplémentaires.
Les recettes de fonctionnement supplémentaires attendues sont de l'ordre 40 000 à 50 000 €/an.
TOTAL tarification intermodale : Coûts estimés à 150 000 € HT/an.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : PDU et Grand public

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Nombre de titres combinés vendus.
- Nombre de réseaux et services intégrés.

©Reims Metropole

Valideur sans contact dans un bus.

© CAGB

Borne d'achat de titres de transport du tramway.

Action 25- Créer une tarification adossée aux revenus des ménages

PROBLEMES IDENTIFIES

La gamme tarifaire GINKO ne met pas en corolaire le prix du titre de transport proposé et les moyens financiers des personnes concernées.

OBJECTIFS

Dans l'esprit de la loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » (SRU) de 2001, généralisant la notion de droit au transport, décliner l'ensemble de la gamme tarifaire du réseau GINKO selon une grille prenant en compte les moyens de chacun.

CONTEXTE

La gamme tarifaire GINKO est basée sur des réductions qui sont fonction du statut (étudiants, demandeurs d'emplois, etc.) et de l'âge (+ de 60 ans, etc.) de l'usager.
En parallèle, une gamme tarifaire sociale existe, comprenant beaucoup de titres distincts (Sésame 1,5 €, Sésame 9 €, titre Mission Locale, titre CMU, titre CCAS…), basés sur le statut des personnes (demandeurs d'emploi, etc.) dont les conditions d'attributions sont parfois complexes à appréhender pour les usagers. Enfin, le Grand Besançon est en attente d'une refonte de cette gamme pour intégrer un carnet de 10 tickets à tarif réduit.

OBJET DE LA MESURE

Dans ce contexte, et en conformité avec la loi SRU, il est proposé une refonte générale de la gamme tarifaire du réseau GINKO en la simplifiant et en intégrant, pour chaque famille de titre, un niveau de tarif en fonction des capacités financières de l'usager.
L'étude préalable à mener devra définir l'outil le plus pertinent d'analyse de cette capacité financière (quotient familial CAF ou autre), les différentes strates envisageables et les tarifs afférents par strate et par type de titre.
Le déploiement du système billettique en 2014 doit permettre une opérationnalité de la mesure par l'identification facilitée des différents ayant-droits et des différents tarifs.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Besançon Mobilités, le CCAS de Besançon, la Caisse d'Allocations Familiales (CAF)

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 24 – Mettre en place billettique et titres combinés

ELEMENTS DE CALENDRIER

Etude préalable : 2013-2014
Nouvelle gamme tarifaire : 2015

ESTIMATION FINANCIERE

Etude : coûts internes
Maintien des recettes commerciales du réseau GINKO au moins à leur niveau antérieur

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : PDU et Grand public

Indicateur spécifique de l'action :

- Mise en œuvre de la nouvelle gamme tarifaire

Action 26- Renforcer l'attractivité des pôles d'échanges et parcs relais (bus et fer)

PROBLEMES IDENTIFIES

Les pôles d'échanges manquent d'attractivité et ne sont pas considérés comme des lieux agréables et pertinents.

OBJECTIFS

Rendre plus attractifs les lieux de l'intermodalité pour augmenter leur fréquentation.

CONTEXTE

La rupture de charge, appelée aussi correspondance, est un des éléments clés de la gestion d'un déplacement en transport collectif. Dans un souci d'optimisation de ce temps « perdu » pour l'usager, il est nécessaire de renforcer l'attractivité de ces points de rupture de charge. Les pôles d'échanges de Micropolis, Temis, Saint Jacques et Orchamps, points stratégiques d'interface entre réseau urbain et réseau périurbain, sont particulièrement concernés ici. Les 13 haltes existantes et celles futures programmées en ACTION 8, présentent les mêmes enjeux. Ces lieux de l'intermodalité doivent être fonctionnels (accessibilité et lisibilité), sécurisants et agréables (services…).

Or aujourd'hui, l'aménagement de ces lieux d'intermodalité ne sert qu'à l'utilisation volontaire du transport collectif. La présence de services connexes comme un dépôt de pain, un point presse ou même un service de nettoyage/pettes réparation pour véhicule est un véritable plus pour augmenter la fréquentation de ces lieux. L'usager peut ainsi optimiser son temps de rupture de charge et rationaliser ses déplacements.

OBJET DE LA MESURE

Cette mesure vise à :

- Développer de nouveaux services urbains (commerces, services…) au sein des pôles d'échanges et haltes ferroviaires, confortant ainsi leur rôle de polarité et permettant de développer leur usage. En effet, l'installation de services tels qu'un point presse ou un dépôt de pain pourrait être un élément déclencheur de l'augmentation de la fréquentation de ces lieux d'intermodalité.
- La possibilité d'activer certains services comme les consignes de dépose de marchandises (e-commerce, livraison par les commerçants…) est d'ores et déjà incluses dans la délégation de service public du réseau GINKO actuelle. Il s'agira de remettre en place ces services sur les parcs relais d'agglomération.
- Etudier, en cohérence avec la Fiche 12 traitant du stationnement, la prise en compte du besoin en stationnement des camping-cars. Ces derniers contribueraient à faire vivre les services annexes développés au sein des parcs relais, mais nécessitent la prise en compte des demandes de cette clientèle touristique en termes de sécurité, tranquillité, espaces verts, aires de pique-nique... Un des parcs relais pourrait être dédié à cette clientèle et offrir en plus de l'information touristique aux visiteurs.
- L'attractivité des pôles d'échanges et parcs relais passera aussi par l'implantation de bornes de recharges électriques pour véhicules électriques ou hybrides.
- Sur la base d'un travail en collaboration avec la Région Franche-Comté et les acteurs du ferroviaire, les haltes de l'agglomération doivent jouer un rôle d'animation au sein des communes, et leur vitalité être une composante essentielle du développement des « quartiers gare » identifiés dans le SCoT.
- Le prêt de vélos dans les parcs relais, prévu dans la DSP GINKO, pourra aussi être activé.
- L'implantation de box sécurisés pour le stationnement des vélos, sera réalisée.
- Développer le côté agréable et accueillant des lieux.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Besançon Mobilités, Région Franche-Comté, Gares & Connexions, Association de commerçants et transporteurs pour la partie e-commerce, consignes, points relais, CCI

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 9 - Schéma TCSP d'agglomération
ACTION 10 - Développer les interconnexions réseaux
ACTION 13 - Encourager la pratique cyclable
ACTION 22 - Promouvoir l'électromobilité

ELEMENTS DE CALENDRIER

2016

ESTIMATION FINANCIERE

Une partie des services compris dans la DSP.
Coûts variables selon modalité et projets retenus.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : PDU et Grand public

Indicateur spécifique de l'action :

- Mise en place de services

© AudaB

Parc relais de TEMIS.

© AudaB

Pôle d'échanges de TEMIS.

Grand Besançon

Action 27-Réduire la part de la voiture individuelle dans les déplacements touristiques et culturels

PROBLEMES IDENTIFIES

Un manque de prise en compte de la mobilité des touristes dans l'organisation des transports.

OBJECTIFS

Améliorer la mobilité touristique sur l'agglomération et en lien avec les autres sites touristiques régionaux.

CONTEXTE

Aujourd'hui, un touriste se déplace dans plus de 75% des cas en voiture. Parallèlement, pour les vacances et en conséquence de la conjoncture économique, les déplacements de proximité sont de plus en plus plébiscités (phénomène de staycation = découverte touristique autour de chez soi).
La mobilité touristique soulève quelques problématiques :

- l'efficacité de la chaîne de mobilité (intermodalité/interopérabilité) et la qualité de la desserte du dernier kilomètre, ainsi qu'une tarification globale adaptée
- le lien entre l'offre touristique urbaine dense et celle plus éloignée des villes,
- la proximité/complémentarité des sites (mise en réseau),
- la lisibilité de l'offre,
- le développement de l'offre de mobilité douce, des pratiques spécifiques (itinérance : cyclotourisme, fluvial),
- l'image désuète des moyens de transport traditionnels comme le car,
- la place des technologies de l'information et de la communication…

Alors que les logiques de déplacement d'un touriste sont :

- aller au plus rapide (en fonction du rapport temps/distance),
- se déplacer en fonction d'un programme (et donc du contenu de guides ou de plaquettes), guidé par un cheminement, un parcours (signalisé).
- « hédoniste » ou « à l'instinct » (déterminé par la notoriété ou le hasard)
- bénéficier d'une assistance dans son déplacement : offre « tout compris », ne pas avoir à chercher les informations sur différents canaux

OBJET DE LA MESURE

L'objet de cette action vise à mieux prendre en compte la clientèle touristique dans les offres de mobilité sur l'agglomération dans une logique de destination touristique complète et intégrée qui s'appuie aussi sur des sites extérieurs au Grand Besançon : pôle métropolitain, Suisse, sites UNESCO...

Agir sur l'offre de transport

Côté transports collectifs Ginko, il s'agit d'étudier l'accessibilité des sites d'agglomération tels que la Citadelle de Besançon (une étude spécifique a été menée par la CAGB et doit être poursuivie par la Ville) ou le musée des maisons comtoises de Nancray. L'ACTION 10- Adapter le réseau Ginko, devra prendre en compte ces éléments.

Mais également, la réflexion doit être conduite avec les autres AOT dans le cadre de notre espace touristique élargi : sites touristiques majeurs, agglomérations du centre FC et Suisse.
Côté modes alternatifs, la promotion du cyclotourisme est une bonne opportunité de développer ces modes pour ce motif de déplacement. Une attention particulière sera portée sur ce type d'utilisateurs pour l'élaboration du nouveau schéma cyclable d'agglomération, qui devra prendre en compte :

- la desserte par pistes cyclables de sites touristiques, par exemple le camping de Chalezeule.
- la création de boucles cyclos à partir de l'EV6 ou sous forme de variante par exemple

La billettique

Un travail sera effectué pour étudier la possibilité de combiner des titres de transports avec l'entrée de certains sites touristiques (sur le modèle Ginko Ligne 17 + billet d'entrée à la Citadelle de Besançon), créer des « packs » touriste encourageant la mobilité en modes alternatifs à la voiture. L'ACTION 25- Mettre en place une billettique interopérable et compléter l'offre de titres combinés devra prendre en compte ces éléments.

Desservir en transport en commun les événements culturels et touristiques générant des flux importants, concentrés et ponctuels de visiteurs

Identifier les principales manifestations génératrices de flux de déplacements importants et proposer des solutions adaptées en transport en commun pour s'y rendre. Ex : fête de la musique, foire comtoise...

Communiquer

La communication est essentielle sur cette action.
L'office du tourisme va implanter des bornes d'information au pôle d'échange multimodal Viotte à l'horizon tramway. En lien avec l'ACTION 24 – Créer une maison des mobilités, une information touristique devra être disponible dans ce nouvel espace.

Gouvernance

Un manque de concertation et de communication entre les différentes AOT a été identifié. Le pôle métropolitain Centre-Franche-Comté, qui s'est saisi de cette question des mobilités touristiques, apparait comme la bonne échelle de travail. Le groupe de travail dédié au tourisme intégrera ces différentes propositions.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Pôle métropolitain Centre Franche-Comté, AOT : CG25, Région Franche-Comté, Acteurs du tourisme : CRT, Offices du tourisme

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 1 - Créer une instance partenariale gouvernance mobilité
ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 23 - Créer une Maison des mobilités
ACTION 24 - Mettre en place billettique et titres combinés

ELEMENTS DE CALENDRIER

2017

ESTIMATION FINANCIERE

Voir fiches ACTION associées.
Enveloppe spécifique de 40 000 € HT par an (Investissement).

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : PDU et Grand public

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Mise en place de pack transport + tourisme
- Nombre de services TC à destination touristique mis en place

© F. Runge

La citadelle de Besançon, premier site touristique franc-comtois en termes de fréquentation.

Action 28 –Vers la Smart City : la ville intelligente en matière de mobilité

PROBLEMES IDENTIFIES

Un manque d'intégration des TIC dans la politique de mobilité.

OBJECTIFS

Fournir à l'usager une information dynamique sur l'offre multimodale.
Permettre une gestion en temps réel des réseaux de transport collectif.
Développer l'usage des TIC pour la mobilité durable

CONTEXTE

Dans une « société numérique » où l'information sera consultable par chacun et en permanence, la mise en place d'un système d'information connectant tous les services de mobilité disponibles sur un territoire, publics et privés, devient la clé d'accès à une mobilité durable : c'est l'instrument de gestion collective qui à la fois facilite les déplacements physiques et permet de les remplacer par des services « à distance ».
L'information multimodale fait partie intégrante de l'efficacité de l'offre de transport de proximité à toutes les étapes de la chaîne de déplacement : choix de solutions de mobilité porte à porte, repérage des stations et des lieux d'échanges, horaires et retards possibles, guidage dynamique, conditions de circulation, solutions de dépannage en cas de perturbation, etc. Le premier objectif est de fournir à l'usager une information dynamique qui puisse répondre à ses besoins, avec la mise en place de centrales d'information multimodales regroupant toutes les informations sur l'offre de service des infrastructures et des réseaux de transports publics.
Côté exploitant, de nouveaux outils de gestion tels que la géolocalisation des bus se développent pour permettre une meilleure régulation du trafic et une meilleure lisibilité de l'offre.
L'intégration de ces nouvelles technologies notamment en matière de mobilité est en plein essor. Mais tendre vers la notion de Smart City, la ville intelligente, ne passe pas nécessairement par l'implantation de nouvelles technologies souvent coûteuses ou au stade encore expérimental.
En effet, les systèmes déjà mis en place telles que l'autopartage ou le vélopartage font partie intégrante du système « ville intelligente » dans une optique de mobilité durable et devront donc être pérennisés.

OBJET DE LA MESURE

Cette mesure vise à tendre vers le statut de Smart City concernant la mobilité durable.
Pour ce faire, plusieurs actions sont envisagées :

- La géolocalisation des bus pour une régulation en temps réel des véhicules sur le réseau devra être mise en place. Pour le réseau GINKO, un dispositif de suivi des véhicules de transport public et une centrale de régulation sera étudiée (Système d'aide à l'exploitation)
- Pour une meilleure information aux usagers, il s'agira en premier lieu de refondre la plateforme Motilib (pilotée par la Région) pour proposer un système d'information multimodal (SIM) en ligne.
- Plusieurs pistes pourront être étudiées, pour compléter cette offre, telles que la géolocalisation des pôles d'échanges sur les bases de données GPS ou services de cartographie en ligne (Navteq, IGN, Google…) : haltes ferroviaires, pôles d'échanges, parcs-relais, la géolocalisation des arrêts et des lignes sur les outils cartographiques partagés en ligne (Google Maps, Open Street View…) ou encore la géolocalisation des aires de covoiturage…
- La société Google intègre un nouvel outil spécialement conçu pour intégrer les données des réseaux de transport collectifs à leur site web de cartographie dynamique.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Besançon Mobilités, Région Franche-Comté, CG25, Parkeon, Vix, IBM France et autres sociétés spécialisées selon les besoins

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 10 - Développer les interconnexions réseaux
ACTION 20 - Développer les projets de covoiturage dans et hors agglomération
ACTION 22 - Promouvoir l'électromobilité
ACTION 25 - Renforcer l'attractivité des pôles d'échanges

ELEMENTS DE CALENDRIER

Certaines pistes peuvent être intégrées dans le cahier des charges de la nouvelle délégation de 2018.

ESTIMATION FINANCIERE

Système aide à l'exploitation et gestion pour le matériel roulant GINKO (SAE) :Voir ACTION 8

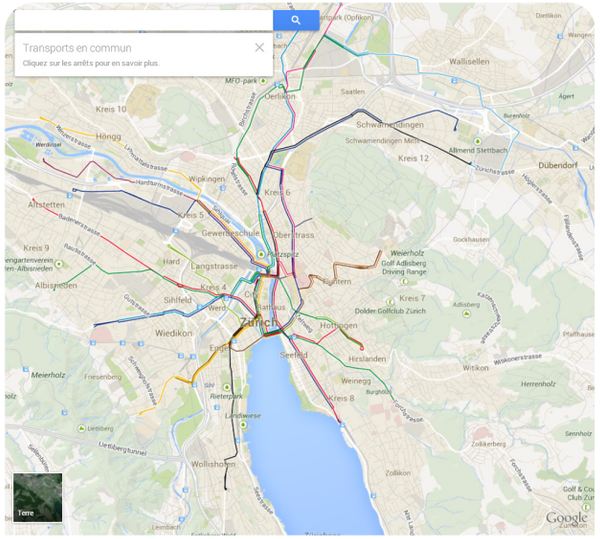
INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : PDU et Grand public

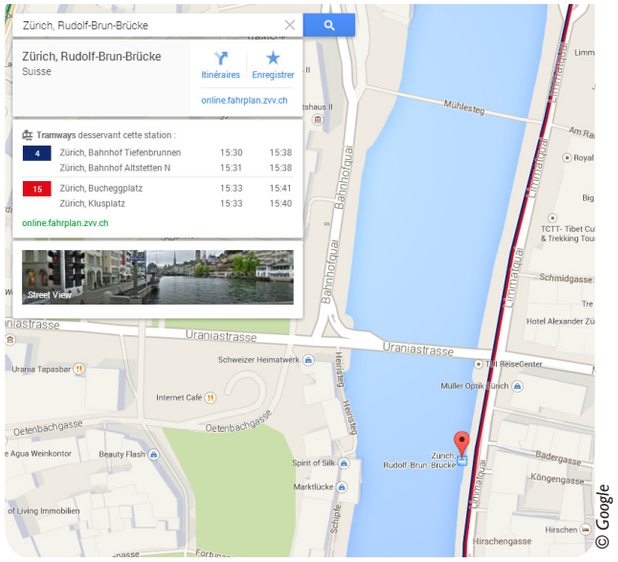
Indicateur spécifique de l'action :

- Mise en place de services

Exemple à Zurich sur Google Maps (Source : Google.) L'ensemble du réseau est visible en version dynamique et le calcul d'itinéraire est fonctionnel



Un clic sur l'arrêt permet d'avoir les prochains horaires de passage



© Google

Grand Besançon

Action 29 –Travailler à l'accessibilité sécurisée et apaisée des écoles

PROBLEMES IDENTIFIES

De nombreux parents se rendent à l'école en voiture. Il en ressort des situations de congestion et des flux désorganisés aux abords des écoles.

OBJECTIFS

Provoquer un report modal de la voiture vers la marche à pied ou vélo.
Sécuriser les abords des écoles par des zones de rencontre ou zone 30.

CONTEXTE

L'entrée des écoles et des établissements scolaires en général est un espace très sensible.
Si les collèges et lycées sont desservis par les transports collectifs de manière correcte, lesquels sont fortement utilisés, une part importante des enfants est conduite à l'école primaire en voiture par leurs parents même si celle-ci est très proche du domicile. Cette situation participe, d'une part, à la dégradation de la sécurité et de l'accessibilité de ces lieux, par un trafic important et souvent désorganisé (stationnement et dépose minute sauvage, congestion), et, d'autre part, au renforcement de la dépendance automobile, culturellement comme fonctionnellement.

OBJET DE LA MESURE

L'objectif est de réduire la part de la voiture pour se rendre à l'école. Ce transfert modal doit être activé par deux leviers :

- Un levier d'aménagement avec, par exemple, la création de zones 30, zones de rencontre, l'interdiction de stationner aux heures de rentrée et sortie des classes aux abords des écoles, la priorisation des transports collectif et des modes actifs sur des voies et cheminements sécurisés, avec une signalétique adaptée... Ces propositions feront partie intégrante du Guide d'aménagement à destination des communes prévu par l'ACTION 31.
- Un levier de sensibilisation avec la promotion des modes actifs, le lancement d'initiatives comme les pédibus/vélobus… Cette innovation de rupture avec le mode « voiture accompagnée » participe à l'apaisement du trafic automobile au voisinage des écoles. Elle permet en outre l'assimilation par les enfants de la pratique de la marche, de leur orientation dans l'espace urbain et une familiarisation progressive à la multimodalité.

Ce levier de sensibilisation se concrétisera par du soutien aux initiatives et projets des équipes éducatives des écoles via le conseil en mobilité. Les Conseils d'écoles seront fortement associés à la démarche dans un souci de sensibilisation des parents d'élèves.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Communes, CG25, ADEME, les Conseil des écoles.

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 12 – Document programmatique du stationnement d'agglomération
ACTION 13 - Encourager la pratique cyclable
ACTION 14 - Promouvoir la marche à pied dans l'agglomération
ACTION 30 - Guide d'aménagement pour les communes

ELEMENTS DE CALENDRIER

Dès approbation du PDU.

ESTIMATION FINANCIERE

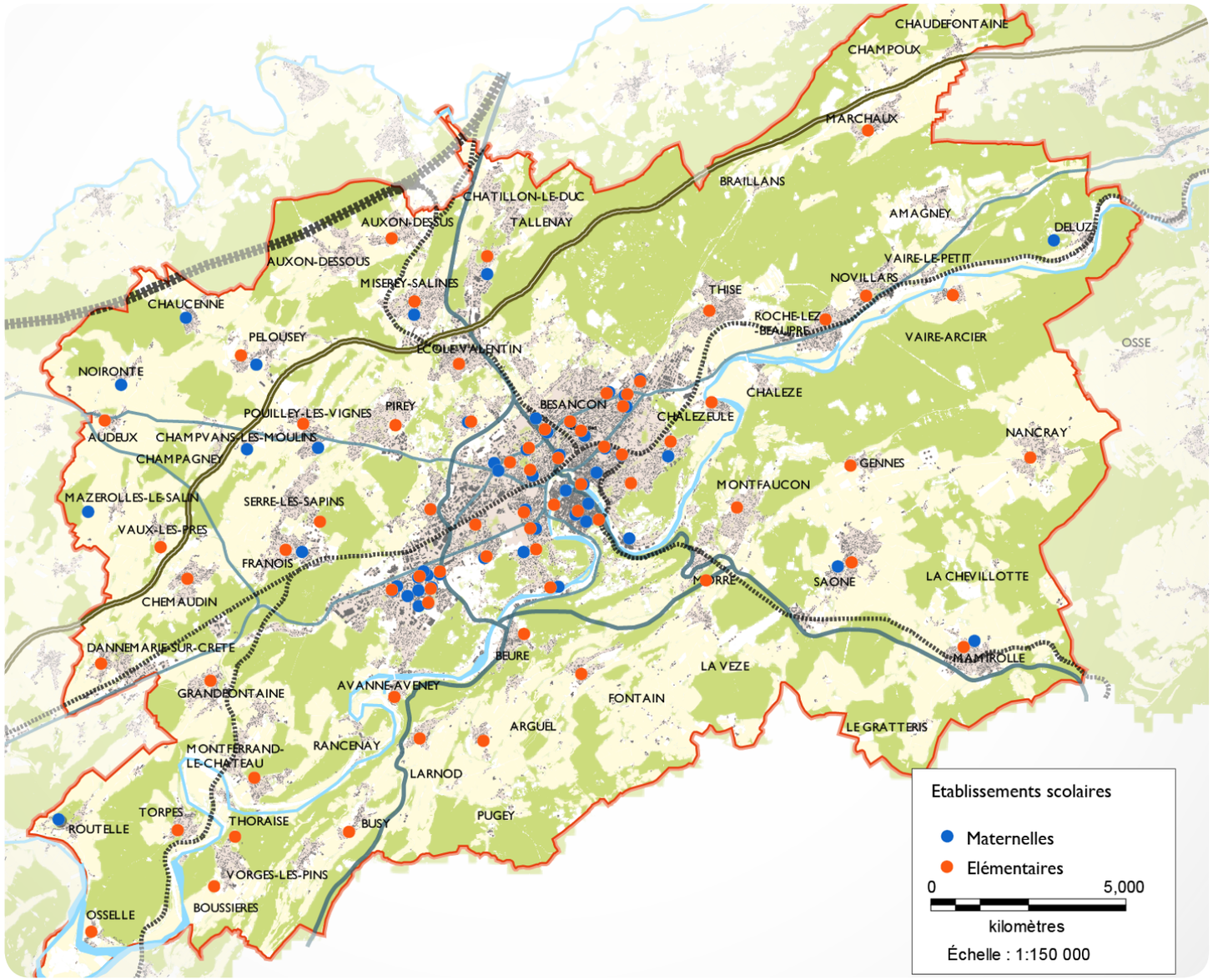
Coûts internes pour le conseil en mobilité

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : PDU et Grand public

Indicateur spécifique de l'action :

- Part modale des élèves se rendant en modes doux à l'école



Les écoles primaires et maternelles dans l'agglomération. (Source :AudaB - CG25)

© AudaB

Zone 30 et plateau surélevé aux abords d'un groupe scolaire à Châtillon-le-Duc

Action 30- Elaborer un guide d'aménagement pour les communes

PROBLEMES IDENTIFIES

Alors que l'aménagement des espaces publics est prépondérant dans la pratique des modes alternatifs à la voiture, la place dédiée à l'automobile est encore trop importante au sein des communes de l'agglomération.

OBJECTIFS

Apaiser la circulation en agglomération. Dédier dans tous les centres-bourgs davantage de place aux modes alternatifs à la voiture au sein des espaces publics.

CONTEXTE

Même si beaucoup d'efforts sont réalisés par les communes, animées par un souci de sécurité, la voiture particulière occupe encore aujourd'hui une place prépondérante dans les aménagements d'espaces publics, notamment dans les communes périurbaines de l'agglomération bisontine. La voirie circulée est parfois large, ce qui n'encourage pas à une réduction de la vitesse des automobilistes. Les trottoirs sont parfois absents ou étroits, de même que pour les aménagements cyclables. Les surfaces dédiées au stationnement en cœur de bourg peuvent être démesurées, au regard de la taille de la commune, de son étalement et du besoin réel et régulier.

Toutes ces données encouragent et facilitent l'usage de la voiture. Tout en conservant une place mesurée à l'automobile, il conviendrait de rééquilibrer les aménagements en faveur des modes alternatifs. Ces aménagements devraient aussi matérialiser les connexions avec les autres modes de déplacement alternatifs : points d'arrêt des cars, halte TER, Véloroute, P+R. La première cible représente les déplacements de proximité : se rendre à l'arrêt de bus, au commerce du centre, à l'école, à la salle polyvalente, etc.
Ces communes ne disposent bien souvent pas de services techniques compétents en matière de voirie et d'aménagement.

OBJET DE LA MESURE

Cette action vise à aider les communes dans leurs choix d'aménagements et dans la reconfiguration de leurs espaces publics par la rédaction d'un guide des aménagements.
Les principes et méthodes énoncés dans ce guide auront un but premier d'apaisement de la circulation et de partage de l'espace public entre tous les modes de déplacement.

Ainsi, ce guide présentera les principes du partage des espaces publics et fournira une présentation des fonctions des aménagements à disposition des communes. Pour plus de détails, il renverra aux fiches techniques éditées par le CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) par exemple. :

- les zones de circulation particulière : zone 30, zone de rencontre,
- les pistes, bandes cyclables et double sens cyclables,
- les couloirs réservés bus,
- les aménagements de sécurité,
- les aménagements pour PMR : précisé dans l'annexe accessibilité
- le jalonnement directionnel tous modes,
- les aménagements GIG/GIC : précisé dans l'annexe accessibilité
- les aires de livraisons de marchandises,
- la signalisation liée aux poids lourds (longueur, largeur, tonnage…).

Ce guide pourra également contenir une aide à la rédaction d'arrêtés.
Un des arrêtés concernera la réservation de certaines voies au sein des communes : à certaines circulations, à certains moments de la journée ou de la semaine. La circulation automobile serait alors déviée sur un autre itinéraire. Ex : zone de l'école à la rentrée des classes du matin (réservée aux modes doux + transports collectifs et dérogation pour véhicules de secours), chemins communaux le dimanche réservées aux modes doux…

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : le Conseil général du Doubs, un groupe de travail constitué de quelques communes.

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 1 - Créer une instance partenariale gouvernance mobilité
ACTION 2 - Accompagner et appliquer la compatibilité entre PLU et PDU
ACTION 5 - Encourager les courtes distances
ACTION 7 - Agir sur la collecte des ordures ménagères
ACTION 11 - Analyse de la fonction urbaine des voies
ACTION 12 – Document programmatique du stationnement d'agglomération
ACTION 13 - Encourager la pratique cyclable
ACTION 14 - Promouvoir la marche à pied dans l'agglomération
ACTION 15 - Etudier le transport de marchandises et définir règlementation
ACTION 29 - Travailler à l'accessibilité sécurisée et apaisée des écoles
ACTION 31 - Créer un label PDU

ELEMENTS DE CALENDRIER

2015

ESTIMATION FINANCIERE

Réalisation du guide : 10 000 € HT – mise à jour tous les 5 ans.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Engagement partenarial

Indicateur spécifique de l'action :

- Guide réalisé et distribué.

© AudaB

© AudaB

Aménagement en coeur de village à Larnod.

Action 31- Mettre en place un label PDU

PROBLEMES IDENTIFIES

Pour les petites communes de l'agglomération, la politique déplacement de l'agglomération peut sembler peu concrète pour leur territoire.

OBJECTIFS

L'obtention d'un label doit pouvoir encourager les communes à rendre concrets les principes de la politique déplacement de l'agglomération.

CONTEXTE

Chaque échelle de territoire a un rôle à jouer dans la mise en œuvre du PDU. Les changements de pratique en matière de déplacement doivent pouvoir être initiés au pas de la porte de chaque habitant, c'est pourquoi les communes doivent éloigner le réflexe de l'aménagement pensé uniquement pour la voiture. L'élève se rendant à l'école, l'habitant allant à la Mairie ou à l'arrêt de bus, doivent pouvoir le faire de façon sécurisée et confortable à pied ou à vélo. La halte ferroviaire doit pouvoir devenir un pôle de la vie du village et des villages voisins.
La création d'un label PDU permet à l'agglomération d'intervenir dans les communes pour expliquer, aider, traduire le document aux communes. Ce label est lié au guide d'aménagement expliqué dans l'action précédente. Il garantit que les nouveaux aménagements (d'espaces publics, ou les nouveaux quartiers) prennent en compte les différents modes de déplacements (piétons, vélos, bus, TER, voitures, poids lourds), en créant à chaque fois que c'est possible des liens entre eux. Il est accordé par une commission.
Les partenaires du PDU privilégient le financement des projets ayant reçu le label PDU.

Rappel des critères d'attribution :

- Etat initial des déplacements sur le secteur de projet
- Prise en compte de tous les modes de déplacements et de l'accessibilité
- Intégration urbaine de l'aménagement dans l'espace public
- Prise en compte et gestion des problèmes de sécurité

OBJET DE LA MESURE

Il est proposé de créer un Label sur la CAGB permettant d'évaluer les impacts des projets selon le prisme PDU. Les partenaires associatifs, gestionnaires de réseaux et collectivités seront associés à la réflexion de création du label.

Les projets labellisés peuvent se répartir en trois grandes catégories :

- Aménagements modes doux
- Requalification de voies existantes et amélioration des aménagements urbains et paysagers en faveur des modes alternatifs.
- Aménagements de sécurité en faveur des modes alternatifs.

Seuls les projets labélisés pourraient être financés.

L'examen du projet se fera par un groupe de travail d'élus et techniciens représentatifs de l'ensemble des modes de déplacements et des collectivités concernées : porteur du projet, gestionnaire des réseaux TC et de la voirie, commission intercommunale d'accessibilité, AudaB, CAGB (liste non fermée).
Les enveloppes allouables aux différents projets sont détaillées dans les ACTION 13 et 14 pour le développement des modes doux.
Ces projets seront à articuler avec des projets d'aménagements d'espaces publics éligibles à d'autres financements.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires création du label : Communes, CG 25, AudaB, FNAUT
- Partenaires attribution du label : Communes, CG 25, AudaB.

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 5 - Encourager les courtes distances
ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 30 – Créer un guide d'aménagement à destination des communes.

ELEMENTS DE CALENDRIER

Ce label doit trouver sa temporalité en lien avec l'instruction des subventions des différentes collectivités dans les deux ans qui suivront l'approbation du PDU.

ESTIMATION FINANCIERE

Coûts internes pour la création du label.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Engagement partenarial

Indicateur spécifique de l'action :

- Nombre de labels attribués par an.

Aménagement de la halte ferroviaire de Morre - Abri, arceaux à vélos.

Action 32- Agir sur les déplacements professionnels

PROBLEMES IDENTIFIES

Manque d'anticipation de la problématique déplacements en amont des projets de développement économique.
Le besoin de réduire les émissions de GES à travers la maîtrise des déplacements et l'usage de modes moins consommateurs d'énergies fossiles non renouvelables, ne constitue pas actuellement une priorité des entreprises.

OBJECTIFS

En phase aménagement de nouvelles zones d'activités, prévenir et prévoir les besoins en déplacements.
Accompagner le monde de l'entreprise vers une prise en compte du besoin en réduction des émissions de GES à travers les déplacements.

CONTEXTE

Le développement économique et la politique déplacement suivent des logiques différentes de développement sur l'agglomération. La première suit une logique d'implantation orientée par les logiques de marché (approche clients), la disponibilité foncière, la proximité des grandes infrastructures routières, la proximité des fournisseurs, etc ; tandis que l'autre table sur une desserte, qui pour être soutenable, doit circuler au maximum en zone dense.

Or, les employeurs, soucieux de l'accessibilité de leur entreprise par leurs salariés et leurs fournisseurs, reportent généralement cette problématique aux pouvoirs publics. Par ailleurs, le coût des déplacements des salariés, pose aussi la question de l'évolution de la précarité énergétique des ménages.
Cependant, les entreprises, pour une part importante d'entre-elles, fonctionnent en horaires atypiques ce qui ne facilite pas la mise en place efficace d'un transport collectif.
8 fois sur 10 l'employeur recrute également une voiture ce qui engendre de la création d'emprises de stationnement très importantes autour de l'entreprise. Or, les transports collectifs ou les PDE n'influencent pas les habitudes de déplacement de la même manière, si les disponibilités en stationnement sont larges.

Par ailleurs, on constate le vieillissement de certaines ZAE plus proches des zones urbaines denses et mieux desservies par les TC. Ainsi des terrains et des bâtiments vides représentent des potentiels non exploités en termes de densification urbaine.

Enfin, si le télétravail en France se développe et est apparu dans le code du travail depuis mars 2012 avec la loi Warsmann, il reste en retard par rapport aux autres pays européens. Le « travail à distance », fruit de l'évolution de la technologie et de nouveaux modes d'organisation du travail, est au confluent de la demande sociale pour moins de mobilité, pour une gestion du temps personnel privilégiée et au final, une meilleure qualité de vie, tout en assurant la compétitivité de l'entreprise et l'attractivité des territoires.

OBJET DE LA MESURE

Eclairer chaque projet de création d'une zone économique, d'une analyse en termes de déplacements : solutions existantes, solutions soutenables à mettre en œuvre en fonction du niveau d'avancement du projet, de son contexte rural ou urbain. Cette co-construction permettra de mieux prendre en compte l'offre de transport existante et de minimiser les impacts, en termes de génération de déplacements sur le territoire, de l'implantation d'une zone d'activités.

Au sein des projets neufs de zones d'activités, prévoir l'aménagement de manière à ce que la surface réservée au stationnement soit mutualisée entre les entreprises.
Favoriser la relocalisation d'entreprises au cœur des zones existantes, par la programmation de travaux en vue de requalifier les ZAE, sur la base du diagnostic des ZAE. Il s'agit d'une part de la réhabilitation des espaces publics et d'autre part de celle des bâtiments.

Sensibiliser les entreprises au PDE, PDIE, et au covoiturage en zone peu dense. Au sein des projets de nouvelles zones d'activités, inclure dès le commencement de l'accueil des entreprises une démarche PDE. Construire un travail de communication auprès des entreprises au sujet du télétravail.
Sensibiliser les entreprises pour limiter le démantèlement des embranchements ferroviaires, afin que cet équipement puisse être une composante valorisable à l'avenir.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaires : Région Franche-Comté de par sa compétence de développement économique, communes, SEDD, Développement 25

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 6 - Veiller à une bonne desserte des pôles commerciaux d'agglomération
ACTION 8 - Adapter le réseau GINKO
ACTION 33 - Mise en place de plan de mobilité

ELEMENTS DE CALENDRIER

Dès approbation du PDU.

ESTIMATION FINANCIERE

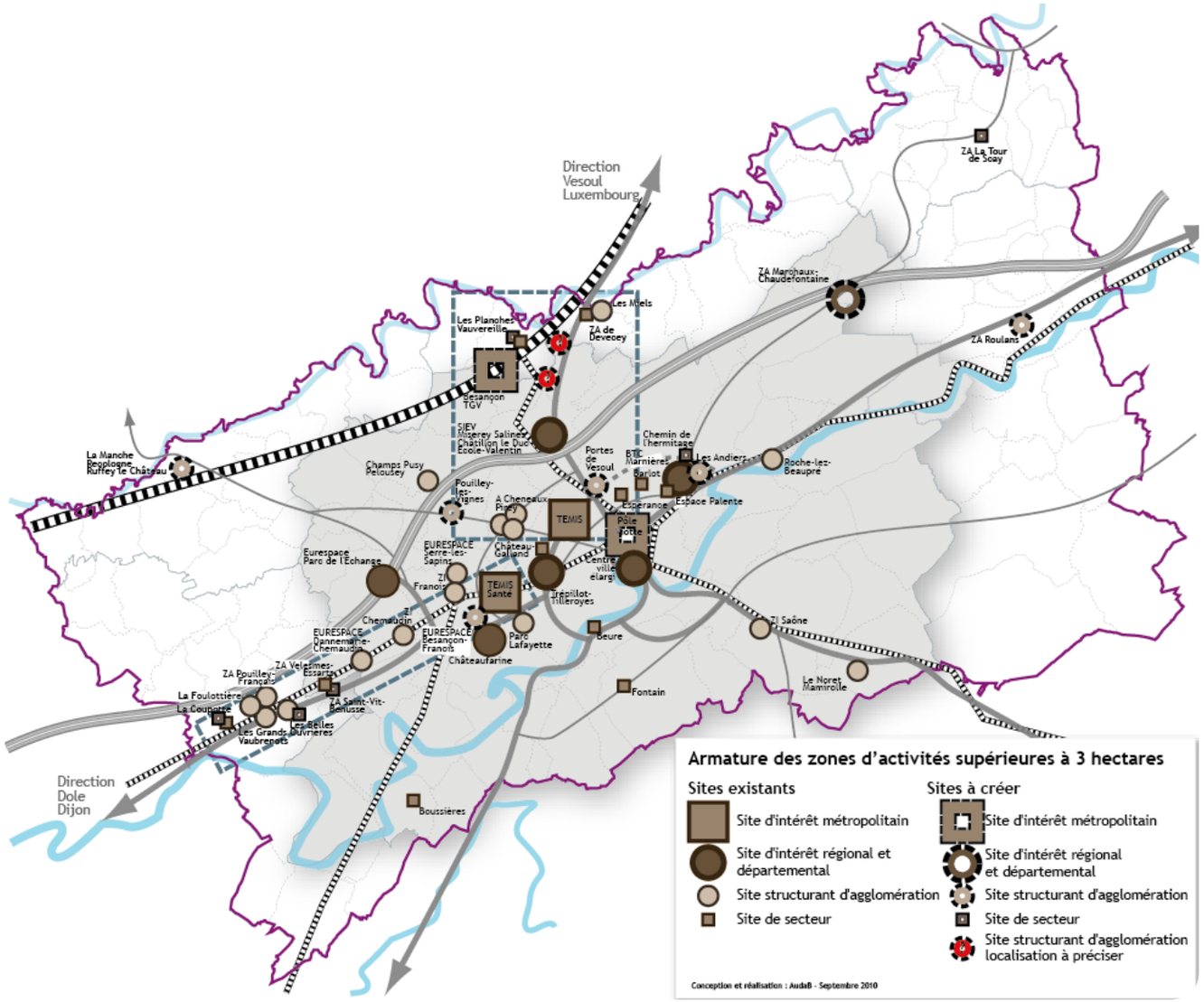
Coûts internes.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Engagement partenarial

Indicateur spécifique de l'action :

- Nombre de diagnostics déplacements de zone réalisés.
- PDE : voir ACTION 33.



Armature des zones d'activités supérieures à 3 ha identifiée dans le SCoT de l'agglomération bisontine .(Source :AudaB)

Grand Besançon

Action 33- Aider à la mise en place de plans de mobilité à l'échelle des entreprises, des administrations, et des établissements scolaires

PROBLEMES IDENTIFIES

L'usage de la voiture particulière est ultra majoritaire pour les déplacements domicile-travail.

OBJECTIFS

Réduire l'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail.

CONTEXTE

Le Plan de mobilité est une démarche « gagnant-gagnant » pour l'entreprise au plan économique (diminution des coûts de transport, amélioration du fonctionnement, optimisation du foncier dédié au stationnement), social (amélioration de la mobilité des salariés) et environnemental (réduction des nuisances et de la demande énergétique). Ces plans doivent être réfléchis, pour une meilleure intégration du tissu de PME, à l'échelle inter-entreprises.

Enjeux et avantages

Pour l'employeur :

+ Diminuer les coûts inhérents à la mise en place de mesures alternatives à la voiture, par la mutualisation de moyens.
+ Diminuer les frais relatifs aux voitures de société ou voitures de service.
+ Réduire le nombre de places de stationnement, les coûts liés à la création, à la location ou à l'entretien d'emplacements de stationnement.
+ Améliorer l'accessibilité de l'entreprise pour les clients, les fournisseurs et les salariés.
+ Valoriser l'image de l'entreprise et promouvoir une attitude « pro environnement » et « éco citoyenne ».
+ Développer le dialogue social à partir d'enjeux économiques et sociaux (gain de temps de déplacement, prise en compte des attentes des salariés…).
+ Disposer d'un atout complémentaire en matière d'attractivité, de recrutement et de fidélisation des salariés.

Pour les salariés :

+ Mieux articuler les temps de travail, les temps de formation et les temps personnels.
+ Réduire la fatigue et le stress liés aux déplacements en voiture particulière.
+ Diminuer les dépenses de transports
+ Participer individuellement et efficacement à la réduction de la pollution en modérant l'utilisation de la voiture au profit d'autres moyens de déplacements (Vélo, transports en commun, covoiturage, marche à pied...).

Pour les collectivités :

+ Diminuer la congestion des routes (cause de retards et d'allongement des durées de déplacements).
+ Augmenter l'attractivité des zones d'activités par une meilleure desserte
+ Améliorer les services de transport public.
+ Faciliter la mobilité géographique des salariés et des demandeurs d'emploi.

OBJET DE LA MESURE

Initier et soutenir les plans de mobilité sur le territoire de l'agglomération dans les grandes zones d'activités. Par le biais d'un Conseiller en mobilité, la CAGB appuyée par l'ADEME aura pour rôle d'informer les salariés et les employeurs sur les alternatives à l'automobile, de promouvoir l'usage des modes actifs quand cela est possible, de travailler à la mutualisation des flottes captives des entreprises et des administrations ou encore d'évoquer les possibilités de mutualiser le stationnement au sein des zones.

Chaque démarche PDE, PDIE fera l'objet, selon la méthodologie développée par l'ADEME, d'un diagnostic complet sur les origines/destinations des salariés, les rythmes des entreprises et des possibilités d'utilisation des modes alternatifs à la voiture.

Les démarches PDE seront présentées le plus en amont possible aux entreprises envisageant une nouvelle implantation géographique.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Partenaire : ADEME, Communes, Gestionnaires de zone d'activités, Besançon Mobilités (GINKO), Vélocité, Citiz Besançon, SNCF (TER)

ACTIONS ASSOCIEES

ACTION 20 - Développer les projets de covoiturage dans et hors agglomération
ACTION 32 - Agir sur les déplacements professionnels

ELEMENTS DE CALENDRIER

Selon opportunités.

ESTIMATION FINANCIERE

Etude de diagnostic : 50% des coûts pris en charge par l'ADEME.
Coûts interne du conseil en mobilité.

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : PDU et Grand public

Indicateur spécifique de l'action :

- Nombre de PDE mis en place.

La CAGB bénéficie d'un PDE - Ici la station d'autopartage devant les locaux

La « calculette éco-déplacements » proposée par l'ADEME permet de mesurer la différence de coûts entre les différents modes de transports pour les trajets domicile-travail. (Source : ADEME - http://www.ademe.fr/eco-deplacements/calculette/)

Action 34 – Observer la mobilité et évaluer les actions

PROBLEMES IDENTIFIES

Un manque de centralisation des données portant sur la mobilité.
Un suivi des actions PDU qui doit être régulier

OBJECTIFS

Conduire une nouvelle enquête ménages déplacements
Définir la méthode durable d'observation de la mobilité sur le territoire de l'agglomération
Evaluer la portée et l'avancement des actions déclinées par le PDU

CONTEXTE

La disponibilité des données d'observation est le souci constant de tout évaluateur. En matière de mobilité urbaine tous modes confondus, les données constituent un outil essentiel afin d'alimenter la connaissance et les réflexions, de planifier les politiques de déplacements et l'organisation des transports publics, d'évaluer des Plans de Déplacements Urbains… Aujourd'hui, la source de donnée principale est l'Enquête Ménages Déplacements, datant de 2005 et ayant une validité de 10 ans. Les changements importants que l'on a pu constater sur le territoire (mise en service du tramway, voies des Montboucons et des Mercureaux, mise en place de zones de circulation apaisée et de rencontre, vélocité…) ont eu un fort impact sur la mobilité qu'il s'agit d'évaluer.

Il existe un Observatoire des déplacements piloté par l'AudaB mais celui-ci n'est pas actif aujourd'hui. Il doit être redéfini sur la base des actions du nouveau PDU et alimenté par de nouvelles données sur la mobilité. En effet, la dernière grande campagne d'enquête sur l'agglomération, l'enquête ménages déplacements, date de 2004-2005. Elle arrive donc en fin de vie.

La Région Franche-Comté et la DREAL pilotent également un Observatoire Régional des Transports (ORT) centré sur l'analyse de l'utilisation des transports publics et du transport de marchandises.

Enfin, le suivi et l'évaluation des actions mises en place par le PDU est une obligation. Il convient donc d'organiser ce suivi dès l'application du document.

OBJET DE LA MESURE

Conduire une nouvelle enquête ménages déplacements

Selon une méthodologie qu'il reste à définir avec le CEREMA, une nouvelle campagne d'enquête de la mobilité sera conduite un an après la mise en service du tramway pour en inclure les premiers effets.
Le périmètre de cette enquête sera a minima le PTU de la CAGB mais il sera proposé d'étudier son élargissement à l'échelle du SCoT afin de mieux prendre en compte les déplacements domicile-travail venant de l'extérieur proche.

Créer un observatoire de la mobilité

Sur la base de l'Observatoire des déplacements-transports conduit par l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Besançon, un nouvel outil sera créé.
Cet Observatoire de la Mobilité, conduit préférentiellement par un acteur non AOT, aura pour rôle premier de :

- collecter des données portant sur la mobilité,
- mettre à disposition des acteurs de la mobilité des indicateurs objectifs,
- communiquer et sensibiliser sur ces observations.

Par ailleurs, spécifiquement pour le suivi des actions PDU, cet Observatoire, en appui du Comité de suivi du PDU, se verra confier les tâches suivantes :

- vérifier, par le biais de relevés, d'indicateurs et d'analyses la pertinence des actions entreprises dans le PDU et évaluer leurs retombées,
- mesurer le niveau d'atteinte des objectifs définis par le PDU, l'évolution des modes de déplacements sur l'agglomération voire sur le territoire du SCoT…,
- évaluer les difficultés dans la mise en œuvre des actions et soulever des dysfonctionnements éventuels,
- proposer des réorientations d'action,
- communiquer sur les résultats avec, a minima, une publication annuelle.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIES

- Pilote : Communauté d'agglomération du Grand Besançon, voire SMSCoT
- Partenaires : AudaB en AMO, tous les producteurs de données portant sur la mobilité (Région, CG25, ORT, Ville de Besançon, DREAL et DDT, SNCF, Besançon Mobilités…)

ACTIONS ASSOCIEES

Toutes les actions PDU.

ELEMENTS DE CALENDRIER

Réalisation de l'EMD : 1 an après mise en service du tramway soit 2016.
Observatoire de la mobilité : mise en place à partir de 2016 pour un suivi de l'EMD dès sa construction.

ESTIMATION FINANCIERE

EMD : Sur base de l'échantillon de l'EMD 2005 (2577 ménages enquêtés) : environ 400 k€ HT sur périmètre CAGB. 500 k€ HT si périmètre SCoT retenu (environ 3000 ménages).
300 000 € HT programmés au PPIF 2014-2018 (Investissement)
Observatoire : 100 jours de travail l'année de la mise en place, 50 jours de travail annuels estimés ensuite (programme de travail de l'AudaB).

INDICATEURS DE SUIVI DE L'ACTION

Indicateur Global : Engagement partenarial

Indicateurs spécifiques de l'action :

- Réalisation de l'EMD
- Nombre de communications annuelles sur l'observatoire du PDU

SYNTHESES

Synthèse des indicateurs de suivi

N°	Actions	Indicateurs de suivi	Indicateur global
1	CRÉER UNE INSTANCE PARTENARIALE DE GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ	Nombre de groupes thématiques et acteurs présents. Nombre de groupes de travail et de réunions sur chaque thème. Nombre de partenaires présents aux groupes de travail	Engagement partenarial
2	ACCOMPAGNER ET APPLIQUER LA COMPATIBILITÉ ENTRE PLU ET PDU	Nombre de PLU suivis	Urbanisme des proximités
3	METTRE EN PLACE UN CONTRAT D'AXE AUTOUR DES LIGNES STRUCTURANTES GINKO	Réalisation de l'étude Signature du contrat d'axe	Urbanisme des proximités
4	METTRE EN PLACE UN CONTRAT D'AXE AUTOUR DES HALTES FERROVIAIRES	Réalisation de l'étude Signature du contrat d'axe	Urbanisme des proximités
5	ENCOURAGER LES COURTES DISTANCES	Nombre de diagnostics réalisés par les communes. Kilomètres de cheminements doux réalisés par les communes	Urbanisme des proximités
6	VEILLER À UNE BONNE DESSERTE EN MODES ALTERNATIFS DES PÔLES COMMERCIAUX	Réalisation de l'étude. Taux de réalisation des aménagements identifiés dans l'étude	Urbanisme des proximités
7	AGIR SUR LA COLLECTE DES ORDURES MÉNAGÈRES	Nombre de points d'apports crées. Nombre de tonnes.kilomètres annuels	Urbanisme des proximités – Impact carbone (PCET)
8	ADAPTER LE RÉSEAU GINKO	Temps de parcours des lignes Vitesse commerciale Nombre de kilomètres commerciaux Fréquentation du réseau Nombre de voyages par habitant	Performance des transports collectifs
9	ELARGIR LA RÉFLEXION POUR PERMETTRE L'ADAPTATION DU RÉSEAU TCSP	Nombre de kilomètres de sites propres réalisés Nombre de haltes ferroviaires réalisées Fréquentation des haltes ferroviaires et du service ferroviaire	Performance des transports collectifs
10	AMÉLIORER LES INTERCONNEXIONS ENTRE LES RÉSEAUX TC	Signature des conventions Fréquentation des autres services TC Nombre de dessertes et fréquentation aux points de connexion identifiés	Performance des transports collectifs
11	MENER UNE ANALYSE DE LA FONCTION URBAINE DES ESPACES PUBLICS	Réalisation des études Surface dédiée aux modes alternatifs sur les espaces publics Surface de zones de circulation apaisée Surface dédiée à la voirie sur les espaces publics	Structuration des espaces publics
12	CONSTRUIRE UN SCHÉMA DU STATIONNEMENT POUR L'AGGLOMÉRATION	Elaboration des différentes phases du document. Réduction du nombre de places de stationnement, notamment sur voirie et gratuites, dans les espaces concernés	Structuration des espaces publics
13	ENCOURAGER LA PRATIQUE CYCLABLE	Nombre de km réalisés communes & CAGB Nombre d'actions de promotion	Structuration des espaces publics
14	PROMOUVOIR LA MARCHE À PIED DANS L'AGGLOMÉRATION	Réalisation du Plan piéton	Structuration des espaces publics
15	ETUDIER LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES	Réalisation de l'étude Mise en œuvre de la réglementation	Structuration des espaces publics
16	SOUTENIR UNE EXPÉRIMENTATION DE LOGISTIQUE URBAINE INNOVANTE	Réalisation de l'expérimentation	Structuration des espaces publics
17	VEILLER À UNE BONNE INSERTION DE LA RN57 DANS L'AGGLOMÉRATION	Liaisons aménagées ou réaménagées	Structuration des espaces publics

N°	Actions	Indicateurs de suivi	Indicateur global
18	POURSUIVRE LA RÉFLEXION SUR L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU VIAIRE NORD EST	Réalisation de l'étude	Structuration des espaces publics
19	PROGRAMMER LA MISE EN SÉCURITÉ ET LA MISE EN ACCESSIBILITÉ	Nombre de kilomètres d'aménagements de voiries rendues accessibles réalisés Nombre d'arrêts TC rendus accessibles Part du parc matériel roulant TC accessible	Structuration des espaces publics
20	DÉVELOPPER LE COVOITURAGE DANS ET HORS AGGLOMÉRATION	Nombre d'actions de promotion en faveur du covoiturage	Nouvelles mobilités
21	SOUTENIR LES PROJETS DE MOBILITÉ INNOVANTE	Nombre d'usagers des différents services	Nouvelles mobilités
22	PROMOUVOIR L'ÉLECTRO-MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION	Réalisation de l'étude. Taux d'implantations effectives sur le programme	Nouvelles mobilités
23	METTRE EN PLACE UNE MAISON DES MOBILITÉS	Fréquentation de l'espace d'information Nombre de titres de transports vendus Evolution des parts modales en modes alternatifs	PDU et Grand Public
24	METTRE EN PLACE UNE BILLETTIQUE INTEROPÉRABLE	Nombre de titres combinés vendus. Nombre de réseaux et services intégrés	PDU et Grand Public
25	CRÉER UNE TARIFICATION ADOSSÉE AUX REVENUS DES MÉNAGES	Mise en œuvre de la nouvelle gamme tarifaire	PDU et Grand Public
26	RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES PÔLES D'ÉCHANGES, HALTES ET PARCS RELAIS	Mise en place de services	PDU et Grand Public
27	REDUIRE LA PART DE LA VOITURE INDIVIDUELLE DANS LES DEPLACEMENTS TOURISTIQUES ET CULTURELS	Mise en place de pack transport + tourisme Nombre de services TC à destination touristique mis en place	PDU et Grand Public
28	VERS LA SMART CITY : LA VILLE INTELLIGENTE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ	Mise en place de services	PDU et Grand Public
29	TRAVAILLER À L'ACCESSIBILITÉ SÉCURISÉE ET APAISÉE DES ÉCOLES	Part modale des élèves se rendant en modes doux à l'école	PDU et Grand Public
30	ELABORER UN GUIDE D'AMÉNAGEMENT POUR LES COMMUNES	Guide réalisé et distribué	Engagement partenarial
31	METTRE EN PLACE UN LABEL PDU	Nombre de labels attribués par an	Engagement partenarial
32	AGIR SUR LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	Nombre de diagnostics déplacements de zone réalisés	Engagement partenarial
33	AIDER À LA MISE EN PLACE DE PLANS DE MOBILITÉ	Nombre de salariés couvert par un PDE	PDU et Grand Public
34	OBSERVER LA MOBILITÉ ET ÉVALUER LES ACTIONS	Nombre de publications de l'observatoire	Engagement partenarial

Budget estimé (Novembre 2013)

N°	ACTIONS	TOTAL	Investissement (€HT)	Fonctionnement (€HT)	Dont inscrit au PPIF (€HT)	Remarques
1	CRÉER UNE INSTANCE PARTENARIALE DE GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ	400 000		400 000		ETP estimé à 40 000 €/an
2	ACCOMPAGNER ET APPLIQUER LA COMPATIBILITÉ ENTRE PLU ET PDU	-				Dotation AudaB
3	METTRE EN PLACE UN CONTRAT D'AXE AUTOUR DES LIGNES STRUCTURANTES GINKO	42 000		42 000		
4	METTRE EN PLACE UN CONTRAT D'AXE AUTOUR DES HALTES FERROVIAIRES	42 000		42 000		
5	ENCOURAGER LES COURTES DISTANCES	-				Conseil en mobilité
6	VEILLER À UNE BONNE DESSERTE EN MODES ALTERNATIFS DES PÔLES COMMERCIAUX	40 000	40 000			
7	AGIR SUR LA COLLECTE DES ORDURES MÉNAGÈRES	-				Coûts internes
8	ADAPTER LE RÉSEAU GINKO	22 952 000	22 412 000	540 000	22 112 000	
9	ELARGIR LA RÉFLEXION POUR PERMETTRE L'ADAPTATION DU RÉSEAU TCSP	10 040 000	10 040 000		10 040 000	Sites propres
9'	ELARGIR LA RÉFLEXION POUR PERMETTRE L'ADAPTATION DU RÉSEAU TCSP	4 740 000	4 740 000		2 700 000	Haltes
10	AMÉLIORER LES INTERCONNEXIONS ENTRE LES RÉSEAUX TC	-				Coûts internes
11	MENER UNE ANALYSE DE LA FONCTION URBAINE DES ESPACES PUBLICS	115 000	115 000			
12	CONSTRUIRE UN SCHÉMA DU STATIONNEMENT POUR L'AGGLOMÉRATION					A définir
13	ENCOURAGER LA PRATIQUE CYCLABLE	2 550 000	2 550 000		2 550 000	
14	PROMOUVOIR LA MARCHE À PIED DANS L'AGGLOMÉRATION	1 600 000	100 000	1 500 000		
15	ETUDIER LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES	42 000	42 000		42 000	
16	SOUTENIR UNE EXPÉRIMENTATION DE LOGISTIQUE URBAINE INNOVANTE	-				A définir
17	VEILLER À UNE BONNE INSERTION DE LA RN57 DANS L'AGGLOMÉRATION	5 000 000	5 000 000		3 000 000	A définir
18	POURSUIVRE LA RÉFLEXION SUR L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU VIAIRE NORD EST	-				A définir
19	PROGRAMMER LA MISE EN SÉCURITÉ ET LA MISE EN ACCESSIBILITÉ	-				
20	DÉVELOPPER LE COVOITURAGE DANS ET HORS AGGLOMÉRATION	35 000	8 000	27 000		
21	SOUTENIR LES PROJETS DE MOBILITÉ INNOVANTE	93 000	68 000	25 000	93 000	VAE + subvention Citiz Besançon
22	PROMOUVOIR L'ÉLECTRO-MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION	-				A définir
23	METTRE EN PLACE UNE MAISON DES MOBILITÉS	83 000	83 000		83 000	Conseil en mobilité
24	METTRE EN PLACE UNE BILLETTIQUE INTEROPÉRABLE	1 500 000		1 500 000		Hors système billetique

N°	ACTIONS	TOTAL	Investissement (€HT)	Fonctionnement (€HT)	Dont inscrit au PPIF (€HT)	Remarques
25	CRÉER UNE TARIFICATION ADOSSÉE AUX REVENUS DES MÉNAGES	-				A définir
26	RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES PÔLES D'ÉCHANGES, HALTES ET PARCS RELAIS	-				A définir dans nouvelle DSP
27	PROGRAMMER LES MOBILITÉS DE L'ÉVÈNEMENTIEL CULTUREL ET TOURISTIQUE	400 000		400 000		
28	VERS LA SMART CITY : LA VILLE INTELLIGENTE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ	-				A définir
29	TRAVAILLER À L'ACCESSIBILITÉ SÉCURISÉE ET APAISÉE DES ÉCOLES	-				Conseil en mobilité
30	ELABORER UN GUIDE D'AMÉNAGEMENT POUR LES COMMUNES	20 000	20 000			
31	METTRE EN PLACE UN LABEL PDU	-				Coûts internes
32	AGIR SUR LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	-				Conseil en mobilité
33	AIDER À LA MISE EN PLACE DE PLANS DE MOBILITÉ	-				Conseil en mobilité
34	OBSERVER LA MOBILITÉ ET ÉVALUER LES ACTIONS	400 000	400 000		300 000	
	TOTAL	50 094 000	45 618 000	4 476 000	40 920 000	

Acteurs et niveau de maîtrise des actions

N°	Actions	Pilote(S)	Partenaire(s)	Niveau de maitrise
1	CRÉER UNE INSTANCE PARTENARIALE DE GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ	CAGB	Les Conseils Généraux 25, 70, 39, la Région Franche-Comté, le SMSCoT, la DREAL, la DDT, les communes de l'armature urbaine, le pôle métropolitain Centre Franche-Comté	
2	ACCOMPAGNER ET APPLIQUER LA COMPATIBILITÉ ENTRE PLU ET PDU	Communes	la CAGB, l'AudaB	
3	METTRE EN PLACE UN CONTRAT D'AXE AUTOUR DES LIGNES STRUCTURANTES GINKO	CAGB	Ville de Besançon et communes , Les établissements publics fonciers, promoteurs, l'AudaB	
4	METTRE EN PLACE UN CONTRAT D'AXE AUTOUR DES HALTES FERROVIAIRES	CAGB	la Région, les communes possédant une halte ferroviaire, les établissements publics fonciers, promoteurs, l'AudaB	
5	ENCOURAGER LES COURTES DISTANCES	CAGB	Communes, EPF, AudaB	
6	VEILLER À UNE BONNE DESSERTE EN MODES ALTERNATIFS DES PÔLES COMMERCIAUX	CAGB	Syndicats des zones commerciales, opérateurs commerciaux, communes.	
7	AGIR SUR LA COLLECTE DES ORDURES MÉNAGÈRES	CAGB	Le Sybert, les communes	
8	ADAPTER LE RÉSEAU GINKO	CAGB	Conseil Général 25, la Région Franche-Comté, le SMSCoT, la DREAL, la DDT, la Ville de Besançon.	
9	ELARGIR LA RÉFLEXION POUR PERMETTRE L'ADAPTATION DU RÉSEAU TCSP	CAGB/Région	Sites propres : Ville de Besançon, Communes périphériques - Haltes ferroviaires : RFF, Conseil Régional, Communes	
10	AMÉLIORER LES INTERCONNEXIONS ENTRE LES RÉSEAUX TC	CAGB	Conseil Général 25, 70, Région Franche-Comté, SNCF, SMSCoT, Pôle métropolitain …	
11	MENER UNE ANALYSE DE LA FONCTION URBAINE DES ESPACES PUBLICS	CAGB	Communes, gestionnaires de voiries	
12	CONSTRUIRE UN SCHÉMA DU STATIONNEMENT POUR L'AGGLOMÉRATION	CAGB	Communes	
13	ENCOURAGER LA PRATIQUE CYCLABLE	CAGB	Communes, Conseil général 25, Région Franche-Comté	
14	PROMOUVOIR LA MARCHE À PIED DANS L'AGGLOMÉRATION	CAGB	Communes (armature urbaine prioritaire), Conseil Général 25	
15	ETUDIER LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES	CAGB	Communes, CCI, Associations de transporteurs, VNF, RFF, Fret SNCF	
16	SOUTENIR UNE EXPÉRIMENTATION DE LOGISTIQUE URBAINE INNOVANTE	Ville de Besançon	CAGB, CCI, Organisations professionnelles du transport	
17	VEILLER À UNE BONNE INSERTION DE LA RN57 DANS L'AGGLOMÉRATION	CAGB	Ville de Besançon, DREAL	
18	POURSUIVRE LA RÉFLEXION SUR L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU VIAIRE NORD EST	Ville de Besançon	CAGB	
19	PROGRAMMER LA MISE EN SÉCURITÉ ET LA MISE EN ACCESSIBILITÉ	Multiples	La commission intercommunale d'Accessibilité (CIA), DDT pour la sécurité routière	

N°	Actions	Pilote(S)	Partenaire(s)	Niveau de maitrise
20	DÉVELOPPER LE COVOITURAGE DANS ET HORS AGGLOMÉRATION	CAGB	Conseil Généraux 25, 70, 39 voire 90, CAGB, Pôle métropolitain Centre-Franche-Comté, Grand Dole, SMSCoT, DDT, Région Franche-Comté	
21	SOUTENIR LES PROJETS DE MOBILITÉ INNOVANTE	CAGB	Ville de Besançon, CG25, Région Franche-Comté	
22	PROMOUVOIR L'ÉLECTRO-MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION	CAGB	Communes d'implantation des bornes	
23	METTRE EN PLACE UNE MAISON DES MOBILITÉS	Ville /CAGB	Besançon Mobilités, Conseil Général 25, Région Franche-Comté, SNCF, SCIC Citiz Besançon, VéloCité, ADEME, Office du Tourisme	
24	METTRE EN PLACE UNE BILLETTIQUE INTEROPÉRABLE	CAGB	Partenaires phase 1 : SCIC Auto'Cité, Besançon Mobilités, Vélocité (JC Decaud), Ville de Besançon, Région Franche-Comté (TER) - Partenaire phase 2 : Conseil Général 25	
25	CRÉER UNE TARIFICATION ADOSSÉE AUX REVENUS DES MÉNAGES	CAGB	Besançon Mobilités, le CCAS de Besançon, la Caisse d'Allocations Familiales (CAF)	
26	RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES PÔLES D'ÉCHANGES, HALTES ET PARCS RELAIS	CAGB	Besançon Mobilités, Région Franche-C omté, Association de commerçants, CCI, Gares & Connexions	
27	PROGRAMMER LES MOBILITÉS DE L'ÉVÈNEMENTIEL CULTUREL ET TOURISTIQUE	CAGB	Pôle métropolitain Centre Franche-Comté, CG25, Région Franche-Comté, CRT, Offices du tourisme	
28	VERS LA SMART CITY : LA VILLE INTELLIGENTE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ	CAGB	Besançon Mobilités, Région Franche-Comté, CG25	
29	TRAVAILLER À L'ACCESSIBILITÉ SÉCURISÉE ET APAISÉE DES ÉCOLES	CAGB	Communes, CG25, ADEME	
30	ELABORER UN GUIDE D'AMÉNAGEMENT POUR LES COMMUNES	CAGB	Conseil général du Doubs, un groupe de travail constitué de quelques communes.	
31	METTRE EN PLACE UN LABEL PDU	CAGB	Création du label : Communes, CG 25, AudaB, FNAUT - Attribution du label : Communes, CG 25, AudaB.	
32	AGIR SUR LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	CAGB	Région Franche-Comté, communes, SEDD, Développement 25	
33	AIDER À LA MISE EN PLACE DE PLANS DE MOBILITÉ	CAGB	ADEME, Communes, Gestionnaires de zone d'activités.	
34	OBSERVER LA MOBILITÉ ET ÉVALUER LES ACTIONS	CAGB	AudaB en AMO, tous les producteurs de données portant sur la mobilité (Région, CG25, Ville de Besançon, DREAL et DDT, SNCF…)	

Maîtrise interne à l'agglomération	37% des actions
Maîtrise mixte	43% des actions
Maîtrise externe à l'agglomération	20% des actions

Echéancier prévisionnel

N°	ACTIONS	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	CRÉER UNE INSTANCE PARTENARIALE DE GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ											
2	ACCOMPAGNER ET APPLIQUER LA COMPATIBILITÉ ENTRE PLU ET PDU											
3	METTRE EN PLACE UN CONTRAT D'AXE AUTOUR DES LIGNES STRUCTURANTES GINKO											
4	METTRE EN PLACE UN CONTRAT D'AXE AUTOUR DES HALTES FERROVIAIRES											
5	ENCOURAGER LES COURTES DISTANCES											
6	VEILLER À UNE BONNE DESSERTE EN MODES ALTERNATIFS DES PÔLES COMMERCIAUX											
7	AGIR SUR LA COLLECTE DES ORDURES MÉNAGÈRES											
8	ADAPTER LE RÉSEAU GINKO											
9	ELARGIR LA RÉFLEXION POUR PERMETTRE L'ADAPTATION DU RÉSEAU TCSP	Sites propres Haltes										
10	AMÉLIORER LES INTERCONNEXIONS ENTRE LES RÉSEAUX TC											
11	MENER UNE ANALYSE DE LA FONCTION URBAINE DES ESPACES PUBLICS											
12	CONSTRUIRE UN SCHÉMA DU STATIONNEMENT POUR L'AGGLOMÉRATION											
13	ENCOURAGER LA PRATIQUE CYCLABLE											
14	PROMOUVOIR LA MARCHE À PIED DANS L'AGGLOMÉRATION											
15	ETUDIER LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES											
16	SOUTENIR UNE EXPÉRIMENTATION DE LOGISTIQUE URBAINE INNOVANTE											
17	VEILLER À UNE BONNE INSERTION DE LA RN57 DANS L'AGGLOMÉRATION											
18	POURSUIVRE LA RÉFLEXION SUR L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU VIAIRE NORD EST											
19	PROGRAMMER LA MISE EN SÉCURITÉ ET LA MISE EN ACCESSIBILITÉ											
20	DÉVELOPPER LE COVOITURAGE DANS ET HORS AGGLOMÉRATION											
21	SOUTENIR LES PROJETS DE MOBILITÉ INNOVANTE											
22	PROMOUVOIR L'ÉLECTRO-MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION											
23	METTRE EN PLACE UNE MAISON DES MOBILITÉS											
24	METTRE EN PLACE UNE BILLETTIQUE INTEROPÉRABLE											
25	CRÉER UNE TARIFICATION ADOSSÉE AUX REVENUS DES MÉNAGES											
26	RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES PÔLES D'ÉCHANGES, HALTES ET PARCS RELAIS											
27	PROGRAMMER LES MOBILITÉS DE L'ÉVÈNEMENTIEL CULTUREL ET TOURISTIQUE											
28	VERS LA SMART CITY : LA VILLE INTELLIGENTE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ											
29	TRAVAILLER À L'ACCESSIBILITÉ SÉCURISÉE ET APAISÉE DES ÉCOLES											
30	ELABORER UN GUIDE D'AMÉNAGEMENT POUR LES COMMUNES											
31	METTRE EN PLACE UN LABEL PDU											
32	AGIR SUR LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS											
33	AIDER À LA MISE EN PLACE DE PLANS DE MOBILITÉ											
34	OBSERVER LA MOBILITÉ ET ÉVALUER LES ACTIONS											
							REVISION					REFONTE

- Etude
- Mise en œuvre
- Mise en oeuvre selon programmation des maîtres d'ouvrages
- Coordination gouvernance
- Révision / Refonte

Grand Besançon

UN DOCUMENT ELABORE PAR LE :

Grand Besançon

EN PARTENARIAT AVEC :

AudaB
Agence d'urbanisme agglomération de Besançon

PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS 2015 - 2025 DE L'AGGLOMERATION BISONTINE