



**Grand  
Besançon**



*Communauté d'Agglomération  
du Grand Besançon*

## Livre vert sur les transports urbains

**Contribution du  
Grand Besançon**



## ***Le Grand Besançon***

*Le Grand Besançon est situé à l'Est de la France. Sa ville centre, Besançon, est la capitale de la Région Franche-Comté, région frontalière avec la Suisse, comptant 1 151 000 habitants.*

*Composé de 59 communes, le Grand Besançon est la communauté d'agglomération la plus grande de France, en nombre de communes. Depuis sa création en 2001, elle a pour mission de contribuer à la création d'une identité territoriale forte et reconnue et de développer les structures et services utiles aux habitants et acteurs économiques. Le Grand Besançon couvre un territoire de 432 km<sup>2</sup> et compte plus de 170 000 habitants.*

*Dans le cadre de sa compétence Transports, la Communauté d'Agglomération est « Autorité Organisatrice des Transports » sur l'ensemble de son territoire, et reconnue comme telle par la loi française d'orientation des transports intérieurs.*

*Les transports collectifs constituent d'ailleurs une préoccupation majeure de l'agglomération bisontine, qui dispose d'un réseau performant. En effet, avec plus de 140 voyages par an par habitant, l'agglomération est très en avance sur ses voisines, puisque la moyenne nationale est de 97 voyages.*

*En septembre 2002, elle a créé et mis en place un réseau unique de transport en commun, GINKO, comportant 53 lignes différentes desservant les 59 communes de l'agglomération, à travers 907 stations dont 4 pôles d'échanges d'entrée de ville. Ce sont 24 millions de voyageurs par an qui utilisent ces transports, soit une population d'usagers équivalente à celle d'agglomérations de 250 à 300 000 habitants.*

*Sous l'autorité du Grand Besançon, le réseau urbain de transport en commun est exploité par Kéolis Besançon (société filiale du groupe Kéolis), tandis que l'exploitation du réseau périurbain est assurée par des autocaristes privés affrétés.*

*Au total ce sont 285 bus et autocars qui circulent en heure de pointe, dont 1/4 roulant au gaz naturel de ville et 50, courant 2008, au Gecam. 99 bus sont par ailleurs accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les usagers ont accès à 5 services différents de transports à la demande.*

*Le réseau Ginko a été créé selon un modèle favorisant l'intermodalité, c'est-à-dire la connexion entre les réseaux urbains et périurbains, mais aussi entre les voies routières et ferroviaires. Des tarifications intermodales permettent notamment de prendre le train express régional (TER) avec un titre GINKO dans les 12 gares ferroviaires de l'agglomération et dans le cadre du réseau départemental du Doubs (pass'bus-car). Une centrale d'information multimodale a également été mise en place (téléphone, Internet, boutique), qui permet de préparer son itinéraire sur les réseaux GINKO, TER, Transdoubs et SNCF de l'agglomération bisontine.*

*Afin d'accueillir au mieux le TGV Rhin-Rhône, le Grand Besançon s'investit actuellement dans la création de haltes ferroviaires sur son territoire pour permettre l'accès à la Grande Vitesse par un maximum de Grands Bisontins. Il prévoit également l'adaptation du réseau GINKO pour assurer une intermodalité optimale dans les deux gares TGV de l'agglomération par la création de pôles d'échanges multimodaux en contact avec ces gares.*

*Le futur Tramway GINKO, dont la mise en service est prévue en 2013, accèdera notamment directement au parvis de la gare centrale de Besançon (Gare Viotte), alors que des services ferroviaires permettront de rejoindre la gare TGV de périphérie (Gare de "Besançon Franche-Comté"). La création d'un tel réseau de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) a été prise en décembre 2005 : il s'agit d'un réseau en quatre branches en étoile et un arc concentrique avec une capacité à long terme de 50 000 à 70 000 voyages par jour. Une partie de ce projet est en train de se concrétiser :*

*- sur la branche Nord : aménagement de la voie ferrée existante avec la création de 3 gares, permettant la circulation cadencée de TER reliant la gare TGV de périphérie « Besançon Franche-Comté » à la gare centrale de Besançon « Gare Viotte ».*

*- sur la branche Ouest-Est : création d'une ligne de Tramway permettant de transporter 40 000 voyageurs par jour, passant par le centre-ville, et la gare Viotte, avec un ensemble d'aménagements importants tels que la réorganisation du stationnement, des parc-relais, un plan de circulation, des pistes cyclables...*

*Ce projet de tramway est très important pour le Grand Besançon. Non seulement, il favorise encore le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture et maintient le niveau d'efficacité du réseau grand bisontin mais il est aussi vecteur d'équilibre sur le plan de l'urbanisation, car sur son tracé seront situées de nombreuses opérations d'aménagement, comme un éco-quartier et une zone commerciale organisée autour du transport en commun. En outre, de potentielles connexions entre ce tramway et le réseau ferré existant sont à l'étude, incluant notamment, de manière innovante, le fret urbain.*

*Conscient que les transports en commun préservent en même temps la qualité de vie et l'environnement, le Grand Besançon s'attache à un développement toujours plus élevé de ceux-ci.*

*Il salue à ce titre l'initiative de la Commission dans sa rédaction d'un livre vert sur les transports urbains, associant par cette consultation, l'ensemble des parties prenantes, dans le respect du principe de subsidiarité.*

*Il se félicite aussi de la reconnaissance par la Commission européenne du rôle moteur joué par les villes et les agglomérations dans la croissance et l'emploi des régions européennes.*

## Pour des villes fluides

### 1. Un système de «label» devrait-il être envisagé pour reconnaître les efforts consentis par des villes pionnières dans la lutte contre la congestion et l'amélioration des conditions de vie ?

Un système de label est une bonne chose mais il ne doit pas constituer une fin en soi. S'il apporte une image valorisante et un moyen de communication à la collectivité, il doit aussi, pour générer l'intérêt de la collectivité, aller plus loin qu'une seule reconnaissance.

Il doit en effet permettre aux collectivités de poursuivre leur politique en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière, dont les transports urbains.

Pour cela, un label doit être efficace, incitatif et coercitif :

- ✓ Efficace, avec des critères d'évaluation :
  - mesure de la fréquentation des transports en commun,
  - pollution de l'air,
  - ratio de la taille du réseau de transports en commun/population,
  - performance, confort et niveau de pérennité des systèmes de transports en commun.
- ✓ Incitatif : les critères de mesure précités pourraient servir à l'octroi de subventions européennes, dans le cadre d'un classement. A terme, une véritable émulation pourrait se créer au niveau européen.
- ✓ Coercitif, avec la mise en oeuvre d'un dispositif de contrôle, d'observatoire.

### 2. Quelles mesures pourraient être prises pour promouvoir la marche à pied et le vélo en tant que véritables solutions de remplacement de la voiture ?

Il est nécessaire d'abord de considérer politiquement les cheminements piétons comme armature des déplacements et non comme simplement connexes aux déplacements : nous sommes tous piétons au début et à la fin de notre chaîne de déplacements.

Ensuite, Il faut agir au niveau du traitement des infrastructures pour favoriser ces déplacements et prendre en compte les facteurs suivants :

- ✓ **la planification** : envisager la réalisation des cheminements piétons sur le même modèle que les schémas cyclables prévus dans les Plans de Déplacements Urbains ;
- ✓ **la rapidité** : créer de véritables réseaux de cheminement piétons ou de pistes cyclables continus, où ces modes sont prioritaires sur les autres (traitement des carrefours notamment) ;
- ✓ **la sécurité** : aménager des dispositifs physiques permettant la séparation des flux doux et des flux « lourds » ;
- ✓ **le confort** : pour les zones en déclivité, proposer des vélos à assistance électrique, des systèmes de remonte-pente (existant en Scandinavie), des escalators ou trottoirs roulants (piétons), des autoroutes cyclables (système de pistes dans des tubes ou l'on injecte de l'air pulsé, comme cela peut être à l'étude en Hollande).  
Offrir des services en relais comme des réparations de vélo, des prêts ou location de remorques, de tandems, etc.  
Diversifier l'offre vélo en l'adaptant aux besoins de déplacements en famille, pour les personnes âgées, pour les achats, etc.

### 3. Que pourrait-on faire pour encourager un transfert modal en faveur de transports durables dans les villes ?

En France, il est déjà indispensable de poursuivre les politiques engagées depuis 15 ans, avec les Plans de Déplacements Urbains (PDU), et de renforcer le pouvoir de celles-ci par rapport aux autres composantes de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Si cette politique est majeure, porteuse de message, le report modal sera considéré comme un progrès pour les populations.

Il faut notamment investir dans les modes alternatifs pour que l'offre et la performance de ceux-ci soient supérieures à celles de la voiture individuelle. Le report modal ne peut marcher que s'il n'est pas une régression, une contrainte pour l'utilisateur.

Pour cela, il faut s'assurer du respect de plusieurs paramètres :

- ✓ Sécurité : gardiennage dans les Parkings-relais (P+R)
- ✓ Services : commerces aux pôles d'échanges, entretien de véhicules, location de vélos, etc.
- ✓ Continuité : circuler d'un réseau à l'autre avec le même matériel (TGV-Réseau Régional, Tram-Train, Train-Tram) et favoriser la proximité des échanges : principe de quai à quai.
- ✓ Fréquence : accorder les fréquences des flux entre eux et les garantir (systèmes d'aide à l'exploitation transverses).

On peut analyser toutes les possibilités de maillage et favoriser les transports durables entre tous les moyens de transport existants, notamment lors de la création de nouveaux réseaux quels qu'ils soient.

#### Exemple de matrice :

	Autoroute	Boulevard contournement	Réseau bus	Réseau TW	Réseau Ferré	Réseau TGV
Autoroute		x			x	x
Boulevard contournement			x	x	x	
Réseau bus				x	x	
Réseau TW					x	
Réseau Ferré						x
Réseau TGV						

**Le rôle de l'Union Européenne** pourrait être de soutenir financièrement tant les investissements que les coûts de fonctionnement de ces politiques. L'Europe ne doit pas appuyer que les politiques innovantes, qui concernent une part minime des déplacements, mais investir dans les politiques de masse, du quotidien, pour les renforcer. C'est le fonctionnement qui fait la qualité de l'offre pour la majeure partie des usagers du transport public, et non l'innovation technologique.

## Pour des villes moins polluées

Un accord sur les définitions, les termes, semble un préalable indispensable à toute réflexion sur cette question.

A notre sens, une moindre pollution représente une altération minimale de l'équilibre écologique (proposition de définition figurant en annexe).

### **4. Comment stimuler davantage le recours aux technologies propres et énergétiquement efficaces dans les transports urbains ?**

En faisant en sorte qu'elles soient moins chères.

Un bus propre coûte 20 à 25 % de plus qu'un bus d'une génération antérieure. Les énergies alternatives, les filtres à particules, etc. coûtent plus cher à la collectivité que les énergies issues du pétrole, tant en investissement qu'en fonctionnement. Défendre ces énergies est donc budgétairement difficile pour les collectivités. Seule l'ambition politique permet leur développement.

Pour rappel, plus de 90 % des transports publics routiers roulent aux énergies fossiles car elles sont moins chères immédiatement, et, hors électricité, elles ont un rendement en force de traction bien supérieur à ce jour aux énergies alternatives.

Une des solutions pour un recours aux technologies propres et énergétiques efficaces pourrait être la mise en place d'un système de traçabilité. Ce dernier permettrait d'identifier le type d'énergie utilisé, de la quantifier, sur la base du classement des énergies propres ou polluantes. Il s'agirait ensuite de noter les opérateurs de transports en commun et de moduler leur rémunération en fonction de ce critère.

Ce système pourrait même se généraliser aux industriels, aux constructeurs automobiles, aux transporteurs, aux particuliers dans le calcul de la fiscalité (système possible depuis l'ouverture à la concurrence des énergies).

Une autre solution consisterait à mettre en rapport la pollution atmosphérique et ses effets sur la santé en quantifiant le coût des dispositifs de soins pour le répercuter (fiscalité) sur les comportements les moins respectueux (plus polluants).

### **5. Comment promouvoir les marchés publics "verts" conjoints à plusieurs collectivités ?**

Les marchés publics sont déjà « verts » puisque nous devons respecter les normes européennes en vigueur dans le cadre de l'acquisition de matériels roulants neufs, notamment de transport de voyageurs. Des groupements de commande entre collectivités peuvent s'envisager, encore faut-il avoir quasiment les mêmes besoins.

Il faudrait que soit avéré le fait que ces groupements apportent un gain financier et le franchissement d'un seuil technologique (plus de commandes groupées permettraient-elles la viabilisation économique de nouveaux matériels ?) en contrepartie de la perte relative d'autonomie de chaque collectivité dans le cadre de sa politique d'acquisition.

Si cela était avéré, une grille de critères basée sur le classement des énergies pourrait être élaborée sous l'autorité, par exemple, d'organismes nationaux responsable des transports (en France, le GART par exemple) pour la sélection des offres, dans les marchés publics.

Dans cette grille de critères, le facteur temps devrait aussi être intégré, c'est-à-dire :

- ✓ Consommation d'énergie tout au long du cycle de vie des systèmes (négatif) ;
- ✓ Captage de carbone (sens vertueux) par l'utilisation de bois (positif) ;
- ✓ Matériaux d'infrastructures recyclés ou utilisant des naturels et recyclables à la place des produits issus d'hydrocarbures (positif).

**6. Faut-il établir des critères ou des lignes directrices pour la définition des zones vertes et des mesures restrictives qui s'y appliquent ?**

**Quel est le meilleur moyen d'en assurer la compatibilité avec la liberté de circulation ?**

**Y a-t-il un problème à l'exécution transfrontalière des règles locales applicables aux zones vertes ?**

Le fonctionnement sociologique de la ville est différent selon les pays, y compris en Europe. Il est difficile de croire que des critères définis de manière centrale s'appliquent à l'UE dans son ensemble. Il faut conserver un minimum de libre administration aux collectivités, notamment dans la liberté de mouvement de leurs administrés.

Un « catalogue » d'exemples de critères et de mesures prises peut être envisagé à l'échelle européenne, mais la concertation doit demeurer locale ainsi que la décision.

Définir des critères et des mesures types serait un frein à l'innovation en la matière et à l'adaptation de solutions novatrices en fonction des spécificités de chaque territoire.

**7. Comment encourager davantage la conduite écologique ?**

Par la communication, sensibilisation : sur le bénéfice qu'elle apporte : santé, sécurité, tranquillité, économie.

Par la formation : des conducteurs, notamment dans un premier temps dans les entreprises en particulier. L'entreprise « citoyenne » comprendra rapidement son intérêt économique si elle gère un parc de véhicules de service ou de transport.

La conduite écologique, avec ses résultats sur la consommation du parc, peut alors devenir un des critères de l'intéressement des salariés aux résultats de l'entreprise. Une fois formé, le salarié dans sa vie personnelle a de fortes chances d'adopter ce type de conduite avec son véhicule particulier.

## Pour des transports urbains plus intelligents

### 8. Faudrait-il développer et promouvoir de meilleurs services d'information pour les voyageurs ?

Oui, même les plus simples, par la multiplication des médias utilisés. Les habitants ne sont pas uniformes. Certains aiment l'écrit, d'autres l'oral, le contact, ou encore la technologie, etc. Face à cette diversité du profil de la clientèle, il faut multiplier les supports : plans, livrets, boutiques, informations en station, information dynamique, Internet, téléphonie, journaux, etc. Le service d'information n'est pas mauvais, il n'est simplement pas adapté à tous les publics par faute de moyens car il n'est pas considéré comme primordial par rapport à l'exploitation proprement dite.

Par ailleurs, le progrès amené par les ITS est considérable mais il a son revers de médaille, par le fait, qu'il a tendance parallèlement à supprimer la présence humaine, notamment en situation dégradée du réseau (accident, grève, panne, etc.) or, c'est aussi et même surtout dans ces situations que l'on a besoin d'aide. Le gros avantage des ITS actuellement, est plutôt pour l'opérateur de pouvoir maîtriser et réguler au mieux son système de transport.

### 9. D'autres actions seraient-elles nécessaires pour assurer la normalisation des interfaces et l'interopérabilité des applications ITS dans les villes ?

**Si oui, par quelles applications prioritaires faudrait-il commencer?**

L'interopérabilité des applications ITS peut sembler ambitieuse au regard des systèmes actuels en Europe où l'information de base n'est pas encore suffisamment développée.

Par ailleurs, nous sommes dans un marché concurrentiel sur les technologies. Tout appel d'offre technologique suppose des produits hyper spécifiques qui sont « volontairement » « non interopérables » pour des raisons de stratégie économique des développeurs. En revanche, les hommes peuvent discuter entre eux et permettre cette interopérabilité.

Depuis 2001, sur le Grand Besançon, nous disposons de titres intermodaux sans aucune technologie associée (tickets « carton »). Pourtant, nous sommes intermodaux et interopérables. Il faut rechercher la simplicité du service, car elle seule intéresse l'utilisateur. Cela passe souvent par la simplicité de l'outil et c'est souvent le moins technologique.

### 10. Concernant les ITS, comment l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre toutes les parties concernées pourrait-il être amélioré ?

***Quel pourrait être le rôle potentiel de l'UE ?***

Pour l'utilisateur, l'intérêt de l'ITS réside en principe, dans la possibilité de connaître les horaires, les prix et de payer son voyage et ce en une seule fois, d'un point aussi éloigné que possible de son point de départ, quel que soit le mode de transport ou l'opérateur.

Dès le niveau régional, on constate cette nécessité de mailler les différents systèmes, et de les rendre compatibles. Il semble ainsi indispensable de privilégier les points de rencontre entre des opérateurs d'un même bassin de vie (avant d'envisager des échanges à un niveau européen qui semblent moins pertinents). Dans cet esprit, le Grand Besançon a créé une « Conférence des Autorités Organisatrices des Transports » en 2001 sur son territoire pour permettre cet échange, ce contact humain, qui est à la base de l'échange d'informations. Cette Conférence regroupe la Région de Franche-Comté, le Département du Doubs, l'Etat, la SNCF, les opérateurs concernés et le Grand Besançon.

L'obstacle essentiel dans la création de passerelles techniques n'est pas technologique ; il réside plutôt dans le fait que chaque opérateur a localement ses propres intérêts et ne voit pas forcément la mise en compatibilité des systèmes comme un avantage.

A la Martinique par exemple, le taxi collectif est un moyen de transport très répandu car il correspond à la culture locale, à la topographie et à l'absence de transport collectif structurant. Mais les « taxicos » ont refusé le raccordement au système de positionnement GPS, car il ont estimé que cela portait atteinte à leur liberté de mouvement.

Ailleurs, certains autocaristes ont refusé d'intégrer un système de billettique commun avec le Tramway, dans le but de garder secrètes les informations relatives à leur comptabilité.

Plus généralement, c'est la différence d'échelle dans l'appréciation des problèmes qui peut être un frein : Comment concilier les problématiques d'une société de taille nationale comme la SNCF avec celles d'exploitants locaux ?

## Pour des transports urbains accessibles

### **11. Comment améliorer la qualité des transports collectifs dans les villes européennes ?**

L'action au niveau des infrastructures est fondamentale pour les transports en commun car cela permet de rendre ceux-ci prioritaires, et donc d'assurer une fluidité et une contrainte sur les flux des voitures particulières. Il ne faut pas perdre de vue que la coercition sur ces modes reste un levier important même si c'est parfois politiquement difficile.

La qualité des transports collectifs en Europe doit être une priorité réelle de la politique européenne sur tous les territoires, sans discrimination. Ainsi, l'UE doit appuyer les politiques et les actions locales ancrées dans les réalités de terrain. En effet, actuellement, le volet « technologique » est survalorisé par l'UE pour un rendement minime dans la réalité des déplacements des européens.

Ainsi, l'aide à l'acquisition de matériels ou à la réalisation de travaux favorables aux modes alternatifs à la voiture particulière serait beaucoup plus efficace pour l'ensemble des peuples européens.

### **12. La mise en place de voies réservées aux transports collectifs devrait-elle être encouragée ?**

Oui, cette orientation et ce soutien doivent être une priorité pour l'Union Européenne.

### **13. Est-il besoin d'établir une charte européenne des droits et des devoirs des passagers des transports collectifs ?**

Avant de parler des droits et devoirs des usagers, il est sans doute nécessaire de se concentrer sur la création de services de transports collectifs. L'enjeu en matière de développement durable dans les transports publics porte sur la qualité et l'ampleur du service. Une charte de ce type paraît prématurée pour répondre à cet objectif.

### **14. Quelles mesures pourraient être prises pour mieux intégrer le transport de passagers et de marchandises dans la recherche et dans la planification de la mobilité urbaine ?**

Il faut agir pour renforcer l'intervention des industriels et du monde économique dans son ensemble. Aujourd'hui, le monde économique se désintéresse de cette question dans les agglomérations. S'il ne contribue pas à la recherche et à la planification, c'est qu'il y a peu vu son intérêt. Le monde économique restant à convaincre de l'intérêt des politiques de déplacement, il agit plutôt contre celles-ci pensant protéger ses propres intérêts.

Un gros travail de pédagogie doit donc être mené pour montrer au monde économique l'intérêt financier qu'il pourrait trouver à favoriser une meilleure intégration des politiques de déplacement sur les territoires.

**15. Comment parvenir à mieux coordonner le transport urbain et interurbain avec l'aménagement du territoire ? Quel type de structure organisationnelle pourrait être approprié ?**  
*Quel pourrait être le rôle potentiel de l'UE ?*

L'ensemble des documents de planification prévoit en France une meilleure gestion des densités urbaines, un rapprochement des emplois et des logements, la création d'armatures de transports en commun pour organiser le territoire autour, etc. Il s'agit des schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou encore des Plans de Déplacement Urbain (PDU). Pourtant, des incongruités demeurent dans l'aménagement du territoire, dans le fait urbain.

Il faut s'assurer que les règles définies dans les documents de planification soient bien reprises à l'échelon local (dans les plans locaux d'urbanisme, les permis de construire).

Par ailleurs, en France, la multiplicité, notamment au plan local, des autorités et des domaines d'intervention constitue un frein à une planification à 100 % efficace : Région, Département, Agglomération, Commune. La création des communautés d'agglomération est une bonne chose car elles ont pour vocation de traiter à la fois des projets d'urbanisation et des projets de transports. Mais de nombreux moyens pourtant essentiels dans la chaîne des transports restent en dehors de leur champ d'action :

- ✓ Stationnement (ville),
- ✓ Boulevards de contournement urbains (Département ou Région),
- ✓ Transport de fret (entreprises nationales, lobby ferré, lobby routier),
- ✓ Réseau Ferré National.

Il paraît nécessaire d'une part de regrouper le champ des compétences de transports sur une seule et même entité au plan local. L'exemple des villes étrangères sur le modèle anglo-saxon, comme Sydney, pourrait servir d'inspiration, le transport public au sens large y étant assuré par une seule autorité.

Au plan national, il serait pertinent d'organiser la coordination des projets d'aménagement du territoire, relevant souvent d'une politique d'Etat avec ceux relevant d'une politique locale, afin d'identifier les nécessités de simultanités (par exemple, création d'un boulevard de contournement coïncidant avec la mise en place d'un transport en commun urbain).

Il faut aussi établir des priorités entre projets, le « super pilotage » au niveau national pourrait être exercé par le GART, l'Etat voire l'Europe pouvant servir d'arbitre par l'attribution de subventions.

## Pour des transports urbains sûrs et sécurisants

**16 et 17. Quelles actions supplémentaires pourraient être menées pour aider les villes à relever les défis que posent les transports urbains en termes de sécurité routière et de sécurité physique ?**

**Comment mieux informer les exploitants et les citoyens des possibilités offertes, en matière de sécurité, par les technologies avancées pour la gestion des infrastructures et les véhicules ?**

L'insécurité et la violence ne naissent pas dans les transports publics, elles ne font que s'y exprimer. Les causes ne peuvent donc être traitées ici. En revanche, les conséquences peuvent trouver certaines réponses. Le renfort de présence humaine de l'entreprise de transport dans les véhicules est un moyen de sécurisation de ceux-ci. Il faut donner des moyens en budget de fonctionnement pour redonner une place à l'homme dans le contrôle, l'accueil et l'information des usagers.

Concernant la sécurité routière, il est nécessaire de revoir toute la politique de formation à la conduite en Europe, notamment en termes de temps de formation, ridiculement court, et de coûts de formation relativement élevés. L'acte de conduire ne doit pas être banalisé : il requiert des compétences, des réflexes, une intelligence contextuelle, etc.

Il est primordial d'instaurer des moyens pour la formation préalable et la formation continue des conducteurs tout au long de leur vie d'automobiliste.

L'action sur la sécurité des véhicules est portée par les industriels. Ce volet, important, ne nécessite plus forcément l'appui de l'UE pour être suivi de faits.

**18. Des radars automatiques adaptés à l'environnement urbain devraient-ils être mis au point et leur utilisation encouragée ?**

Oui, ce sont des instruments pouvant s'avérer utiles.

**19. La vidéosurveillance est-elle un bon outil pour assurer la sûreté et la sécurité des transports urbains ?**

*Quel pourrait être le rôle potentiel de l'UE ?*

Oui, mais elle n'est pas suffisante. Elle a un rôle préventif. Parfois son rôle opère a posteriori, dans la recherche de coupables, indispensable aux victimes. Cependant, dans le cadre de la protection des plus faibles (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.), elle ne peut remplacer une présence humaine.

Le rôle de l'UE serait plutôt de promouvoir une réponse globalisée à la problématique de la sécurité dans les véhicules ou en station, en encourageant (par un soutien aux matériels et aux emplois par exemple) le recours à :

- ✓ la prévention et médiation, par une présence humaine ;
- ✓ des systèmes d'appel d'urgence pour alerter en temps réel des faits et permettre l'intervention des secours ;
- ✓ la vidéosurveillance pour prévenir les faits et/ou en conserver une trace exploitable pour les tribunaux.

## **Créer une nouvelle culture de la mobilité urbaine : Améliorer les connaissances et la collecte de données**

### **20. Toutes les parties prenantes devraient-elles collaborer au développement d'une nouvelle culture de la mobilité en Europe ?**

**En suivant le modèle de l'observatoire européen de la sécurité routière, la création d'un observatoire européen de la mobilité urbaine serait-elle une initiative utile pour soutenir cette collaboration ?**

L'idée d'un observatoire est un premier pas ; la mise à disposition de données à jour et pertinentes en matière de transport est en effet nécessaire à toute réflexion. Mais au delà, il paraît intéressant que l'Union Européenne puisse exercer un rôle de coordination et de préconisation en matière de transports, que cela soit des questions de choix technologiques, financiers, de priorité ou de cohérence, prenant le relais des autorités nationales ou locales.

Sa fonction centralisatrice permettrait en outre de repérer les exemples qui marchent en matière d'organisation des transports, afin de les transférer là où cela s'avèrerait nécessaire.

## Les moyens financiers

### **21. Comment les instruments financiers existants, tels que les Fonds structurels et le Fonds de cohésion, pourraient-ils être utilisés de manière plus cohérente en faveur d'un transport urbain intégré et durable ?**

En intervenant sur des politiques opérationnelles et immédiates, et non pas sur des expérimentations qui ne concernent pas les usagers à court terme. Il ne s'agit pas de chercher à tout prix de nouveaux concepts quand ceux existants ne sont pas mis en œuvre par manque de moyens financiers.

Les critères d'éligibilité pourraient prendre en compte l'ensemble des critères énoncés précédemment, à savoir :

- ✓ Quantification des objectifs, assortis de contrôles.
- ✓ Qualité de l'inter modalité, (inscription dans un maillage existant ou potentiel).
- ✓ Cohérence et concomitance des projets entre eux.
- ✓ Notation par rapport aux critères de développement durables :
  - énergie non polluante ;
  - recyclable et taux de recyclabilité ;
  - bilans carbone.

Il faut noter, avec regret en Franche-Comté, que le Programme Opérationnel régional « Compétitivité et Emploi » FEDER 2007-2013 n'a laissé aucune place aux transports urbains malgré la priorité clairement affichée de la Commission européenne dans le cadre de sa politique régionale et malgré l'affichage de ceux-ci dans les catégories de dépenses prioritaires issues du Conseil de Lisbonne.

### **22. Quel appui les instruments économiques, en particulier les instruments fondés sur le marché, peuvent-ils fournir au transport urbain propre et énergétiquement efficace?**

L'utilisation de critères de sélection « durables » (Cf. 21) dans les marchés, placés au même titre que les critères de sélection classiques (qualité, prix), voire avant, peut contribuer fortement à l'obtention de transports urbains propres. Cela passe par une refonte des codes et autres règles régissant les marchés.

Ils peuvent apporter des financements à taux très avantageux des investissements lourds en matière d'infrastructures et de matériels ainsi qu'un soutien non négligeable de leur fonctionnement, ceux-ci connaissant une croissance exponentielle qui ne pourra plus longtemps être supportée dans ces conditions par les collectivités et les usagers seuls.

**23. Comment des activités de recherche ciblées pourraient-elles contribuer davantage à intégrer les contraintes urbaines et l'expansion du trafic urbain ?**

L'électricité d'origine renouvelable ou nucléaire étant la seule énergie neutre du point de vue des gaz à effet de serre, son utilisation pour les transports devrait pouvoir être facilitée et plus élargie.

En particulier une amélioration des capacités de stockage embarqué (batterie) et des possibilités de recyclage inciteraient les constructeurs automobiles à produire des voitures électriques en série.

De même, les véhicules électriques de type minibus en relais de systèmes plus lourds, seraient une vraie réponse durable aux problématiques des centres-villes anciens.

**24. Faut-il inciter les villes à recourir aux péages urbains ? Est-il besoin d'un encadrement général et/ou d'une orientation dans ce domaine ? Des recettes devraient-elles être réservées aux fins de l'amélioration des transports urbains collectifs ? Les coûts externes devraient-ils être internalisés ?**

Il est clair que tout outil exerçant une pression sur les générateurs de pollution au bénéfice des actions non polluantes durablement est vertueux du point de vue environnemental.

Ceci étant, compte tenu du délai très court prêté par les experts pour enrayer l'effet de serre, une directive européenne serait plus appropriée qu'une simple incitation.

Ceci dit, avant d'agir sur des péages urbains, il est nécessaire que les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) se voient dotées des compétences de toute la chaîne de déplacement (stationnement, cycles, piétons) et de la maîtrise de certaines ressources, telles que celles issues des stationnements et des contraventions routières. C'est l'enjeu d'une transformation des AOT en AOMD, « Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable ».

Une autre piste : la création de grandes infrastructures de transports amène une plus-value foncière à des secteurs entiers du territoire. A ce jour, les AOT ne bénéficient pas ou peu de retours directs sur ces plus-values que leurs investissements lourds ont généré.

Enfin, la question du dé plafonnement du Versement Transport peut être évoquée comme une marge de manœuvre supplémentaire pour les collectivités.

**25. À plus long terme, quelle valeur ajoutée pourrait apporter un soutien européen ciblé pour le financement du transport urbain propre et énergétiquement efficace?**

*Quel pourrait être le rôle potentiel de l'UE ?*

Un tel soutien rendrait faisable la politique de développement durable prônée par tous.

Cette aide permettrait de passer un cap sur l'ampleur des actions menées, sur la qualité de celles-ci et sur les délais de mise en oeuvre. En effet, les subventions permettent généralement de rajouter du niveau de service supplémentaire, des matériels plus technologiques et d'aller plus vite, alors qu'un projet sans subvention va se faire à minima et dans un temps plus long.

## ANNEXE

### Proposition de définition de l'équilibre écologique :

La question de fond est de pouvoir consommer de l'énergie sans altérer, ou le moins possible, l'équilibre écologique.

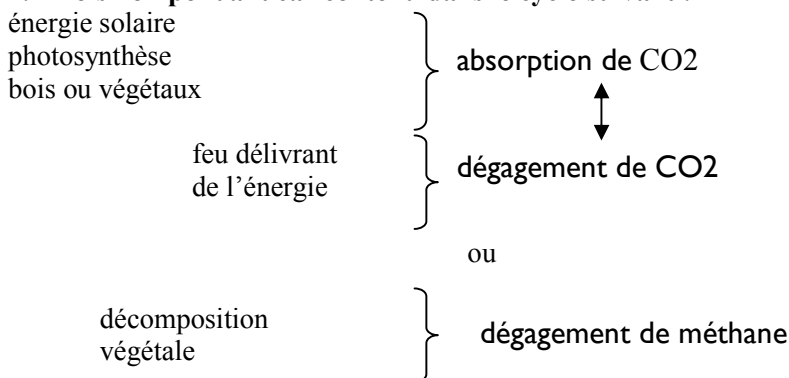
En effet, l'équilibre écologique, c'est à dire, l'état stabilisé de la planète à l'apparition de l'homme c'est :

- du carbone contenu dans l'atmosphère sous forme de CO<sub>2</sub> (30%),
- du carbone sous forme d'énergie fossile (charbon, pétrole, gaz naturel ou artificiel),
- du carbone contenu dans le bois de la biomasse.

A partir de cet équilibre, plusieurs cas de figure :

#### 1. Energies fossiles polluantes car déséquilibre

#### 2. Bois non polluant car contenu dans le cycle suivant :



#### 3. Energie électrique naturelle : vent, hydroélectricité non polluante

#### 4. Energie électrique produite par des énergies fossiles polluante, idem cas 1.

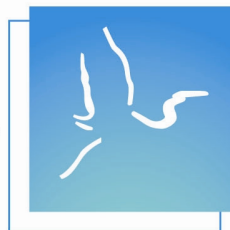
#### 5. Energie électrique produite par du bois et des végétaux, non polluante, idem cas 2

6. **Energie électrique produite par le nucléaire**, polluant dans l'absolu mais n'ayant pas d'impact sur l'atmosphère. Mais pour faire face aux besoins prégnants à énergie à très long terme, pourrait être considérée comme une solution de transition nécessaire, en attendant la maîtrise technologique de la fusion nucléaire (non polluante) ou transmutation des déchets radioactifs.

7. **Hydrogène produit à base d'électricité** soit « polluante » soit « vertueuse » ou hydrogène issu des rejets de l'industrie dans une optique de recyclage

8. **Méthane** → recyclage (non polluant)

**Grand  
Besançon**



La City • 4 rue Gabriel Plançon  
25043 BESANCON CEDEX  
Tél : (00 33) 3 81 65 07 00  
e-mail : [agglomeration@grandbesancon.fr](mailto:agglomeration@grandbesancon.fr)