

Plan piéton : analyse critique de la globalité des mobilités à Besançon et Grand Besançon Métropole (GBM)



**Cette contribution de l'association Trottoirs Libres est libre de droit,
servez-vous-en pour alimenter le débat.**

Avant-propos :

La mobilité est abordée sous différents angles, nommés "plan" ou autrement :

Un plan mobilité

Un plan vélo

Un plan piéton

Un plan de mise en accessibilité

Un plan transport en commun

Beaucoup de "plans", indispensables, spécifiques, mais toujours traités et abordés séparément, ce qui rend l'approche globale très compliquée. Nous allons tenter d'aborder la question des piétons en démontrant qu'elle est toujours impactée par les choix faits sur d'autres formes de mobilités.

Sommaire

Table des matières

Avant-propos :	2
Sommaire	3
Introduction: la marche, les piétons :.....	4
Notre avis sur une vision globale des mobilités :	5
Le Plan de mise en accessibilité de la voirie avance, la Commission intercommunale d'accessibilité et son Groupe d'experts d'usage y participent activement :.....	9
La question des feux piétons sur passages protégés, un vrai sujet de sécurité :.....	11
La vitesse des véhicules, principal risque pour les piétons :	16
La continuité piétonne obligatoire lors des travaux :	18
Piétons, vélos et engin de déplacement personnel motorisé (EDPM) :.....	20

Introduction: la marche, les piétons :

Que ce soit dans les centres métropolitains, les communes péri-urbaines ou encore les bourgs des territoires moins denses, le potentiel de développement de la marche reste, aujourd'hui encore important.

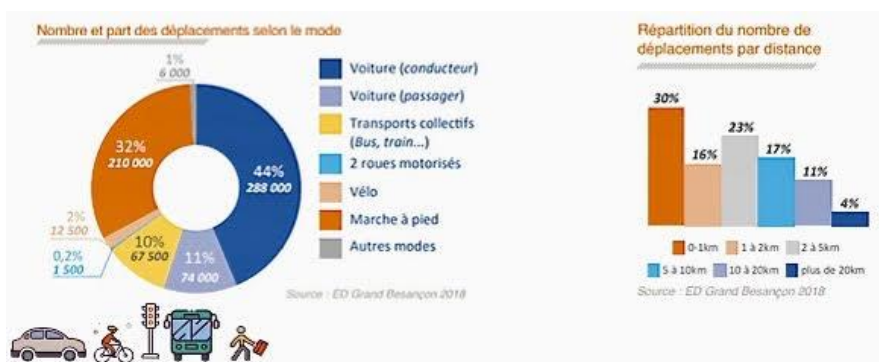
En effet, le recours à la voiture pour de courts trajets de proximité est souvent évitable.

La marche est un mode de déplacement vertueux: bon pour la santé, pour la baisse de la pollution, efficace, souple, inclusif, ...

C'est aussi un mode de découverte des villes et des territoires, aux réelles retombées économiques et sociales. Il permet d'appréhender les espaces autrement, flâner, se ressourcer, se divertir, se rencontrer, faire du sport, faire des achats, bref, "vivre ensemble"...

Aménager les villes afin de réunir les conditions les plus favorables possibles pour les piétons est indispensable. Il est essentiel de concevoir des aménagements à la fois accessibles et sécurisés, confortables et attractifs, mais aussi d'utiliser tous les outils de planification pour faciliter les continuités piétonnes et la ville des courtes distances, "la ville du quart d'heure".

Si la ville centre concentre la majorité des déplacements et les données sur les communes périphériques sont moins nombreuses et disponibles. Ce que nous relevons comme problématiques pour Besançon restent pertinentes pour beaucoup de communes de GBM où les piétons se heurtent à de nombreuses problématiques, par exemple : la continuité piétonne et les obstacles divers dont les stationnements sur trottoir.



A Besançon: 43% est la part modale de déplacements piétons : marche= 32 % + transports collectifs= 11%.

Notre avis sur une vision globale des mobilités



Dans le dernier Baromètre de la marchabilité de 2023, Besançon a obtenu une note moyenne de 10,8/20 (9,8 en 2021)

Si des améliorations sont en cours et en projet. On peut noter parmi eux, du point de vue du confort des piétons, la végétalisation, la requalification de places et de rues et la fermeture du trafic de transit du quartier Battant/madeleine. Il est à noter que les deux baromètres mettent en avant quelques notes très basses sur les sujets suivants à améliorer en priorité:

8,7/20 pour le stationnement des véhicules motorisés sur les cheminements piétons

8,4/20 pour la sécurité des enfants à pieds, des poussettes, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite

6,4/20 sur la sécurité pour rejoindre à pied les communes périphériques





Dès lors, comment aborder un plan piéton sans évoquer une incohérence majeure, non traitée jusque-là ?

Celle des tolérances d'arrêts et stationnements sur les trottoirs instituées par arrêté municipal, contraires au code de la route (R417-11) et entravant l'obligation de continuité piétonne libre de tout obstacle de la loi de 2005 sur l'égalité des chances via son décret de 2007.

C'est un sujet problématique qui impacte très concrètement

- la vie sociale des enfants, que l'on ne laisse plus marcher seuls dans nos rues,
- la vie sociale et professionnelle des personnes en situation de handicap
- l'autonomie extérieure des personnes âgées pour qui l'espace public devient trop compliqué et hostile.

Nous avons souvent entendu : "en zone de rencontre, le piéton est prioritaire et peut marcher sur la chaussée". Et bien, malgré cela, les trottoirs sont indispensables pour bien des catégories d'entre nous, comment les déficients visuels, les personnes marchant avec difficulté, avec cannes, déambulateurs, fauteuils, et les enfants.

Peuvent-ils se déplacer en sécurité dans des rues envahies de véhicules circulants ou arrêtés sur les trottoirs ?



Notons que la loi est claire: est interdit "le stationnement dans les zones de rencontre, en dehors des emplacements aménagés à cet effet " 'donc permettant ce stationnement ET le passage réglementaire de 140 cm libre d'obstacle pour les piétons) Ref : Art R417-10 -III-5°

On nous affirme qu'il "ne serait pas possible de faire autrement".

- pourtant des solutions techniques et légales existent dans plusieurs cas et nous faisons des propositions depuis des années.

Est-ce que l'introduction de la sinuosité en zone de rencontre à été sérieusement étudiée ?

- permettant l'installation de places de livraisons alternativement à gauche et à droite,

- permettant de protéger les trottoirs tout en permettant la logistique urbaine

Non, nos propositions basées sur des technique d'aménagement CEREMA ont malheureusement été ignorées.

- **Est-ce que l'étude sur la logistique urbaine à enfin permis de mettre en œuvre un projet de dépôt de transfert modal camion/vélos pour les livraisons non alimentaires dans la Boucle ?** (projet dans les cartons de la ville depuis le projet cœur de ville de 1995 et reproposé depuis 2019 dans les "Dix propositions" des associations Vélo Besançon et Trottoirs Libres)

Non, les programmes immobiliers autour du centre-ville avancent et aucune réservation foncière n'a jamais été faite pour permettre de monter un projet concret. Sans cette réservation foncière, impossible d'aller de l'avant et les possibilités futures s'amenuisent.

- **Est-ce que la Ville à adapté les règles d'usage des places de livraisons ?** En les autorisant le matin pour les livraisons professionnelles uniquement, l'après-midi pour les artisans et sociétés de service et le soir pour les résidents qui ont des choses à charger/décharger.

Non, on distribue des carnets de stationnement 2h sur lesquels il est précisé "à condition de ne pas entraver la circulation des véhicules et des piétons" ce qui n'est jamais respecté ni sanctionné (pour la partie piétons).

- **Est-ce-que le détournement de toute ou partie des 600 grands bus traversant la boucle a été mise à l'étude ?** afin de savoir s'il est possible de libérer de l'espace dans la Boucle et de limiter bien des nuisances tout en apaisant le centre-ville, au profit de mini navettes gratuites, comme une trentaine d'autres villes l'ont fait.

Non, le choix de faire l'étude indispensable à été clairement rejeté; nous ne saurons donc pas si c'est une piste intéressante et réalisable.

Difficile d'améliorer la condition des piétons, dans un environnement aussi contraint que la ville centre, sans travailler sur les différentes techniques permettant de libérer de la place pour être en conformité avec les textes.

*Le Plan de mise en accessibilité de la voirie
avance, la Commission intercommunale
d'accessibilité et son Groupe d'experts d'usage
y participent activement :*

Il convient là aussi de relever que mettre ces millions d'euros en aménagement et mise aux normes d'accessibilité est un effort indispensable et bienvenu.

Mais pour que cette mise en accessibilité soit opérationnelle (pour que ces investissements soient efficaces), il faut qu'elle ne soit pas entravée par des règles contraignantes, notamment la tolérance institutionnalisée des arrêts sur les trottoirs, ainsi que par une gestion insuffisamment suivie des autorisations d'occupation temporaires de l'espace public, par les terrasses et étals, pose de mobilier urbain, panneaux publicitaires, etc.

Comme demandé en commission intercommunale d'accessibilité, 20 ans après la loi de 2005, il faut en finir avec **les passages piétons non pourvus d'abaisssements**; il en reste quelques dizaines et il est souhaitable de tous les traiter d'un coup, sans attendre d'éventuelles futures requalifications, sinon cela durera encore 20 ans ou plus.

La continuité des cheminements piétonniers :

Si l'on conçoit depuis longtemps des trames prioritaires pour les bus ou les voitures, force est de constater que **la continuité piétonne en accessibilité reste le parent pauvre de la politique de voirie/déplacement.**

En effet, au gré des requalifications, travaux, budgets, on voit, sur un même parcours, se succéder des zones remises aux normes, sur une place, un carrefour, un arrêt de bus, reliés par des rues ou tronçons de rue dont les trottoirs ont plus de 50 ans sans réfection, ne sont pas aux normes d'accessibilité. Ces parcours ressemblant à un patchwork de revêtements et

rafistolages bosselés rendant la progression en fauteuil roulant , déambulateur, ou pour les déficients visuels très inconfortable voir impraticable.

Ainsi, sur de grands axes comme la Rue de Belfort, la Rue de Dole ou tant d'autres rues reliant les quartiers au centre-ville, nous n'avons aucuns trottoirs continus, refaits dans toute leur longueur, permettant aux piétons, PMR, enfants et aînés, de pouvoir circuler aisément.

Pourtant, on voit régulièrement refaire le goudronnage de toute une rue alors que ses trottoirs ne sont pas repris et sont en ruine (exemple Avenue Siffert ou le boulevard sur de longues sections etc)

La loi LOM fait pourtant obligation en la matière.

Un plan piéton doit avoir cet ambition forte de rattrapage programmatique, organisationnel comme financier afin de remédier à cette réalité; ainsi, dans le budget voirie, la part dédiée à la réfection des trottoir est trop faible et ne peut en aucun cas permettre ce rattrapage rendu nécessaire par des décennies de non renouvellement de leur revêtements.

Une ville qui utilise très souvent le terme "ville inclusive" se doit d'intégrer une chaine de déplacement accessible et cohérente pour les piétons. C'est ce que nous attendons de ce plan.



La question des feux piétons sur passages protégés, un vrai sujet de sécurité :

Bien qu'il soit nécessaire de réguler les flux des véhicules, les horaires de grands flux piétons étant les mêmes que ceux des véhicules, il est nécessaire de trouver un équilibre qui, s'il est trop déséquilibré, le temps d'attente étant parfois trop long, pousse les piétons à prendre des risques en s'engageant au rouge piéton.

De plus, le piéton attend dans le vent glacé, sous la pluie ou sous un soleil brûlant ce qui accentue l'inconfort et l'impatience liée à l'attente.

La réglementation des feux de circulation est régie par l'Instruction interministérielle à la signalisation routière - 6ème partie

Le chapitre 11 paragraphe C traite des règles d'emploi des feux d'intersection. et la partie C du déroulement des couleurs.

La durée minimale de vert piéton est de 6 secondes !

Auquel s'ajoute (à l'alinéa 2) la durée de rouge de dégagement doit être de 8 secondes, soit le temps entre le passage d'un rouge piéton au vert véhicule; mais il n'est pas normal de devoir compter sur ce temps là pour pouvoir achever sa traversée, en particulier pour les personnes à mobilité très réduite.

La vitesse admise pour le calcul est pour le piéton d'un mètre par seconde (3,6 km/h). Autrement dit, si le piéton traverse sur un passage long de 8 mètres, il a à minima 8 secondes pour traverser alors que la figurine passe du rouge au vert.

Enfinement $6 + 8 = 14$ secondes est le temps accordé aux piétons; insuffisant pour les plus lents.

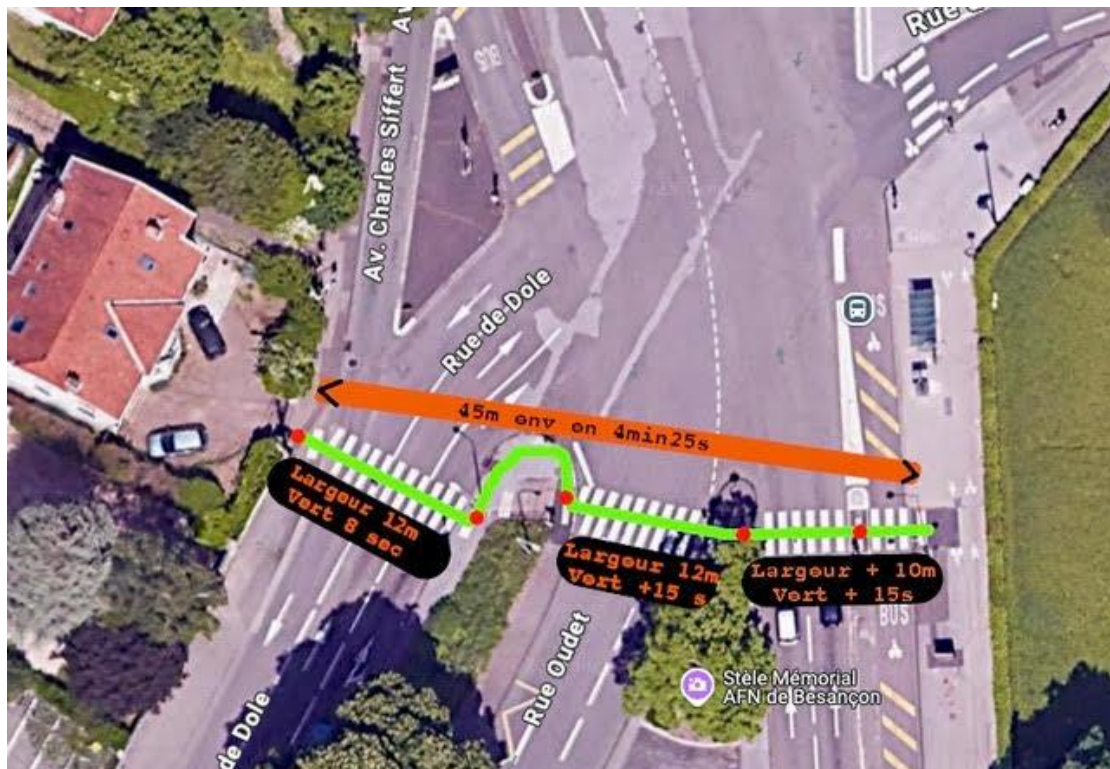
Le piéton valide marche en **moyenne** à 3 km/h (0,83 m/s) donc, **les moins mobiles d'entre eux traversent à moins de 0,5 m/seconde**. Pour une traversée de 10 m de large, il leur faudra donc **minimum 20 seconde**.

NB: à Besançon,

- certains feux piétons ont une durée de vert de 8 seconde pour plus de 10m de traversée, c'est moins de la moitié nécessaire à une personne à mobilité très réduite
- le temps de dégagement obligatoire n'existe pas sur certains feux piétons, c'est un vrai problème de sécurité pour les piétons. Donc à revoir avec un diagnostic feux par feux car beaucoup sont correctement réglés.

A savoir : le système de priorisation automatique des feux pour les bus doit être affiné car il conduit à rendre certaines traversées trop longues, où l'on constate que la quasi-totalité des piétons finissent par traverser en partie au rouge piéton.

Par exemple au carrefour de la croix d'Arène ou, pour traverser en 3 temps, une longueur d'environ 45m, il faut 4 minutes et 25 secondes !



Le problème des feux tourne à droite pour véhicules, alors qu'un passage piéton est au vert dans la rue perpendiculaire :

- dangereux car les véhicules hauts qui tournent ne voient pas bien les piétons qui sont souvent dans leur angle mort.

- dangereux car, dans les faits, beaucoup d'automobilistes ne respectent pas la priorité piéton. C'est d'ailleurs dans cette configuration que beaucoup de piétons perdent la vie (comme l'enfant tué il y a quelques années sur le boulevard).

Il est régulièrement annoncé que "l'on ne pourrait pas faire autrement" ...

- ce n'est pourtant pas le cas dans bien d'autres pays (comme la Suisse voisine) où ce dispositif n'existe pas et qui arrivent à gérer le trafic sans mettre en danger les piétons.

- parfois, le vert piéton est déclenché avant le tourne à droite véhicule afin que les piétons engagés freinent les ardeurs des automobilistes irrespectueux; ce n'est pas le cas partout et dans tous les cas, ce n'est pas suffisant pour les piétons qui veulent s'engager ensuite.

NB: Au feu piétons qui traverse la Rue Plançon au carrefour Canot, constat de 6 véhicules venant de L.Michel qui refusent la priorité à une femme âgée qui attendait sur l'îlot central et ce malgré ses gestes de protestation indiquant sa priorité.

- Ce dispositif, légal en France, n'a pas de caractère obligatoire et nous pensons que sur bien des carrefours à forte fréquentation piétonne, à proximité des établissements scolaires en particulier, cette technique de gestion du trafic devrait être proscrite tant elle se fait au détriment de la sécurité des piétons.

- L'installation à proximité des écoles et aux carrefours complexes, de **feux piétons avec compte à rebours** est souhaitable car il minimise les risques de traversée au rouge, le piéton, actuellement n'ayant aucune visibilité sur des temps d'attente rendus aléatoires par le système de priorisation.

- **Les boutons d'appel** aux passages protégés n'ont aucun effet de 6h à 22h, mais quelques dizaines de ces passages (comme celui de la Rue de Dole au carrefour de la croix d'Arène) nécessitent cet appel, sans quoi le vert piéton ne se déclenche jamais... Il est indispensable de remettre des panonceaux "appel obligatoire" sur ces feux.



Sur ce sujet également, il pourrait être envisagé que l'appel soit reprogrammé en faveur des piétons, par exemple lorsqu'un tourne à droite véhicule rallonge le temps d'attente (comme Av L.Michel) ou à proximité d'établissement scolaires aux heures d'entrée et de sortie des élèves.

Notons également que là où il n'y a pas de sas-vélo et où les véhicules sont arrêtés à raz des passages piétons, la visibilité mutuelle est moindre, faute

de recul et des arrêts ou démarrages mal gérés sont plus dangereux pour les piétons.

Pour les passages piétons non équipés de feux tricolores:

dans les zones où des files de voitures se forment régulièrement (comme AV du 8 mai 1945), une ligne d'effet au sol, avant le passage piéton éviterait que les voitures bloquent le passage empêchant, entre autre, les personnes en fauteuil roulant de passer d'un abaissement de trottoir à l'autre là où les piétons valides se faufilent entre les pare-chocs, au risque de se faire percuter par un deux roues qui circule en inter-files.

Enfin, si des villes ont mené depuis des années, des opérations pédagogiques puis mis en place des contrôles/sanctions médiatisées pour "non-respect de la priorité piétonne" (135 Euros et retrait de 6 points), il semble que Besançon ne les aient jamais mises en pratique.

Bien des automobilistes ignorent cette règle du code de la route, et d'autres l'ignorent sciemment, sachant qu'il n'y a pas de sanctions appliquées.

Nous demandons que Besançon communique puis sévise sur ce non-respect trop répandu du code de la route, il en va de la sécurité des usagers vulnérables.

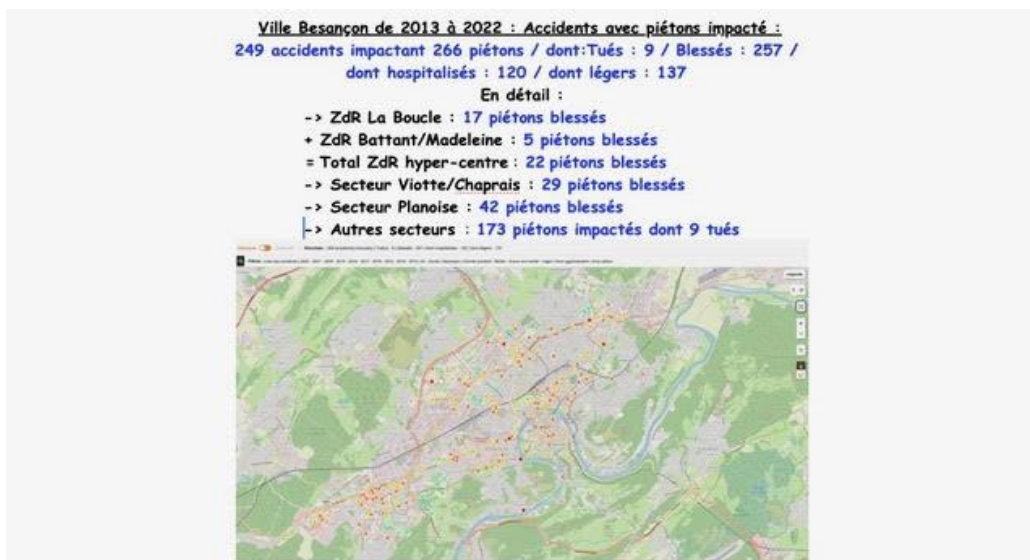


La vitesse des véhicules, principal risque pour les piétons :

- Accidentologie :

Ci-dessous, un visuel sur l'accidentologie piétons où ne figurent que les accidents où les secours sont intervenus, les piétons légèrement heurtés qui vont quelques heures plus tard à l'hôpital ne sont pas comptés

Pour la ville de Besançon, sur 9 ans (2013/2022), c'est 266 victimes dont 257 blessés et 9 morts



- Ville 30Km/h :

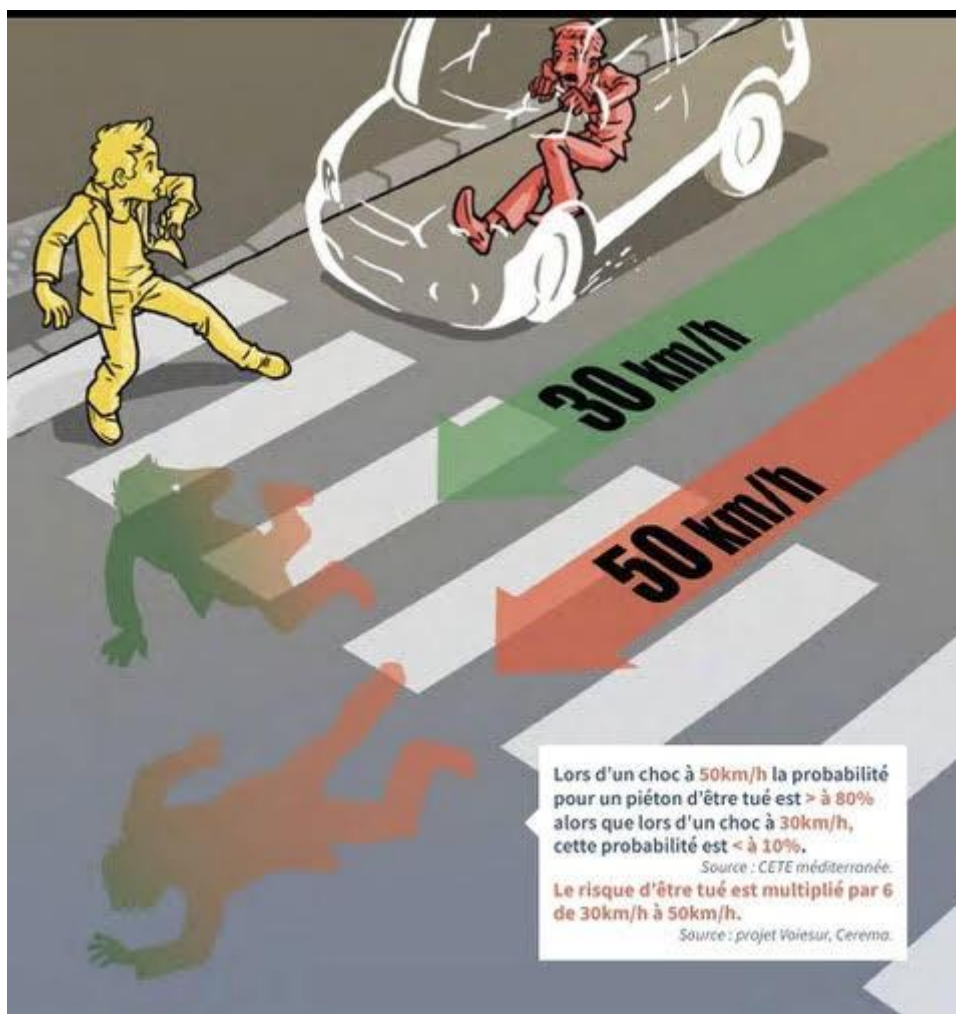
La vitesse étant un facteur important de gravité dans l'accidentologie, particulièrement celle des piétons, plus de 250 villes françaises ont adopté la vitesse générale de 30 Km/h avec des résultats très positifs sur

- le nombre d'accidents tous modes confondus
- la gravités des conséquences corporelles chez les blessés
- la baisse de la mortalité
- le coût matériel des dégâts sur les infrastructures de la collectivité
- une baisse significative du bruit en ville

A Besançon, il y a une multiplication de zones 30 Km/h courtes, parfois de 200m, dans des rues à 50 Km/h. Ce n'est absolument pas lisible ni efficace.

A minima, il faudrait qu'un quartier soit mis à 30 Km/h, jamais une partie de rue.

Dans l'intérêt des usagers vulnérables, piétons ou cyclistes ainsi que dans celui de tous les habitants qui bénéficieraient d'une baisse du bruit en ville, nous proposons que Besançon rejoigne les "Villes 30" tant la preuve de l'efficacité est importante (après une période d'adaptation comme pour tous changements).



La continuité piétonne obligatoire lors des travaux :

Il reste un travail important à effectuer à ce sujet que nous abordons en Commission accessibilité depuis des années. Dans une ville, les chantiers sont nombreux, la préoccupation historique des services et des élus est de se demander comment ne pas bloquer la circulation des véhicules, en omettant parfois que les autres modes qui sont aussi là et plus vulnérables ...

Le fait d'avoir un cahier des charges le précisant, dans les appels d'offre signés dans des bureaux lointains d'entreprises ne suffit pas; c'est comme les CGV (Conditions Générales de Ventas) des assurances, personne ne les lis, ne les connaît.

Il est donc impératif :

- que les élus et services ne privilégient pas le double sens de circulation des véhicules au détriment de la sécurité des piétons et cyclistes.
- de faire des séances de sensibilisation auprès des ouvriers et agents de terrain, sur des lieux de travaux
- que la collectivité et les entreprises s'équipent en matériel adéquat et aux normes : comme des passerelles de franchissement, des plaques de roulages pour sol mous, de la signalisation plus précise, etc.
- que la collectivité se dote à minima d'**un poste de contrôleur exclusivement dédié et formé au suivi des chantiers routiers qui sont par définition mobiles.**

Là aussi, la marchabilité d'une ville, en accessibilité et en sécurité, ne peut ignorer ces besoins et cette réalité tant cela impacte nos déplacements.

Lorsqu'une tranchée doit rester ouverte : pour les voitures on met des plaques de franchissement



Alors, pourquoi ne pas mettre des passerelles pour assurer la continuité piétonne obligatoire ?



Piétons, vélos et engin de déplacement personnel motorisé (EDPM) :

La superposition des aménagements dans le temps créent de la confusion

Quelles solutions pour modifier les tracés ("pseudo voies vertes") existants installés sur les trottoirs afin de séparer ce mode bien plus rapides que la marche qui nécessite des cheminements sécurisés ne créant pas de conflit d'usage ?

NB : Art R110-2 du code de la route : "Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers."

La fiche CERTU N° 4 [de janvier 2013](#) (devenu CEREMA) rappelle aussi " la voie verte, est maillon d'un réseau cyclable urbain ; un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte "



Voies Vertes :



[Code de la route](#) : Article R110-2

➤ Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers

➤ NB : La notion de route confirme d'ores et déjà que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte.

➤ Fiche vélo n°4 du Certu (janvier 2013), « La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton », met fin à toute ambiguïté dans ce domaine : **un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte !**

Les nouveaux tracés vélos ne sont plus créés de la sorte, c'est très bien; mais la confusion règne face à ce mélange de solutions anciennes et nouvelles peu lisibles et cohérentes entre elles.

Les cyclistes comme les piétons ont besoin de cette séparation sécurisante de cheminements pour leurs modes respectifs qui fonctionnent avec un fort différentiel de vitesse.

Sujet important alors que l'objectif annoncé ces dernières années est d'augmenter la part modale du vélo dans la ville et l'agglomération.

La situation actuelle, hybride, à l'inconvénient de brouiller le message et l'application des règles; en effet, bien des cyclistes, autorisés sur certains tronçons de trottoirs se sentent en droit de le faire partout ce qui n'est pas une bonne chose, ni pour eux qui peuvent devenir responsables en infraction en cas d'accident, ni pour les piétons que ce mélange de modes insécurisent.

Quels moyens pédagogiques et d'information mis en oeuvre pour accompagner les différents modes afin d'éviter que les conflits d'usage s'installent ou s'aggravent ?

Il faut organiser l'espace et cesser de tolérer ces arrêts abusifs de véhicules sur les bandes cyclables comme sur les trottoirs, situation qui met clairement en danger les usagers de ces deux modes.

Il est important de développer les moyens concrets pour atteindre cet objectif, en cohérence avec les plans (de mobilité) divers, donc dans une vision globale et transversale.

Ainsi, l'on ne peut pas éviter d'évoquer ici la place de la voiture individuelle dans la ville :

prioritairement celles des pendulaires allant et venant quotidiennement pour leur travail; là encore, le mode piéton est impacté par cette réalité et donc impacté par les choix et décisions sur les autres modes dans toute l'agglomération.

Ce débat est souvent l'occasion d'échanges politiques houleux, pourtant quelque soit la couleur politique d'une collectivité, le sujet touche toutes les agglomérations et les diagnostics du CEREMA et des spécialistes vont dans le même sens, il ne s'agit pas de faire de la politique anti-voiture mais de chercher comment mieux coordonner les différents modes pour optimiser les déplacements de chacun.

Le constat facile à faire par tous les habitants de Besançon: lors des moindres vacances scolaires, les mercredi et les we, il y a moins voir pas de bouchons et plus de places de stationnement disponibles (assez pour la population résidente) , donc moins de stationnements interdits partout dans la ville.

C'est donc bien aux 70 000 pendulaires qu'il faut proposer prioritairement plus de solutions alternatives. Car le nombre de véhicules particulier ne cesse d'augmenter et la ville, vu son bâti ancien et sa topographie particulière ne peut élargir les rues ni proposer toujours plus de places de stationnement.

- Les parkings relais existent, mais ne sont pas toujours pleins.
- Les pendulaires ne veulent pas payer, en plus de leurs frais de voiture, des frais de transports en commun pour relier le centre-ville, depuis des P+R ; du moins, tant qu'ils peuvent rejoindre le centre ou leur lieu de travail avec leurs voiture personnelle.

Nous sommes tous en contact de pendulaires régulièrement, et lorsqu'on les interroge ils ont majoritairement l'impression qu'ils ne peuvent pas faire autre chose que subir et continuer comme ils ont toujours fait.

En terme de mobilité, le "en même temps" trouve sa limite et nous l'avons constaté ces dernières décennies, ne permet pas de faire circuler **efficacement** tous les modes dans un espace contraint et saturé depuis longtemps.

- Les élus des communes de GBM, majoritaires au sein de cette instance ne

parlent pas suffisamment d'alternative à la voiture individuelle pour leurs habitants; pourtant ils ont la compétence voirie et transport.

On entend souvent certains d'entre eux dénoncer "les entraves à l'usage de la voiture individuelle" plutôt que d'étudier, proposer et promouvoir des solutions multimodales qui pourraient solutionner une partie non-négligeable du problème, tant pour leur administrés que pour la ville-centre :

- le développement des transports en commun cadencés dans l'agglomération, c'est leurs prérogatives
- le co-voiturage organisé dans les communes et avec leur aide, par des réunions, des affiches, des applications de mise en relation, pour ceux qui le peuvent mais ne se connaissent pas et vont séparément, aux mêmes horaires dans la même direction
- organiser plus de parkings de co-voiturage en bord de commune/de route principale dans l'habitat dispersé
- la promotion des modes actifs via les pistes cyclables pour les communes proches, c'est en cours mais doit continuer
- expliquer la gratuité des P+R, la prise en charge de 50% de l'abonnement transport en commun par l'employeur etc.
- avoir un mini-vélo pliant ou une trottinette dans le coffre pour finir son voyage depuis un parking extérieur vers le centre ou son entreprise...
- pouvoir profiter d'un transport en commun, bus ou train en adaptant ses horaires de travail, si possible et en accord avec l'employeur etc.

- GBM peut-elle éditer une brochure distribuée par les communes à tous les habitants avec des explications sur ce qui est à disposition, les infos sur ces possibilités d'organiser leurs déplacements différemment ?

La plupart de ces informations existent probablement; sont-elles utilisées ainsi par les maires, par GBM ?



- L'opération "Un mois sans ma voiture " qui concerne une cinquantaine de personnes ou famille pourrait-elle être déclinée/étendue à l'échelle de GBM ? En proposant à des pendulaires un mois d'abonnement transport gratuit à celles et ceux qui s'engagent à poser leur voiture sur un P+R d'entrée de ville et terminer leur trajet en tram/bus , histoire d'appréhender la faisabilité et les avantages, c'est un investissement et il faudrait le proposer à bien plus grande échelle, un millier chaque année.

Pour que cela marche, il faudrait vraiment une implication active des maires des communes qui doivent décider (financer), communiquer, encourager et accompagner .

Un intervenant neutre et extérieur, comme le CEREMA pourrait proposer des pistes, des plans efficaces et s'adresser à eux pour les convaincre d'accompagner ces propositions alternatives au niveau de leurs communes.

Et, il est un sujet peu abordé dans notre agglomération, celui du rapprochement domicile-travail qui peut être encouragé de différentes manière et en particulier comme- ceci :

GBM avec des partenaires comme la CCI, le CHU etc, pourrait proposer aux entreprises recrutantes de privilégier à compétence égale, une personne vivant proche du lieu de travail recrutant ou au moins du bon côté de la ville; en effet, des expériences en ce sens (comme en Ile de France) montrent que c'est un choix gagnant sur tout les plans

- **les salariés** perdent moins de temps de trajet, dépensent moins en transport, arrivent moins stressés au travail
- **l'employeur** a des salariés moins en retard, moins stressés, ce qui a un effet positif pour l'entreprise
- **la collectivité** en charge des transports et de la voirie voit ses infrastructures allégées en trafic donc plus efficaces, moins de pollution, moins d'accidents, etc. = économies !

Enfin, la halte ferroviaire proche des hauts de Chazal attendue depuis deux décennies est importante également ainsi que des tarifs des TER au sein de GBM, qui soient réduits et accessibles pour toutes et tous.

Ainsi que les autres lignes ferroviaires pouvant desservir la ville depuis le plateau ou Ecole-Valentin, qui ont un rôle essentiel, à développer.

En conclusion, il est indispensable de ne pas travailler les modes séparément, mais dans une cohérence qui permet aux uns comme aux autres d'évoluer de manière efficace et en sécurité.

Cette contribution de l'association Trottoirs Libres est libre de droit, servez-vous-en pour alimenter le débat.

