

RÉVISION DU

Plan de Mobilité

CONTRIBUTIONS DU CONSEIL
DE DÉVELOPPEMENT PARTICIPATIF

Mars 2023





EN PRÉAMBULE

Depuis sa mise en place en 2002, le Conseil de Développement Participatif (CDP) est un relais entre les élus et les acteurs du territoire du Grand Besançon. Cette instance consultative est composée de citoyens bénévoles et de représentants des milieux économiques, sociaux, culturels et associatifs. Les travaux du CDP répondent à la fois aux commandes des élus de Grand Besançon Métropole (saisines), mais aussi aux enjeux que ses membres déterminent et ambitionnent pour l'avenir du territoire (auto-saisines).

Sur 2022, le CDP a travaillé sur la révision du Plan de Mobilité, à la demande des élus du Grand Besançon.

Le Plan de mobilité (PDM) expose la politique de mobilité pour les 10 ans à venir à travers un plan d'actions. Il est un document obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et est lié légalement à d'autres documents de planification avec lesquels il doit être compatible : SRADDET, SCoT. Il est de même niveau que le PCAET et le PLH et ces trois documents doivent correspondre entre eux. Le PLUi doit être compatible avec le PDM.



Le Plan de mobilité doit permettre d'assurer l'accès au territoire, répondre aux besoins de sa population, tout en préservant l'environnement et la santé. Ainsi, il a pour objectifs :

- d'améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants, les congestions automobiles, l'usage de la voiture individuelle et les distances parcourues ;
 - de répondre aux besoins de la population grâce à une offre de solutions de mobilités alternatives à la voiture, en agissant notamment sur le stationnement et l'aménagement de l'espace public, en encourageant au changement de pratiques de déplacement, en facilitant l'usage des mobilités alternatives ;
 - de répondre aux besoins des acteurs économiques en accompagnant l'émergence de solutions alternatives permettant la réduction des poids lourds.
- C'est un document d'orientations générales sur la politique de mobilité.
- D'autres études, comme par exemple le Schéma cyclable, le Plan piéton, le Schéma P+R et covoiturage, etc. viennent préciser ces orientations, les rendre plus concrètes.



Réseau Ginko

Offre et qualité du réseau, notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et les personnes âgées



QUESTION AU CDP

Le réseau Ginko présente des lignes de bus structurantes plus directes et d'autres de proximité. Cela suppose de choisir sa ligne en fonction de son besoin et la correspondance peut s'avérer nécessaire pour réaliser un parcours.

Dans le cadre du Plan de Mobilité, quelles orientations pourraient être prises pour accompagner les PMR et les personnes âgées dans leurs compréhensions et leurs pratiques sur le réseau Ginko ?



INFORMATION / COMMUNICATION

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



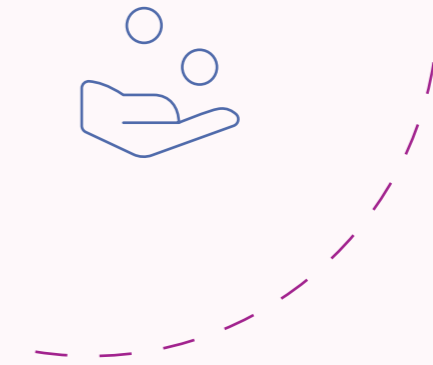
OPTIMISATION DE L'UTILISATION DU RÉSEAU

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



NOUVELLES ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE - INVESTISSEMENT - FINANCEMENT

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



Réseau Ginko

Tarification, tout ou partie de la gratuité



QUESTION AU CDP

Face à la demande grandissante de l'offre en transport public (plus de desserte, plus d'offres en périphérie, un confort plus grand, une tarification plus avantageuse), quelles solutions de financements pour le transport public Ginko (versement mobilité, impôts, recettes commerciales...)?



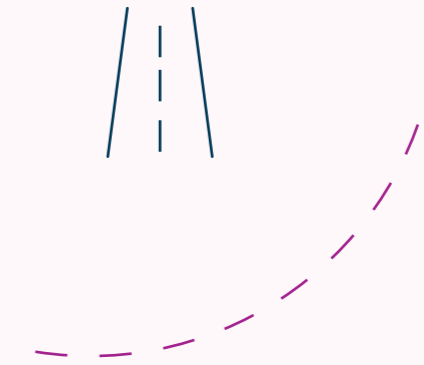
- Unanimité sur le fait que la gratuité n'existe pas car d'une manière ou d'une autre, ce qui est gratuit trouvera son financement ailleurs et au bout du compte, c'est le citoyen qui paie, à travers les impôts notamment. Pour autant, la gratuité est un levier puissant pour permettre d'inciter le citoyen à "délaisser" son véhicule pour les transports en commun.
- La gratuité totale existe déjà dans 35 agglomérations françaises telles Aubagne, Châteauroux, Dunkerque, Calais, Libourne, Niort, Gap, Porto-Vecchio ou Puteaux.
- Partout, la gratuité associée à une amélioration du réseau s'est traduite par une hausse de la fréquentation. À Dunkerque, la fréquentation a augmenté de plus de 85 % dont plus de 125 % le week-end. Certaines villes ont fait le choix d'instaurer la gratuité des transports en commun à l'ensemble des usagers, mais uniquement certains jours. Rouen teste, depuis un an, la gratuité des transports dans l'agglomération tous les samedis. À Montpellier, les personnes de plus de 18 ans bénéficient de la gratuité tous les week-ends. À Nantes, les bus, trams et navibus sont gratuits les samedis et dimanches depuis avril 2021 pour les habitants mais également pour les touristes et personnes de passage.
- L'investissement dans des équipements plus performants ainsi que la qualité du réseau sont des éléments essentiels à mettre en place concomitamment à la gratuité. En effet, si celle-ci est appréciée des usagers à sa mise en œuvre, elle ne suffit pas à déclencher un mouvement durable des habitants pour délaissier leurs véhicules personnels.
- Pour changer les comportements en matière de déplacements, il faut des transports collectifs plus attractifs qui répondent aux besoins en termes de capacités

d'accueil, de desserte, d'horaires, de ponctualité, de rapidité et de confort. C'est la raison pour laquelle il y a lieu d'améliorer le fonctionnement du réseau existant. La gratuité serait donc un signal fort envoyé à la population de la prise "à bras le corps" par les pouvoirs publics de cette problématique de protection de l'environnement et de lutte contre le réchauffement climatique mais aussi de santé publique : réduction de la pollution, des embouteillages et amélioration de la tranquillité de la vie quotidienne.

- Une hypothèse intermédiaire pourrait être une tarification adaptée à des situations particulières : personnes socialement défavorisées, heures creuses, événements ou périodes touristiques à mettre en avant avec la mise en place de moyens de déplacements gratuits ou à moindre coût (festivals, samedis piétons...). Cela pourrait également avoir un impact sur l'attractivité touristique et/ou l'attractivité du centre-ville.
- Des formules « d'essai » de gratuité sur une période donnée pourraient également être instaurées en faveur des nouveaux arrivants sur une commune ainsi qu'à toute personne qui en ferait la demande pour inciter notamment à la pratique de l'intermodalité (X tickets jour gratuits ou à prix moindre pour tester un temps de déplacement pendant une période donnée).
- Augmenter l'information à destination des citoyens sur la gratuité des transports, notamment lors des pics de pollution ou lors d'événements particuliers (samedis piétons...)
- Faire bénéficier les collégiens et lycéens qui habitent à Besançon d'une carte de transports Ginko gratuite, ce qui n'est pas le cas actuellement. Il est en effet indispensable d'instaurer cette gratuité des transports quel que

soit l'âge des lycéens, dans un souci d'équité avec les autres élèves des communes environnantes scolarisés à Besançon. La Région pourrait être sollicitée pour compenser cette dépense supplémentaire. Cette carte d'abonnement délivrée pourrait n'être valide que pendant les périodes scolaires.

- L'augmentation des tarifs de parkings proches du centre-ville doit être mesurée afin de ne pas accentuer la "désertion" des commerces du centre au profit des zones commerciales de la périphérie.
- Mise en place de publicités payantes dans les bus pour compenser la perte de recettes due à la mise en place de cette gratuité ou des réductions tarifaires.



Réseau Ginko et voirie

Sécurité des déplacements dans le tram, les bus, les parkings...



QUESTION AU CDP

La sécurité peut être liée à la civilité, la prudence, la compréhension des lieux. La vidéosurveillance existe depuis quelques années à Besançon, sur l'espace public, dans les parkings et dans le réseau Ginko. Les bus, la nuit, peuvent s'arrêter à la demande sans tenir compte des arrêts.

Dans le cadre du Plan de Mobilité, quelles orientations est-il possible de prendre pour améliorer les trois segments précités ?



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



AUTRES PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU GINKO

Il existe trois leviers pour inciter à l'utilisation des transports en commun :
une utilisation plus facile et confortable, un temps de déplacement plus court que son véhicule personnel et des déplacements moins coûteux.

La question relative au temps de transport est due également à l'augmentation du trafic des véhicules :
il faut trouver le bon équilibre entre contraindre à "délaisser" son véhicule ou inciter...

Extension du réseau de bus et/ou train pour les communes périphériques.

Accueil vélo dans les trams à instaurer à l'instar de ce qui existe dans les trains.



Pratique cyclable

Développement des zones cyclables sécurisées et continuité sur le territoire du Grand Besançon



QUESTION AU CDP

Créer des zones cyclables sécurisées entraîne la redistribution de l'espace public : suppression de stationnement sur voirie (parfois devant des commerces), suppression de voie de tourne à gauche, etc.

L'intermodalité pourra permettre de diminuer le nombre de voitures dans le cœur urbain, ce qui libèrera des espaces publics pour développer d'autres modes, dont le vélo.

Dans le cadre du Plan de Mobilité, quelles orientations pourraient concourir à une meilleure compréhension de ce nouveau partage d'espace public en faveur des modes doux et/ou alternatifs ?



INFORMATION - COMMUNICATION

- Informer les citoyens est une priorité : obligation légale (loi LOM) pour les communes de favoriser les modes doux et l'intermodalité. Le CDP demande d'appliquer la réglementation. Pour autant, ne pas la présenter au public comme seul objectif à atteindre mais GBM doit affirmer clairement et assumer ses orientations politiques écologiques.
- Améliorer la communication grand public sur la politique cyclable par le biais notamment du portail web du Grand Besançon. Transparence totale : mise en ligne des projets, du programme d'aménagements cyclables, du schéma cyclable, des coûts prévisionnels et effectifs.
- Insister sur l'enjeu primordial qu'est la réduction de la pollution et d'émission des gaz à effet de serre (GES).
- Expliquer la différence entre "piste cyclable" matérialisée sur la chaussée par une séparation physique (bordure, barrière, plantations) et "bande cyclable" qui comporte seulement un marquage au sol non sécurisant.
- Définir et expliquer sa stratégie de déploiement et de développement de l'offre de stationnement sécurisé pour les vélos (en lien avec les centres commerciaux, entreprises, administrations publiques...) sur tout le territoire grand bisontin (pas nécessairement couplé aux réseaux de transports en commun).
- Assumer le fait que les mesures prises gêneront les déplacements en voiture.
- Rendre plus lisibles les actions de GBM en ce qui concerne sa politique de la pratique cyclable, les objectifs à court, moyen et long termes. GBM doit expliquer les enjeux entre les différents choix (difficultés techniques, budget...) mais affirmer son souhait de

privilégier la création de pistes cyclables plus sécurisées (car bénéficiant d'une voie distincte et visuellement plus différenciée).

- Il n'existe pas de plans des pistes cyclables à destination des habitants. Diffuser largement sous format papier la cartographie du réseau cyclable.
- Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs afin d'apporter de la cohérence et une harmonisation dans les aménagements cyclables de la ville-centre et des communes périphériques (typologie des revêtements, des signalisations verticale et horizontale, du jalonnement, des bornes et des barrières de contrôle d'accès, accompagnement végétal...).
- Appliquer le code de la rue au Grand Besançon pour homogénéiser les pratiques avec en corollaire l'encadrement de l'usage des engins de déplacements personnels (trottinettes, gyropodes...) désormais autorisé sur les pistes cyclables et les voies vertes.
- Améliorer le lien avec les acteurs économiques pour la généralisation des PDE, notamment par la création d'un fascicule et pour augmenter la fréquentation des transports en commun ou le covoiturage.
- Mettre en place une sensibilisation sur la pratique cyclable (cohabitation entre vélos et modes alternatifs, trottinettes) dans le cadre des financements du permis par exemple, de la location d'un VAE ou de l'octroi d'une subvention pour l'achat d'un VAE. Cela pourrait prendre la forme d'une heure de "formation".
- Adopter une politique d'évaluation des aménagements cyclables. Créer un groupe d'experts d'usage en pratique cyclable (vélotaf, loisirs, famille, cyclotourisme). Améliorer la concertation en amont sur les projets (avec CCH, AVB, groupe d'experts d'usage). Instaurer le

principe de visite technique à vélo d'avant-projet et après réalisation avec les services techniques, le groupe d'experts d'usage, éventuellement les élus.



SÉCURISATION DE LA PRATIQUE CYCLABLE

- Chaque fois que cela est possible au niveau de la largeur de l'espace public, créer de vraies pistes cyclables pour rendre efficaces les déplacements à vélo, en suivant les grands axes structurants ou doubler ces grands axes par d'autres chemins secondaires.
- Conscients que des pistes ne peuvent être créées le long de tous les axes routiers, un effort pourrait *a minima* être fait pour la sécurisation des bandes cyclables.
- En secteur urbain, identifier les aménagements dédiés au vélo par le choix d'une couleur de revêtement. Cela favoriserait la lisibilité de l'espace public, la compréhension de la continuité cyclable, l'amélioration induite de la sécurité. Très important au droit des traversées de chaussée. Un modèle qui fonctionne : celui du coloris rouge brique retenu dans toutes les villes des Pays-Bas. À Strasbourg, il existe des feux pour vélos. Une signalétique plus explicite pourrait également être mise en place pour informer le début ou la fin d'une piste.
- Dans le cas des voies trop étroites pour permettre une bande cyclable, mettre en place une signalétique plus visuelle et interpellante que le simple dessin d'un vélo sur la voirie afin d'alerter les véhicules motorisés de la présence éventuelle de vélos en sens contraire de la circulation. Cette situation est en effet très insécurisante. Il convient donc de répertorier ces cas et de créer *a minima* des bandes cyclables tracées au sol.
- Etudier le maillage en "zone 30" dans les zones stratégiques des communes de GBM où la route est partagée et où il existe des infrastructures "à risque" (commerces, écoles...). Toutefois, ne pas systématiser les "zones 30" qui

gènèrent des difficultés de circulation pour les voitures, mais aussi des blocages pour les pompiers ou les ambulances. Il est donc indispensable de garantir une fluidité sur des grands axes pour faciliter le déplacement rapide des services de sécurité. Par ailleurs, les embouteillages polluent plus que la vitesse.

- Rendre les panneaux "zone 30" plus lisibles (par ex., rue de Chalezeule : panneau clignotant).
- Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires et encourager des nouvelles pratiques de mobilités pour les enfants scolarisés (principe de la rue aux écoles, la rue aux enfants, la rue apaisée).
- Créer en priorité des pistes sécurisées entre les communes périphériques.
- Favoriser les ronds-points « à la hollandaise » pour les gros ronds-points. Cela n'existe pas actuellement sur GBM (ex. Mallarmé).
- Equiper les vélos Ginko de rétroviseur.
- Nécessité d'imposer un contournement pour les camions et prévoir *a minima* des quartiers imperméables au transit.
- Améliorer l'offre de stationnement pour les vélos qui doivent être sécurisés et abrités. Le local doit permettre le rechargement des batteries. À l'instar de ce qui existe à Dijon, le local vélo devrait être accessible par badge nominatif avec abonnement annuel ou mensuel indépendant de Ginko. Le tarif devra être également revu à la baisse : 1 € par mois, même si pas abonné au réseau Divia de Dijon (alors que c'est 2 € chez Ginko et réservé à ses seuls abonnés + 4€).



STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE - INVESTISSEMENT

- Déploiement d'une politique visant à :
 - réduire le stationnement des voitures en surface, permettant de libérer de l'espace public afin d'aménager des voies adaptées aux vélos ;
 - réglementer plus strictement le stationnement, en accroissant les zones en stationnement payant de manière, entre autres, à inciter le stationnement en parking relais ou encore favoriser le report modal. Des exemples à suivre parmi les villes de Lyon, Lausanne, Zurich.
- La réglementation interdisant d'emprunter les bandes cyclables dans les deux sens, il y a lieu de programmer en priorité la création d'une 2^e bande cyclable le long des voies routières à moyenne et forte circulations. Ex. : rue de Vesoul et rue de Belfort où il y a seulement une bande sur la voie montante.
- Veiller à la stricte application de la loi LOM, notamment pour la desserte en mobilité alternative et les infrastructures dédiées à la pratique cyclable en créant des emplacements réservés dans le PLUi.
- Redéfinir (augmenter) au PLUi, les emprises foncières des voiries communales, communautaires et départementales pour inclure l'aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles (à l'instar de ce qu'ont fait l'Allemagne et les Pays-Bas).
- La continuité des pistes cyclables à Besançon et entre les communes de GBM ainsi que leur sécurisation doivent être recherchées.
- Utiliser le maillage des chemins ruraux et communaux existants pour développer les dessertes intercommunales à vélo, avec amélioration du revêtement

(souhaitable) et du jalonnement (indispensable). Un exemple parmi beaucoup d'autres : liaison La Belle Etoile / Franois, via le chemin de la Ligne, puis le chemin du Bois (vers le parcours accrobranches). On connecte ainsi directement et à faible coût, Montferrand ou Grandfontaine à Franois.

À noter que c'est un choix opéré par l'Allemagne et la Suisse, dont certains itinéraires cyclables (vélotaf et loisirs) empruntent des chemins blancs à travers bois et campagnes, sans que cela ne perturbe les usagers de la bicyclette.

- Créer un réseau vélo express ou à haut niveau de service (nécessite de hiérarchiser le réseau cyclable).
- Considérer la véloroute comme voie structurante dans la création de pistes cyclables « en étoile ».
- Étudier attentivement les voies secondaires qui sont également empruntées lorsque l'on complexifie les voies structurantes et veiller à ne pas remplacer un dysfonctionnement par un autre.
- Actuellement, 4% seulement de la population de GBM pratique le vélo et pas tous les jours selon la météo (source : enquête des ménages 2019). En 2 ans, les déplacements à vélo ont augmenté de 30 %. Si cette évolution se confirme et s'accroît, créer de nouvelles pistes cyclables et sécuriser le réseau existant est un réel enjeu pour absorber les nouveaux flux et être crédible par rapport à l'orientation politique de baisse des déplacements en voiture.

→ Prévoir des structures pour dépanner les vélos en cas de problème. Cela pourrait faire l'objet d'un service de GBM. En effet, il est difficile de changer une roue sur un vélo électrique. Plateforme logistique à prévoir gérée par GBM ou en délégation.

→ Accorder des subventions aux vélos cargo pour la livraison de biens ou le transport de personnes.



L'intermodalité



QUESTION AU CDP

Dans le cadre du Plan de Mobilité, quelles orientations pourraient encourager les usagers à pratiquer l'intermodalité ?

Définir ce qu'est le report modal pour GBM est indispensable : garde-t-on les mêmes déplacements ou change-t-on ? Il est illusoire de penser que l'on fera les mêmes trajets en multimodal qu'en voiture.

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

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



AMÉLIORATION DE L'EXISTANT

- Le réseau Ginko est obsolète et est à revoir complètement, tant au niveau des équipements qu'au niveau du réseau. Investir dans les bus dernière technologie (à hydrogène, par exemple). Le déplacement en bus est trop lent et depuis la mise en place du tram, de nombreux quartiers sont moins bien desservis.
- Revoir le temps de déplacement et augmenter la cadence si besoin pour inciter à prendre les transports en commun. En particulier pour les communes de GBM, il y a lieu de prévoir une fréquence de passage de bus plus importante car il est difficile de vivre en ruralité sans moyen de locomotion (voir enquête PLUi).
- Le tram est peu fonctionnel. Alors qu'à Strasbourg, l'arrivée du tram a fluidifié les déplacements, celui de Besançon n'a pas apporté une amélioration des temps de déplacements. En revanche, les lignes de bus en site propre sont à développer car plus efficaces en termes de temps de déplacement et de confort.
- A minima, prévoir des rames supplémentaires en cas d'affluence.
- Manque de bus directs reliant la gare Viotte à certains quartiers (Palente).
- Elargir l'étoile de bus en lignes directes, surtout aux heures de pointe.
- Coordonner les transports entre les bus de ville et les cars extérieurs.



- Optimiser l'utilisation de la navette et revoir le tarif actuellement prohibitif et susceptible de décourager les habitants : 5 € pour un trajet de 5 min. École-Valentin / gare Viotte (à Lyon par exemple, trajet de 15 min. pour 2.50 €). Une démarche auprès de la Région (compétente en matière de transport ferroviaire) serait à envisager.
- Il est indispensable de prendre conscience que l'on rentre dans une société numérisée : nécessité de disposer d'outils pour informer les gens et les accompagner dans leurs besoins de déplacements. Problème de communication à résoudre.
- Une formation pour tous à l'usage des modes doux est souhaitable (par les services de police, les auto-écoles, les associations de conduite...)
- Information ciblée par public à prévoir (portail des modalités).
- Il existe une carte unique de transport Bus+Tram+Train à l'intérieur de GBM. Tous les citoyens ne le savent pas. Faire des plaquettes écrites pour proposer les intermodalités possibles.



NOUVEAUX USAGES À PRÉVOIR

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





CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT PARTICIPATIF
GRAND BESANÇON MÉTROPOLE
La City
4 rue Gabriel Plançon
25043 Besançon cedex

 **03 81 87 88 89**
cdp@grandbesancon.fr