



## Extrait du Registre des délibérations du Conseil de Communauté

Publié le : 27/11/2024

Séance du jeudi 14 Novembre 2024

Membres du Conseil de Communauté en exercice : 123

Le Conseil de Communauté, convoqué le 7 novembre 2024, s'est réuni Salle des conférences de la CCIT du Doubs 46 avenue Villarceau à Besançon, sous la présidence de Mme Anne VIGNOT, Présidente de Grand Besançon Métropole.

Ordre de passage des rapports : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36

La séance est ouverte à 18h45 et levée à 21h47

**Étaient présents :** **Audeux :** Mme Agnès BOURGEOIS, **Avanne-Aveney :** Mme Marie-Jeanne BERNABEU, **Besançon :** Mme Elise AEBISCHER (jusqu'à la question n°14 incluse), M. Hasni ALEM, Mme Frédérique BAEHR, M. Guillaume BAILLY, M. Kevin BERTAGNOLI (à compter de la question n°15), Mme Pascale BILLEREY, M. Nicolas BODIN, M. François BOUSSO, Mme Nathalie BOUVET, Mme Fabienne BRAUCHLI, Mme Annaïck CHAUVET, Mme Julie CHETTOUH, M. Sébastien COUDRY (à compter de la question n°9), M. Benoit CYPRIANI, Mme Karine DENIS-LAMIT, M. Cyril DEVESA, Mme Marie ETEVENARD, M. Ludovic FAGAUT, Mme Lorine GAGLIOLO, M. Olivier GRIMAITRE, M. Damien HUGUET, M. Jean-Emmanuel LAFARGE, Mme Marie LAMBERT, M. Aurélien LAROPPE, Mme Myriam LEMERCIER, M. Christophe LIME, Mme Agnès MARTIN, M. Saïd MECHAI, Mme Carine MICHEL, Mme Marie-Thérèse MICHEL, Mme Laurence MULOT, M. Yannick POUJET, M. Anthony POULIN, Mme Françoise PRESSE, Mme Karima ROCHDI, M. Jean-Hugues ROUX, M. Nathan SOURISSEAU, M. Gilles SPICHER, M. André TERZO, Mme Anne VIGNOT, Mme Sylvie WANLIN, Mme Christine WERTHE, Mme Marie ZEHAF, **Bonnay :** M. Gilles ORY, **Boussières :** M. Eloy JARAMAGO, **Busy :** M. Philippe SIMONIN, **Chaleze :** M. René BLAISON, **Chalezeule :** M. Christian MAGNIN-FEYSOT, **Champagney :** M. Olivier LEGAIN, **Champvans-Les-Moulins :** M. Florent BAILLY, **Châtillon-Le-Duc :** Mme Agathe HENRIET, **Chevroz :** M. Franck BERNARD, **Cussey-Sur-L'Ognon :** M. Jean-François MENESTRIER (à compter de la question n°15), **Deluz :** M. Fabrice TAILLARD, **Devecey :** M. Gérard MONNIEN, **Ecole-Valentin :** M. Yves GUYEN, **Fontain :** M. Claude GRESSER-BOURGEOIS, **Francois :** M. Emile BOURGEOIS, **Geneuille :** M. Patrick OUDOT, **Gennes :** M. Jean SIMONDON, **Grandfontaine :** M. Henri BERMOND, **La Chevillotte :** M. Roger BOROWIK, **La Vèze :** M. Jean-Pierre JANNIN, **Les Auxons :** M. Anthony NAPPEZ, **Mamirolle :** M. Daniel HUOT, **Miserey-Salines :** M. Marcel FELT, **Montferrand-Le-Château :** Mme Lucie BERNARD, **Morre :** M. Jean-Michel CAYUELA, **Noironte :** M. Philippe GUILLAUME, **Osselle-Routelle :** Mme Anne OLSZAK, **Pelousey :** Mme Catherine BARTHELET, **Pirey :** M. Patrick AYACHE, **Pouilley-Français :** M. Yves MAURICE, **Pouilley-Les-Vignes :** M. Jean-Marc BOUSSET, **Pugey :** M. Frank LAIDIE, **Roche-Lez-Beaupré :** M. Jacques KRIEGER, **Roset-Fluans :** M. Jacques ADRIANSEN, **Saint-Vit :** Mme Anne BIHR, **Saint-Vit :** M. Pascal ROUTHIER, **Saône :** M. Benoît VUILLEMIN, **Serre-Les-Sapins :** M. Gabriel BAULIEU, **Tallenay :** M. Ludovic BARBAROSSA, **Torpes :** M. Denis JACQUIN, **Vaire :** Mme Valérie MAILLARD, **Velesmes-Essarts :** M. Jean-Marc JOUFFROY, **Venise :** M. Jean-Claude CONTINI, **Vorges-Les-Pins :** Mme Maryse VIPREY

**Étaient absents :** **Amagney :** M. Thomas JAVAUX, **Besançon :** Mme Anne BENEDETTO, Mme Claudine CAULET, Mme Aline CHASSAGNE, M. Laurent CROIZIER, Mme Nadia GARNIER, Mme Sadia GHARET, M. Abdel GHEZALI, Mme Valérie HALLER, M. Pierre-Charles HENRY, M. Jamal-Eddine LOUHKIAR, Mme Juliette SORLIN, Mme Claude VARET, **Beure :** M. Philippe CHANEY, **Byans-Sur-Doubs :** M. Didier PAINEAU, **Braillans :** M. Alain BLESSEMAILLE, **Champoux :** M. Romain VIENET, **Chaucenne :** M. Alain ROSET, **Chemaudin et Vaux :** M. Gilbert GAVIGNET, **Dannemarie-Sur-Crête :** Mme Martine LEOTARD, **Larnod :** M. Hugues TRUDET, **Le Gratteris :** M. Cédric LINDECKER, **Marchaux-Chaufontaine :** M. Patrick CORNE, **Mazerolles-Le-Salin :** M. Daniel PARIS, **Merey-Vieille :** M. Philippe PERNOT, **Montfaucon :** M. Pierre CONTOZ, **Nancray :** M. Vincent FIETIER, **Novillars :** M. Lionel PHILIPPE, **Palise :** M. Daniel GAUTHEROT, **Rancenay :** Mme Nadine DUSSAUCY, **Thise :** M. Pascal DERIOT, **Thoraise :** M. Jean-Paul MICHAUD, **Vieille :** M. Franck RACLOT, **Villars-Saint-Georges :** M. Damien LEGAIN

**Secrétaire de séance :** M. Jean-Marc BOUSSET

**Procurations de vote :** **Besançon :** Mme Elise AEBISCHER à M. Kévin BERTAGNOLI (à compter de la question n°15), Mme Anne BENEDETTO à M. Hasni ALEM, M. Kévin BERTAGNOLI à Mme Elise AEBISCHER (jusqu'à la question n° 14 incluse), Mme Claudine CAULET à M. Aurélien LAROPPE, Mme Aline CHASSAGNE à M. André TERZO, M. Sébastien COUDRY à M. Nicolas BODIN (jusqu'à la question n°8 incluse), M. Laurent CROIZIER à Mme Nathalie BOUVET, Mme Sadia GHARET à M. Christophe LIME, M. Abdel GHEZALI à Mme Sylvie WANLIN, Mme Valérie HALLER à M. Anthony POULIN, M. Pierre-Charles HENRY à Mme Christine WERTHE, Mme Juliette SORLIN à M. Yannick POUJET, Mme Claude VARET à Mme Karine DENIS-LAMIT, **Braillans :** M. Alain BLESSEMAILLE à M. Jacques KRIEGER, **Chemaudin et Vaux :** M. Gilbert GAVIGNET à Mme Marie ZEHAF, **Cussey-Sur-L'Ognon :** M. Jean-François MENESTRIER à M. Patrick OUDOT (jusqu'à la question n°14 incluse), **Dannemarie-Sur-Crête :** Mme Martine LEOTARD à M. Jean-Marc BOUSSET, **Marchaux-Chaudefontaine :** M. Patrick CORNE à M. Fabrice TAILLARD, **Mazerolles-Le-Salin :** M. Daniel PARIS à M. Emile BOURGEOIS, **Thise :** M. Pascal DERIOT à M. René BLAISON, **Thoraise :** M. Jean-Paul MICHAUD à Mme Marie-Jeanne BERNABEU

Délibération n°2024/2024.00349

Rapport n°10 - Signature du Contrat opérationnel de mobilité du bassin de mobilité de Grand Besançon Métropole avec la Région Bourgogne Franche-Comté

*Délibération du Conseil de Communauté du 14/11/2024  
Communauté urbaine Grand Besançon Métropole*

## Signature du Contrat opérationnel de mobilité du bassin de mobilité de Grand Besançon Métropole avec la Région Bourgogne Franche-Comté

**Rapporteur** : Mme Marie ZEHAF, Vice-Présidente

	Date	Avis
Commission n°5	09/10/2024	Favorable
Bureau	24/10/2024	Favorable

Inscription budgétaire
<i>Sans incidence budgétaire</i>

Résumé
<p>La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 a instauré la création de bassins de mobilité sur tout le territoire des régions. Pour chaque bassin, la Région Bourgogne Franche-Comté bâtit un contrat opérationnel de mobilité avec les territoires du bassin. Ce contrat reprend les engagements des parties prenantes en faveur des mobilités durables et de l'intermodalité. Pour le Contrat opérationnel du bassin de Grand Besançon Métropole, GBM doit prendre une délibération pour valider la signature.</p>

### **I. Origine et objectif du Contrat opérationnel de mobilité**

Renforcée dans son rôle de cheffe de file par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, la Région œuvre à coordonner les compétences en matière de mobilité de l'ensemble des autorités organisatrices du territoire.

Le périmètre du bassin de mobilité de Grand Besançon Métropole est identique à celui de son propre territoire.

A l'échelle du bassin de mobilité, cette coordination entre la Région et GBM se matérialise par la conclusion d'un Contrat Opérationnel de Mobilité.

Les enjeux ont été identifiés lors des réunions de bassins initiées en 2020.

### **II. Le Contrat opérationnel du bassin de mobilité de Grand Besançon Métropole**

La Région Bourgogne Franche-Comté a souhaité que cette première génération de contrat opérationnel s'attache à identifier les offres, services et projets existants, afin de définir les perspectives communes d'évolution dans le cadre d'une dynamique complémentaire et cohérente portée par les deux autorités organisatrices de la mobilité.

La Région Bourgogne Franche-Comté a repris dans l'élaboration du contrat opérationnel de mobilité, les actions du Plan de mobilité de GBM arrêté en Conseil communautaire du 29 juin 2024. Dans ce dernier figure notamment la poursuite des études pour la halte du Pôle Santé, l'amélioration de l'intermodalité avec les cars régionaux et les systèmes de transport à la demande des territoires voisins, la structuration des pôles de mobilité, la promotion du covoiturage.

De son côté, la Région s'engage dans ce contrat à porter à connaissance l'existant en s'investissant d'abord dans des démarches de communication à travers la création de supports et la mise en place de moyens comme des webinaires portant sur les outils et services, des kits de communication, un stand Mobigo à disposition des territoires. Elle promeut son système d'information multimodal : la

plateforme Mobigo, dans laquelle se retrouvent toutes les informations pour se déplacer dans la Région.

Le contrat prévoit d'intégrer les informations de chaque réseau de transport public. La Région souhaite développer sa participation dans les différentes agences de mobilité et dans les plateformes de mobilité. Une action pour favoriser les tarifications combinées est également inscrite dans le contrat, ainsi que l'harmonisation des modalités d'intégration tarifaires. Elle propose le M'Ticket comme solution billettique d'harmonisation entre tous les territoires.

Elle s'engage à diffuser les informations horaires aux AOM en amont afin que celles-ci puissent organiser les correspondances avec leurs offres de mobilité. La Région mettra à jour son système d'information multimodal (Mobigo), développera une application covoiturage pour la rendre éligible aux certificats d'économie d'énergie. Elle souhaite aussi harmoniser ses arrêts de car sur le territoire.

Enfin, elle accompagnera au changement de mobilité en relayant le challenge de la mobilité auprès des territoires. Elle procédera à l'identification des offres et des infrastructures de mobilités, proposera aux territoires une méthode d'identification des flux domicile-travail, suivra les pratiques de mobilité sur chaque bassin. La Région participera financièrement aux études mobilité des nouvelles AOM, répondra aux demandes de données transport, organisera les réunions de bassin et le comité des partenaires régional. Elle participera aux réunions des AOM au sujet de leurs projets structurants de mobilité.

## **II. Incidences du contrat sur la politique de mobilité de GBM, et la politique en matière de tourisme**

Le contrat reprend l'ensemble des actions du Plan de mobilité de GBM, ce qui constitue les engagements de GBM en faveur des mobilités durables. Dans certaines actions, la Région est un partenaire incontournable de leur réussite. A ce stade, les modalités de mise en œuvre et financières ne sont pas définies. Les montants affichés dans le PDM sont estimatifs.

La Région s'engage à fournir un certain nombre de supports d'information au sujet de ses offres ou pour centraliser les offres de toutes les autres autorités organisatrices de la mobilité. Considérant que l'utilisateur habitant et/ou travaillant à GBM, peut avoir besoin des offres de mobilité routières ou ferroviaires de la Région, GBM devra faire la promotion des offres de mobilité de la Région en utilisant les supports fournis, lors des temps d'accompagnement au changement. De la même manière, il conviendra d'établir les conditions d'informations et de vente de titres régionaux au sein de l'Agence des Mobilités, place de la Révolution.

Le système d'information multimodal (SIM) Mobigo sera aussi relayé auprès des partenaires du territoire de GBM lors des temps d'accompagnement au changement de mobilité. Le SIM devra être alimenté des informations du réseau GINKO. Le SIM Mobigo présente également une plateforme de mise en relation pour le covoiturage. Les actions de promotion du covoiturage s'appuieront sur cette plateforme gratuite qui permet la massification des offres et des demandes de covoiturage.

Un temps devra être consacré au développement des tarifications combinées et à l'harmonisation des intégrations tarifaires.

Les évolutions à venir dans le domaine de la billettique pour faciliter le parcours client, devront reposer la question du ticket unique entre réseaux.

Enfin, le contrat opérationnel de mobilité de Besançon, engage la ville de Besançon et GBM à promouvoir l'écomobilité touristique.

La Région invite le Grand Besançon Métropole à adopter le contrat opérationnel de mobilité, et ce afin de poursuivre le travail de concertation et de coordination avec l'intégralité des acteurs que ce contrat vise à renforcer.

**A l'unanimité, le Conseil de Communauté adopte le contrat opérationnel de mobilité du bassin de mobilité de Grand Besançon Métropole.**

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 106

Contre : 0

Abstention\* : 0

Conseiller intéressé : 0

\*Le sens du vote des élus ne prenant pas part au vote est considéré comme une abstention.

*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Besançon dans les deux mois suivant sa publicité.*

Le Secrétaire de séance,

Jean-Marc BOUSSET  
Conseiller Communautaire

Pour extrait conforme,  
La Présidente,

Anne VIGNOT  
Maire de Besançon

**RÉGION  
BOURGOGNE  
FRANCHE  
COMTE**

**CONTRAT OPERATIONNEL DE  
MOBILITE DU BASSIN DE  
MOBILITE GRAND  
BESANÇON METROPOLE**

## SOMMAIRE

• SOMMAIRE.....	2
• GLOSSAIRE.....	3
• TABLE DES ILLUSTRATIONS .....	5
• Partie A : INTRODUCTION.....	7
I. Rappel de la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) et objectifs du Contrat Opérationnel de Mobilité 7	
II. Méthodologie et calendrier.....	9
III. Durée du contrat, échéances d’évaluation et parties prenantes signataires .....	12
• Partie B : ETAT DES LIEUX .....	14
I. Caractéristiques du bassin de mobilité .....	14
II. Les acteurs présents sur le bassin de mobilité et leur champ de compétences .....	18
III. Offres de transports, de services et d’aides à la mobilité.....	22
IV. Infrastructures de transport .....	41
V. Relais locaux et animations mobilité .....	58
• Partie C : ENJEUX ET ACTIONS .....	64
I. Rappel des enjeux liés à la mobilité.....	64
II. Enjeux du bassin de mobilité .....	65
III. Structuration des enjeux et des actions .....	67
IV. Les fiches actions .....	71
• Partie D : SYNTHÈSE DES FICHES ACTIONS .....	154
I. Tableau des fiches actions.....	154
II. Perspectives d’actions pour les AOM en lien avec les actions régionales .....	163
• ANNEXES .....	168

## GLOSSAIRE

**(Bio)GNV** : Gaz Naturel pour Véhicules (Bio : issue de la méthanisation des déchets organiques)

**AAA** : l'Association des Acteurs de l'Autopartage

**ADEME** : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

**AO2** : Autorité Organisatrice de second rang

**AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité

**AOMR/L** : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale/ Locale

**ART** : Autorité de Régulation des Transports

**BE** : Bureau d'Etudes

**BFC** : Bourgogne-Franche-Comté

**BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service

**BM** : Bassin de Mobilité

**BNLC** : Base Nationale des Lieux de Covoiturage

**CI / CT** : Calculateur d'Itinéraire / Tarifaire

**CCI (R)** : Chambre de Commerce et d'Industrie (Régionale)

**CdP (B)** : Comités des Partenaires (de Bassin)

**CEREMA** : Centre d'Études d'Expertise sur les Risques, la Mobilité et l'Aménagement

**CMA(R)** : Chambres de Métiers et de l'Artisanat (Régionale)

**CO<sub>2</sub>** : Dioxyde de Carbone

**COM** : Contrat Opérationnel de Mobilité

**CPER** : Contrat de Plan Etat-Région

**DDT** : Direction Départementale des Territoires

**DIR** : Direction Interdépartementale des Routes

**DREAL** : Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

**DSP** : Délégation de Service Public

**EDPM** : Engin de Déplacement Personnel Motorisé

**EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

**FAQ** : Foire Aux Questions

**FH** : Fiche Horaire

**FUB** : Fédération des Usagers de la Bicyclette

**GNL** : Gaz Naturel Liquéfié

**INSEE** : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

**IRVE** : Infrastructure de Recharge de Véhicules Electriques

**Loi 3DS** : Loi relative à la Différenciation, Décentralisation, Déconcentration et portant diverses mesures de Simplification de l'action publique locale

**Loi NOTRe** : Loi du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République

**Loi SRU** : Loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain

**LOM** : Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019

**LR** : Ligne Régulière

**MaaS** : « *Mobility as a Service* » c'est-à-dire la mobilité servicielle

**MDPH** : Maison Départementale pour les Personnes Handicapées

**MFS** : Maison France Services qui succèdent aux maisons de services au public

**MILO** : Mission Locale

**Mob'in** : Réseau d'acteurs de la mobilité inclusive

**OMPHALE** : Outil Méthodologique de Projection d'Habitants, d'Actifs, de Logements et d'Elèves développé par l'Insee

**OMS** : Organisation Mondiale de la Santé

**P+R** : Parking Relais

**PAIR** : Plan d'Accélération de l'Investissement Régional adopté le 09 octobre 2020

**PAMS** : Plan d'Action commun en faveur de la Mobilité Solidaire

**PAR** : Points d'Arrêts Routiers Prioritaires (au titre de l'accessibilité)

**PCAET** : Plan Climat-Air-Energie Territorial qui remplace l'ancien plan climat-énergie territorial

**PDM (S)** : Plan De Mobilité (Simplifié)

**PDU** : Plan de Déplacements Urbains

**PEM** : Pôle d'Echange Multimodal

**PETR** : Pôle d'Equilibre Territorial et Rural

**PDM(I)E** : Plan De Mobilité (Inter) Entreprises

**PM2,5** : Particules fines de 2.5µm

**PMR** : Personne à Mobilité Réduite

**PNR** : Parc naturel Régional

**PPE** : Programme Pluriannuelle de l'Energie

**QR Code** : « Quick Response code », code à réponse rapide

**RATP** : Régie Autonome des Transports Parisiens

**RBFC** : Région Bourgogne-Franche-Comté

**RP** : Recensement de la Population

**RRIR** : Réseau Routier d'Intérêt Régional

**SAEIV** : Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs

**SCIC** : Société Coopérative d'Intérêt Collectif

**SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale

**SDAASP** : Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public

**SIM** : Système d'Information Multimodale

**SLO** : Service Librement Organisé de voyageurs par autocar

**SMS** : Schéma des Mobilités Solidaires (nom du Plan d'Action commun en faveur de la Mobilité Solidaire- PAMS en BFC)

**SMT** : Syndicat Mixte des Transports

**SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer français

**SPL** : Société Publique Locale

**SRADDET** : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires

**SRAV** : Savoir Rouler A Vélo

**TAD** : Transport A la Demande

**TC** : Transport Collectif

**TEA** : contrat Territoires En Action

**TEEH** : Transport des Elèves et Etudiants en situation de Handicap

**TER** : Train Express Régional

**TET** : Train d'Equilibre du Territoire

**TGV** : Train à Grande Vitesse

**TPE** : Très Petites Entreprises

**TPMR** : Transport de Personnes à Mobilité Réduite

**TPV** : Terminal Point de Vente

**TUS** : Transport d'Utilité Sociale

**UC** : Unité de Consommation

**VAE** : Vélo à Assistance Electrique

**ZFE-m** : Zone à Faibles Emissions mobilité

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### Figures

Figure 1. Carte des bassins de mobilité en Région Bourgogne-Franche-Comté, 2021 .....	7
Figure 2 : Carte des AOM en Région Bourgogne-Franche-Comte, 2022 .....	10
Figure 3. Carte du bassin Grand Besançon Métropole .....	14
Figure 4. Carte du relief (ign – geoportail © 2023).....	15
Figure 5. Carte de la démographie du Bassin Grand Besançon Métropole (+ Bassin Autour de Besançon).....	16
Figure 6. Flux domicile-travail dans les bassins Grand Besançon Métropole et Autour de Besançon.	17
Figure 7. Ligne de covoiturage Besançon-Maïche - 2022 .....	34
Figure 8. Photo d'un abri velo securise mobigo .....	35
Figure 9. Carte des abris vélo dans les gares de Bourgogne-Franche-Comté.....	35
Figure 10. La multimodalité (region bfc, 2023).....	45
Figure 11. L'intermodalité (region bfc, 2023).....	45
Figure 12. Le bouquet d'offres et de services possibles pour un pem (region bfc, 2023) .....	46
Figure 13. Le trinôme fonctionnel d'un pôle d'échange (region bfc, 2023) .....	46
Figure 14. Réseau de recharge sur Grand Besançon Métropole (lien internet) .....	57
Figure 15. La Région en tant que cheffe de file régionale de la mobilité .....	71
Figure 16. La Région en tant qu'AOM locale .....	72
Figure 17. Rôle de l'AOM .....	72
Figure 18. Synthèse des principales actions des services de l'état et des établissements publics qui lui sont liés.....	172
Figure 19. Synthèse des compétences de la région bourgogne-franche-comte .....	173
Figure 20. Evolution de la compétence AOM.....	176
Figure 21. Compétences d'une AOM .....	177
Figure 22. Répartition des compétences selon le ressort territorial .....	178
Figure 23. Autres compétences des communautés de communes en lien avec la mobilité .....	179
Figure 24. Compétences des communautés de communes en lien avec la mobilité .....	181
Figure 25. Schéma de synthèse des liens entre AOM et opérateurs de mobilité .....	182
Figure 26. Les acteurs du ferroviaires en France.....	184
Figure 27. Schéma de synthèse des gestionnaires d'infrastructures .....	186
Figure 28. Les acteurs locaux .....	187

### Tableaux

Tableau 1. Répartition des acteurs et leur champ de compétences .....	19
Tableau 2. Liste des acteurs présents sur le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole .....	21
Tableau 3. Les enjeux de mobilité du bassin identifiés par ses acteurs .....	66
Tableau 4. Tableau récapitulatifs des enjeux identifiés par les territoires et des objectifs associés ....	68
Tableau 5. Tableau de présentation des axes selon les enjeux recherches .....	70
Tableau 6. Tableaux des fiches actions et partenaires identifiés.....	154
Tableau 7. Perspectives d'actions locales en lien avec les actions régionales .....	163

# **PARTIE A : INTRODUCTION**

**■ I. Rappel de la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) et des objectifs du Contrat Opérationnel de Mobilité**

**■ II. Méthodologie et calendrier**

**■ III. Durée du contrat, échéances d’évaluation et parties prenantes signataires**

# Partie A : INTRODUCTION

## I. Rappel de la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) et objectifs du Contrat Opérationnel de Mobilité

La Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019 avec comme objectif : « des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres ». Le Titre II : « améliorer la gouvernance en matière de mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises » redéfinit le rôle des acteurs de la mobilité dans chaque territoire et donne un nouveau chef de filât aux Régions.

La Région Bourgogne-Franche-Comté est ainsi devenue cheffe de file des mobilités, à la fois l’architecte et la cheffe d’orchestre de cette nouvelle compétence.

La Région architecte a défini en 2020-2021 la carte des bassins de mobilité, définis à l’article L1215-1 du code des transports, en concertation avec les intercommunalités. Cette carte, votée en assemblée plénière régionale le 9 avril 2021, est composée de 35 bassins de mobilité (Cf. Figure 1. Carte des bassins de mobilité en Région Bourgogne-Franche-Comté, 2021).

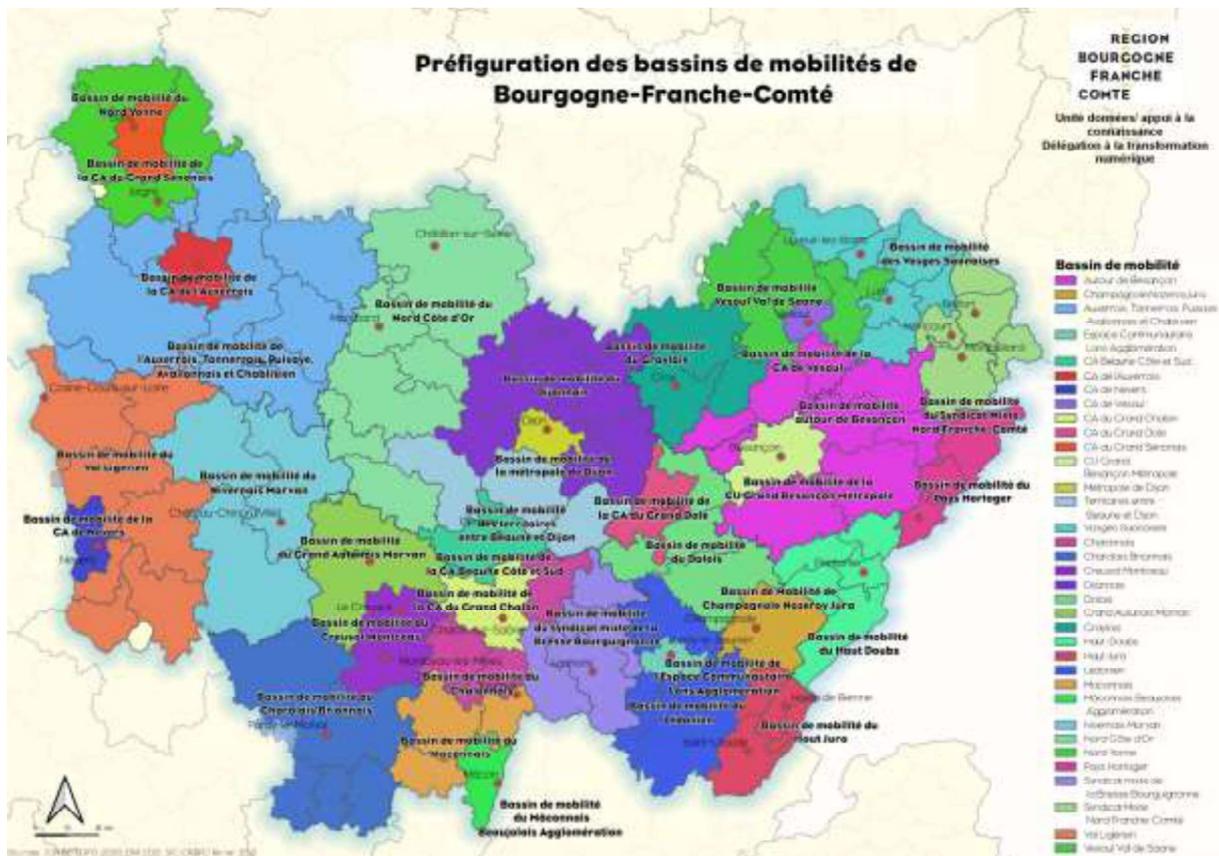


FIGURE 1. CARTE DES BASSINS DE MOBILITE EN REGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE, 2021

La Région cheffe d'orchestre doit contractualiser avec les acteurs des mobilités dans chaque bassin de mobilité. Cette démarche de co-construction débutée en 2021 se concrétise dans le présent Contrat Opérationnel de Mobilité (COM).

Les parties prenantes obligatoires du COM, définies dans les articles L1215-1 et L1215-2 du Code des transports sont :

- La Région
- Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ;
- Les Syndicats Mixtes des Transports définis à l'article L1231-10 du Code des transports ;
- Les Départements ;
- Les gestionnaires de gare et de Pôles d'Echange Multimodaux (PEM).

Les parties prenantes peuvent être complétées le cas échéant par :

- Les autres Etablissement Public de Coopération Intercommunal (EPCI)
- Tout autre partenaire, dont une Région limitrophe au bassin de mobilité.

La Région Bourgogne-Franche-Comté a souhaité associer comme acteurs complémentaires ;

- Les AOM voisines
- Les pôles d'équilibre territorial et rural, les parcs naturels régionaux en charge des Schémas de Cohérence territoriaux et souvent très proactifs en matière de mobilité dans les territoires ruraux.
- Les régions ou cantons frontaliers

Cette **première génération de Contrat Opérationnel de Mobilité**, conclue pour une durée de 3 ans, vise donc à définir les modalités de l'action commune avec les signataires, apportant plus de lisibilité et de coordination entre les acteurs de la mobilité, et contribuant à répondre au défi spatial d'une couverture équitable de l'ensemble du territoire régional ; au défi social et au défi environnemental, avec une urgence de plus en plus prégnante.

Dans le cadre de ce COM, la Région Cheffe de file de la mobilité est chargée d'organiser les modalités de l'action commune des AOM, notamment en ce qui concerne :

- Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité ;
- Les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités ;
- Les résultats attendus et les indicateurs de suivi.

Le Contrat Opérationnel de Mobilité n'a pas d'obligation à être juridiquement compatible avec d'autres documents d'urbanisme ou de planification mais il peut s'articuler avec ces derniers (SRADDET, PCAET, SCoT, etc.). Cependant, il vise avant tout à coordonner les parties prenantes de la mobilité d'un bassin.

Enfin, le suivi du COM doit être présenté annuellement aux comités des partenaires, pour son suivi et son évaluation à mi-parcours, soit 1 an et demi après sa signature.

**Le comité des partenaires** est une instance consultative créée par la LOM, définis à l'article L1231-5 du code des transports. Les AOM locales (L1231-1 du code des transports) et les AOM Régionales (L1231-3 du code des transports) doivent créer un comité des partenaires, en fixer la composition et les modalités de fonctionnement, en associant à minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants ainsi que des habitants tirés au sort.

Dans les communautés de communes n'ayant pas pris la compétence mobilité, la Région AOM locale associe à son comité des partenaires les communes ou leur groupement (à savoir les communautés de communes non AOM). Le comité des partenaires est organisé par l'AOM au moins une fois par an et dans les cas suivants :

- Avant toute évolution substantielle de :
  - o L'offre de mobilité ;
  - o La politique tarifaire ;
  - o La qualité des services ;
  - o L'information des usagers mise en place ;
- A l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité de l'AOM ;
- Sur tout projet de mobilité structurant ;
- Le suivi annuel du Contrat Opérationnel de Mobilité et son évaluation à mi-parcours

### ***Comité des partenaires régional***

Dans son rôle d'AOM Régionale, la Région Bourgogne-Franche-Comté a délibéré le 9 avril 2021 sur la création de son comité des partenaires. Celui-ci a été installé le 24 avril 2022 et s'est réuni avec l'ensemble des invités le 13 octobre 2022 puis le 20 décembre 2023.

### ***Comité des partenaires de bassin***

A la demande des communautés de communes AOM, la Région propose l'organisation conjointe des comités des partenaires des communautés de communes AOM appartenant à un même bassin pour la présentation du suivi et de l'évaluation du contrat opérationnel de mobilité, ainsi qu'avant la signature de celui-ci.

Elle propose 4 collèges pour ce comité des partenaires de bassin :

- Institutionnels :
  - o Région Bourgogne-Franche-Comté ;
  - o Département dans lequel le bassin se situe ;
  - o EPCI du bassin de mobilité, dont le cas échéant les communautés de communes non AOM ;
- Partenaires économiques :
  - o Représentants des employeurs
  - o Représentants des employés
- Usagers & habitants :
  - o Associations d'usagers et d'habitants
  - o Habitants tirés au sort ;
- Autres acteurs complémentaires en fonction des sujets à l'ordre du jour

La Région a délibéré le 24 février 2023 sur l'organisation conjointe des comités des partenaires des communautés de communes AOM d'un même bassin.

## **II. Méthodologie et calendrier**

La Région Bourgogne-Franche-Comté a initié dès janvier 2020 les réunions de concertation avec les acteurs institutionnels pour définir une carte de préfiguration des bassins de mobilité. En juin et septembre 2020 elle a organisé en lien notamment avec la Cellule France Mobilités (constituée de la DREAL, du CEREMA, de l'ADEME et de la Banque des Territoires), 2 webinaires présentant la LOM aux acteurs de la mobilité ainsi que la vision régionale.

Les premières réunions de bassin de mobilité d'octobre 2020 à janvier 2021 ont permis de rappeler les enjeux de la LOM, les services régionaux existants et de faire évoluer la carte des bassins de mobilité. Cette dernière évolue de 21 bassins de mobilité à 35 bassins (22 bassins ruraux et 13 bassins urbains – Cf. Figure 1. Carte des bassins de mobilité en Région Bourgogne-Franche-Comté, 2021).

Les bassins de mobilité servent d'échelle d'intervention pour la première génération de Contrat Opérationnel de Mobilité en Bourgogne-Franche-Comté.

Depuis les délibérations des communautés de communes sur la prise de compétence mobilité, effective au 1<sup>er</sup> juillet 2021, la Région est composée de 109 AOM (Cf. Figure 2 : Carte des AOM en Région Bourgogne-Franche-Comte, 2022 et Annexe n°1 :Liste des intercommunalités de la Région Bourgogne Franche Comte).

- 72 Communautés de Communes AOM ;
- 1 Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) AOM ;
- 22 Communautés de communes où la Région est devenue AOM par substitution ;
- 14 Métropoles, Communautés Urbaines, Communautés d'Agglomération et Syndicat Mixte des Transports.

La deuxième série de réunions de bassin de mobilité d'avril à juin 2021 (bassin de Grand Besançon Métropole le 27 mai 2021) a été l'occasion d'identifier avec les acteurs institutionnels les enjeux de la mobilité propres à leur bassin, en vue de la préparation des COM. Ces échanges ont pu être complétés dans certains bassins par des réunions relatives à l'interopérabilité avec les AOM et le Syndicat Mixte des Transports disposant d'un réseau de transports, ayant des sujets spécifiques.

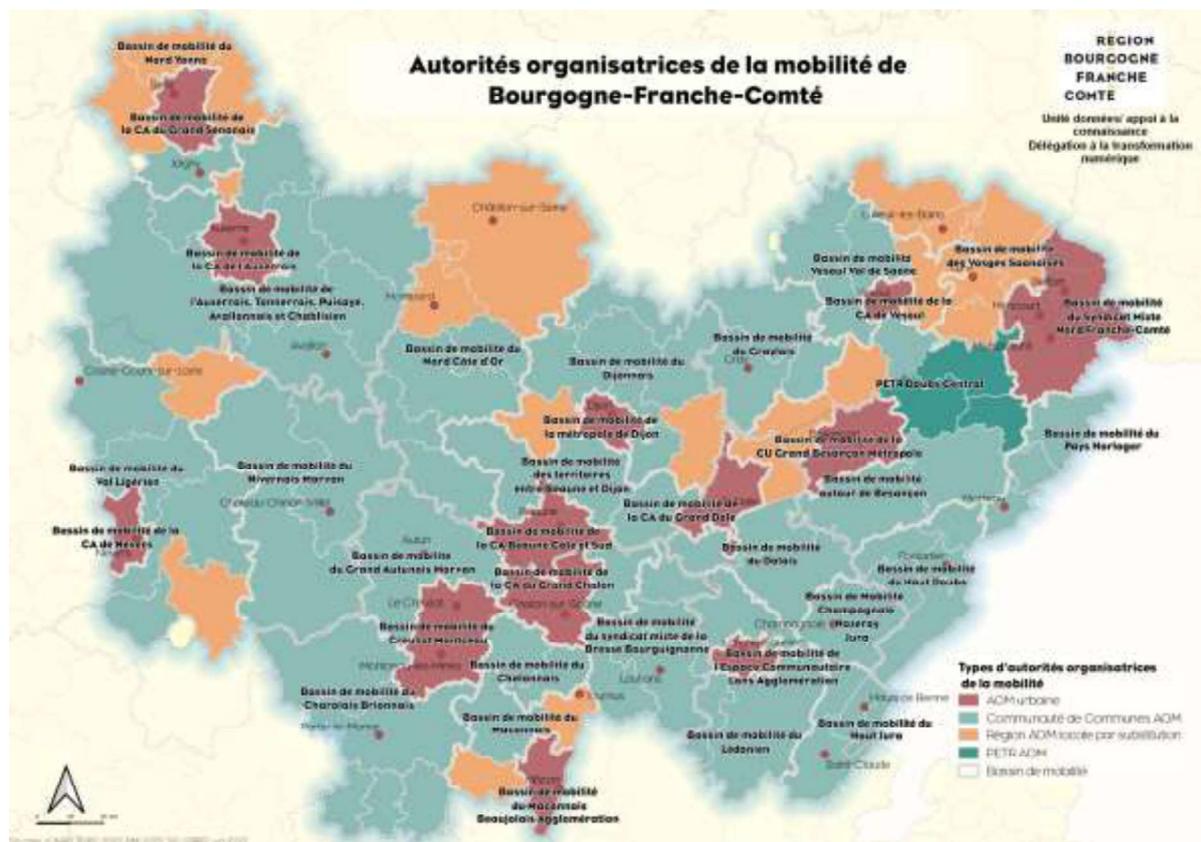


FIGURE 2 : CARTE DES AOM EN REGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE, 2022

L'année 2022 marqua le travail d'élaboration des COM avec la troisième série de réunion de bassin de mobilité de mai à octobre 2022 (bassin Grand Besançon Métropole, le 12 juillet 2022) pour définir des propositions d'actions à inscrire au COM. L'objectif recherché était de demander à chaque acteur :

- Des actions possibles en lien avec les enjeux à l'échelle du bassin et des territoires voisins ;
- Les acteurs à cibler pour le comité des partenaires de bassin.

Cette concertation avec les acteurs des bassins de mobilité, a fait ressortir deux constats :

- Les offres et services de mobilité existants sont méconnus. Ce constat est partagé par tous ;
- Les contributions demandées aux parties prenantes sont peu nombreuses et hétérogènes.

Aussi, dans le cadre de la phase opérationnelle de l'écriture du COM, la Région en tant que cheffe de file de la mobilité régionale propose que la première génération des COM porte principalement sur le « porter à connaissance », pour une durée de 3 ans.

Les comités des partenaires de bassin sont consultés en amont de la signature du Contrat Opérationnel de Mobilité, puis chaque année pour son suivi, et 1 an et demi après sa signature pour son évaluation.

Le calendrier global du COM pour le bassin Grand Besançon Métropole sera le suivant :

#### 2020-2021



#### 2021-2023



#### 2024-2026



### **III. Durée du contrat, échéances d'évaluation et parties prenantes signataires**

Etabli pour une durée de trois ans à compter de la date de signature, le suivi ainsi que l'évaluation à mi-parcours du Contrat Opérationnel de Mobilité pourront être présentés au comité des partenaires organisé par l'autorité organisatrice de la mobilité.

Les Parties prenantes obligatoires au Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin Grand Besançon Métropole sont :

- Le Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté ;
- Le Conseil Départemental du Doubs ;
- L'Autorité Organisatrice de la Mobilité :
  - La Communauté Urbaine de Grand Besançon Métropole
- SNCF Gares et Connexions

Les parties prenantes complémentaires au COM Grand Besançon Métropole sont :

- SCOT Besançon Cœur Franche-Comté
- Les Autorités Organisatrices de la Mobilité des bassins voisins :
  - Le PETR Doubs Central
  - La Communauté de Communes des Portes du Haut-Doubs
  - La Communauté de Communes de Loue Lison

**Les signataires du Contrat opérationnel de mobilité du bassin de mobilité Grand Besançon Métropole sont :**

# **PARTIE B : ETAT DES LIEUX**

## **I. CARACTERISTIQUES DU BASSIN DE MOBILITE**

## **II. ACTEURS PRESENTS SUR LE BASSIN DE MOBILITE ET LEUR CHAMP DE COMPETENCES**

## **III. OFFRES DE TRANSPORTS, DE SERVICES ET D'AIDES A LA MOBILITE**

- Les différents types de services de mobilité
- Mobigo, la marque régionale de mobilité
- Les offres urbaines et locales

## **IV. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

- Infrastructures linéaires
- Infrastructures ponctuelles

## **V. RELAIS LOCAUX ET ANIMATIONS MOBILITE**

## Partie B : ETAT DES LIEUX

### I. Caractéristiques du bassin de mobilité

#### 1. Limites administratives

Le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole est composé d'une unique Communauté Urbaine constituée de 68 communes<sup>1</sup> dans le Département du Doubs (Cf. Figure 3. Carte du bassin Grand Besançon Métropole)

Le bassin se situe à l'Est de la Région Bourgogne-Franche-Comté proche de la Suisse. Ce bassin entouré par le bassin de mobilité Autour de Besançon est dominé par la ville de Besançon, qui concentre les emplois, services, logements et population. Il jouit d'une situation privilégiée sur l'axe Rhin-Rhône.

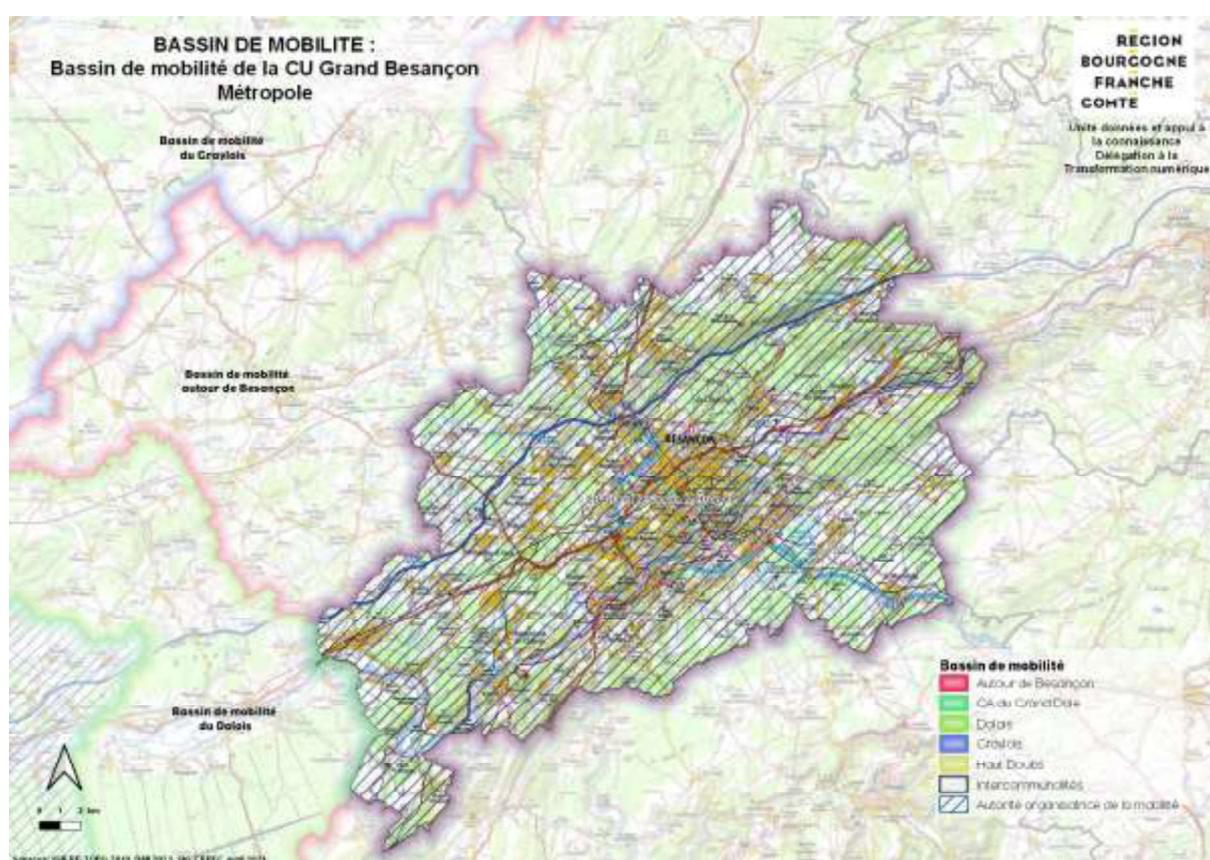


FIGURE 3. CARTE DU BASSIN GRAND BESANÇON METROPOLE

Ce bassin est directement limitrophe de plusieurs bassins de mobilité : à l'ouest le bassin de mobilité du Dolois, et pour le reste le bassin est entouré par le bassin Autour de Besançon.

Plusieurs bassins urbains sont proches ou limitrophes, comme la Communauté d'Agglomération du Grand Dole, la Communauté d'Agglomération Pays de Montbéliard, la Communauté d'Agglomération

<sup>1</sup> Les délimitations du bassin de mobilité ont évolué depuis l'étude mise en place par le bureau d'étude Explain. L'analyse ci-dessous porte donc sur cette ancienne délimitation du bassin, à savoir, les 8 Communautés de Communes du bassin de mobilité dans sa version finale et Grand Besançon Métropole.

Grand Belfort et la Communauté d'Agglomération de Vesoul (Cf. Figure 1. Carte des bassins de mobilité en Région Bourgogne-Franche-Comté, 2021).

## 2. Reliefs et caractéristiques géographiques

Le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole est centré sur l'aire urbaine de Besançon. Le territoire est fortement urbanisé relativement aux autres territoires de la région. Le Doubs traverse le territoire depuis Baume-les-Dames au nord-est vers Dole au sud-ouest. La rive droite du Doubs se compose d'une succession de plateaux herbagers et forestiers alors qu'un plateau s'élève rive gauche en allant vers la Communauté de Communes Loue Lison. (Cf. figure 4).

Le pôle principal est la ville de Besançon au centre du bassin. Besançon mis à part, le territoire est composé de communes de petites tailles et d'une urbanisation diffuse, orientées vers Besançon avec les axes routiers.

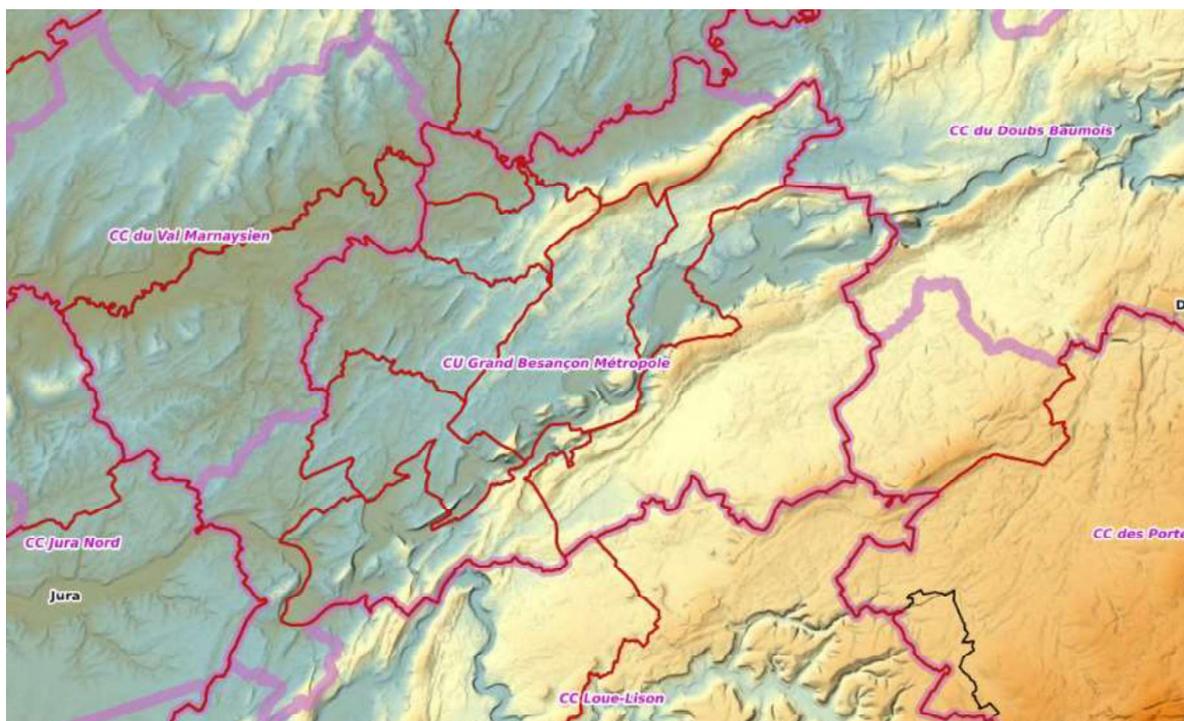


FIGURE 4. CARTE DU RELIEF (IGN – GEOPORTAIL © 2023)

## 3. Caractéristiques sociodémographiques

Le bassin Grand Besançon Métropole est composé de 196 300 habitants et 96 000 emplois (INSEE, 2020). Le territoire est largement polarisé par l'agglomération de Besançon.

Si on ajoute le bassin de mobilité Autour de Besançon (comme dans l'étude réalisée par Explain en 2020) à la CU de Grand Besançon Métropole, avec 315 800 habitants, ce territoire concentre 11% de la population régionale et offre 125 900 emplois soit 12% de l'offre régionale. La CU du Grand Besançon regroupe le nombre le plus important d'emplois et d'habitants, en majorité à Besançon. En dehors de Besançon et sa périphérie, le reste du territoire est composé de communes de petites tailles, réparties de manière diffuse sur le bassin. Contrairement au reste de la région, le contexte socio-économique du territoire est dynamique avec depuis 2012, une hausse de sa population de +0.4% par an et une hausse de l'emploi de +0.1% par an. Avec 40 emplois pour 100 habitants, le territoire est un pôle d'emplois important (la valeur régionale est de 39 emplois).

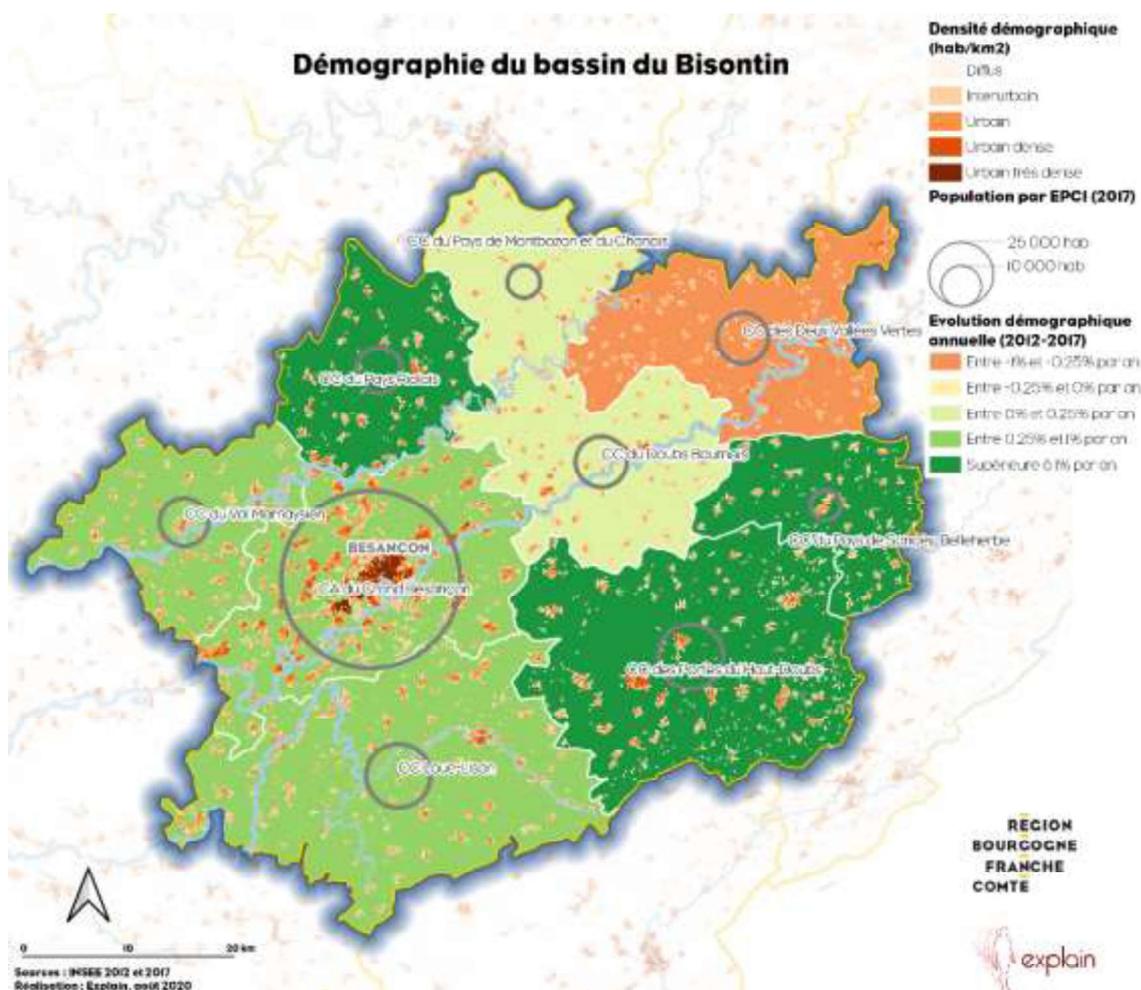


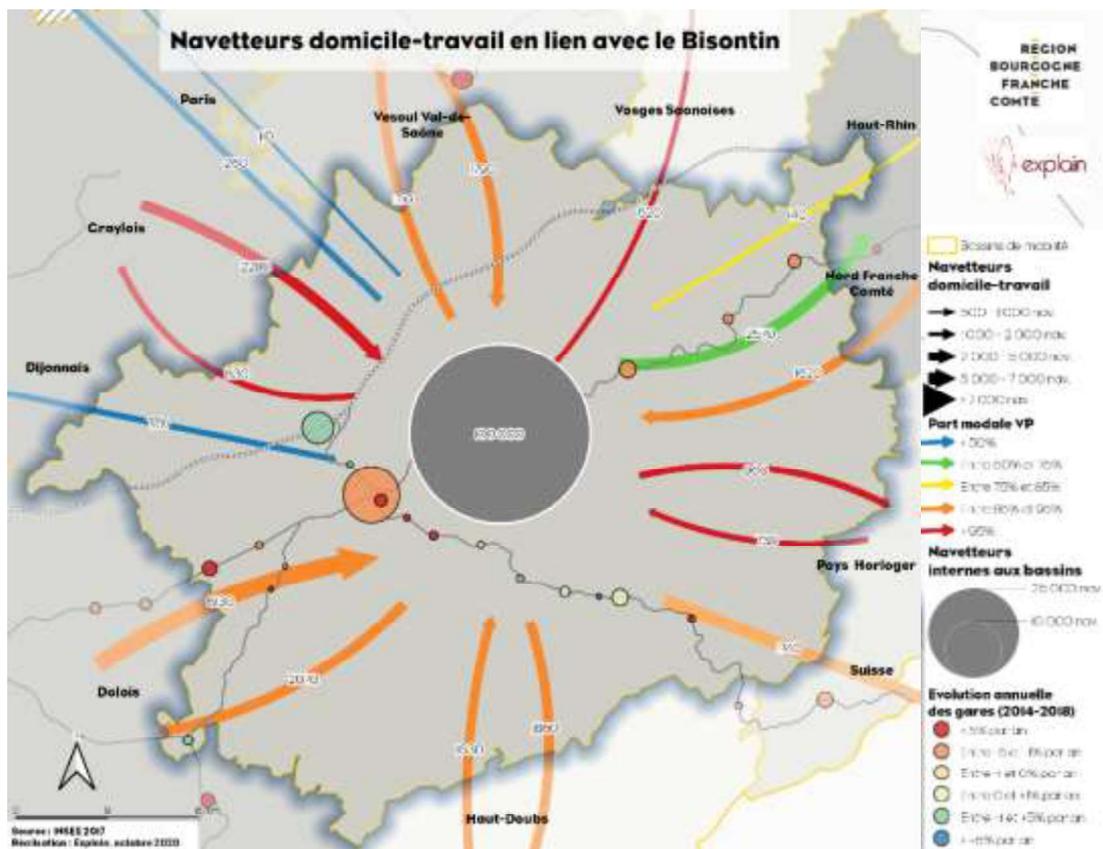
FIGURE 5. CARTE DE LA DEMOGRAPHIE DU BASSIN GRAND BESANÇON METROPOLE (+ BASSIN AUTOUR DE BESANÇON)

#### 4. Flux et déplacements au sein du bassin et avec les territoires voisins

Comme pour le paragraphe précédent, les éléments ci-dessous sont issus de l'étude fournie par Explain en 2020. Le périmètre du bassin de mobilité ayant évolué depuis cette étude, les territoires Autour de Besançon et la CU de Grand Besançon Métropole ne forment plus un seul bassin mais deux bassins distincts. Les analyses présentées ne permettent pas d'avoir une visibilité approfondie des flux domicile-travail entre les Communautés de Communes du Bassin et l'agglomération de Besançon. Nous parlerons ici de territoire du Bisontin, c'est-à-dire prenant en compte le bassin de mobilité Autour de Besançon et la CU de Grand Besançon Métropole.

En 2017 (INSEE RP), 132 900 navetteurs domicile-travail se déplacent quotidiennement sur le territoire (Cf. Figure 6. Flux domicile-travail dans les bassins Grand Besançon Métropole et Autour de Besançon).

- 76% travaillent et vivent à l'intérieur du territoire (74% en voiture)
- 11% travaillent hors du territoire, essentiellement vers le Dolois la Suisse et le Nord Franche-Comté (85% en voiture)
- 13% de navetteurs sont extérieurs et viennent travailler dans le territoire, essentiellement depuis le Dolois (88% en voiture)



**FIGURE 6. FLUX DOMICILE-TRAVAIL DANS LES BASSINS GRAND BESANÇON METROPOLE ET AUTOUR DE BESANÇON**

On peut noter une forte représentativité TC pour l'ensemble des navetteurs, surtout depuis les autres régions.

Concernant les navetteurs domicile-études en 2017, 81% se déplacent dans le territoire de résidence, 8% étudient hors du territoire (Nord Franche-Comté, Dolois) et 9% viennent étudier dans le territoire (depuis Dolois, Nord Franche-Comté, Pays Horloger).

On observe une majorité de déplacements internes et une forte utilisation de la voiture sur le territoire. Le bus est davantage représenté pour les échanges internes au bassin, et le train est utilisé pour tous les types de déplacements.

En 2022, les gares les plus fréquentées sont :

- Besançon-Viotte est la plus fréquentée du territoire avec 2,6 millions de voyageurs.
- Baume-les-Dames avec 225 000 voyageurs
- Valdahon avec 210 000 voyageurs
- Saint-Vit avec 176 000 voyageurs

## II. Les acteurs présents sur le bassin de mobilité et leur champ de compétences

Les acteurs intervenants sur les questions de mobilité sont nombreux et de différentes natures et se distinguent en deux catégories :

- Les acteurs institutionnels
- Les autres acteurs de la mobilité

Pour les acteurs institutionnels, ils se décomposent par subsidiarité de l'Etat aux collectivités territoriales : Etat et ses services déconcentrés, Région, Départements, Syndicats Mixtes, Pays, PETR et PNR, Intercommunalités et Communes.

L'Etat met en application et vérifie le respect des lois à l'échelle locale par le biais de ses services déconcentrés, la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ainsi que la Direction Départementale des Territoires (DDT). Il assure également une centralisation des aides financières, appels à projet et retours d'expérience, via la Cellule France Mobilités.

Les collectivités territoriales interviennent dans le cadre de leur compétence exclusive dans leur ressort territorial. La compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité se répartit à deux échelles : à l'échelle locale elle est exercée par les intercommunalités<sup>2</sup> ; et à l'échelle régionale, la Région est compétente pour l'organisation de tous les services dépassant du ressort territorial des AOM locales. Par ailleurs, les collectivités territoriales peuvent intervenir sur les mobilités par le biais d'autres compétences (voiries, tourisme, social, etc.).

Les autres acteurs de la mobilité constituent un panel tout aussi large entre opérateurs de mobilité (transporteurs, services de location de vélo, autopartage, etc.), gestionnaires d'infrastructures de transports (routes, gares, pôle d'échange multimodaux, aires de covoiturage, etc.) ou des acteurs de la mobilité solidaire (missions locales, associations, etc.).

La description détaillée de chaque acteur est présentée en Annexe n°2 : Les acteurs présents sur le bassin de mobilité et leur champ de compétences, du présent document. Les parties prenantes du COM complètent les informations sur les acteurs de leur territoire dans des parties spécifiques intitulées : « ZOOM ».

Le Tableau 1 ci-après synthétise leurs compétences et interventions. Les acteurs présents sur le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole sont listés à la suite de ce tableau, leur champ de compétences et le détail de leurs actions sont intégrés à l'Annexe n°2 : Les acteurs présents sur le bassin de mobilité et leur champ de compétences.

---

<sup>2</sup> En cas de transfert, les Syndicats Mixtes ouverts ou fermés (dont les Pays en syndicat mixte), les PETR et Pôles Métropolitains peuvent également exercer cette compétence. La Région peut par ailleurs être AOM locale par substitution d'une Communauté de Communes n'ayant pas souhaité se saisir de la compétence mobilités.

# 1. Champ de compétences des acteurs de la mobilité à l'échelle nationale

TABLEAU 1. REPARTITION DES ACTEURS ET LEUR CHAMP DE COMPETENCES

Légende		Services de mobilité									
(Co-)Organise : donneur d'ordre	Exécute : exécutant (en régie ou par un prestataire) :	Participe ou concourt au fonctionnement	(Co-)Finance	SIM	Plateformes de covoiturage	Transports réguliers routiers et à la demande	Transports d' Utilité Sociale	Transports ferroviaires (et cars de substitution)	Transports scolaires	Autopartage	Services de location de vélos et/ou trottinettes
<b>Les acteurs institutionnels</b>											
L'Etat								O/E/F	F	F	F
La Région				O/E/F	O/E/F	O/E/F	F	O/E/F	O/E/F	E/F	E/F
Le Département <sup>3</sup>					P		F		O/E/F		
Syndicat Mixte des Transports (hors compétence AOM) <sup>4</sup>				O/E/F	P						
Syndicat Mixte, Pays, PETR, PNR (hors compétence AOM)				P	P					F	O/E/F
<b>Infrastructures de mobilité</b>											
Création et entretien de voiries routières et cyclables											
Exploitation, maintenance et aménagement des infrastructures ferroviaires											
Pôles d'échanges multimodaux											
Points d'arrêts de transports routiers											
Aires de covoiturage											
Stations d'avitaillement en gaz naturel, bioGNV, H <sub>2</sub> , bornes de recharge pour véhicules											
Stationnements vélos libres ou sécurisés											
Parkings relais											
<b>Informations, animation et autres dispositifs</b>											
Diagnoses mobilités d'un territoire											
Accompagnement à la mobilité (information, diagnostic/conseil individuel à la mobilité...)											
Vente de titres de transports											
Aides financières aux particuliers (permis de conduire, achat véhicules...)											
Animations mobilités (challenge mobilité BFC, Semaine Européenne de la mobilité, mai à vélo...)											
Autres animations locales											

3 Certaines interventions départementales en tant que gestionnaires de voiries sont optionnelles. Par exemple, le Département du Doubs n'intervient pas sur la création d'aires de covoiturage ou des points d'arrêts de transports routiers.

4 En Bourgogne Franche Comté en 2023, seul le Syndicat Mixte des Transports Nord-Franche-Comté est Syndicat Mixte des Transports sans être AOM.



## 2. Liste des acteurs à l'échelle locale

TABLEAU 2. LISTE DES ACTEURS PRESENTS SUR LE BASSIN DE MOBILITE GRAND BESANÇON METROPOLE<sup>6</sup>

Les acteurs institutionnels

L'Etat	L'Etat Français
La Région	La Région Bourgogne-Franche-Comté
Le Département	Le Département du Doubs
Syndicat Mixte, PETR, Pays, Parc Naturel Régional (hors compétence AOM)	Le PETR du Doubs Central LE SCoT Besançon Cœur Franche-Comté
AOM locales	Communauté Urbaine de Grand Besançon Métropole
EPCI (hors compétence AOM)	
Communes	Communes membres de l'EPCI du bassin

Les autres acteurs de mobilité

Opérateurs de mobilité (hors ferroviaires)	Transporteurs routiers : - Transdev Bourgogne-Franche-Comté - Keolis Mont Jura - Transarc - Danh Tourisme Opérateurs de services : - Citiz
Entreprises Ferroviaires	SNCF Voyages
Gestionnaires de Gares	SNCF Gares et Connexions
Gestionnaires d'Infrastructures ferroviaires	SNCF Réseau

Missions locales	Besançon
Maisons France Services	France Services Saint-Vit France Services Besançon Planoise France Services Saône France Services Marchaux-Chaufontaine
Offices de tourisme	Office de tourisme et des congrès de Grand Besançon Métropole Doubs Tourisme
Centres et maisons de santé	CHU Minjoz Besançon Espace Médical Ecole-Valentin Maison médicale Miserey-Salines Maison de santé Saint Claude Maison de santé des Mercureaux Centre de santé medico-dentaire Granvelle
Pôles emplois / France Travail	Besançon Planoise Besançon Montboucons Besançon Chalezeule

<sup>6</sup> Le détail des champs de compétences des acteurs locaux se trouve en Annexe n°2

Associations locales en lien avec la mobilité	Association Vélo Besançon Les Manivelles La Roue de Secours
Employeurs structurants	Banque Populaire Grand Besançon Métropole Région Bourgogne-Franche-Comté Crédit Agricole Quartier Militaire Maréchal Joffre Flowbird – Urban Intelligence R. Bourgeois Amphenol FCI Besançon CHU Université BFC

### III. Offres de transports, de services et d'aides à la mobilité

#### 1. Les différents types de services de mobilité

##### 1.1. Les services publics de transports en commun de personnes

Les services de transports en commun sont un élément structurant de l'offre de mobilité et contribuent à proposer une alternative adaptée à l'autosolisme. Selon la nature des flux de déplacements, des territoires et de leurs caractéristiques, différents types de transports publics peuvent être pertinents.

Les services publics de transports en commun de personnes regroupent :

- Des services ferrés, organisés par les Autorités Organisatrices des Services de Transport Ferroviaire de Voyageurs d'intérêt national ou régional ;
- Des services routiers organisés par les AOM locales ou les AOM régionales.

Ils se distinguent des transports privés, organisés pour son propre compte par une personne publique ou privée, tels que par exemple les Services Librement Organisés (SLO), le covoiturage ou les Transports d'Utilité Sociale (TUS).

En tant qu'AO des Services de Transport Ferroviaire de Voyageurs d'intérêt régional (défini à l'Article L2121-3 du Code des transports), la Région est compétente pour les Transports Express Régionaux. Ce service est assuré aujourd'hui par son transporteur, SNCF Voyageurs sous la marque Mobigo (Cf. partie III.2. « Mobigo, la marque régionale de mobilité »).

Les services publics de transports routiers de personnes se distinguent en deux groupes :

- Les transports urbains : Ce sont les services de la compétence d'une AOM locale, définis à l'article L1231-1-1 du Code des transports, et entièrement inclus dans son périmètre. Des dispositions particulières sont précisées pour les communautés de communes suite à la LOM (Article L1231-1) ;
- Les transports non-urbains : Ce sont les services de la compétence de l'AOM Régionale, définis à l'article L1231-3 qui sont entièrement inclus dans le périmètre de la Région mais qui traversent ou sortent du périmètre des AOM.

Le principe d'exclusivité de la compétence distingue le rôle de chaque AOM en fonction de son périmètre d'intervention.

Les services publics de transports routiers se distinguent également par leur nature :

- Les services publics réguliers définis à l'article R3111-1 du Code des transports ;
- Les services publics à la demande définis à l'article R3111-2 du Code des transports ;
- Les services de transports scolaires définis à l'article R3111-5 du Code des transports.

Une AOM locale peut déléguer ses services de transports scolaires à une autorité de second rang (AO2) défini à l'article L3111-9 du Code des transports. La Région, AOM locale ou régionale peut déléguer tout ou partie de ses services à un AO2 défini aux articles L1231-4 et L3111-9 du Code des transports.

La gestion d'un service public de transport routier de personnes peut s'effectuer :

- En gestion directe de l'AOM locale ou régionale : régie ou Société Publique Locale (SPL) ;
- En gestion externe via un marché public ou une Délégation de Service Public (DSP) passé entre l'AOM locale ou régionale et une entreprise de transport.

## **1.2. Le Covoiturage**

Le covoiturage est une solution de mobilité complémentaire des autres modes de transport. Au-delà des longs trajets, il est pertinent pour la desserte de zones péri-urbaines et peu denses, là où la voiture individuelle est très souvent la seule solution de transport disponible. Le covoiturage représente une véritable opportunité pour améliorer la qualité de vie et répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien. En effet, le partage des trajets courtes distances (trajets domicile-travail, loisirs, achats, etc.) réduit l'autosolisme, la congestion ainsi que les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Il connaît un essor à grande échelle depuis 2009 avec le développement des nouvelles technologies offrant la possibilité aux passagers d'être mis en relation avec des conducteurs proposant le trajet souhaité. Ces outils sont proposés à l'initiative de nombreuses structures tant privées que publics

La définition du covoiturage présentée par le ministère de l'Écologie est la suivante :

Utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel avec un (ou plusieurs) passager(s) pour effectuer tout ou partie d'un trajet initialement prévu par le conducteur. La pratique ne doit pas être rémunérée en dehors du partage des frais de déplacement. Deux critères essentiels distinguent les deux usages :

- Les flux financiers autorisés (uniquement un partage de frais pour le covoiturage)
- La raison d'être du déplacement du conducteur (le trajet est initialement prévu pour l'usage personnel du conducteur dans le cadre du covoiturage)

Si ces deux conditions ne sont pas remplies, il ne s'agit pas de covoiturage mais d'une activité professionnelle, qui relève du cadre juridique particulier du transport public de personnes.

La LOM permet aux AOM locales et régionales d'organiser ou contribuer au développement des usages partagés de la voiture dans leur territoire. Elle donne également aux employeurs les moyens de soutenir le développement du covoiturage courte distance avec la mise en œuvre du forfait mobilités durables.

Ainsi, l'implication de l'ensemble des collectivités territoriales et des employeurs quel que soit son échelle est un atout majeur pour le développement du covoiturage courte distance en lien avec les autres solutions de mobilité.

Cheffe de file des mobilités et AOM régionale, la Région a fait le choix d'investir dans le développement de la plateforme « [covoiturage.viamobigo.fr](https://covoiturage.viamobigo.fr) » et sur l'expérimentation de mai 2022 à juin 2023 de 6 lignes de covoiturage subventionnées. Cette plateforme est gratuitement mise à la disposition de tous les acteurs institutionnels, des employeurs et des habitants afin de favoriser l'utilisation d'une plateforme unique sur toute la Région. La Région assure également la coordination et la promotion de ces outils, ainsi que la mise à disposition d'outils de communication. Les territoires sont appelés à assurer sa promotion localement en articulation avec les autres offres de transports. Le détail du fonctionnement de ces 2 outils Mobigo sont décrit dans la partie III.2. (« Mobigo, la marque régionale de mobilité »).

### **1.3. L'autopartage**

L'autopartage est la mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers et pour la durée et la destination de leur choix. Les véhicules peuvent appartenir à l'opérateur d'autopartage, à une collectivité ou encore à des particuliers. L'autopartage se distingue de la location traditionnelle par une mise à disposition des véhicules en libre-service et disponibles 24h/24 et 7jours/7, avec des conditions d'utilisation qui permettent des trajets d'une heure ou moins, sans remise des clés en main propre et pour des usages personnels ou professionnels. Le trajet est facturé proportionnellement à la durée de réservation et à la distance parcourue. Dans la plupart des services, les tarifs sont fixes toute l'année et définis dans le cadre d'un abonnement signé à l'inscription. L'ensemble des frais, y compris le carburant, sont compris dans les tarifs.

Il existe 4 grands dispositifs d'autopartage :

- Autopartage « en boucle » avec une restitution du véhicule à la station de départ ;
- Autopartage en trace directe avec une restitution du véhicule dans une station possiblement différente de celle de départ ;
- Autopartage « sans station » ou en « free-floating » ;
- Autopartage entre particuliers, facilité ou non par une plateforme de mise en relation (type Getaround).

Les territoires qui souhaitent développer l'autopartage peuvent se renseigner auprès de l'Association des Acteurs de l'Autopartage (AAA) regroupant 14 acteurs majeurs de l'autopartage en France : <https://www.asso-autopartage.fr/>

La Région Bourgogne-Franche-Comté est sociétaire de la Société CITIZ « Autopartage Bourgogne-Franche-Comté » qui propose de nombreuses voitures en partage « en boucle ». Citiz Bourgogne-Franche-Comté est une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) dont le service d'autopartage est à vocation non lucrative. Elle appartient au réseau national Citiz, fondé en 2002, et présent dans 190 villes françaises, dont notamment 17 des 21 métropoles. En Bourgogne Franche-Comté, en 2023, Citiz est implanté à Dijon, Besançon, Salins-les-Bains, Louhans, à Saint-Claude, Haut-de-Bienne (Morez), Lajoux et Moirans.

### **1.4. Le stationnement vélo et les services pour l'usage du vélo**

Le développement de stationnements vélos participe pleinement à l'usage de ce mode de transport puisque le pouvoir « stationner son vélo » est un des 7 besoins du cycliste, à savoir :

- |                         |                       |                                   |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| 1. Se procurer un vélo  | 3. Rouler en sécurité | 5. Être encouragé et stimulé      |
| 2. Savoir faire du vélo | 4. Trouver son chemin | 6. Réparer et entretenir son vélo |

Ces installations sont définies en 3 catégories selon les usages et les lieux d'implantation, déterminant ainsi le type d'installation à privilégier :

→ **1<sup>ère</sup> catégorie : le stationnement courte durée** (moins de 2h)

A privilégier dans les centres-bourgs et à proximité des pôles générateurs de mobilités (commerces, espaces cultures, etc.) avec comme équipement des arceaux classiques sans abri.

Il s'agit d'arceaux hauts (voire de pinces roues, qui sont déconseillés), non fermés ou abrités, permettant d'accrocher gratuitement et librement son vélo avec un antivol personnel.

De nombreuses communes ou intercommunalités ont mis en place des stationnements de ce type sur son territoire dont à proximité d'une gare.

### → 2<sup>ème</sup> catégorie : le stationnement moyenne durée

A privilégier dans les lieux d'emplois, établissements scolaires, gares et zones de loisirs avec comme équipement des arceaux abrités de 10 à 20 places.

### → 3<sup>ème</sup> catégorie : le stationnement longue durée

A privilégier dans les gares et dans les lieux de domicile avec comme équipement des abris vélos sécurisés, box individuels, consignes collectives.

Les abris vélos sécurisés sont des équipements souvent accessibles avec un abonnement et une carte, avec parfois la possibilité d'avoir une place réservée.

Les box individuels sont des équipements qui sont majoritairement gratuits, en accès libre et qui se ferment avec un antivol ou un cadenas individuel.

La mise en œuvre d'installations de stationnements pour vélos impliquent une planification soignée qui est influencée par de nombreux facteurs : estimer les besoins et établir le nombre de places, s'assurer de l'accessibilité, déterminer le type d'installation (support, couverture, dimension, éclairage), définir son entretien, les services en lien et les acteurs concernés.

La Région dans le cadre de sa compétence propose en gare, selon le besoin et au choix, 2 types de stationnements dans un grand nombre de gares de Bourgogne-Franche-Comté : des abris vélos sécurisés (avec abonnement sur [viamobigo.fr](http://viamobigo.fr)) ou des box individuels (sans abonnement, en accès libre).

Enfin, la LOM a apporté deux nouvelles mesures en lien avec le stationnement des vélos :

- [Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021](#) - relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare  
Liste des gares soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos ainsi que du nombre minimal de places de stationnement par gare.
- [Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022](#) – relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments dans ses articles 53, 59 et 64 + Arrêté du 30 juin 2022. Le renforcement des exigences en matière de stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments neufs, les bâtiments existants dont le parc de stationnement annexe fait l'objet de travaux et les bâtiments existants à usage principal tertiaire.

Dans de nombreux territoires de Bourgogne-Franche-Comté, les AOM proposent des stationnements vélos (courte, moyenne et longue durée) en lien avec les gestionnaires de voiries.

## **1.5. Les services de location de vélos, trottinettes**

Pour répondre aux besoins des cyclistes (détaillés précédemment), de nombreux services autour du vélo se sont récemment développés à l'initiative des collectivités territoriales ou d'acteurs privés.

En Bourgogne-Franche-Comté, de plus en plus de territoires urbains, mais aussi peu denses, proposent des services vélos avec des offres adaptées au contexte local. Ces services participent à une offre de mobilité durable allant de la location-prêt de vélos à la réparation de vélos. Il peut également s'agir d'un accompagnement (information, conseil et animation).

Les publics cibles diffèrent selon les services : d'un public précis (touristes, personnes en insertion - mobilité solidaire), à tous les usagers.

Voici une liste non exhaustive de services vélos pouvant être développés dans les territoires :

- La location de vélos classiques (courte ou longue) ;
- La location de vélos à assistance électrique (VAE) (courte ou longue) ;
- Service de vélos en libre-service (avec bornes ou en free-floating, via une application mobile) ;
- Les systèmes d'aide à l'achat de vélos, de VAE ou de vélos cargo ;
- Les vélos-écoles (structures s'adressant principalement aux adultes et ayant pour but d'apprendre ou réapprendre à circuler à vélo),
- Les parcs de vélos mis à disposition par les entreprises à leurs employés ;
- Les ateliers d'autoréparation de vélos

Ces services autour du vélo permettent un report modal de la voiture vers le vélo et plus largement vers des transports multimodaux.

Il en est de même pour les services de trottinettes en free-floating qui s'implantent dans certaines agglomérations sous l'impulsion d'acteurs privés et représentent une offre de transport supplémentaire. La LOM, apporte à l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation et du stationnement de permettre l'activité des opérateurs après attribution d'un titre d'occupation (temporaire) du domaine public (Article 12131-17 du code des transports). Elle permet de limiter l'occupation désorganisée et dangereuse des services de véhicules, cycles et engins de déplacement personnel, dont les services de vélos ou de trottinettes électriques en free-floating.

Enfin il existe un dispositif national d'aide à l'achat de vélo : le bonus vélo<sup>7</sup> mis en place par l'Etat ; permettant de bénéficier d'une aide à l'achat d'un vélo classique, VAE ou vélo cargo sous condition de ressource, pour ses déplacements du quotidien.

### **1.6. Les parkings relais**

Un parking-relais (P+R) est un lieu aménagé à proximité d'un arrêt de transport public, destiné à inciter les automobilistes à garer leur véhicule pour emprunter ensuite les transports en commun, essentiellement urbains.

Sur l'ensemble du territoire national, il y a peu d'exemples de stratégies clairement établies dans la mise en œuvre de parcs-relais mais plutôt des démarches d'accompagnement et de coordination de projets locaux à des échelles intercommunales.

### **1.7. Les systèmes d'information multimodales**

Un système d'information multimodale (SIM) est un dispositif technique regroupant l'information sur plusieurs modes de transports, notamment pour réduire l'autosolisme au profit de modes de transports durables (transports en commun réguliers ou à la demande, modes actifs, covoiturage, autopartage). Il s'agit un outil d'information multimodale, un MaaS « Mobility as a Service » littéralement « mobilité servicielle ».

Il consiste à proposer à l'utilisateur un outil d'aide à la mobilité lui permettant d'obtenir le trajet demandé, à tout moment, en un minimum de temps et surtout avec la combinaison des différentes offres de mobilité disponibles et leur tarif.

---

<sup>7</sup> Informations sur Service public : <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A15906>

Il peut regrouper les informations d'un réseau ou mettre en liens plusieurs réseaux, afin de centraliser l'information pour les usagers : il s'agit alors d'interopérabilité.

Un SIM peut regrouper plusieurs types d'informations :

- Calculateur d'itinéraire : permet de proposer pour une origine-destination les solutions de mobilité les plus appropriées, les horaires, arrêts, lignes et réseaux à emprunter. Il peut proposer également les trajets à pied ou en vélo seuls ou en compléments des transports en commun ;
- Calculateur tarifaire, apporte pour une origine-destination le coût des titres de transports à utiliser aux différentes étapes de son déplacement ;
- Une plateforme de covoiturage : contacts des conducteurs et des passagers pour covoiturer ;
- Les informations en temps-réel (arrivée du transport à son arrêt), ou les perturbations en cours ;
- Les fiches horaires ;
- Les plans des réseaux ;
- Les titres de transports et leur tarif ;
- L'achat d'un titre de transport numérique ;
- La réservation d'un TAD ;
- La réservation d'un emplacement vélo dans un abri vélos sécurisé ;
- La localisation des abris vélos ou des aires de covoiturage, et leur mode de fonctionnement ;
- Etc.

L'information horaire apportée peut-être de plusieurs types :

- Théorique (horaires théoriques de transport en commun)
- En temps réel (basé sur des mesures du service réellement offert)
- Historisées (information basée sur les données conservées)
- Prédictives (grâce à un modèle se basant sur les données en temps réel et les données historisées)

La Région, AOM Régionale doit, suite à la LOM, veiller à l'existence d'un service d'information, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement à l'échelle régionale (Art. L1115-8 du code des transports). La Région cheffe de file de la mobilité régionale et de l'interopérabilité a mis en place un SIM sous sa marque Mobigo, disponible sur internet, application mobile et une centrale d'appel (Cf. partie suivante).

## 2. Mobigo, la marque régionale de mobilité

La marque régionale Mobigo « Emmène-moi là où je veux » regroupe les services de transports publics ferroviaires et des autocars non-urbains sur l'ensemble du territoire de la Région Bourgogne-Franche-Comté.



Elle intègre également un outil, le Système d'Information Multimodal (SIM) Mobigo, qui sera présenté ci-dessous. Plus récemment, la Région organise, accompagne et développe des partenariats pour d'autres services de mobilité comme le covoiturage, l'autopartage et les mobilités actives.

### 2.1. Le réseau ferré Mobigo

Le réseau ferré constitue l'armature principale du réseau de transport public. Au-delà des TER Mobigo organisés par la Région, l'offre ferroviaire disponible sur le territoire se compose de trains grandes lignes ou de longue distance, hors-compétence régionale, librement organisés (TGV, Ouigo) ou sous la responsabilité de l'État autorité organisatrice (trains d'équilibre du territoire [TET] (ligne Lyon Nantes Via Nevers et Paray Le Monial), commercialisés sous la marque Intercités). Certaines lignes TER organisées par les Régions limitrophes desservent également le territoire régional (Paris – Mulhouse par Grand Est, Paris – Nevers par Centre-Val de Loire, etc.).

La pertinence des services ferroviaires réside dans leur capacité de transport importante, leur vitesse commerciale élevée, la fiabilité des temps de parcours ainsi que le niveau de confort qui permet une meilleure valorisation du temps de transport en analyse socio-économique.

En 2023, la Région Bourgogne-Franche-Comté compte 17 lignes ferroviaires, 198 gares, et 600 circulations quotidiennes de trains régionaux, constituant une offre nominale de 16.3 millions de trains-kilomètres et transportant un trafic annuel de 938 millions de voyageurs-kilomètres.

#### Tarification et billettique sur le réseau ferré Mobigo

Sur le réseau ferré Bourgogne-Franche-Comté, en tant Autorité Organisatrice des Services de Transport Ferroviaire de Voyageurs d'intérêt régional, la Région a mis en œuvre son propre barème kilométrique valable pour tous les trajets intra-régionaux. Il correspond au tarif normal de référence présenté ci-dessous :

#### Paliers kilométriques régional BFC en Plein tarif- Avril 2024

0-35 km	36-70 km	71-100 km	101-135 km	136-165 km	166-200 km	+200 km
6€	12€	18€	23€	29€	34€	38€

L'ensemble des produits de la gamme tarifaire Régionale TER est présenté en Annexe n°3 : Présentation de la tarification du réseau ferré Mobigo.

## ZOOM Mobilité – Le réseau ferré Mobigo sur le bassin de mobilité

Le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole est desservi par 5 lignes ferrées Mobigo. Pour plus de détails, la documentation complémentaire est à retrouver en Annexes.

Gare	Nom de la ligne TER Mobigo	Niveau d'offre en semaine	Niveau d'offre le samedi	Niveau d'offre le dimanche
SAINT-VIT	Besançon - Dijon	51 passages	31 passages	33 passages
DANNEMARIE-VELESME		18 à 20 passages	14 passages	15 passages
BYANS	Besançon – Lons-le-Saunier	13 passages	6 passages	5 passages
TORPES-BOUSSIERES		11 passages	6 passages	5 passages
MONTFERRAND-THORAISE		11 passages	6 passages	5 passages
FRANOIS		16 passages	9 passages	9 passages
ECOLE VALENTIN	Besançon – Besançon Franche-Comté TGV	34 passages	26 passages	28 passages
BESANÇON FRANCHE-COMTE TGV		30 passages	26 passages	28 passages
BESANÇON VIOTTE		96 à 97 départs et 101 arrivées	59 départs et 70 arrivées	63 départs et 62 arrivées
BESANÇON-MOUILLERE	Besançon – Morteau	24 passages	10 passages	11 passages
MORRE		23 passages	10 passages	10 passages
SAÔNE		24 passages	10 passages	11 passages
MAMIROLLE		24 passages	10 passages	11 passages
ROCHE-LEZ-BEAUPRE	Besançon – Belfort	13 passages	11 passages	12 passages
NOVILLARS				
DELUZ				

Concernant la tarification, tous les tarifs régionaux sont valables. En complément, les tarifications combinées et intégration tarifaire disponibles avec les réseaux urbains des agglomérations partenaires à proximité de votre bassin sont les suivantes :

- Tarification combinée TER + urbain : les voyageurs achetant un abonnement TER Mobigo ainsi que d'un abonnement d'un réseau urbain peuvent bénéficier d'une tarification préférentielle. Une réduction de 10% s'applique sur l'abonnement Mobigo TER et de 10% pour les abonnements mensuels Ginko (Grand Besançon Métropole).
- Intégration tarifaire ferrée : au sein du périmètre de Grand Besançon Métropole, il est possible d'utiliser le TER avec un abonnement urbain Ginko (Pass Abonnement mensuel et annuel).

## **2.2. Réseau routier régulier, à la demande et de proximité Mobigo**

Le réseau de transport routier non-urbain Mobigo est structurant et souple en comparaison du service ferré régional.

En Région, l'offre routière des transports non-urbains au 1<sup>er</sup> janvier 2024 se compose de :

- 92 lignes régulières régionales non-urbaines (interurbaines) du réseau régional Mobigo (autocars),
- 58 lignes de transports à la demande (TAD) et lignes de marchés,
- 2 900 circuits de transports scolaires.

Pour illustrer le réseau régional Mobigo, vous trouverez, une carte des lignes ferroviaires et routiers, en Annexe n°4 :Réseau régional Mobigo, carte des lignes structurantes ferroviaires et routières en 2023 (disponible en ligne).

Le transport à la demande est un transport collectif sur réservation qui dessert les communes rurales pour des besoins ponctuels (santé, loisirs, achats, démarches administratives, etc.). Il est complémentaire aux services réguliers du réseau Mobigo et se compose selon les besoins de lignes d'autocars, de minibus ou de taxis conventionnés. Les lignes de marché sont un service de TAD proposé uniquement dans la Nièvre.

Le circuit et les horaires sont adaptés selon la localité, le marché concerné et la tarification identique à l'ensemble du réseau non-urbain Mobigo, soit 2 € le trajet (à partir de septembre 2024).

Les transports scolaires sont des « services réguliers publics routiers créés pour assurer, à titre principal et à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement » (élèves de la maternelle au lycée). La Région Bourgogne-Franche-Comté organise et finance les transports scolaires de plus de 128 000 élèves (hors agglomérations et Territoire de Belfort) <sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Territoires sur lesquels la Région n'est pas en charge des transports scolaires :

- Côte d'Or : Communauté d'Agglomération Beaune Côte et Sud, Dijon Métropole
- Doubs : Grand Besançon Métropole, Pays de Montbéliard Agglomération, Commune de Pontarlier
- Jura : Grand Dole, Espace communautaire Lons Agglomération, Commune de Saint-Claude
- Nièvre : Nevers Agglomération
- Haute-Saône : Communauté de Communes du Pays d'Héricourt et Communauté d'Agglomération de Vesoul
- Saône-et-Loire : Communauté d'Agglomération du Grand Chalon, Communauté urbaine Le Creusot-Montceau-les-Mines, Mâconnais Beaujolais Agglomération, Commune de Paray-le-Monial
- Yonne : Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois, Communauté d'Agglomération du Grand Sénonais
- Territoire de Belfort

### Tarification et billettique sur le réseau routier Mobigo

La politique tarifaire du transport public répond à trois fonctions principales : financer le système de transport collectif, correspondre à une politique sociale soutenue par l'AOM et être le levier de l'évolution des comportements de mobilité.

Suite au transfert des transports routiers non-urbains par les Départements, la Région Bourgogne-Franche-Comté a harmonisé au 1<sup>er</sup> janvier 2019 la politique tarifaire du réseau routier Mobigo (hors Territoire de Belfort qui n'est pas de la compétence régionale), sur l'ensemble des lignes régulières et des services de TAD. Une tarification unique à 2 € le trajet sur l'ensemble du réseau est en place (à partir de septembre 2024). L'ensemble de la gamme tarifaire régionale routier est présentée en Annexe n°5 : Présentation de la tarification du réseau routier MOBIGO.

De plus, dans son rôle de cheffe de file de la mobilité, l'intégration d'une tarification multimodale prend tout son sens avec l'outil « M-Ticket », aujourd'hui développé et proposé à tous les partenaires AOM et acteurs de la mobilité sur l'ensemble de la Région. Le M-Ticket est un billet électronique téléchargeable sur un smartphone.

Enfin, les circuits scolaires Mobigo, sauf ceux de l'Yonne, sont ouverts aux usagers commerciaux, sous réserve de places disponibles. Les usagers commerciaux souhaitant emprunter les circuits scolaires sont invités à se rapprocher de l'Unité Territoriale de leur département de résidence pour connaître les modalités d'accès et s'acquitter des tarifs commerciaux en vigueur.

L'harmonisation des modalités d'accès des usagers commerciaux dans les transports scolaires est en cours d'élaboration.

### Zoom Mobilité – Le réseau routier Mobigo sur le bassin de mobilité

Le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole est desservi par 8 lignes routières régulières Mobigo. Ces lignes sont présentées succinctement dans le tableau ci-dessous.

Numéro de la ligne	Nombre d'aller/retour par jour en semaine en période scolaire	Nombre d'aller/retour par jour en semaine en période de vacances
LR201 Besançon-Vesoul Express	14	9
LR202 Besançon-Vesoul via Rioz	8 à 10	5 à 6
LR203 Besançon-Pontarlier	8 à 9	8 à 9
LR204 Besançon-Pontarlier via Ornans	6 à 7	6 à 7
LR205 Besançon-Gray via Marnay	5 à 6	4
LR207 Quingey-Besançon	4	4
LR208 Besançon Gare TGV-Vesoul	4	4
LR612 Gy-Besançon	1 à 2	1 à 2

Pour plus de détail, la carte du département est annexée à ce document (Annexe n°6 : Comment trouver les horaires des services de transport MOBIGO ?).

Concernant la tarification, tous les tarifs régionaux sont valables.

### 2.3. Le covoiturage avec Mobigo

La Région propose deux outils qui visent à développer le covoiturage et améliorer les offres de mobilités pour les habitants de Bourgogne-Franche-Comté :

**La plateforme de mise en relation de covoiturage « [covoiturage.viamobigo.fr](https://covoiturage.viamobigo.fr) »**

Cet outil est accessible pour tous, gratuit et disponible sur ordinateur, smartphone par [viamobigo.fr](https://viamobigo.fr).



Ses principales fonctionnalités sont :

- 1- Proposer des annonces de covoiturage : un trajet en tant que conducteur ou en tant que passager.
- 2- Créer des « communautés » afin de faciliter le covoiturage entre membres d'un même employeur, d'une même zone d'activité.
- 3- Créer des « événements », afin de faciliter le covoiturage pour se rendre à un événement de votre territoire, concert, manifestation culturelle...

#### **L'application mobile Covoiturage Mobigo**

La plateforme de mise en relation pour le covoiturage (<https://covoiturage.viamobigo.fr/>) existe depuis septembre 2023 également sous la forme d'une application mobile disponible sur iPhone et Android : c'est « Covoiturage Mobigo ».

L'application mobile permet de générer des Certificats d'Economies d'Energies (CEE), consistant en une prime de 100 euros versés au conducteur dès 10 trajets de courte distance (jusqu'à 80km inclus) effectués avec l'application.

Un premier versement de 25€ est effectué au 1er trajet et un second de 75 € au 10ème trajet réalisé dans les 3 mois suivant la publication du premier trajet réalisé

Concernant la longue distance (+ de 80 km), à compter du 1 er janvier 2024, 50 euros sont versés au conducteur dès le 1 er trajet réalisé.

Afin que les trajets soient comptabilisés, plusieurs critères prévus par l'Etat doivent être respectés :

- 1er critère : Le conducteur doit rigoureusement compléter son profil : numéro de téléphone validé, numéro de permis, informations bancaires complétées accompagnée d'une pièce d'identité validée.
- 2ème critère : Le passager doit également compléter ses informations bancaires et sa pièce d'identité.
- 3ème critère : Au jour convenu pour le covoiturage et dès le début de celui-ci, le conducteur et le passager devront se géolocaliser sur l'application en cliquant sur «Certifier prise en charge» qui se trouve à la page des « Covoiturages Acceptés ». De même, en fin de trajet, tous deux

devront cliquer sur «Certifier la dépose». Ce système permet de géolocaliser le trajet et de valider le covoiturage auprès des administrations

- 4ème critère : Le passager doit obligatoirement payer le trajet sur l'application (portefeuille en ligne). Ce paiement se fait à posteriori du trajet depuis la page des Covoiturages Acceptés

***L'expérimentation de lignes de covoiturage subventionnées : « Mobigo covoiturage » (mai 2022 à juin 2023)***

La Région a expérimenté 6 lignes de covoiturage subventionnées durant un an, accessibles via une application conducteur et une application passager.

Les lignes expérimentées ont été définies après consultation des entreprises volontaires sur les origines - destinations anonymisées de leurs salariés.

Le système reposait sur le principe :

- d'une desserte de plusieurs arrêts par ligne, comme une ligne d'autocar ;
- d'une tarification attractive pour les passagers et d'une rémunération des conducteurs ;
- les usagers sont géolocalisés via l'application mobile et le conducteur scan le QR code du passager pour être rémunéré.

L'expérimentation n'ayant pas abouti à des résultats probants, elle ne sera pas reconduite au-delà du 1<sup>er</sup> juillet 2023.

## Zoom Mobilité – Les solutions de covoiturage Mobigo dans le bassin

Sur le bassin de mobilité de Grand Besançon Métropole, comme dans tout le territoire régional, tous les usagers peuvent utiliser la plateforme de covoiturage régional gratuitement.

L'expérimentation de lignes de covoiturage a concerné une ligne et plusieurs arrêts situés dans la Communauté Urbaine de Grand Besançon Métropole. Cette ligne ne sera pas reconduite.

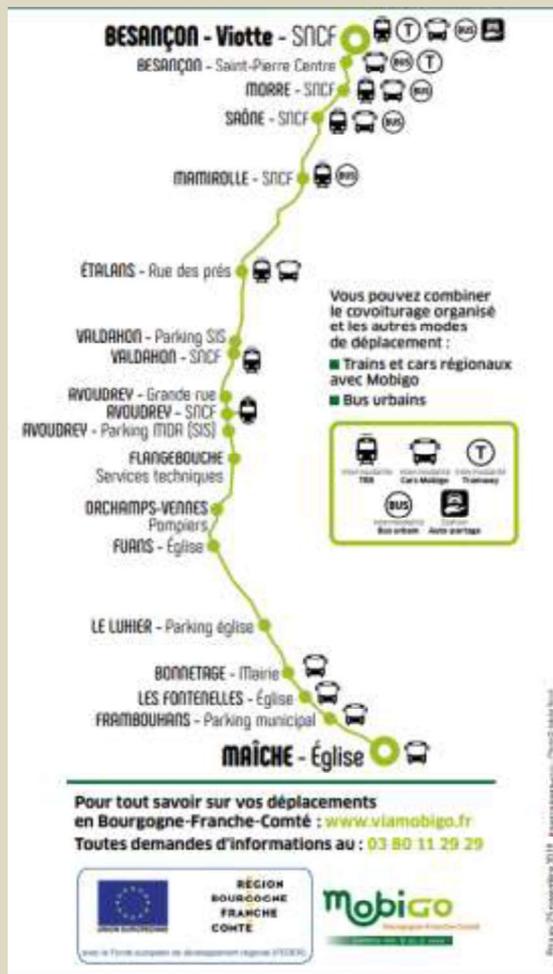


FIGURE 7. LIGNE DE COVOITURAGE BESANÇON-MAICHE - 2022

Pour faciliter la pratique au sein d'un groupement, d'un employeur, les « communautés covoiturage » suivantes ont été créées :

- CHU de Besançon, 91 membres,
- Pôle Trepillot (CBN, LPO, GRAINE), 10 membres,
- Exail Besançon, 6 membres
- Losange, 3 membres
- MSA Franche-Comté, 1 membre.

## 2.4. Mobigo : les abris vélos sécurisés et les box

La Région propose deux types de stationnements vélos dans un grand nombre de gares de Bourgogne-Franche-Comté : les abris vélos sécurisés et les box.

### Les abris vélos sécurisés

Ce service a un prix très attractif et un fonctionnement simple et pratique (abonnement et QR Code), ce qui facilite les déplacements multimodaux. Les abris vélos sont présentés sur le site de Mobigo > Rubrique « Se déplacer » > Abris-Vélo : <https://abrisvelos.viamobigo.fr>. Il est possible de localiser les abris-vélos et de réserver une place en s'abonnant de 1 jour à 12 mois (de 1€/jour à 10€/an + 5€ pour la carte « abri vélo »).



Ce sont 33 sites qui sont en service avec ce système Mobigo par abonnement, proposant plus de 500 places de stationnements vélos en gare (de 8 à 54 places selon les sites).

FIGURE 8. PHOTO D'UN ABRIS VELO SECURISE MOBIGO



FIGURE 9. CARTE DES ABRIS VELO DANS LES GARES DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

## Les box individuels

Ces box individuels de 8 à 10 places sont des lieux de stationnements gratuits, en accès libre pouvant être fermés avec un antivol ou cadenas individuel. Il n'est pas possible de réserver son emplacement.

Ce sont 6 gares qui sont équipées avec ces box proposant plus de 50 places de stationnements vélos.

### Zoom Mobilité – Les stationnements sécurisés Mobigo

Sur le bassin de mobilité de Grand Besançon Métropole, on trouve les abris vélos proposés par Mobigo suivants :

- Gare de Besançon-Viotte, abris vélo, 39 places (réalisation courant 2024)
- Gare de Saint-Vit, abris vélo, 8 places.

## 2.5. Le système d'information multimodal (SIM) Mobigo



Le SIM Mobigo permet aux usagers d'appréhender l'ensemble de la chaîne de déplacement « en porte à porte » en Région Bourgogne Franche-Comté grâce au regroupement des informations de transports publics organisés par la Région mais aussi des transports urbains (tramway et bus) des AOM partenaires, ainsi que certains modes alternatifs existants sur le territoire.

Avec *viamobigo.fr*, de nombreuses informations et fonctionnalités sur les offres de mobilité sont disponibles.

3 systèmes vous permettent d'accéder à ces informations et outils :

- Un site Internet : [viamobigo.fr](http://viamobigo.fr)
- Une application mobile : Mobigo ([iOS](#) et [Android](#)).
- Une centrale d'appel joignable au 03 80 11 29 29, du lundi au samedi de 7h à 20h.

Ci-dessous, les principales fonctionnalités du SIM viamobigo :

	 Site web et version mobile	 Application Mobigo	 Centrale d'appel
Calculateur d'itinéraires, avec horaires et tarifications (Mobigo & réseaux partenaires, modes actifs...)	X	X	X
Assistant mobilité (Mobigo & réseau partenaires)	X	X	
Information accessibilité personnes en situation de handicap/PMR (Mobigo & réseaux partenaires)	X		
Information trafic transport en commun (Mobigo & réseaux partenaires)	X	X	X
Cartes et plans de tous les réseaux (Mobigo & réseaux partenaires)	X		
Achat de titre de transport TER Mobigo	X	X	X
Achat de titre de transport Mobigo routier et réseaux partenaires		X	
Information titre de transport Mobigo routier : tarification et lieux de vente	X	X	X
Réservation TAD	X		X
Dépôt d'annonce et réservation d'un covoiturage sur la plateforme de mise en relation Mobigo	X	X	
Lien vers les plateformes autopartage en Région BFC : Citiz et Locigo	X		
Information abris vélos sécurisés : tarification et localisation	X		
Réservation abonnement abris vélos sécurisés	X		
Dépôt de réclamation	X		X
Dépôt de signalement (crowdsourcing)		X	

### 3. Les offres urbaines et locales

La Région Bourgogne-Franche-Comté compte une trentaine de réseaux urbains et locaux organisés par les autorités compétentes dans la limite de leur ressort territorial. L'offre des réseaux partenaires est disponible dans le SIM Mobigo et sur leur site respectif.

Les transports urbains sont principalement des réseaux de transports réguliers, à la demande et scolaires organisés par une AOM locale. Parmi les différents types de réseaux urbains, les services proposés peuvent être :

- Les autobus pour des lignes urbaines ;
- Les tramways ;
- Les transports à la demande ;
- Les véhicules légers affectés au transport public de personnes.

Chaque réseau partenaire a ses propres spécificités : dessertes, points d'arrêt, consistance, tarification, système billettique, distribution...

Pour chaque réseau urbain et locaux, les cartes, fiches horaires et les produits de la gamme tarifaire disponibles sont présentés en Annexe n°8 : Présentation des réseaux urbains et locaux du bassin Grand Besançon Métropole.

Le bassin de mobilité de Grand Besançon Métropole est desservi par le réseau urbain suivant :

- Ginko : transports en commun dans la Communauté Urbaine de Grand Besançon Métropole.

Une présentation rapide de ce réseau est proposée dans les parties suivantes et en Annexe n°8 : Présentation des réseaux urbains et locaux du bassin Grand Besançon Métropole.

### 3.1. Le réseau Ginko de Grand Besançon Métropole

Nom du réseau	Ginko
Site internet commercial	<a href="https://www.ginko.voyage/">https://www.ginko.voyage/</a>
Descriptif quantitatif du réseau : type / nombre de ligne / plages horaires...	2 lignes de Tramway, 4 lignes structurantes, 52 lignes de bus régulières Tramway/BHNS/BUS/TAD/TMPR
Communes desservies	Toutes les communes de Grand Besançon Métropole
Nombre de commune desservie	68
Billettique	A bord du bus, auprès des distributeurs automatiques, des agences Ginko Mobilités, des relais Ginko, à l'office du tourisme, via la boutique en ligne (en fonction des titres de transport), en CB sans contact
Tarification	Ticket 1 voyage (papier) : 1,40€ / titre CB sans contact : 1,40€ / Carnet 10 voyages : 13€
Organisateur	Grand Besançon Métropole via l'exploitant Keolis Besançon Mobilité
Mise en service	2002

#### - 6 services de Transport à la Demande

Ginko Gare, Ginko Hôpital, Ginko Clinique, Ginko Proxi, Ginko Proxi TGV et Ginko Access (Transport dédié aux personnes à mobilité réduite)

#### - VéloCité

Service de location de vélo en libre-service. Grâce à une carte Ginko Mobilités, chargée d'un abonnement mensuel ou annuel, VéloCité est gratuit. Sinon 1 jour à 1€ et 7 jours à 2€. 200 vélos répartis sur 30 stations 24h/24 7j/7

#### - Ginko Vélo

Location moyenne et longue durée de vélo à assistance électrique. 1, 3, ou 12 mois tarifs de 50€ à 240€ (-50% si souscrit avec un abonnement Ginko).

#### - Ginko VéloParks

Abris vélo sécurisé dans 3 lieux en interconnexion avec le réseau urbain, 2€/mois ou 20€/an

#### - Covoiturage

Ginko Voit' covoiturage à l'aide d'une application Ginko Voit' disponible sous Android et IOS

#### - Parkings Relais

6 Parkings relais, avec 743 places de stationnement, situés à proximité immédiate des lignes de bus et tram. Accessibles 7j/7 24h/24, le titre de transport permet de sortir du parking.

#### - SIM réseau Ginko

Possibilité de calculer son itinéraire sur la base des fiches horaires (le calculateur ne prend pas en compte les horaires en temps réel).

### **3.2. Les autres services locaux de mobilité**

Zoom Mobilité – Les services locaux de mobilité

#### **Les voitures en autopartage**

Sur le bassin de mobilité de Grand Besançon Métropole il y a un territoire proposant un service d'autopartage enregistré sur la plateforme nationale (Association des Acteurs de l'Autopartage).

Commune d'implantation	Nombre de voitures	Opérateur
Besançon	23	Citiz
Les Auxons	1	Getaround
Besançon	9	Getaround

#### **Location de vélos et trottinettes**

Sur le bassin de mobilité de Grand Besançon Métropole, on retrouve les services suivants :

- VéloCité, pour louer un vélo en libre-service
- Ginko vélo, pour louer un vélo à assistance électrique de 1 à 12 mois
- Grand Besançon Métropole apporte une aide à l'achat de VAE

D'autres services de vélos, à destination des touristes et réalisés par des acteurs privés (location de vélo tout chemin ou tout terrain, classique et assistance électrique) sont situés à Besançon.

## IV. Infrastructures de transport

### 1. Les infrastructures linéaires

Les infrastructures linéaires de transports sont définies comme des « installations fixes destinées au transport de voyageurs ou de marchandises, de longue distance et de proximité. » (Commissariat général au développement durable, 2016). Elles correspondent notamment aux infrastructures routières, aux infrastructures ferroviaires, fluviales, etc.

#### 1.1. Infrastructures ferroviaires

Le réseau ferré national est propriété de l'État, qui confie à la société SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure, les missions suivantes<sup>9</sup> :

- l'accès à l'infrastructure ferroviaire, comprenant la répartition des capacités et leur tarification ;
- la gestion opérationnelle des circulations ;
- la maintenance de l'infrastructure, comprenant l'entretien et le renouvellement ;
- le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ;
- La maîtrise d'ouvrage des projets du périmètre ferroviaire
- la gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers la filiale SNCF Gares & Connexions ;
- la gestion et la mise en valeur d'installations de service ;
- des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- des missions répondant aux besoins de la défense dans le cadre de la stratégie de sécurité nationale.

L'État et SNCF Réseau concluent un contrat dit « de performance » fixant notamment la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure. Ce contrat fixe actuellement un taux de participation de SNCF Réseau au renouvellement des lignes classées en catégorie 2 du Protocole des Lignes de Desserte Fines du Territoire<sup>10</sup> à hauteur de 8.5%. Aussi, pour assurer la pérennisation de ces lignes, les Régions sont *de facto* amenées à contribuer fortement aux coûts de travaux de régénération de l'infrastructure, en dehors de toute compétence réglementaire ou rôle propre de maîtrise d'ouvrage.

---

<sup>9</sup> Article L2111-9 du code des transports

<sup>10</sup> Le Protocole des Lignes de Desserte Fines du Territoire classe les voies en fonction du tonnage total annuel supporté, selon la classification de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). Elle classe les voies avec les tonnages annuels les plus importants (UIC 1 > 120 000 tonnes à UIC 9 ≥ 1500 tonnes). La classe UIC 2 ≥ 120000 et > 85000 tonnes.

Ligne	Nombre de voies	Électrifiée	Remarques
Besançon - Morteau	1	Non (trains thermiques)	5 points de croisement
Besançon - Dijon	2	Oui (25 kV 50 Hz, jusqu'à Dole)	Infra en bon état
Besançon - Belfort	2	Oui (25 kV 50 Hz)	Infra en bon état
Besançon Viotte – Besançon TGV	1	Oui (25 kV 50 Hz)	
Besançon – Lons le Saunier	2	Oui (25 kV 50 Hz)	Infra en bon état

## 1.2. Infrastructures routières (dont pour les modes actifs)

Le domaine public routier comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'Etat, des Départements et des Communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées<sup>11</sup>. Sur les réseaux relevant de leur compétence, les collectivités territoriales et leurs groupements définissent conjointement avec l'Etat les programmes de recherche et de développement des savoir-faire techniques dans le domaine routier. Ils sont associés à la définition des normes et définitions techniques correspondantes, adaptées à la spécificité de chacun des réseaux.

La Région peut contribuer au financement des voies et des axes routiers constituant des itinéraires d'intérêt régional et sont identifiés dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

La compétence pour cette gestion des voiries est organisée selon le type de réseau :

- Le réseau routier national non-concédé (routes et autoroutes) gérés par l'Etat via onze Directions Interdépartementales des Routes (DIR) ;
- Les réseaux départementaux (routes départementales) gérés par les Départements, à l'exception des portions au sein des territoires des Métropoles si transfert ou délégation du Département à une Métropole ;
- Les réseaux des Métropoles et Communautés urbaines (compétence obligatoire) ou des Communautés d'Agglomération ou de communes, si inscrit comme d'intérêt communautaire et ayant un Plan de Mobilité ou un service de transport collectif en site propre ;
- Les réseaux communaux qui ne sont pas communautaires.

La compétence voirie est non sécable, elle correspond à la création des voiries nouvelles ou à l'ouverture à la circulation de voies préexistantes issues du domaine privé (dans le respect du plan d'urbanisme), l'aménagement de la voirie (élargissement, redressement, équipements routiers, stationnements) et la conservation de la voirie en état ainsi que son entretien obligatoire pour assurer la sécurité routière.

<sup>11</sup> Article L111-1 du Code de la voirie routière

### **Infrastructures routières favorables aux modes actifs**

Parmi celles-ci, les infrastructures à destination des modes actifs représentent un axe important de développement pour les collectivités, afin de sécuriser leur cheminement et favoriser le report modal. Elles se déclinent ainsi<sup>12</sup> :

- Infrastructures dédiées aux modes actifs :
  - Voies vertes : routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)<sup>13</sup>, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers ;
  - Pistes cyclables : chaussées exclusivement réservées aux cycles, aux cyclomobiles légers et aux EDPM ;
  - Bandes cyclables : voies exclusivement réservées aux cycles, aux cyclomobiles légers et aux EDPM sur une chaussée à plusieurs voies ;
  - Aires piétonnes : zones en agglomération affectées à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Les piétons sont prioritaires mais les cycles et EDPM peuvent y circuler au pas ;
- Infrastructures partagées entre tous les modes routiers mais dont la vitesse réduite permet l'usage des modes actifs
  - Zones de rencontre : Zones affectées à la circulation de tous les usagers. Dans ces zones, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h.
  - Zones 30 : zones affectées à la circulation de tous les usagers. Dans ces zones, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h.
  - La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB ou chaucidou) vise à améliorer les conditions de circulation des cyclistes, notamment lorsque les aménagements cyclables classiques se révèlent impossible à réaliser.

L'aménagement de ces infrastructures présente un enjeu en termes d'usage ; l'aménagement est à considérer par le prisme de tous les modes de transport qui pourront l'emprunter. Ces aménagements sont planifiés et intégrés aux démarches plus globales du territoire qui peuvent être : Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), projet de territoire, plan modes doux, Plan de Mobilité (PDM) / PDM simplifié, etc.

La multitude d'acteurs intervenant sur ce sujet est également un enjeu majeur puisqu'il souligne le besoin d'une réelle coordination entre ceux-ci.

Les acteurs intervenant dans l'aménagement des infrastructures routières :

- Gestionnaires de voirie et détenteurs du pouvoir de Police : Etat, Département, communes et leurs groupements
- Région (compétence tourisme, aménagement du territoire)
- Dans une moindre mesure propriétaires privés et agriculteurs (chemins)

Bien que n'étant pas gestionnaire de voirie, la Région a cofinancé plusieurs infrastructures en faveur des multiples modes de transports dont les modes actifs dans le cadre du Plan d'Accélération de l'Investissement Régional (PAIR) en 2020-2021 par la Direction des Mobilités et Infrastructures (gestionnaire de voirie : Départements) et par la Direction de l'Aménagement du Territoire (gestionnaire de voirie : Communes et Intercommunalités). Suite à la fin du PAIR, la Direction Mobilités et

---

<sup>12</sup> Art. R110-2 du code de la route

<sup>13</sup> Trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards

Infrastructures de la Région ne cofinance plus d'infrastructures linéaires de transports en faveur des modes actifs.

<b>Investissements d'aménagements cyclables dans le cadre du PAIR (2020-2021)</b>	
<b>Départements</b>	<b>Communes et Intercommunalités</b>
6 projets accompagnés	
52km de bandes/pistes cyclables	71km de bandes/pistes cyclables
1,8M€ dépensés sur 4,5 M€ programmés	2.25M€ dépensés (100% du budget programmé)

Dans le cadre du contrat Territoires en Action (2022-2028), la Région Bourgogne-Franche-Comté accompagne et soutient les territoires dans leur politique de développement local et d'aménagement du territoire autour des ambitions du SRADDET. Les projets portés par les territoires (Pays/PETR) en matière de mobilités sont éligibles à l'axe du contrat : « favoriser les mobilités durables du quotidien », axe optionnel que le territoire doit activer au moment de la rédaction du contrat. Les contrats devront être travaillés conjointement entre les territoires et la Région afin de bien définir les critères de sélection des projets. La direction en charge du dispositif est la Direction de l'Aménagement du Territoire.

Par ailleurs, la Direction du Tourisme de la Région Bourgogne-Franche-Comté finance l'aménagement des véloroutes et voies vertes inscrites au schéma régional de l'itinérance touristiques.

#### Zoom Mobilité – Les infrastructures routières du bassin de mobilité

Sur le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole, les grandes infrastructures de transports routières existantes et le gestionnaire de voirie associés sont :

- L'Etat
  - o L'autoroute E23/N57 (Pontarlier-Vesoul passant par Besançon)
  - o L'autoroute E60/A36 (Montbéliard-Dole passant par Besançon)
- Le Département du Doubs :
  - o RN57 qui relie Pontarlier à Besançon puis Vesoul
  - o RN83 qui relie Poligny à Besançon
  - o RD67 qui relie Besançon à Gray
  - o RD683 qui relie Besançon à Héricourt ou Montbéliard (via RD663)
- Les Communes ou EPCI :
  - o La Communauté Urbaine de Grand Besançon Métropole dispose de la compétence de création, aménagement et entretien de la Voirie d'intérêt communautaire

Les projets et démarches locales s'appuient sur ces axes structurants et portent souvent des actions d'aménagement, notamment cyclables. Sur le territoire les projets de ce type sont les suivants :

- o Schéma directeur cyclable de Grand Besançon Métropole
- o Plan de Mobilité de Grand Besançon Métropole

Le SCoT Besançon Cœur Franche-Comté a activé un contrat territoire en action (TEA) : axe optionnel « favoriser les mobilités durables du quotidien ».

Ce bassin est traversé par l'EuroVélo 6 – Véloroute des fleuves de Bâle à Nevers.

## 2. Les infrastructures ponctuelles

### 2.1. Les pôles d'échanges multimodaux

Les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) sont des lieux comportant plusieurs solutions de mobilité et où s'effectuent des correspondances entre ces offres de transports. Les PEM sont à la fois des lieux de la multimodalité et de l'intermodalité avec un panel d'offres et de services rendant effectif le droit à la mobilité de tous. C'est donc un lieu incontournable des projets de mobilité.

La multimodalité désigne le fait d'avoir le choix de l'utilisation de transports différents pour aller d'un point A à un point B (Cf. Figure 9 ci-dessous). La multimodalité en zone urbaine est souvent bien fournie car les solutions de déplacements sont nombreuses.

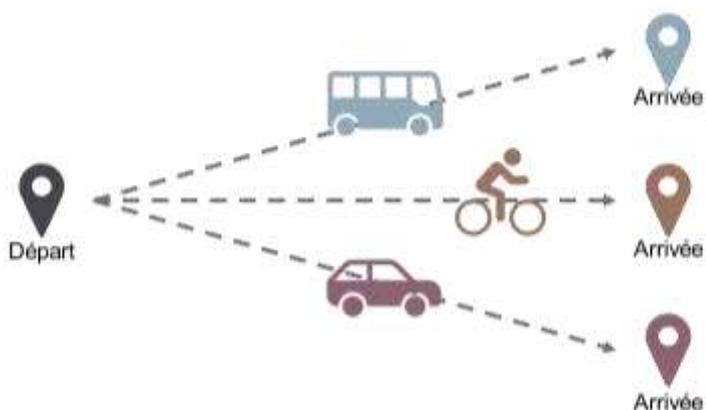


FIGURE 10. LA MULTIMODALITE (REGION BFC, 2023)

Un PEM est également un lieu d'intermodalité lorsque les usagers utilisent au moins deux modes de transports différents en correspondance pour un déplacement d'un point A à un point B (Cf. Figure ci-dessous). Le PEM est le lieu de ce changement de mode de transport. Les gares illustrent cette intermodalité avec le passage d'un train à un tramway, bus, vélo ou la marche.

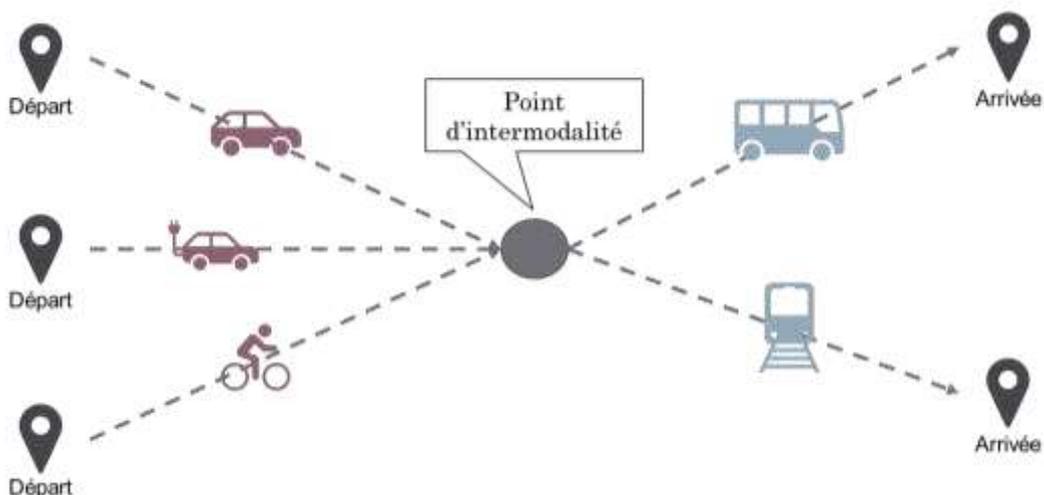


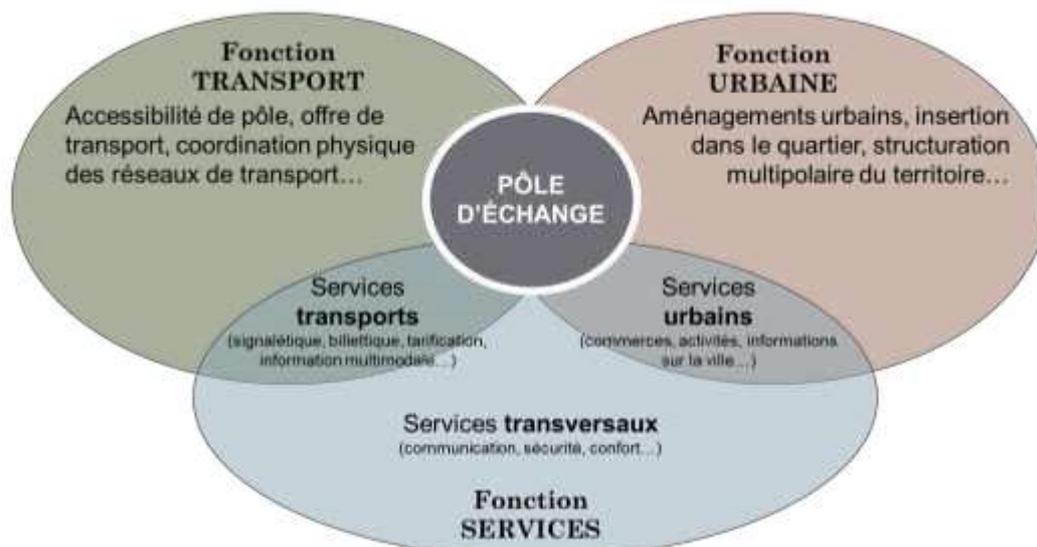
FIGURE 11. L'INTERMODALITE (REGION BFC, 2023)

Chaque PEM a des caractéristiques spécifiques et offre des solutions de mobilité différentes (ci-dessous Cf Figure 12. Le bouquet d'offres et de services possibles pour un pem (region bfc, 2023). Un PEM performant garantit une bonne coordination-interconnexion entre les différentes offres disponibles, afin d'offrir une qualité de service favorable à l'usage des modes de transport les plus vertueux (transports en commun, voitures partagées et modes actifs).

Cette diversité et cette complémentarité des offres de transports au niveau de ces pôles d'échanges permettent d'offrir à l'usager une chaîne de déplacement performante, compétitive et ainsi constituer une alternative crédible aux transports individuels. Sa conception et ses aménagements sont des enjeux importants de son bon fonctionnement (ci-dessous Cf Figure 12. Le bouquet d'offres et de services possibles pour un pem (region bfc, 2023)).



FIGURE 12. LE BOUQUET D'OFFRES ET DE SERVICES POSSIBLES POUR UN PEM (REGION BFC, 2023)



Source : C. RICHER, d'après sources diverses

FIGURE 13. LE TRINÔME FONCTIONNEL D'UN PÔLE D'ÉCHANGE (REGION BFC, 2023)

Il existe plusieurs définitions de PEM en fonction du niveau de multimodalité qui est considéré. Ci-dessous, les définitions qui seront utilisées pour ce document. Sont considérés comme PEM :

- De niveau 1, les points d'arrêts structurants du réseau Mobigo, à savoir, les gares et/ou arrêts routiers où se croisent au moins deux lignes de transport d'un ou plusieurs réseaux (exemple : Gare + Ligne Régulière Mobigo / point d'arrêt de 2 Lignes Régulières Mobigo).
- De niveau 2, les points d'arrêts du réseau routier Mobigo proposant d'autres services comme des aires de covoiturage, bornes de recharge, abris ou stationnement vélos... (exemple : point d'arrêt réseau routier Mobigo + aire de covoiturage)
- Extérieurs au bassin : correspond aux PEM de niveau 1, localisés hors du bassin de mobilité mais ayant un niveau d'attraction pertinent. Par exemple la présence d'un parking-relais en périphérie d'une AOM urbaines facilitant l'accès aux transports collectifs.

Zoom Mobilité – Les pôles d'échanges multimodaux du bassin de mobilité et les PEM structurants des bassins voisins

Nom du PEM	EPCI	Niveau de service	Offres et services de mobilité présents	Information / aide voyageurs
<b>PEM du Bassin de mobilité</b>				
Besançon Viotte	Grand Besançon Métropole	1	<p><u>Transports en commun</u> : Ligne ferroviaire TGV Paris-Mulhouse, TER Belfort – Besançon, Besançon Viotte-Besançon TGV, Ligne routière LR201, LR202, LR203, LR204, LR205 Réseau Ginko</p> <p><u>Service de mobilité</u> : Parking vélo, voiture, taxi</p> <p><u>Service billettique</u> : distributeur de titre TER, guichet en gare</p>	Panneau d'affichage mobilités (carte des réseaux et offres alentours), panneau d'affichage dynamique SNCF (TER et car TER)
Besançon Franche-Comté TGV	Grand Besançon Métropole	1	<p><u>Transports en commun</u> : Ligne ferroviaire TGV Paris-Mulhouse et Rhin-Rhône (Nice-Marseille-Lyon-Strasbourg) TER Besançon TGV-Besançon Viotte, Ligne routière LR208</p> <p><u>Service de mobilité</u> : Parking vélo, voiture</p> <p><u>Service billettique</u> : distributeur de titre TER , guichet en gare</p>	Panneau d'affichage mobilités (carte des réseaux et offres alentours), panneau d'affichage dynamique SNCF (TER et car TER)
St Vit	Grand Besançon Métropole	1	<p><u>Transports en commun</u> : TER Dole – Besançon, Réseau Ginko</p> <p><u>Service de mobilité</u> : Parking vélo, voiture, taxi</p> <p><u>Service billettique</u> : distributeur de titre TER, information et vente à la mairie</p>	Panneau d'affichage mobilités (carte des réseaux et offres alentours), panneau d'affichage dynamique SNCF (TER et car TER)
Dannemarie-Velesme	Grand Besançon Métropole	1	<p><u>Transports en commun</u> : TER Dole – Besançon, Réseau Ginko</p> <p><u>Service de mobilité</u> : Parking vélo, voiture, taxi</p> <p><u>Service billettique</u> : distributeur de titre TER</p>	Panneau d'affichage mobilités (carte des réseaux et offres alentours), panneau d'affichage dynamique SNCF (TER et car TER)
Morre	Grand Besançon Métropole	1	<p><u>Transports en commun</u> : Ligne ferroviaire TER Besançon – Morteau, Réseau Ginko</p> <p>Ligne régulière : LR204</p> <p><u>Service de mobilité</u> : Parking voiture</p>	Panneau d'affichage mobilités (carte des réseaux et offres alentours), panneau d'affichage dynamique SNCF (TER et car TER)
Saône	Grand Besançon Métropole	1	<p><u>Transports en commun</u> : Ligne ferroviaire TER Besançon – Morteau, Réseau Ginko</p> <p>Ligne régulière : LR204</p> <p><u>Service de mobilité</u> : Parking voiture</p>	Panneau d'affichage mobilités (carte des réseaux et offres alentours), panneau d'affichage dynamique SNCF (TER et car TER)

Il y a 10 autres gares ferroviaires sur le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole mais ce ne sont pas des PEM.

## **2.2. Les points d'arrêts routiers**

Les points d'arrêts structurants sont des lieux qui proposent une offre de transport effective. Ces points d'arrêts permettent une desserte fine du territoire et présentent un aspect matériel.

Ce sont des infrastructures qui permettent d'identifier localement les points de passage des services. Ils peuvent également proposer une information voyageur (allant par exemple, pour les transports réguliers, de la fiche horaire, au temps d'attente théorique et jusqu'au temps d'attente réel).

Par ailleurs, comme pour les pôles d'échanges multimodaux, l'accessibilité de l'arrêt est un enjeu important. Ainsi, les points d'arrêts prioritaires ont été identifiés selon le décret de la loi de 2015 pour une mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

L'aménagement des points d'arrêts relève donc de la compétence de plusieurs acteurs :

- Le gestionnaire de voirie<sup>14</sup> (cf. partie acteurs institutionnels) :
  - Installation et entretien du mobilier associé (poteau, abribus) ;
  - La sécurisation des points d'arrêts ;
  - La mise en accessibilité de l'arrêt et de ses abords (seulement pour les nouveaux arrêts de Lignes Régulières ou les arrêts de SDA'ADAP).
- L'AOM organisant le service qui dessert un arrêt à quant à elle un rôle dans la mise à disposition d'une information voyageurs à jour et accessible ;

---

<sup>14</sup> Cette intervention peut être organisée au niveau communal ou départemental et reste optionnelle. Par exemple le Département du Doubs n'intervient pas sur la thématique des arrêts routiers.

<b>Ligne MOBIGO LR 201 – 3 Points d'arrêt sur le bassin Grand Besançon Métropole</b>				
Nom du point d'arrêt	EPCI	Descriptif : (mobilier, informations disponibles, accessibilité)	Offre de transports MOBIGO	Autres offres complémentaires et services en lien
ORIGINE / DESTINATION : BESANÇON Centre St-Pierre	CU Grand Besançon Métropole		LR201	
BESANÇON PEM Viotte	CU Grand Besançon Métropole			
BESANÇON Témis				
ORIGINE / DESTINATION : VESOUL	CA Vesoul			

<b>Ligne MOBIGO LR 202 – 5 Points d'arrêt sur le bassin Grand Besançon Métropole</b>				
Nom du point d'arrêt	EPCI	Descriptif : (mobilier, informations disponibles, accessibilité)	Offre de transports MOBIGO	Autres offres complémentaires et services en lien
ORIGINE / DESTINATION : BESANÇON Centre St-Pierre	CU Grand Besançon Métropole		LR202	
BESANÇON PEM Viotte	CU Grand Besançon Métropole			
BESANÇON Justices				
BESANÇON Valentin				
DEVECEY centre commercial				
ORIGINE / DESTINATION : VESOUL	CA Vesoul			

<b>Ligne MOBIGO LR 203 – 3 Points d'arrêt sur le bassin Grand Besançon Métropole</b>				
Nom du point d'arrêt	EPCI	Descriptif : (mobilier, informations disponibles, accessibilité)	Offre de transports MOBIGO	Autres offres complémentaires et services en lien
ORIGINE / DESTINATION : BESANÇON PEM Viotte	CU Grand Besançon Métropole		LR203	
BESANÇON Centre St-Pierre	CU Grand Besançon Métropole			
BESANÇON Rivotte				
ORIGINE / DESTINATION : PONTARLIER	CC du Grand Pontarlier			

### Ligne MOBIGO LR 204 – 5 Points d'arrêt sur le bassin Grand Besançon Métropole

Nom du point d'arrêt	EPCI	Descriptif : (mobilier, informations disponibles, accessibilité)	Offre de transports MOBIGO	Autres offres complémentaires et services en lien
ORIGINE / DESTINATION : BESANÇON PEM Viotte	CU Grand Besançon Métropole		LR204	
BESANÇON Centre St- Pierre	CU Grand Besançon Métropole			
BESANÇON Rivotte				
MORRE Village				
SAÔNE PEM				
ORIGINE / DESTINATION : PONTARLIER	CC du Grand Pontarlier			

### Ligne MOBIGO LR 205 – 5 Points d'arrêt sur le bassin Grand Besançon Métropole

Nom du point d'arrêt	EPCI	Descriptif : (mobilier, informations disponibles, accessibilité)	Offre de transports MOBIGO	Autres offres complémentaires et services en lien
ORIGINE / DESTINATION : BESANÇON Centre St- Pierre	CU Grand Besançon Métropole		LR205	
BESANÇON PEM Viotte	CU Grand Besançon Métropole			
BESANÇON Voirin				
BESANÇON Campus (CROUS Université)				
BESANÇON Micropolis quai 7				
ORIGINE / DESTINATION : GRAY	CC Val de Gray			

### Ligne MOBIGO LR 207 – 4 Points d'arrêt sur le bassin Grand Besançon Métropole

Nom du point d'arrêt	EPCI	Descriptif : (mobilier, informations disponibles, accessibilité)	Offre de transports MOBIGO	Autres offres complémentaires et services en lien
ORIGINE / DESTINATION : BESANÇON Micropolis	CU Grand Besançon Métropole		LR207	
BESANÇON Chamars	CU Grand Besançon Métropole			
BEURE Stade				
LARNOD Gare				
ORIGINE / DESTINATION : QUINGEY Maison de retraite	CC Loue Lison			

### Ligne MOBIGO LR 208 – 1 Point d'arrêt sur le bassin Grand Besançon Métropole

Nom du point d'arrêt	EPCI	Descriptif : (mobilier, informations disponibles, accessibilité)	Offre de transports MOBIGO	Autres offres complémentaires et services en lien
ORIGINE / DESTINATION : BESANÇON Gare TGV	CU Grand Besançon Métropole		LR208	
ORIGINE / DESTINATION : VESOUL	CA Vesoul			

### Ligne MOBIGO LR 612 – 1 Point d'arrêt sur le bassin Grand Besançon Métropole

Nom du point d'arrêt	EPCI	Descriptif : (mobilier, informations disponibles, accessibilité)	Offre de transports MOBIGO	Autres offres complémentaires et services en lien
ORIGINE / DESTINATION : BESANÇON Temis	CU Grand Besançon Métropole		LR612	
ORIGINE / DESTINATION : Gy	CA Vesoul			

### **2.3. Aires de covoiturage**

Une aire de covoiturage est un lieu signalisé et géographiquement délimité où les conducteurs et les passagers se retrouvent, ou se trouvent, au début d'un trajet covoituré puis se séparent à la fin du trajet covoituré. C'est un élément structurant des politiques de covoiturage.

Ce lieu de rencontre doit pouvoir permettre les usages suivants :

- Lieu d'attente pour piéton ;
- Accessibilité au réseau routier ;
- Stationnement moyenne durée pour véhicule à proximité.

Pour débiter un trajet en covoiturage, le passager qui accède en voiture à l'aire de covoiturage, va stationner son véhicule pendant une durée spécifique déterminée par le retour du passager.

Dans la majorité des cas, l'aire de covoiturage est une aire de stationnement ou est incluse dans une aire de stationnement. La durée légale de stationnement devra respecter la durée maximale fixée par voie réglementaire de l'aire de stationnement. Ainsi, l'aire dite de covoiturage hérite, à l'exclusion des attributs qui lui sont spécifiques, de l'ensemble des attributs de l'aire de stationnement. Cependant, les conditions réglementaires de stationnement dans une aire de covoiturage peuvent faire l'objet de dispositions particulières relatives à la durée maximale de stationnement et à la tarification d'une redevance de stationnement.

Il existe également des « lieux d'arrêt de covoiturage » qui ne sont ni des aires de stationnement, ni des aires de covoiturage incluses dans des aires stationnement. Ces lieux d'arrêt, s'ils sont situés sur la voirie publique, sont soumis au champ d'application des parties législatives et réglementaires des codes de la route et de la voirie publique. La description d'une aire ou d'un lieu d'arrêt de covoiturage inclut la détermination de ses liens pertinents avec les référentiels relatifs aux réseaux routiers, de transports publics réguliers, de voies cyclables ou piétonnes et de téléphonie mobile.

Le « stationnement sauvage » est défini comme un emplacement non dédié au stationnement de covoitureurs : accotements, délaissés routiers, entrées de village, parkings de supermarchés ou de zones d'activités, etc. Fort est de constater que l'amplification du covoiturage ainsi que l'absence ou la saturation progressive des aires aménagées existantes a conduit au développement de sites spontanés de covoiturage. De même, l'existence d'un réseau maillé d'aires de covoiturage garantit la réduction de ces stationnements dit « sauvages ».

#### **Qui est compétent pour créer une aire de covoiturage ?**

Les gestionnaires de voirie (cf. partie acteurs institutionnels en Annexe n°2) ont le pouvoir de créer les aires de covoiturage<sup>15</sup> mais de multiples collectivités et AOM se mobilisent :

- La Région agit en développant un réseau structurant d'aires de covoiturage le long des axes identifiés dans le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR), document conforme au SRADDET pour le volet routier.

Dans le cadre du schéma régional de covoiturage il est prévu de financer la création de 102 aires de covoiturage et de réhabiliter 97 aires déjà existantes pour un total de 199 aires. Ce schéma

---

<sup>15</sup> Cette intervention peut être organisée au niveau communal ou départemental et reste optionnelle. Par exemple le Département du Doubs n'intervient pas sur la thématique des aires de covoiturage.

régional a été adopté en octobre 2020 (Carte des aires existantes et en projet lors de l'adoption du Schéma régional en Annexe n°10). Le plan de relance Régional a quant à lui initié dans le contexte de crise sanitaire en 2020, le financement de 5 aires à aménager.

- Les autres collectivités locales proposent également la mise en œuvre d'aires de covoiturage ce qui participe pleinement à l'offre mobilité du bassin.

***Comment trouver une aire de covoiturage ?***

[La Base Nationale des Lieux de Covoiturage](#) (BNLC) régulièrement mise à jour par l'équipe du Point d'accès national grâce aux apports des collectivités et de contributeurs, propose une information fiable sur les points de rencontre où les conducteurs peuvent s'arrêter et stationner en toute sécurité.

## ZOOM Mobilité – Les aires de covoiturages

Sur le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole, les aires de covoiturages présentes et le descriptif de ses services associés sont listées ci-dessous :

Nom Localisation de l'aire	Commune	Nombre de places	Schéma régional des aires de covoiturage
	Saint-Vit	10	
Aire de covoiturage de Marchaux-Chaudefontaine	Marchaux-Chaudefontaine	49	OUI
Pouilley-les-Vignes	Pouilley-les-Vignes	10	
	Chemaudin-et-Vaux	49	OUI
Aire de Covoiturage de Morre	La Vèze / Morre	49	OUI
Dannemarie-sur-Crète	Dannemarie-sur-Crète	6	
Aire de covoiturage de Miserey-Salines	Miserey-Salines	49	
	Larnod / Busy	36	OUI
	Ecole-Valentin	20	
Fort-Benoît, les Orchamps	Besançon		
Vesoul, Saint-Claude			
Temis,			
Ile de France, Planoise			
Micropolis,			
Hauts-du-Chazal			

Perspective d'aménagement d'une aire de covoiturage à Vaux-les-prés inscrite au Schéma des aires de covoiturage régional 2020.

### **2.4. Stations d'avitaillement de gaz naturel (GNV), BioGNV et Bornes de recharge pour véhicule**

Le cadre d'action national pour le développement de ces infrastructures est construit en cohérence avec la « Stratégie de Développement de la Mobilité Propre » introduit par [l'article 40 de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte](#) et s'appuie sur la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) adoptée par décret. Il définit les objectifs de 2023 et 2028 pour le déploiement de points

de recharge électrique, de ravitaillement en gaz (GNV, bioGNV et GNL marin) et de ravitaillement en hydrogène.

Le recours à des véhicules plus vertueux et à l'usage de carburants alternatifs s'amplifie. Cette décarbonation de la mobilité s'accélère du fait du durcissement de la réglementation et des progrès technologiques. Les infrastructures de recharge (hydrogène vert, gaz naturel, électrique) représentent des alternatives aux carburants pétroliers.

#### **Les stations GNV et BioGNV :**

Le bioGNV ou biométhane carburant est une des valorisations possibles du biogaz, gaz renouvelable produit par la dégradation de matières organiques (effluents d'élevages, déchets ou coproduits de l'agriculture, déchets alimentaires, boues d'assainissement, etc.).

Le développement de stations GNV dépend à la fois d'une source d'énergie (le gaz naturel), de stations d'avitaillement et d'une gamme de véhicules pouvant les utiliser. Les projets sont à la fois portés par des entreprises spécialisées, des syndicats d'énergie et des acteurs historiques de la distribution de carburant.

#### **Les stations et bornes de recharge pour véhicule électrique :**

Une borne de recharge est un dispositif qui permet de recharger une voiture électrique en toute sécurité avec une efficacité maximale. Il est composé d'un contacteur et d'une carte électronique ainsi que de divers équipements dont le type de prise, mode de paiement etc. Une borne comporte 2 points de charge et 3 modes possibles : normal, accéléré et lent.

En région Bourgogne-Franche-Comté ces solutions de mobilité durable se développent avec l'appui de différents acteurs. La Région a adopté en 2020 un schéma directeur des stations d'avitaillement d'intérêt régional qui prévoit à horizon 2030, 76 stations pour 25 équivalents-camions et 29 stations pour 50 équivalents-camions. A la date d'élaboration du schéma, 8 stations sont en service et 4 stations en projet. Afin de favoriser l'électromobilité, elle travaille également sur un Schéma régional de cohérence des Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques (IRVE).

Par ailleurs, pour favoriser l'électromobilité, la Région a adopté en juin 2023 un Schéma régional de cohérence des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE). En Région Bourgogne-Franche-Comté, sept syndicats d'énergies (un par département) pilotent la mise en place des réseaux d'IRVE. La répartition de la compétence création et entretien d'IRVE, entre l'échelle communale et intercommunale, rend d'autant plus pertinente la mise en cohérence des acteurs.

La localisation et le mode de fonctionnement de ces bornes sont présentés sur le site : <https://territoiredenergie-bourgogne-franche-comte.freshmile.com/>. La plateforme data.gouv.fr propose également les données statiques relatives à la localisation et aux caractéristiques techniques de ces infrastructures selon les modalités définies dans [l'arrêté du 4 mai 2021](#).

Il existe également, à l'initiative d'acteurs privés, des infrastructures de recharge de véhicules électriques qui participent pleinement à l'offre mobilité du bassin. C'est le cas, par exemple, des infrastructures sur le réseau des autoroutes.

## Zoom Mobilité – Les stations d’avitaillement GNV, BioGNV et Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE)

Il y a plus de 150 bornes de recharges sur le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole.

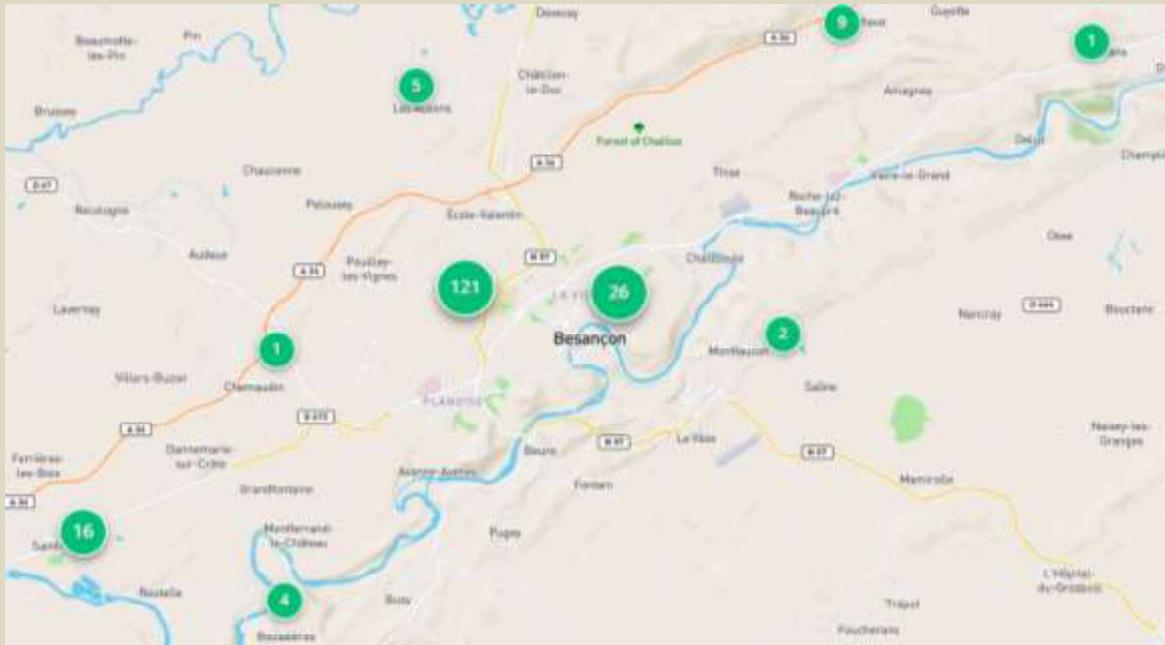


FIGURE 14. RESEAU DE RECHARGE SUR GRAND BESANÇON METROPOLE ([LIEN INTERNET](#))

### 2.5. Parkings relais

Les parkings relais sont des lieux ayant vocation à faciliter les pratiques intermodales entre les véhicules individuels et les réseaux urbains des AOM.

Le parc-relais peut faire partie d’une logique de pôles d’échange en intégrant les accès à pied ou à vélo, offrant la possibilité d’une solution de rabattement vers les modes alternatifs.

#### Zoom Mobilité – Les Parkings relais

Il y a plusieurs parkings relais P+R sur le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole :

- Hauts-du-Chazal
- Ile-de-France
- Micropolis
- TEMIS
- Vesoul
- Fort-Benoît

## V. Relais locaux et animations mobilité

### 1. Relais locaux

Les relais locaux sont des acteurs ou des lieux sur lesquels les politiques de mobilité s'appuient pour être efficaces et au plus près des habitants.

#### 1.1. *Espaces/boutiques mobilité et dépositaires*

L'espace mobilité, la boutique mobilité ou encore le dépositaire sont des lieux physiques qui assurent une offre de service de mobilité de proximité (information et/ou vente de titres de transport). Ce service de proximité répond aux besoins de mobilité des habitants avec l'atout d'une personne à disposition pour les renseigner sur les services de mobilité.

Afin d'en faciliter les usages, les espaces et boutiques mobilités peuvent être des espaces multi-réseaux : l'utilisateur pourra ainsi y retrouver toutes les informations liées à la mobilité quel que soit le mode, le service ou le réseau utilisé. Il s'agit donc d'un lieu d'entrée commun pour tous les services et offre de transport desservant le territoire.

Par ailleurs, ces espaces peuvent apporter un accompagnement, un conseil en mobilité proposant une information sur les services de mobilité jusqu'à la vente de titre de transports ou le renouvellement d'un abonnement. La vente de titre peut s'effectuer en guichet ou, dans certains cas sur un distributeur automatique.

#### ZOOM Mobilité – Les espaces mobilités et dépositaires

Sur le bassin de mobilité, les espaces mobilités identifiés sont les suivants :

Espaces mobilités	Ventes de titres Mobigo (OUI/NON)	Autres services
Boutique Mobilignes, PEM gare de Besançon-Viotte	OUI	
Agence mobilité place de la Révolution à Besançon	NON	

Il y a de nombreux dépositaires sur le bassin de mobilité pour le réseau Ginko.

#### 1.2. *Plateformes de mobilité/Missions Locales*

Les plateformes de mobilité ont pour principales missions de favoriser l'insertion à l'emploi et de lever les freins à la mobilité des publics les plus précaires et peu mobiles. Elles peuvent mettre en œuvre de multiples types d'actions, variant d'une structure à l'autre : assurer une information mobilité, accompagner les personnes, proposer le prêt ou la location de véhicules à un tarif préférentiel, ateliers mobilité, services de transport à la demande, vélo-école, garage solidaire ...

Chacune de ces structures intervient sur une zone géographique définie. A ce jour, la quasi-totalité du territoire régional est couvert par une plateforme de mobilité. En 2023, la Région apporte ainsi son

soutien à 16 plateformes en Bourgogne-Franche-Comté. Les Départements et les EPCI peuvent également apporter des soutiens financiers.

#### Zoom Mobilité – Les plateformes de mobilité et missions locales

Le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole comporte plusieurs structures agissant comme plateformes de mobilité :

- La Roue de Secours, qui met à disposition des véhicules et des scooters à moindre coût pour aider à la reprise d'un emploi, en location temporaire
- Les antennes des Missions locales présentes sur le bassin accompagnent les jeunes dans leur mobilité vers l'emploi :
  - Information sur les aides
  - Aide au financement du permis de conduire
  - Permettre la location de vélos électrique, de scooters ou de voitures.

### **1.3. Autres relais**

Pour finir, certains lieux et espaces, sans proposer un accompagnement individualisé, peuvent se faire le relais d'information sur les services de mobilité du territoire. Ainsi, les Communes et les Communautés de communes, sont par exemple destinataires, tous les ans, des fiches horaires des offres régionales desservant leur territoire ou passant à proximité. S'ils ne sont pas des espaces mobilités, ces ancrages locaux sont des facilitateurs pour relayer localement des informations.

#### Zoom Mobilité – Les autres relais

Ci-dessous, la liste des lieux relais locaux potentiels (Mairie, Pôles Emplois, Maisons France Services, autres...) :

- France Services Saint-Vit
- France Services Besançon Planoise
- France Services Saône
- Office de tourisme et des congrès de Grand Besançon Métropole
- Doubs Tourisme

## **2. Animations et événements mobilités**

L'évolution des usages et pratiques de mobilité est un objectif de long terme qui nécessite du temps, de la conviction et de la persévérance pour voir aboutir les premiers résultats des actions engagées.

L'animation d'évènements mobilités est un levier pour maintenir une dynamique, une communication pérenne et adaptée au territoire. C'est un véritable relais d'information et une opportunité d'agir qui

s'opère au niveau local. En effet, la sous-information ainsi que les freins psychologiques ne doivent pas être sous-estimées.

Tous les territoires n'ont pas la même accessibilité, le même contexte, les mêmes personnes ressources et le choix des leviers à activer dépend des spécificités du périmètre d'intervention.

Par exemple la présence d'entreprises, d'une zone d'activité peut constituer une dynamique collective favorable à la mise en œuvre d'animations mobilité. En effet, de plus en plus d'entreprises s'impliquent dans une démarche de Plan De Mobilité Employeur (PDME), initialement nommé plan de déplacement entreprise (PDE). Parfois, ces PDME deviennent un plan de mobilité inter-entreprises (PDMIE), démarche commune à plusieurs entreprises d'une même zone d'activité. Dans ce cadre, des animations mobilités sont intégrées au plan d'action du PDME ce qui permet une mise en œuvre régulière.

Sont présentés, ci-dessous, les principaux « évènements emblématiques », présents en Région Bourgogne-Franche-Comté.

De plus, la mise en œuvre d'évènements est un moyen d'incitation à l'usage des services d'information numériques existants en complémentarité des campagnes de communication, d'animations de communautés de voyageurs.

## **2.1. La semaine européenne de la mobilité durable**

Initié par la Commission européenne, cet évènement d'ampleur est relayé en France par le Ministère de la transition écologique et la Cohésion des Territoires en partenariat avec l'ADEME. Cette semaine permet de valoriser tous les projets promouvant les transports alternatifs. Les particuliers, collectivités, établissements publics, entreprises, associations sont invités à soumettre et à partager leurs initiatives de mobilité durable (animations, défis, évènements de sensibilisation...).

Chaque année, au mois de septembre, un nouveau thème est proposé pour agir collectivement et passer à l'action d'une nouvelle mobilité, plus interconnectée, sûre et durable. L'année 2023 a mis à l'accent sur les économies d'énergie dans les transports : « Save Energy », pour une mobilité plus abordable et soutenable écologiquement.



Pour en savoir plus : <https://www.ecologie.gouv.fr/semaine-europenne-mobilite>

## **2.2. Le Challenge mobilité Bourgogne-Franche-Comté**



Consciente de l'impact de ces animations, proche des territoires, l'ADEME Bourgogne-Franche-Comté organise le « challenge de la mobilité » en partenariat avec la Région Bourgogne-Franche-Comté, la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, la CCIR (Chambre de Commerce et d'Industrie Bourgogne-Franche-Comté) et la CMAR (Chambres de Métiers et de l'Artisanat Bourgogne-Franche-Comté). Véritable démarche collective, il s'agit de mobiliser une chaîne

d'acteurs, institutions, collectivités, employeurs et salariés, pour encourager à l'usage des transports alternatifs.

Initié en 2021, ce défi collectif poursuit sa dynamique : avec 34 territoires, 267 établissements et 5 590 participants en 2023 ! Des centres hospitaliers aux TPE, en passant par de très grandes entreprises, les collectivités locales et les associations, le challenge a su regrouper tous les types de structures et l'ensemble des secteurs d'activités.

#### Zoom Mobilité – Retour sur le challenge mobilité 2023

Lors de la dernière édition (2023), il y a eu 1250 participants sur le territoire avec 45 structures, environ 5000 trajets ont été parcourus en mode alternatifs. Les participations notables sont celles de la Banque Populaire (143 participants), de la Région Bourgogne-Franche-Comté (134 participants) et du Crédit Agricole (97 participants). La Biocoop La Canopée s'est remarquée avec 113 trajets alternatifs réalisés et 25 participants sur un effectif de 45 personnes.

A l'échelle de la Région, les actions plébiscitées ont été le covoiturage et le télétravail. 5 590 participants ont réalisé 21 707 trajets parcourus en mode alternatifs pendant le challenge qui a duré 1 semaine.

### **2.3. Autres animations locales**

De plus en plus de territoires proposent des animations et temps forts avec une mise en avant des solutions de mobilité disponibles localement.

Quelques d'animations territoriales :

- Plan De Mobilité Employeurs et Plan De Mobilité Inter-entreprises (PDME-PDMIE) ;
- Apprentissage du vélo en milieu scolaire avec le programme « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV) sont mentionnés [à l'article 57](#) de la LOM propose de nombreuses actions d'animation dans les territoires avec l'accompagnement de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) en tant que partenaire.
- Fête nationale « Mai à vélo ».
- 1 mois sans ma voiture : évènement organisé par les agglomérations et son délégataire : En Bourgogne-Franche-Comté, Dijon métropole et Grand Besançon Métropole se mobilisent depuis plusieurs années.

Ainsi, les territoires participent pleinement à la sensibilisation et à l'incitation à l'usage des mobilités durables.

## Zoom Mobilité – Animations locales

<b>Porteur</b>	<b>Animation</b>	<b>Contexte</b>	<b>Date</b>	<b>Nbr de participants</b>
Grand Besançon Métropole	31 PDME donc 3 PDMIE	Plans de mobilité employeur réalisés		Effectif cumulé environ de 10.000 salariés
	Besac respire	Journée sans voiture		
	Printemps à vélo Mai à vélo	Ateliers vélo dans l'agglomération		

Pour information, dans certaines gares, la SNCF demande aux porteurs d'animations des documents à compléter.

# **PARTIE C : ENJEUX ET ACTIONS**

- I. Rappel des enjeux liés à la mobilité**
- II. Enjeux du bassin de mobilité**
- III. Structuration des enjeux et des actions**
- IV. Les fiches actions**

## **Partie C : ENJEUX ET ACTIONS**

### **I. Rappel des enjeux liés à la mobilité**

La mobilité a des enjeux économiques, environnementaux et sociaux importants qui doivent être pris en compte dans tous les territoires de Bourgogne-Franche-Comté.

#### **Enjeux économiques :**

La mobilité est une composante importante, *voir indispensable*, de l'accès à l'emploi (déplacements domicile-travail et professionnels). Si le nombre de déplacements liés à l'emploi a pu être réduit avec la diffusion des pratiques de télétravail ou de téléconférence, ces évolutions concernent avant tout les emplois tertiaires, majoritairement situés en zones denses<sup>16</sup>.

Malgré cet aspect indispensable, les coûts associés à la mobilité – notamment la pratique de l'autosolisme – peuvent être élevés (coûts internes – perçus et non-perçus : *carburant, assurance, stationnement, péage, entretien, amortissement de l'achat du véhicule* ; et les coûts externes liés à leur impact sur la santé et à l'environnement : *pollution de l'air, sédentarité, accidentologie, bruit, congestion, émissions de CO<sub>2</sub>, construction et d'entretien des infrastructures de transport*).

L'accessibilité d'un territoire par ses infrastructures de transport a un impact non seulement sur son attractivité (population et tourisme) mais aussi sur son dynamisme économique.

#### **Enjeux sociaux :**

Si l'accès à la mobilité est presque indispensable pour accéder à l'emploi, elle l'est aussi pour accéder à l'éducation et la formation, à la santé et aux autres services essentiels.

Cependant, cet accès peut varier considérablement en fonction du public (âge, genre, revenu, lieu de résidence, situation de handicap, compétences liées à l'usage de certains modes de transports...).

Rompre l'isolement lié à ces difficultés de mobilité pourra se faire non seulement grâce à l'expérimentation ou au déploiement de solutions adaptées, mais aussi par l'accompagnement, l'animation et la communication sur les solutions déjà existantes. Cet enjeu social ne pourra se faire sans les acteurs locaux et le tissu associatif présent sur les territoires.

#### **Enjeux environnementaux :**

En France, le secteur des transports est le plus gros émetteur de gaz à effet de serre (il représente 30% des émissions d'après le rapport annuel 2022 du Haut Conseil pour le Climat – hors vols internationaux et trafic maritime). La mobilité représente donc un enjeu primordial de la lutte contre le changement climatique. A ces émissions de gaz à effets de serre largement induites par l'usage de véhicules thermiques, s'ajoutent les conséquences sur la qualité de l'air et son impact sur la santé (avec 40 000 morts/an dus aux particules PM2,5 selon l'OMS).

Pour répondre à cet enjeu, le Parlement Européen a voté l'interdiction de la vente des véhicules neufs à moteur thermique en 2035 dans l'Union Européenne. Si le recours aux véhicules à faibles émissions permet de réduire l'impact carbone des transports, cette seule électrification ne sera pas suffisante pour atteindre les objectifs climatiques. Le partage des véhicules (covoiturage, autopartage...), l'usage des transports en commun, et le développement des mobilités actives sont autant de modes de déplacements à privilégier pour limiter le recours à la voiture individuelle.

---

<sup>16</sup> Sénat, 2021, *Rapport d'information : « 8 questions sur l'avenir du télétravail, vers une révolution du travail à distance ? »*, Paris, 75 p. URL : <https://www.senat.fr/rap/r21-089/r21-0891.pdf> (consulté le 7-06-2023)

La mobilité, par la multitude de ses enjeux et de ses paramètres est un sujet complexe. L'engagement politique est indispensable pour répondre au défi de la transition écologique, mais il ne peut se passer d'une cohérence avec les politiques menées entre les différents niveaux (différents niveaux de collectivités, mais aussi associations, employeurs...). La réunion et la coordination des acteurs de la mobilité – notamment à l'échelle des bassins de mobilité - insufflées par la Loi d'Orientation des Mobilités, et concrétisées par les COM, est une première brique pour répondre à ces différents enjeux.

## **II. Enjeux du bassin de mobilité**

Pour traiter de ces enjeux, la LOM identifie 8 objets qui doivent être traités dans les contrats opérationnels de mobilité. Pour en faciliter la lecture, ils ont été regroupés selon les 3 catégories de sujets suivantes :

- Pratiques de mobilité et information ;
- Mobilité-Intermodalité, Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et aires de mobilité ;
- Modalité de coordination et aide à la conception et mise en place d'infrastructures et de services.

A partir de ces sujets généraux, chaque bassin, aura ses propres spécificités et défis à relever. Aussi, un travail de priorisation des enjeux par bassin a été réalisé par les acteurs concernés, lors des réunions de bassin de mobilité en 2021. Pour chaque bassin, ont été défini collectivement les enjeux de mobilité les plus significatifs de leur bassin et les actions envisageables. Ils sont présentés ci-dessous pour le bassin de mobilité Grand Besançon Métropole :

### Zoom bassin de mobilité

Les acteurs du bassin de mobilité Grand Besançon Métropole se sont concertés lors d'une rencontre le 27/05/2021 pour définir en commun leurs enjeux prioritaires. Voici le résultat de cette concertation :

**TABLEAU 3. LES ENJEUX DE MOBILITE DU BASSIN IDENTIFIES PAR SES ACTEURS**

	<b>Bassin de mobilité Grand Besançon Métropole</b>
<b>Quels sont les enjeux essentiels de votre territoire ?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gares et liens avec Saône</li><li>- Articuler les plans et schémas (en lien avec SRADDET)</li><li>- Mise en œuvre du schéma cyclable + politiques département et Région</li><li>- Irrigation de l'Ouest Bisontin (halte ouest CHU)</li><li>- Amélioration du report modal : nœuds de mobilités (Saône, St Vit) + développement infras : covoiturage + parcs relais</li><li>- Management de la mobilité / améliorer la communication auprès des employeurs ...</li><li>- Articulation offres urbaines et Région à renforcer</li><li>- Ligne des horlogers</li><li>- Prolongation LGV Rhin-Rhône</li><li>- Distribution des TGV</li><li>- Liens avec les Bassins de Mobilité voisins</li><li>- Suite crise sanitaire et utilisation TC</li></ul>
<b>Quels sont les opportunités dans votre territoire en termes de mobilité ?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Plan de mobilité Grand Besançon Métropole</li><li>- Projet de territoire</li><li>- PCAET + SCOT + PLUI en cours de révisions</li><li>- Management mobilité + liens avec les Bassins de Mobilité voisins (Portes du Haut Doubs, Arc Jurassien...)</li><li>- Billettique / interopérabilité / intermodalité</li><li>- Quartier Viotte</li><li>- 16 gares sur Grand Besançon Métropole</li><li>- Tarifications TER (discussions Région et Grand Besançon Métropole)</li><li>- Projets régional covoiturage / appui local</li></ul>
<b>Quels sont les freins dans votre territoire en termes de mobilité ?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Géographie (dénivelés importants notamment)</li><li>- Absence de voies ferrées Nord Besançon</li></ul>

### III. Structuration des enjeux et des actions

Fort de ce travail territorial mené dans chaque bassin de mobilité, il a été possible d'identifier des axes de travail structurants – enjeux communs à tous les territoires – sur lesquels porter les actions de cette première génération de contrat.

Si des axes de travail et des problématiques communes ont été identifiées, cela ne remet pas en cause les spécificités de chaque territoire. En effet, les situations géographiques, que ce soit en lien avec la topographie, la densité de population mais aussi liés à la répartition des emplois et des activités économiques, ainsi que l'implication des acteurs, ont un impact important sur l'offre et les pratiques de mobilité d'un territoire. Ces spécificités s'illustrent facilement par la différence entre les zones urbaines denses et les zones peu denses (assiette fiscale, possibilité de massification de l'offre de transport, longueur des trajets...) ou entre les territoires au relief marqué, et les territoires de plaine (facilité ou non du recours aux modes actifs, climat...).

Le Tableau 4 ci-dessous présente pour chaque catégorie d'enjeu, les enjeux détaillés soulevés par l'ensemble des territoires, leur lien avec la LOM et le défi recherché.

TABLEAU 4. TABLEAU RECAPITULATIFS DES ENJEUX IDENTIFIÉS PAR LES TERRITOIRES ET DES OBJECTIFS ASSOCIÉS

Catégorie	Enjeux communs à tous les territoires	Référence texte LOM	Présentation des enjeux sous forme de questionnement	Objectifs recherchés
<p><b>Pratiques de mobilité et information</b></p>	<p>Porter à connaissance de l'existant Accompagner les nouvelles formes et pratiques de mobilité Identifier les publics vulnérables pour mieux les accompagner</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;</li> <li>Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;</li> <li>La détermination des résultats attendus et les indicateurs de suivi.</li> </ul>	<p>Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ? [Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]</p>	<p>Développement d'outils de communication et d'animation</p>
<p><b>Mobilité-Intermodalité / PEM et aires de mobilité</b></p>	<p>Accéder à l'offre existante Identifier les flux les plus importants Disposer d'une offre adaptée au plus grand nombre et à chaque type de public</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;</li> <li>La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;</li> <li>L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité ;</li> <li>La détermination des résultats attendus et les indicateurs de suivi.</li> </ul>	<p>Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ? [Problématiques évoquées : solutions de mobilité en zone peu dense, accessibilité, services itinérants, tiers-lieux...] Comment accéder aux services, commerces ? [Problématiques évoquées : distances importantes qui rendent difficile le report modal, densité de population qui limite la massification des flux, pas toujours d'axes structurants dans plusieurs directions...] Comment accéder aux lieux de travail ? [Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins...]</p>	<p>Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ? Comment accéder aux services, commerces, lieux de travail ?</p>

<p><b>Modalité de coordination/ Aide à la conception et mise en place d'infrastructures et de services</b></p>	<p>Gouvernance partagée – appui à la coordination des dispositifs existants et facilitateurs          Développement d'infrastructures cyclables/continuité des itinéraires et des infrastructures de covoiturage</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;</li> <li>• L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité ;</li> <li>• La définition des modalités de la coordination avec des gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités ;</li> <li>• La détermination des résultats attendus et les indicateurs de suivi.</li> </ul>	<p>Comment les AOM s'approprient la compétence mobilité ?</p> <p><i>[Problématiques évoquées : acculturation aux enjeux de la mobilité ; ressources humaines et financières des territoires ; mise en place d'une stratégie mobilité : diagnostic, enjeux, actions (en articulation avec les autres documents de planification existants).]</i></p>	<p>Coopération et concertation des acteurs pour être plus efficient</p>
--	--	--	---	---

Afin de répondre aux différentes problématiques de mobilité identifiées, la Région proposera – dans la suite de ce document – des actions communes à tous les territoires. L'objectif est ici avant tout de faire connaître ses actions, pour que les acteurs de chaque territoire puissent également proposer des actions en cohérence, complémentarité et coordination avec les actions régionales.

**TABLEAU 5. TABLEAU DE PRESENTATION DES AXES SELON LES ENJEUX RECHERCHES**

Présentation des enjeux sous forme de questionnaire	Objectifs recherchés	Structuration des actions demandées par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) pour tous les Bassins de Mobilité (BM)
Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?	Développement d'outils de communication et d'animation	Axe n°1 : Communication et information
		1.1. Communication à destination des institutions et acteurs pertinents (hors usagers) : mise en place d'outils <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mobilité à l'échelle régionale ;</li> <li>- Information collective ;</li> </ul> 1.2. Communication à destination des usagers : mise en place d'outils en coordination avec les partenaires concernés <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une communication mobilisable, déclinable et diffusable simplement par les territoires ;</li> <li>- Harmonisation du réseau Mobigo suite au transfert des Départements</li> </ul>
		Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité
		2.1. Accompagner le changement de comportements et outils d'animation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relais d'information et de distribution existants (humains et numériques) ;</li> <li>• Les animations mobilités ;</li> </ul> 2.2. Publics vulnérables : état des lieux et accompagnement <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat des lieux ;</li> <li>• Accompagnement des prescripteurs</li> </ul>
Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ? Comment accéder aux services, commerces, lieux de travail ?	Améliorer l'offre de mobilité	Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité
		3.1. Identification des flux, de l'offre et des infrastructures existantes 3.2. Accéder à l'offre existante <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer des tarifications monomodale / intermodales / interopérables ;</li> <li>• Proposer des outils/services intermodales/interopérables</li> </ul> 3.3. Compléter et améliorer l'offre présente sur le territoire <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire évoluer les offres en fonctions des besoins, des publics et en adéquation avec les autres réseaux et organiser de nouvelles solutions de mobilité en complémentarité avec les réseaux structurants</li> <li>• Expérimenter des solutions de mobilités alternatives</li> </ul>
Comment les AOM s'approprient la compétence mobilité ?	Coopération et concertation des acteurs pour être plus efficient	Axe n°4 : Coordination – aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures/ services de mobilité par les AOM et définir les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures

		<p>4.1. Gouvernance partagée et coordination</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier les acteurs, leurs potentiels, leurs problématiques/enjeux commun et favoriser le retour d'expérience ;</li> <li>• Coordination avec les autres acteurs : articulation du Contrat Opérationnel de Mobilité avec les démarches de territoires en cours ;</li> <li>• Coordination au-delà du bassin de mobilité ;</li> </ul> <p>4.2. Coordination en matière d'infrastructure</p>
--	--	--

#### IV. Les fiches actions

Pour cette première génération de contrat, l'objectif de la Région Bourgogne-Franche-Comté est d'engager une démarche mobilité sur l'ensemble des territoires et apporter la connaissance des actions régionales et locales déjà existantes et souvent méconnues. Les actions régionales concernent l'ensemble des bassins de mobilité et sont issues des enjeux identifiés par les acteurs.

La Région agit de deux manières :

1. En tant qu'AOM régionale et au travers de sa compétence de cheffe de file régionale de la mobilité :

Elle organise des services de transport (routier, ferrés, covoiturage...). En complément de cette offre structurante, elle met à disposition des outils visant à favoriser les mobilités et l'intermodalité en lien avec les autres réseaux.

En tant que cheffe de file, la Région a en effet pour mission de coordonner l'action de plusieurs niveaux de collectivités territoriales et leur groupement dans ce domaine des mobilités, où la compétence est partagée. Elle souligne ainsi sa volonté de mettre en place des outils qui puissent être portés localement afin de faire bénéficier aux collectivités d'une économie d'échelle mais également pour permettre une certaine cohérence dans la chaîne de déplacement (Cf. Figure ci-dessous).

Ce sont 30 actions régionales proposées à l'ensemble des bassins.

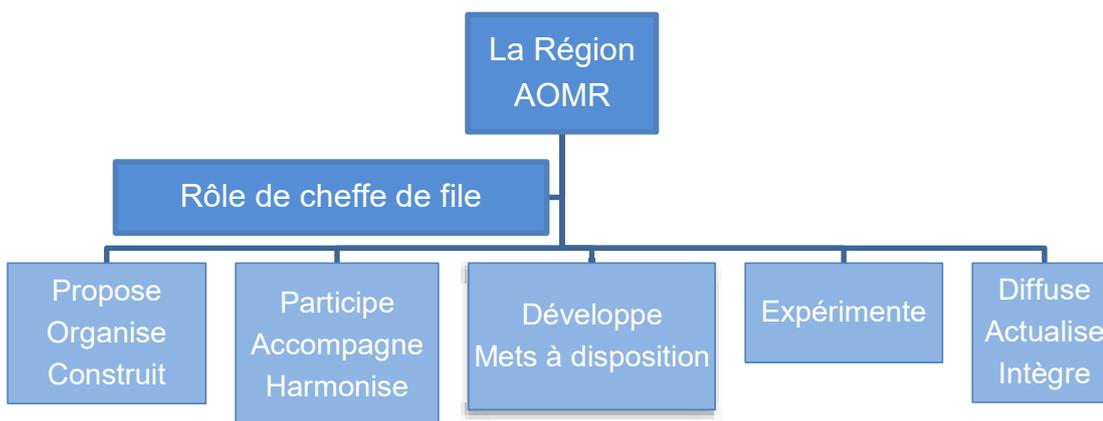


FIGURE 15. LA REGION EN TANT QUE CHEFFE DE FILE REGIONALE DE LA MOBILITE

2. Compétence d'AOM locale par substitution dans les communautés de communes n'ayant pas pris la compétence mobilité. La Région intervient en tant qu'AOM locale sur son ressort territorial, et les actions proposées sont donc spécifiques à cette échelle (Cf. Figure ci-dessous).

Ce sont 12 actions spécifiques proposées pour le territoire dont certaines sont déjà engagées localement.

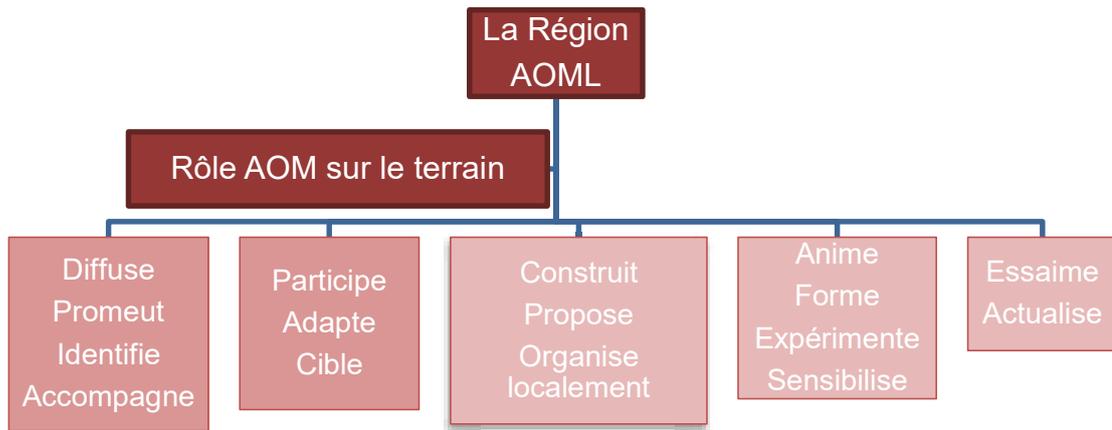


FIGURE 16. LA REGION EN TANT QU’AOM LOCALE

De même que la Région engage des actions à l’échelle régionale ou sur le territoire du bassin de mobilité lorsqu’elle est AOM par substitution, les AOM locales elles aussi mettent en place des actions sur leur ressort territorial (Cf. Figure ci-dessous). Ces actions sont recensées lorsqu’elles nécessitent une coordination importante. L’objectif est de faire connaître à toutes les parties prenantes les actions en cours.

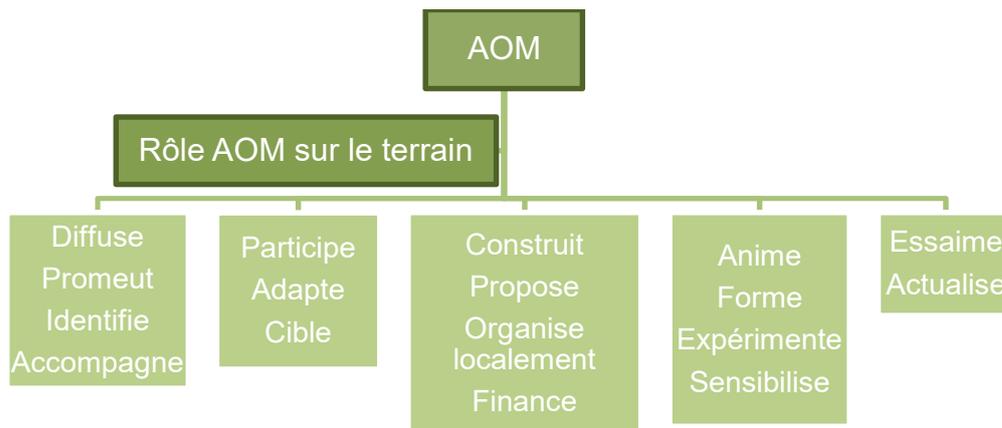


FIGURE 17. ROLE DE L’AOM

Chacune des actions est présentée sous la forme d’une « fiche action ». L’objectif est de permettre aux parties prenantes de prendre connaissance de l’ensemble de ces actions, et qu’elles puissent ainsi mettre en œuvre – à leur échelle – les actions qui leur semblent pertinentes pour compléter ou appuyer les actions régionales. Ce document a ainsi vocation à faciliter la lisibilité des actions mises en œuvre, et de faciliter la cohérence et la coordination des acteurs.

Sur la base du bilan de cette première génération de COM, la deuxième génération construira de nouvelles propositions d’actions.

L’ensemble des fiches actions sont présentées ci-après. Pour en faciliter la lisibilité les fiches actions sont toutes construites sur le même format.

- **Actions AOMR :**
  - Couleur bleu correspondant aux actions portées par la Région au titre de sa compétence d’AOM régionale ;

- **Actions AOML :**
  - Couleur rouge correspondent à la compétence d'AOM locale par substitution de la Région et qui ne concernent que les territoires correspondants.
- **Actions AOML :**
  - Couleur verte correspondent à la compétence d'AOM locale des Communautés de Communes ayant pris la compétence.

Les fiches actions intègrent notamment des indicateurs de suivi. Ceux-ci sont destinés à faciliter le suivi de la mise en place des actions, et de permettre une évaluation à mi-parcours et à échéance du contrat.

Dans la partie suivante, (Partie D : SYNTHÈSE DES FICHES ACTIONS, p.154), un tableau synthétique regroupe l'ensemble des actions pour en faciliter la lecture.

## R01 - PROPOSER UN GUIDE REGIONAL DE MOBILITE

Mieux connaître les dispositifs mis en place par la Région Bourgogne Franche-Comté en faveur des mobilités.

### CONTEXTE

Axe n°1 : Communication et information

1.1. Communication à destination des institutions et acteurs pertinents (hors usagers) : mise en place d'outils

Enjeu identifié : Méconnaissance des offres et des services de mobilité par les acteurs et les habitants : Comment faire connaître les services mis à leur disposition ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté :

Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- Départements
- Cellule France Mobilités
- Autorités Organisatrices de la Mobilité Locales
- Opérateurs de mobilité

### LE PUBLIC CIBLE

- Collectivités territoriales (techniciens, élus)
- Les acteurs de la mobilité solidaires
- Tous les habitants de Bourgogne Franche Comté

### LES OBJECTIFS

► Faire connaître les offres et outils développés par la Région à la disposition des acteurs

► Donner envie d'utiliser les transports alternatifs au véhicule individuel et de changer son comportement de mobilité

### PRESENTATION DE L'ACTION

Document pédagogique, le guide mobilité présente l'ensemble des outils et modes de déplacements alternatifs organisés par la Région : TER, Lignes de cars non-urbains, TAD, abris-vélos ...

Il présente aussi le Système d'Information Multimodal Mobigo et ses principales fonctionnalités ainsi que toutes les solutions de déplacements de la Région BFC afin d'inciter leurs usages.

### MODALITES D'ORGANISATION

Etape 1 :

- Rédiger le contenu
- Définir la charte graphique
- Valider le contenu avec l'ensemble des acteurs

Etape 2 :

- Diffuser le guide dans les territoires avec l'appui des acteurs et des lieux relais
- Actualiser si besoin

Etape 3 :

- Décliner le guide en fiches repères par bassin de mobilité, en collaboration avec les EPCI

Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- Diffuser le guide régional de la mobilité \*
- Réunir les acteurs relais pour présenter le guide
- Contribuer aux fiches repères du guide mobilité avec les acteurs locaux de la mobilité

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de guides distribués
- Nombre d'acteurs relais ciblés

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures et Direction Communication et Relation avec les Citoyens

### LES PERSPECTIVES

- Déclinaison en fiches repères comportant les offres et outils de mobilité territorialisées par bassin
- Actualisation

### ECHEANCE - PHASAGE

- 1<sup>ère</sup> génération de COM : Diffusion du guide
- 2<sup>ème</sup> génération de COM : Déclinaison des fiches repères par bassin de mobilité

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours depuis 2021



## R02 – PROPOSER DES WEBINAIRES SUR LES SERVICES ET LES OUTILS REGIONAUX

**Informier et former les acteurs de la mobilité sur le réseau régional Mobigo, le Système d'Information Multimodal Mobigo et ses fonctionnalités.**

### CONTEXTE

Axe n°1 : Communication et information

1.1. Communication à destination des institutions et acteurs pertinents (hors usagers) : mise en place d'outils

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques identifiées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- Si nécessaire : le prestataire de service de la Région

### LE PUBLIC CIBLE

- A définir selon la thématique, par exemple:
  - EPCI (techniciens, élus)
  - Pays, PETR, PNR
  - Autres acteurs de la mobilité
  - Chambres consulaires
  - Syndicats
  - Associations d'usagers
  - Employeurs

### LES OBJECTIFS

► **Faire connaître les outils et les services développés par la Région**

► **Faciliter et accompagner la prise en main des outils et des services développés par la Région**

► **Permettre aux acteurs de les relayer localement**

### PRESENTATION DE L'ACTION

La Région propose une offre de transport routière et ferroviaire (le réseau Mobigo), ainsi que plusieurs outils d'aide à la mobilité (Système d'Information Multimodal- SIM – Mobigo). Ils sont insuffisamment connus, aujourd'hui.

Via ces webinaires thématiques la Région souhaite informer et former sur l'outil Mobigo et ses fonctionnalités. Ils seront adressés aux acteurs de la mobilité ciblés selon la thématique, afin qu'ils puissent les relayer localement. Les thématiques seront choisies en fonction du déploiement ou des évolutions de l'offre de transport et des outils régionaux.

### MODALITE D'ORGANISATION

#### Etape 1 :

- Identifier, annuellement, les thématiques sur lesquelles il y a un besoin d'information et de formation

#### Etape 2 – pour chaque webinaire :

- Organiser le webinaire : Définir les intervenants et le public à inviter ; programmer la date
- Réaliser et animer le webinaire
- Transmettre à la suite : kit de communication et/ou le support de présentation ; FAQ répertoriant les questions issues du webinaire.

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Accompagner la prise en main de la plateforme de covoiturage régionale par les acteurs locaux\*
- Relayer les supports des webinaires et le kit de communication transmis par la Région
- Mettre en œuvre un atelier « spécifique » pour présenter les outils régionaux

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

#### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de webinaires organisés
- Nombre de participants au regard des acteurs invités
- Nombre d'actions de « relais » induites localement à la suite de chaque webinaire : temps de rencontre, création d'un support de communication, déclinaison, transmission du webinaire ...

#### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



#### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Direction des Mobilités et des Infrastructures

#### LES PERSPECTIVES

- Compléter le webinaire par une formation adaptée à des besoins spécifiques

#### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- La communication Régionale mobilité
- Les évolutions des offres et outils Régionaux mobilités

#### ECHEANCE- PHASAGE

- 2022 : Premier webinaire sur le covoiturage

#### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours depuis 2022



## R03 - PROPOSER ET DIFFUSER DES CAMPAGNES DE COMMUNICATION REGIONALE

Faire connaître les services de mobilité régionaux et inciter à leur usage.

### CONTEXTE

Axe n°1 : Information et communication

1.2. Communication à destination des usagers : mise en place d'outils en coordination avec les partenaires concernés

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- Acteurs relais, à identifier pour chaque campagne
- Le prestataire de service de mobilité (Transporteurs, etc.)

### LE PUBLIC CIBLE

- Usagers actuels et potentiels

### LES OBJECTIFS

► Faire connaître les outils, les services et la tarification proposés par la Région à destination du grand public

► Donner envie d'utiliser les transports alternatifs et de changer son comportement de mobilité

### PRESENTATION DE L'ACTION

Outil de communication auprès du grand public. Les campagnes de communications visent à promouvoir la marque Mobigo : ses offres de transport (TER, autocars), ses tarifications (Carte 26+, tarif -26 ans, abonnement Mobigo Flex Quotidien +, Gentiane bleue, tarifs pour un évènement, etc.) et ses outils (SIM Mobigo, Covoiturage).

Les campagnes de communication sont identifiées annuellement en fonction des besoins.

### MODALITE D'ORGANISATION

- Programmation des campagnes de communication annuellement
- Identification des canaux de diffusion
- Production des campagnes de communication
- Diffusion des campagnes de communication

Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- Diffuser des campagnes de communication régionale\*

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de campagnes de communication dans l'année
- Liste des canaux de diffusion utilisés
- Nombre pages vues sur le site Mobigo

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures et Direction

Communication et Relation avec les Citoyens

### LES PERSPECTIVES

- Campagnes reconduites régulièrement
- Actualisation à définir

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Evolution :
  - Offres de mobilité
  - Tarifications
  - Outils

### ECHEANCE- PHASAGE

- Calendrier des campagnes de communication d'une année type :
  - Identification des canaux de diffusion et éléments associés
  - Diffusion de la campagne de communication

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action à poursuivre



## R04 - ACTUALISER LA COMMUNICATION SUR L'OFFRE D'ABONNEMENTS COMBINES

Faire connaître l'offre de tarifications combinées Mobigo + Urbain afin de valoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité.

### CONTEXTE

Axe n°1 : Communication et information

1.2. Communication à destination des usagers : mise en place d'outils en coordination avec les partenaires concernés

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance aux changement...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité
- Autorités Organisatrices de la Mobilité Locales

### LES PARTENAIRES

- Opérateurs de transports

### LE PUBLIC CIBLE

- Usagers des transports en commun

### LES OBJECTIFS

► Favoriser l'usage des transports en commun et le report modal

► Favoriser l'intermodalité

### PRESENTATION DE L'ACTION

Outil de communication auprès des usagers des transports en commun, la campagne de communication vise à promouvoir les offres tarifaires combinées régionales MOBIGO (TER et autocars non urbains), et les offres urbaines. L'offre tarifaire « Mobigo + urbain » permet de bénéficier d'une réduction sur son abonnement Mobigo et sur celui du réseau urbain partenaire. La campagne de communication est adaptée à chaque territoire. Sa diffusion est proposée au niveau local.

### MODALITE D'ORGANISATION

- Programmation de la campagne de communication par la Région
- Propositions aux AOM d'une campagne sur les abonnements « Mobigo + urbain », afin de :
  - Identifier les AOM volontaires pour la diffusion de cette campagne ;
  - Récouter les informations nécessaires à la production des visuels ;
- Production de la campagne de communication et de ses déclinaisons pour chaque AOM

Déclinaisons locales par le Territoire (non optionnelle) :

- Diffuser des campagnes de communication régionale\*

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'AOM partenaires pour diffusion de la campagne de communication
- Liste des canaux de diffusion pour chaque campagne
- Nombre de nouveaux abonnés à la tarification combinée

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures et Direction Communication et Relation avec les Citoyens
- Externe : Les AOM partenaires et leur prestataire de service (pour le relais de la campagne)

### LES PERSPECTIVES

- Poursuivre la communication sur les tarifs combinés TER+Urbain
- Etendre les campagnes de communication au Pass Bus+Car
- Impliquer l'ensemble des AOM proposant une offre combinée.

### ECHEANCE- PHASAGE

- Calendrier des campagnes de communication d'une année type :
  - Identification des AOM volontaires et éléments associés
  - Diffusion de la campagne de communication

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action à poursuivre



## R05 – HARMONISER LES ARRÊTS ROUTIERS AUX COULEURS DU RESEAU MOBIGO

Inscrire physiquement la marque Mobigo dans les territoires.

### CONTEXTE

Axe n°1 : Communication et Information

1.2. Communication à destination des usagers : mise en place d'outils en coordination avec les partenaires concernés

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté :  
Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale

### LES PARTENAIRES

- Les gestionnaires de voirie (Départements, intercommunalités, Communes)
- Transporteurs

### LE PUBLIC CIBLE

- Tout public

### LES OBJECTIFS

- ▶ Intégrer la marque Mobigo à l'imaginaire collectif en la rendant visible sur l'ensemble du territoire ;
- ▶ Faciliter l'identification des arrêts Mobigo sur le territoire
- ▶ Identifier la marque Mobigo en remplacement des anciennes marques départementales

### PRESENTATION DE L'ACTION

Les totems (poteaux) et les abris des arrêts routiers font partie du mobilier de voirie. Leur mise en place et leur entretien relève du gestionnaire de voirie. La possibilité d'implanter du mobilier sur ce réseau (arrêt routier, mobilier urbain, dispositif publicitaire...) relève de leur permission.

Avant 2017, chaque Département a implanté des arrêts routiers aux couleurs de son réseau. Suite au transfert de cette compétence, la Région a entamé une démarche d'harmonisation qui passe par une « mise à jour » de ces arrêts : modification du logo du réseau et de la fiche horaire apposée.

L'enjeu est important dans la mesure où les arrêts routiers (abris et totem) sont la première marque d'identification d'un réseau de transport en commun. En s'insérant dans le paysage, la marque Mobigo pourra être reconnue par l'ensemble des usagers de la route.

L'ensemble des points arrêts sont équipés d'un support d'information qui présente l'offre de transport (à minima, affichage de la fiche horaire concernée).

Les arrêts inscrits comme prioritaires pour la mise en accessibilité PMR sont mis aux couleurs du réseau Mobigo.

### MODALITE D'ORGANISATION

#### Etape 1 :

- Identifier les arrêts et le gestionnaire de voirie associé
- Rencontrer les Mairies pour échanger sur le processus de mise en accessibilité des points d'arrêt et de flocage du totem
- Proposer un mobilier standard PMR adaptable aux formats d'impression de la Région pour son réseau Mobigo.
- Choix du gestionnaire de voirie en termes d'esthétique du mobilier (couleurs, matières...)

#### Etape 2 :

- Installation des fiches horaires adaptées

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Proposer une information mobilité territorialisée au point d'arrêt (déclinaison de la fiche repère du bassin – Cf. perspectives de la Fiche Action R01)
- Mettre à jour les informations du point d'arrêt (à minima, la fiche horaire)

#### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de points d'arrêts mis aux couleurs du réseau

#### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



#### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures
- Externe : Délégués (Graphistes/publicistes)

#### LES PERSPECTIVES

- Mettre à jour les informations mobilité (fiche horaire)
- Faire évoluer les informations disponibles au point d'arrêt
- Implantation de nouveaux poteaux-abris-bus pour les arrêts sans identification physique

#### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Evolutions des dessertes et des horaires du réseau routier
- Schéma Directeur d'Accessibilité- Agendas d'Accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap)

#### ECHEANCE - PHASAGE

- Calendrier à définir

#### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours sur les arrêts identifiées du SDA-Ad'Ap depuis 2018
- Action non engagée par la Région pour l'ensemble des arrêts



## L01 – ACCULTURER LES HABITANTS AU BESOIN DE PRESERVATION OU DE RESTAURATION DE LA SANTE ENVIRONNEMENTALE

### CONTEXTE

#### Axe 1 : Communication et information

1.2. Communication à destination des usagers : mise en place d'outils en coordination avec les partenaires concernés

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

#### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

#### LES PARTENAIRES

- Communes
- Entreprises

#### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

#### LES OBJECTIFS

- ▶ Faire comprendre aux habitants les liens entre mobilité, environnement et santé

#### PRESENTATION DE L'ACTION

Changer les habitudes de mobilité, Encouragement de la population à adopter des pratiques environnementales bénéfiques, et en faveur du report modal

#### MODALITE D'ORGANISATION

- Anticiper les conséquences d'une possible ZFE-m en termes de mobilité
- Campagnes de sensibilisation

## L02 – PROMOUVOIR LES ALTERNATIVES A L'EXCLUSIVITE DE LA VOITURE EN SOLO

### CONTEXTE

#### Axe 1 : Communication et information

1.2. Communication à destination des usagers : mise en place d'outils en coordination avec les partenaires concernés

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

#### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

#### LES PARTENAIRES

- Région Bourgogne-Franche-Comté
- Département du Doubs
- EPCI voisins
- Office du tourisme

#### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

#### LES OBJECTIFS

► Encouragement de la population aux changements de mobilité

#### PRESENTATION DE L'ACTION

Accompagner au changement

#### MODALITE D'ORGANISATION

- Panel d'outils de communication sur l'ensemble des modes alternatifs
- Sensibiliser, animer sur la base d'un outil de mise en relation
- Soutenir par la promotion des actions menées par les partenaires et appuyer lors des phases de concertation les orientations de GBM dans les EPCI voisins
- Proposer un dispositif d'accueil pour les nouveaux arrivants : 1 mois d'abonnement Ginko gratuit

## R06 - CREER UN SYSTEME D'INFORMATION MULTIMODAL (MOBIGO)

Créer un outil numérique facilitant les déplacements des usagers entre différents réseaux de transports.

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et les outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité
- Les délégataires

### LES PARTENAIRES

- Autorités Organisatrices de la Mobilité locale
- Transporteurs et opérateurs de mobilité

### LE PUBLIC CIBLE

- Tout public (jeunes, personnes âgées, travailleurs, vacanciers...)

### LES OBJECTIFS

- ▶ Fédérer les AOM partenaires sur une plateforme unique
- ▶ Centraliser l'ensemble des solutions de mobilité au sein d'une plateforme unique
- ▶ Accompagner le voyageur tout au long de son trajet, de l'information au déplacement
- ▶ Faciliter les déplacements intermodaux en permettant de voyager sur tout le territoire de Bourgogne-Franche-Comté

### PRESENTATION DE L'ACTION

Le Système d'Information Multimodale (SIM) Mobigo a vocation à faciliter les voyages en transport en commun et en modes alternatifs à la voiture individuelle. L'ambition est d'offrir une solution *MaaS (Mobility As A Service)* en Bourgogne-Franche-Comté.

Il est disponible sur :

- Le site [viamobigo.fr](http://viamobigo.fr)
- L'application mobile
- La centrale d'appels.

Les principales fonctionnalités de Mobigo sont :

1. Centraliser l'information multimodale (transport en commun, autopartage, covoiturage, services vélo...);
  2. Accompagner le voyageur ;
- Information du trajet en amont (fiches horaires, plans de réseau)
  - Information du trajet, pas à pas, grâce au calculateur d'itinéraire (temps de parcours par mode) et tarifaire
  - Achat des titres de transports (dépositaires, M'Ticket, Allo billet)
  - Réservation du transport à la demande (TAD) en ligne et par téléphone
- Le SIM Mobigo est disponible à partir de :
- L'application smartphone Mobigo
  - Le site internet [viamobigo.fr](http://viamobigo.fr) ;
  - La centrale d'appel ;

### MODALITE D'ORGANISATION

- Créer un outil d'information et de réservation sur les transports régionaux
- Intégrer les réseaux régionaux Mobigo
- Intégrer les réseaux de transports collectifs partenaires
- Mettre à jour (Cf. fiche action R07)
- Développer de nouveaux outils

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'utilisations de la plateforme
- Nombre de requêtes d'itinéraires
- Nombre de requêtes horaires
- Nombre de réservation TAD
- Nombre de conducteurs/passagers inscrits
- Nombre d'achats de titres dématérialisés M'Ticket

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures
- Déléataires : Cityway, Mobicoop, Kisio et Altinnova

### LES PERSPECTIVES

- Poursuivre la promotion du SIM
- Intégrer de nouveaux partenaires

- Poursuivre le développement de nouvelles fonctionnalités

### ECHEANCE- PHASAGE

- 2007 : Création de la centrale d'appels régional
- 2008 : Création du site internet regroupant l'information transport public
- 2011 : Premier système de covoiturage
- 2018 : Marque Mobigo pour l'ensemble des réseaux régionaux (TER et routier)
- 2021 : Lancement de la nouvelle plateforme de covoiturage Mobigo et de la réservation des TAD Mobigo en ligne
- 2022 : Déploiement du M-ticket sur le réseau régional routier et achat de titre TER disponible sur l'application Mobigo

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action à poursuivre



## R07 - METTRE A JOUR ET DEVELOPPER LE SYSTEME D'INFORMATION MULTIMODAL MOBIGO

Développer et mettre à jour l'outil numérique facilitant les déplacements des usagers entre différents réseaux de transports.

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et les outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité
- Les délégataires : Délégation auprès de plusieurs prestataires extérieurs pour la mise en œuvre technique du SIM

### LES PARTENAIRES

- Autorités Organisatrices de la Mobilité locale
- Transporteurs et opérateurs de mobilité

### LE PUBLIC CIBLE

- Tout public (jeunes, personnes âgées, travailleurs, vacanciers...)

### LES OBJECTIFS

- ▶ Améliorer le SIM Mobigo
- ▶ S'adapter aux évolutions des mobilités

### PRESENTATION DE L'ACTION

Le Système d'Information Multimodale (SIM) Mobigo pourra évoluer en tenant compte des évolutions :

- Des réseaux et offres de mobilité des partenaires ;
- Des solutions techniques existantes et évolutions juridiques ;
- Du contexte de la mobilité servicielle.

### MODALITE D'ORGANISATION

Pour les outils existants :

- Mise à jour de l'information (offre, tarification...)

Pour les nouveaux outils (intégration des abris vélos Mobigo, autopartage, etc.) :

- Etudier leur pertinence
- Développer et mettre en œuvre la solution avec les délégataires
- Communiquer auprès des acteurs de la mobilité et des usagers

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Accompagner la prise en main de la plateforme de covoiturage régionale par les acteurs locaux\*
- Promouvoir le SIM, les « communautés de covoiturage » auprès des acteurs relais du territoire

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Evolution des fonctionnalités
- Nombre de pages vues
- Nombres de visiteurs
- Nombre de téléchargement de l'application mobile

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures
- Les délégataires : plusieurs prestataires extérieurs pour la mise en œuvre technique du SIM

### LES PERSPECTIVES

- Poursuivre le développement de nouveaux outils
- Poursuivre la communication sur l'outil Mobigo

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Echéance du marché avec le délégataire
- Contexte de la mobilité servicielle

### ECHEANCE- PHASAGE

- 2023 : Déploiement de la solution M-ticket sur les premiers réseaux urbains partenaires

- À venir :
  - Module de gestion relation clients
  - Déploiement de la réservation TAD en ligne à l'ensemble des services TAD Mobigo
  - Intégration des offres de TAD disponibles sur le territoire
  - Mettre en place des pages « vélo » et « autopartage » recensant l'ensemble des solutions et outils relatifs à ces modes
  - Autres fonctionnalités
- 2025 – renouvellement du marché :
  - Refonte du site internet

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours



## R08 - INTEGRER LES OFFRES LOCALES AU SYSTEME D'INFORMATION MULTIMODAL MOBIGO

Ajouter de nouveaux réseaux et offres locales au SIM Mobigo facilitant des usages entre différents réseaux de transports.

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et les outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité
- Les délégataires

### LES PARTENAIRES

- Autorités Organisatrices de la Mobilité locale
- Transporteurs

### LE PUBLIC CIBLE

- Tout public (jeunes, personnes âgées, travailleurs, vacanciers...)

### LES OBJECTIFS

- ▶ Permettre à l'utilisateur d'accéder à l'ensemble des informations sur les services et les offres de mobilité existantes.
- ▶ Faciliter les déplacements intermodaux

### PRESENTATION DE L'ACTION

Le Système d'Information Multimodale a vocation à faciliter les voyages en transport en commun et modes alternatifs à la voiture individuelle en intégrant l'ensemble des solutions de mobilité.

L'intégration des petits réseaux et des offres locales facilite l'intermodalité entre les réseaux de proximité et structurants.

### MODALITE D'ORGANISATION

- Identifier les nouveaux réseaux ou solutions de mobilité à intégrer au SIM (prioritairement services réguliers, puis dans un second temps, les services à la demande) ;
- Organiser l'intégration de ces nouveaux partenaires ;
- Collaborer avec les AOM, transporteurs ou prestataires de services (administratif et technique)
- Intégrer et mettre en ligne les nouvelles informations

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Promouvoir le SIM Mobigo avec ses nouvelles informations locales auprès des acteurs relais du territoire.

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de nouveaux réseaux intégrés
- Nombre de recherche sur le SIM Mobigo pour ces réseaux (nombre de requêtes d'itinéraires, horaires, réservation TAD, achats de titres dématérialisés...)

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures
- Délégataire : Cityway

### LES PERSPECTIVES

- Poursuivre l'intégration de nouveaux partenaires
- Poursuivre la communication sur l'outil Mobigo

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Echéances des marchés et DSP des autres AO

### ECHEANCE - PHASAGE

- 2021 : vote en commission permanente régionale de la prise en charge de

l'intégration des réseaux locaux (territoire de moins de 30 000 habitants) au SIM

- 2022-2023 : Intégration des premiers réseaux
- Avenir : intégration des services de TAD (hors services organisés par la Région)

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours



## R09 – PROPOSER UN « KIT MOBIGO INTERNET »

Il s'agit d'une méthodologie de création de page mobilité pour présenter les services Mobigo sur les sites internet des partenaires

### CONTEXTE

**Axe n°1** : Le porter à connaissance de l'existant et les animations/accompagner des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportements et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté :  
Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- EPCI, Départements, Pays, PETR, PNR

### LE PUBLIC CIBLE

- Techniciens et élus locaux partenaires

### LES OBJECTIFS

► Actualiser les informations régionales mobilités existantes sur les sites internet des partenaires

► Promouvoir les outils et les services MOBIGO de la Région sur les sites internet des partenaires

► Améliorer la visibilité localement des outils et des services régionaux

### PRESENTATION DE L'ACTION

La Région propose un « kit Mobigo internet » comportant une méthodologie permettant de relayer en priorité les offres régionales Mobigo en complément des offres locales.

Ce kit facilite la diffusion des outils régionaux sur les sites internet des partenaires. Il apporte une aide pour la création d'une page d'information mobilités. Ce kit comporte des éléments de langage, des visuels, des logos et des outils pour intégrer le calculateur d'itinéraire et la plateforme de covoiturage Mobigo.

### MODALITE D'ORGANISATION

#### Etape1 :

- Création du « kit Mobigo internet »

#### Etape2 :

- Diffusion du « kit Mobigo internet » aux partenaires dans les territoires.

#### Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- Identifier les acteurs relais\*
- Identifier les lieux relais \*
- Animer un réseau d'acteurs relais mobilité \*
- Création d'une page internet mobilité intégrant les informations régionales mobilité
- Mise en œuvre des recommandations régionales sur la page internet existante
- Inciter les partenaires à relayer le « kit Mobigo internet » auprès des communes, Office de Tourisme, Missions Locales, plateformes de mobilité, Maisons France services et autres acteurs pertinents

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de « kits Mobigo internet » diffusés
- Nombre de sites relayant l'information Mobigo en marque blanche
- Nombre de sites relayant l'information Mobigo
- Nombre de demandes d'informations complémentaires des partenaires

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des Infrastructures

### LES PERSPECTIVES

- Déclinaison du « kit Mobigo » pour d'autres supports de communication et d'autres thématiques

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Plan de communication de Mobigo
- Charte graphique de la Région

### ECHEANCE- PHASAGE

- Depuis 2020, intégration en marque blanche du site Mobigo auprès des AOMU partenaires
- 2022 : Identification du besoin suite à la demande de partenaires
- Premier COM : Diffusion du kit à tous

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action non engagée



## R10 – PROPOSER LE DEVELOPPEMENT DE BOUTIQUES MOBILITE EN GARE

La Région souhaite mutualiser des boutiques mobilité en gare avec les acteurs de la mobilité. Ces points d'information et de vente pourront permettre de se renseigner sur l'ensemble des réseaux et des solutions de mobilité disponibles localement.

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- Les transporteurs ferroviaires et routiers du réseau Mobigo ;
- Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (éventuellement leurs transporteurs et opérateurs) ;
- SNCF Gares & Connexions
- Les autres opérateurs de mobilité locaux

### LE PUBLIC CIBLE

- Tout public, tout motifs et les usagers des gares, dont :
  - Usagers des transports collectifs et solutions alternatives ;
  - Employés, scolaires, vacanciers...

### LES OBJECTIFS

- ▶ Proposer un guichet unique de mobilité avec du personnel dédié
- ▶ Bénéficier d'information, de conseil et d'un accompagnement personnalisé, quel que soit le mode de transport ou le réseau utilisé
- ▶ Acheter tous ses titres de transport proposés avec les partenaires

### PRESENTATION DE L'ACTION

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, une nouvelle place pourra être donnée au développement d'agence de mobilité dans les gares de Bourgogne-Franche-Comté avec les partenaires de la mobilité. En s'appuyant sur les boutiques existantes des AOM et des opérateurs, elle a vocation à faciliter l'accès aux modes de déplacement durables vers ou à partir du territoire où elle est implantée. La présence humaine assure un accompagnement personnalisé de qualité pour répondre aux besoins de tous les types de public (PMR, solidaire...). L'activité d'une telle boutique mobilité pourra être adaptée à chaque gare, ses besoins et ses publics.

### MODALITE D'ORGANISATION

- Définir une méthodologie avec les partenaires

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Définir une méthodologie avec les partenaires

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'espaces mobilités déployés
- Nombre d'opérateurs intégrés dans chacune des boutiques mobilité en gare

## LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



## LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures
- Externe : personnel de la boutique (si externalisé)
- Opérateurs de mobilité

## DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Développement, des boutiques mobilité des AOM
- Dispositifs préexistants en gare (Pimms)
- Projets d'aménagement de gares et PEM

## PRIORITE DE L'ACTION

- Action non engagée



## R11 – ANALYSER L'OPPORTUNITE DE CONTRIBUER AUX ESPACES MOBILITE DES TERRITOIRES

A la demande des AOM, participer aux espaces mobilité regroupant toutes les informations sur les services de mobilité du territoire voire la vente de titres.

### CONTEXTE

**Axe n°2** : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
- Organisateur de l'espace mobilité (AOM, office de tourisme, association...)

### LES PARTENAIRES

- Les transporteurs ferroviaires et routiers du réseau Mobigo ;
- Les Autorités Organisatrices de la Mobilité locales (éventuellement leurs transporteurs et opérateurs) ;
- Les autres opérateurs de mobilité locaux
- Autres acteurs associés à l'espace mobilité

### LE PUBLIC CIBLE

- Tout public et tout motif (à adapter en fonction des territoires)

### LES OBJECTIFS

► Permettre l'accès à une information, un conseil et un accompagnement personnalisé, quel que soit le mode de transport ou réseau utilisé

► Accompagner l'achat des titres Mobigo (via les outils TPV, achat sur viaMobigo, allô billet, abonnements combinés...)

### PRESENTATION DE L'ACTION

Une boutique mobilité est un lieu d'information voire de vente de titres de transport.

Proposer aux boutiques mobilités d'accompagner les usagers sur le réseau Mobigo en complément des autres services. Cet accompagnement pourra prendre différentes formes, en fonction des besoins, offres du territoire, des moyens et du matériel régional disponible :

- Relais d'information : carte du réseau, fiches horaires routières et ferroviaires, information tarifaires...
- Accompagnement sur l'usage des outils Mobigo : accompagner les usagers dans leur recherche d'itinéraire, recherche de covoitureurs, achat de titre Mobigo M-ticket...
- Achat de titres uniques et combinés, dont d'abonnements

### MODALITE D'ORGANISATION

#### Prérequis :

- Territoire disposant (ou avec un projet) d'un espace mobilité :
  - La Région identifie les espaces mobilités pertinents pour mise en place d'un dépositaire
  - Ou, l'espace mobilité sollicite la Région pour une implication (de l'information sur les services Mobigo à la vente de titres)
- Territoire sans espace mobilité :
  - Si besoin, la Région Identifie un dépositaire Mobigo

#### Etapes de mise en œuvre :

- Etudier la faisabilité des outils mobilisables par la Région pour chaque espace identifié (en fonction du public visé, du matériel

disponible, des autres espaces existants, des ressources humaines)

- Adapter la réponse en fonction de l'étude préalable

Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- Former les acteurs relais aux outils mobigo\*

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

#### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de demande de boutique mobilité incluant des services Mobigo : courriers réceptionnés
- Nombre de dépositaires Mobigo

#### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



#### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures
- Externe : Organisateur de l'espace mobilité, et les partenaires

#### LES PERSPECTIVES

- Multiplier les espaces mobilités sur le territoire (et notamment en zones rurales)

#### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Coordination/complémentarité avec les boutiques mobilités existantes ou en projet
- Coordination/complémentarité avec les lieux relais existants (ex : Maisons France Service)
- Dispositifs d'accompagnement préexistants
- Plan de mobilité des territoires

#### ECHEANCE- PHASAGE

- Installation des dépositaires par TICKS / transmission de relais information Mobigo
- DSP, évolutions des outils billettique

#### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours



## R12 – PARTICIPER A DES EVENEMENTS AVEC LE STAND MOBIGO

Faire connaître l'offre et les outils Mobigo à l'occasion d'évènements importants.

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPÉTENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- Organismes d'évènements d'envergure
- Transporteurs et opérateurs de mobilité

### LE PUBLIC CIBLE

- Participants à l'évènement : différents selon l'évènement

### LES OBJECTIFS

- ▶ Diffuser l'information des services Mobigo notamment à un public de non-usagers des transports régionaux ;
- ▶ Participer à la stratégie marketing de la marque Mobigo (identification de la marque Mobigo par le grand public) ;
- ▶ Disposer d'un retour usagers (fidéliser les usagers et avoir leur retour sur les dispositifs régionaux)

### PRESENTATION DE L'ACTION

Afin de faire connaître la marque régionale Mobigo, la Région propose un stand de présentation de son offre, de sa tarification et de ses outils. Ce stand pourra être tenu :

Par le personnel de la Région ;

Par un transporteur de la Région

Uniquement un support d'information mis à disposition de l'organisateur, sans présence physique de la Région ou de ses transporteurs.

Les évènements pourront être identifiés de deux manières :

- Par la Région, pour les évènements d'intérêt régional ;
- Par les organisateurs, pour les évènements d'intérêt local.

### MODALITE D'ORGANISATION

- Identification des animations et des évènements ;
- Evaluation de l'ampleur de l'évènement, du public cible, du nombre de participants potentiels, etc.
- Choix des modalités de participation :
  - Pas de participation
  - Participation sans présence humaine
  - Participation avec présence humaine Région ou transporteurs ;
- Réservation du stand Mobigo
- Modalités d'organisation dans le cas « sans présence humaine » : la Région pourra transmettre à l'organisateur par voie postale, la nappe Mobigo et la documentation. Ils devront être retournés à la Région.
- Profiter du recensement des besoins des AOM en documentation Mobigo, pour identifier les animations structurantes sur lesquelles le stand Mobigo pourrait être déployé.

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Accompagner la prise en main de la plateforme de covoiturage régionale par les acteurs locaux\*
- Cibler les animations des territoires pertinentes pour le stand MOBIGO\*
- Pour chaque évènement emblématique locale : proposer le stand Mobigo, à défaut la diffusion d'une information des offres de transports CI/CT/, créer un QRcode covoiturage pour l'évènement ...

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

#### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'évènements avec stand Mobigo et modalités d'organisation
- Nombre de personnes renseignées en fonction des modalités d'organisation

#### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



#### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures
- Externe : transporteurs, organisateurs de l'évènement

#### LES PERSPECTIVES

- La forme du stand (documentation, visuel...) pourra évoluer en fonction des

besoins qui seront identifiés lors des évènements ;

- Envisager le déploiement de plusieurs stands en parallèle en fonction du besoin.

#### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Evènements mobilités annuels qui peuvent concentrer les demandes de présence du stand:
  - Journée de la Terre (22 avril)
  - Mai à vélo (tout le mois de mai)
  - Semaine du Développement Durable (juin)
  - Semaine européenne de la mobilité & challenge mobilité (rentrée scolaire – automne)
- Evènements organisés par les autres Directions de la Région

#### ECHEANCE- PHASAGE

- Printemps : identification des besoins des AOM
- Calendrier à adapter en fonction des évènements

#### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours



## R13 – PARTICIPER A L'ORGANISATION DU CHALLENGE DE LA MOBILITE

### Co-organiser un évènement régional de promotion de l'alternativité pour les déplacements domicile-travail

#### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

#### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- L'Agence de Développement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) Bourgogne-Franche-Comté
- Délégué : Bureau d'études

#### LES PARTENAIRES

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité
- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
- Autorité Organisatrice de la Mobilité
- Chambre de Commerces et d'Industrie Régionale Bourgogne-Franche-Comté (CCIR BFC)
- Chambre des Métiers et de l'Artisanat Régionale de Bourgogne-Franche-Comté (CMAR BFC)

#### LE PUBLIC CIBLE

- Les Autorités Organisatrices des Mobilités Locales
- Tout type de structure (entreprise, association ...) de type « employeurs » et leurs salariés

#### LES OBJECTIFS

► Encourager les alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle auprès des salariés

► Valoriser les outils et les solutions de mobilité existantes (SIM, plateforme de covoiturage, vélo, télétravail...)

► Valoriser les bonnes pratiques des salariés et des employeurs en matière de mobilité

► Engager une dynamique collective et locale d'animation

#### PRESENTATION DE L'ACTION

Le Challenge mobilité est un défi collectif incitant les salariés à changer et à pérenniser leurs mobilités domicile-travail. C'est une animation ludique qui dure une semaine.

Les salariés volontaires testent en équipe et en conditions réelles une nouvelle solution de mobilité plus vertueuse (vélo, marche, transports en commun, covoiturage, télétravail...).

Les structures ayant le plus de salariés participants seront récompensées lors d'une cérémonie de remise de prix. Les AOM s'inscrivent au challenge et incitent les employeurs de son territoire à y participer. L'inscription est gratuite.

#### MODALITE D'ORGANISATION

- Définition du cadre : calendrier, niveau d'intervention des partenaires, catégories de récompenses, modalités de classements, cérémonie ...
- Contribution de la Région aux lots (exemple : cartes de réduction TER BFC 26 + ; cartes 10 voyages cars Mobigo).
- Communication du Challenge Mobilité auprès des AOM et des employeurs (carrousel SIM Mobigo, réunion de bassin...)
- Participation au Challenge en tant qu'employeur

- Participation à la cérémonie des prix.

#### Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- Animer localement le challenge mobilité \*
- S'inscrire au challenge
- Organiser la participation en tant qu'employeur
- Promotion de l'opération auprès des employeurs du territoire
- Participer à la cérémonie régionale de remise des prix
- Organiser une cérémonie locale

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

#### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'AOM inscrites
- Nombre d'employeurs inscrits
- Nombre de salariés participants
- Nombre de km en modes alternatifs (trajets évités en voiture)

#### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



#### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des Infrastructures

- Externe : ADEME, DREAL, CCIR, CMAR, bureau d'études délégué

#### LES PERSPECTIVES

- Pérennisation de cette action annuellement
- Participation de la Région en tant que structure pour montrer l'exemple

#### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Plan De Mobilité (PDM) / Plan De Mobilité Simplifié (PDMS)
- Plan De Mobilité Employeurs (PDME)

#### ECHEANCE- PHASAGE

- Première édition : 16-22 septembre 2021
- Deuxième édition : 19-25 septembre 2022
- Troisième édition : 18-22 septembre 2023
- Prochaines éditions : à programmer

#### PRIORITE DE L'ACTION

- Action à poursuivre



## R14 – DIFFUSER DES « KITS D'ANIMATION MOBILITES »

Faciliter l'animation de la mobilité sur les territoires en leur proposant des kits « clés en main ».

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- Les acteurs proposant des kits d'animation existants
- Les acteurs locaux ayant déployé des actions d'animation mobilité

### LE PUBLIC CIBLE

- Les collectivités, employeurs, associations, acteurs locaux ...

### LES OBJECTIFS

- ▶ Faciliter la mise en place d'animation mobilités
- ▶ Faire connaître les kits existants

### PRESENTATION DE L'ACTION

Chaque « kit d'animation mobilités » propose pour différentes thématiques, une méthodologie. Les principaux événements emblématiques identifiés sont :

- Animation « employeurs » ;
- Animation « covoiturage » ;
- Animation « semaine européenne de la mobilité »

Le kit propose « clés en main » les étapes d'organisation, les moyens mobilisables (communication, vidéos, tutoriel de prise en

main d'outils, site internet ...) et des exemples d'animations.

### MODALITE D'ORGANISATION

Pour chacun des 3 leviers d'animation :

- Identifier les « kits d'animation mobilités » existants ;
- En l'absence de kits existants, construire un kit d'animation mobilités
- Recueillir et synthétiser les retours d'expérience
- Actualiser le kit

Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- Participer à des animations auprès des employeurs\*
- Identifier les publics de la mobilité solidaire\*
- Mettre en œuvre une ou plusieurs animations précitées : employeurs, covoiturage et semaine européenne de la mobilité
- Diffuser auprès des acteurs « pressentis » les 3 « kits d'animation mobilités »
- Proposer d'autres animations mobilité

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de « kits d'animation mobilités » réalisés
- Nombre de « kits d'animation mobilités » relayés
- Nombre d'animations réalisées par les acteurs sur les Territoires
- Nombre de demandes d'informations complémentaires des publics cibles

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et Infrastructures
- Externe : Ressources Humaines des partenaires fournissant un retour d'expérience

### LES PERSPECTIVES

- Identifier avec les acteurs des Territoires d'autres événements et thématiques pertinentes pour proposer un « kit d'animation mobilités »

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Evolution des offres et des services Mobigo
- Animations mobilités nationales/locales d'ampleurs

### ECHEANCE- PHASAGE

- Premier COM : Diffusion des 3 « kits d'animation mobilités »

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action non engagée



## L03 – REMETTRE LES BESOINS DES HABITANTS AU CENTRE DES POLITIQUES DE MOBILITE DURABLES

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Région Bourgogne-Franche-Comté
- SNCF

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

### LES OBJECTIFS

► Favoriser le report modal vers des modes alternatifs à la voiture particulière

### PRESENTATION DE L'ACTION

Centraliser l'information usager et mieux définir les cibles pour développer des outils et des actions adaptées : construire un service à l'utilisateur central

### MODALITE D'ORGANISATION

- Mieux comprendre les attentes des habitants et capitaliser sur leurs contributions pour prioriser les interventions
- Faciliter les déplacements et améliorer l'accès à l'information des usagers actuels et potentiels

## L04 – POURSUIVRE LE DEPLOIEMENT DES PLANS DE MOBILITE EMPLOYEURS (PDME)

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole
- Région Bourgogne-Franche-Comté

### LES PARTENAIRES

- ADEME
- Entreprises
- Cci Saône-Doubs
- Gestionnaires de zones d'activités

### LE PUBLIC CIBLE

- Entreprises
- Salariés

### LES OBJECTIFS

► Encouragement des salariés aux changements de mobilité

### PRESENTATION DE L'ACTION

Faire de GBM une métropole exemplaire et poursuivre l'accompagnement l'animation et le suivi des PDMe et PDMec

### MODALITE D'ORGANISATION

- Proposer des événements et des animations pour améliorer la mobilité es salariés GBM
- Prospector et relancer les employeurs boîte à outils / kits d'animation / communication Newsletter / rencontres
- Contribuer à la diffusion d'une plateforme de covoiturage pour la mise en relation
- Fournir des outils de communication par la Région
- Poursuivre les démarches concernant l'éligibilité à la prime covoiturage par la Région

## L05 – DEFINIR LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ET LA PLACE DE CHAQUE MODE, DONT LA VOITURE

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Etat
- Région Bourgogne-Franche-Comté
- Département du Doubs
- Communes
- Usagers

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

### LES OBJECTIFS

- ▶ Mieux partager l'espace public

### PRESENTATION DE L'ACTION

Assurer le partage multimodal de la voirie. Sur la base de la hiérarchisation des voies, finaliser ou réaliser les études permettant de spatialiser les différents besoins sur les espaces publics.

Poursuivre la programmation dans le temps des aménagements cyclables en intégrant tous les acteurs

### MODALITE D'ORGANISATION

- Charte d'aménagement de la voirie avec intégration des modes alternatifs
- Plan piéton / stratégie de stationnement / plan de gestion des itinéraires PL / schéma covoiturage / voie réservée covoiturage
- Assurer le suivi de la programmation du Schéma directeur cyclable (validation technique par le référent vélo de GBM et association des usagers dans les projets)
- Prioriser les aménagements cyclables dans le PDM à relier aux requalifications aux PEM et aux centralités de bassin

## L06 – DEFINIR ET METTRE EN ŒUVRE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Région Bourgogne-Franche-Comté
- Département du Doubs
- Communes
- SNCF

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

### LES OBJECTIFS

- ▶ Mieux partager l'espace public

### PRESENTATION DE L'ACTION

Permettre une meilleure articulation entre urbanisme et mobilité et développer une politique globale cohérente de l'offre de stationnement

### MODALITE D'ORGANISATION

- Harmonisation des normes de stationnement voiture du PLUi à l'échelle de GBM
- Transformer des stationnements voiture existants en stationnement végétalisé
- Harmonisation de l'ensemble des offres de stationnement
- Etendre le périmètre du stationnement payant en centre-ville
- Engager une réflexion sur la réglementation au sein des zones tendues (saturées)
- Moderniser les systèmes de paiement
- Réviser la tarification du stationnement sur voirie et en ouvrage
- Implanter de nouveaux P+R en périphérie du bassin urbain

## L07 – REQUALIFIER ET SECURISER LES PENETRANTES DANS LA CEINTURE DE P+R ET AMENAGER LES ITINERAIRES CYCLABLES ET PIETONS

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Etat
- Département du Doubs

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

### LES OBJECTIFS

- ▶ Mieux partager l'espace public

### PRESENTATION DE L'ACTION

Sécuriser et favoriser le partage modal au sein et en approche du bassin urbain

### MODALITE D'ORGANISATION

- Requalifier les pénétrantes de la ceinture des P+R dont la RN57
- Aménager les itinéraires du Schéma cyclable en priorisant le niveau 1 et les itinéraires desservant un site d'intermodalité (60% du budget) et ajouter le jalonnement cyclable
- Réaliser les aménagements du Plan piéton

## L08 – SECURISER LES LIEUX A ENJEUX ET LA CIRCULATION DANS LES QUARTIERS ET LOTISSEMENTS

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Département du Doubs

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

### LES OBJECTIFS

► Mieux partager l'espace public, développement des modes alternatifs et amélioration de la sécurité routière

### PRESENTATION DE L'ACTION

Sécuriser les traversées des intersections (giratoires et carrefours à feux) pour les modes doux au sein du bassin urbain bisontin

### MODALITE D'ORGANISATION

- Améliorer le franchissement des passages à niveaux
- Faciliter l'accessibilité piétonne aux endroits stratégiques
- Déployer un programme de sécurisation des écoles sur GBM

## L09 – AMENAGER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC DANS LES CENTRALITES DE BASSIN ET DANS LES ZAE

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Département du Doubs
- Communes

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

### LES OBJECTIFS

► Mieux partager l'espace public, diminuer les nuisances sonores améliorer la sécurité routière et diminuer la pollution atmosphérique

### PRESENTATION DE L'ACTION

Aménager en faveur d'un apaisement des vitesses et de l'intégration des modes actifs

### MODALITE D'ORGANISATION

- Centres-bourgs en priorisant les centralités de bassin
- Zones d'activité économiques plus favorables aux déplacements modes actifs
- Quartiers de Besançon

## L10 – ORGANISER LA LIVRAISON DU DERNIER KILOMETRE ET L'ACCESSIBILITE AUX PROFESSIONNELS

### CONTEXTE

Axe n°2 : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.1. Accompagner le changement de comportement et outils d'animation

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Signataires de la Charte Interlud
- Entreprises

### LE PUBLIC CIBLE

- Professionnels de la livraison

### LES OBJECTIFS

► **Mieux partager l'espace public, réduire l'exposition à la pollution de l'air, aux nuisances sonores, et aux risques liés au transport de matières dangereuses**

### PRESENTATION DE L'ACTION

Mettre en œuvre le plan d'action Interlud de la charte et en assurer le suivi

Poursuivre le déploiement de zones logistiques durables et innovantes

Intégrer des espaces pour les livraisons dans les projets d'aménagement

Réduire le volume de poids-lourds en transit

### MODALITE D'ORGANISATION

- Soutien à l'expérimentation potentielle d'ELU (Espace Logistique Urbain)
- Définir un ratio logistique dans les projets d'aménagement pour intégrer des places de livraison
- Aménager des aires de livraison dans les projets de Zones d'activité économiques
- Jalonner les itinéraires PL

## R15 – DEFINIR UNE DEMARCHE REGIONALE D'ACCOMPAGNEMENT DES PLATEFORMES DE MOBILITE

Développer une méthodologie afin d'accompagner les plateformes de mobilité

### CONTEXTE

**Axe n°2** : Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité

2.2. Publics vulnérables : état des lieux et accompagnement

Enjeu identifié : Comment les AOM s'approprient la compétence mobilité ?

*[Problématiques évoquées : acculturation aux enjeux de la mobilité ; ressources humaines et financières des territoires ; mise en place d'une stratégie mobilité : diagnostic, enjeux, actions (en articulation avec les autres documents de planification existants).]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale

### LES PARTENAIRES

- Mob'in Bourgogne-Franche-Comté (réseau d'acteurs de la mobilité inclusive, solidaire et durable)
- Départements
- Autorités Organisatrices de la Mobilité Locales
- Les autres financeurs des plateformes de mobilité

### LE PUBLIC CIBLE

- Plateformes de mobilité : Missions locales et associations d'aide à la mobilité des publics en insertion professionnelle

### LES OBJECTIFS

- ▶ **Harmoniser l'accompagnement des plateformes de mobilité en Région Bourgogne-Franche-Comté**
- ▶ **Apporter un niveau de service homogène entre les plateformes de mobilité financées**

### PRESENTATION DE L'ACTION

Les plateformes de mobilité apportent un accompagnement et des solutions de mobilité pour les publics vulnérables en insertion professionnelle. Afin d'apporter un traitement plus équitable aux territoires, il apparaît nécessaire pour la Région de développer une méthodologie d'accompagnement des plateformes de mobilité.

### MODALITE D'ORGANISATION

- Effective depuis 2015 : financement des plateformes de mobilités par la Région
- Construire une méthodologie d'accompagnement des plateformes de mobilité
- Approbation par la Région d'un nouveau règlement d'intervention

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Réunir les acteurs de la mobilité solidaire

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Approbation d'un nouveau règlement d'intervention

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des Infrastructures

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Règlement d'intervention régionale de financement des plateformes de mobilités existant
- Evaluation Mob'in BFC
- Création ou évolution des plateformes de mobilité du territoire

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action non engagée



## R16 - IDENTIFIER LES OFFRES ET INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Compléter l'état des lieux en vue d'améliorer la connaissance de l'existant.

### CONTEXTE

Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité

3.1. Identification des flux, de l'offre et l'infrastructure existante

Enjeu identifié : Comment connaître les offres et aller vers des comportements de mobilité plus vertueux ?

*[Problématiques évoquées : méconnaissance des solutions existantes, freins psychologiques importants, résistance au changement ...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPÉTENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- Ensemble des parties prenantes signataires du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM)
- Autres acteurs de la mobilité et de la voirie sollicités par le biais des AOM

### LE PUBLIC CIBLE

- Techniciens et élus locaux des parties prenantes du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM)

### LES OBJECTIFS

- ▶ Compléter l'état des lieux sur les services et les infrastructures pour la future génération de COM
- ▶ Améliorer la connaissance de l'existant et l'exhaustivité de l'état de lieux.

### PRESENTATION DE L'ACTION

L'état des lieux est indispensable au porter à connaissance des services et infrastructures de mobilité existants. Le Contrat Opérationnel de Mobilité est composé d'un état des lieux synthétisant l'offre et les infrastructures.

La multiplicité des acteurs et des projets de services et d'infrastructures de mobilité nécessite la coopération des parties prenantes

en vue de compléter et synthétiser l'état des lieux.

### MODALITE D'ORGANISATION

- Identifier les manques de l'état des lieux de la 1ère génération de COM
- Créer une base de données
- Compléter en interne de la Région
- Transmettre aux parties prenantes signataires du COM pour :
  - Compléter par les parties prenantes signataires
  - Ou par les autres acteurs de la mobilité et de la voirie (par le biais des AOM)
- Actualiser l'état des lieux en vue de la génération suivante de COM

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Mettre à jour et compléter la partie « état des lieux » du contrat opérationnel de mobilité\*
- Compléter le COM avec les offres et infrastructures existantes locales

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Catégories d'offres complétées et/ou actualisées
- Catégories d'infrastructures complétées et/ou actualisées

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des Infrastructures et autres directions de la Région selon les sujets identifiés
- Externe : les partenaires

### LES PERSPECTIVES

- Mettre en place un suivi de l'évolution des offres et infrastructures de mobilité
- Réaliser des cartes synthétiques par bassin de mobilité de l'offre et des infrastructures existantes

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Ensemble des documents de planification : SRADDET, PDM, Schéma Cyclables/modes doux, CPER, Contrats TEA, etc.

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours



## R17 – PROPOSER UNE METHODOLOGIE D'IDENTIFICATION DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL AUPRES DES AOM

Améliorer la connaissance des déplacements domicile-travail, afin d'étudier les réponses adaptées aux besoins.

### CONTEXTE

Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins

3.1. Identification des flux, de l'offre et des infrastructures existantes

Enjeu identifié :

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : solutions de mobilités pour zones peu denses, accessibilité, services itinérants, tiers lieux...]*

Comment accéder au lieu de travail ?

*[Problématiques évoquées : trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes & mobilités actives, adéquation de l'offre aux besoins, densité de population qui limite la massification des flux...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté :  
Cheffe de file régionale de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- Autorités Organisatrices de la Mobilité Locales (dont Région AOML)
- Employeurs (taille de l'entreprise à définir dans la méthodologie)
- Prestataire(s) : Bureau d'études

### LE PUBLIC CIBLE

- Techniciens et élus locaux des AOM locales et régionale

### LES OBJECTIFS

► Mieux connaître la répartition des flux domicile-travail sur le territoire régional, pour chaque bassin de mobilité et pour chaque EPCI

► Adapter ou créer des offres en fonction des besoins identifiés

### PRESENTATION DE L'ACTION

Les flux domicile-travail constituent une part structurante des mobilités quotidiennes.

La Région proposera une méthodologie d'identification des flux. Cette méthodologie permettra d'affiner le diagnostic mobilité du territoire. Elle reposera sur l'analyse des origines-destinations anonymisées des salariés fournis par les employeurs.

Ce diagnostic homogénéisé permettra :

- D'adapter les réponses proposées aux besoins ainsi identifiés ;
- De compléter la connaissance des besoins à l'échelle régionale ;
- D'améliorer la coordination entre les AOM.

La méthodologie sera construite à partir d'un premier retour d'expérience en Bourgogne-Franche-Comté.

### MODALITE D'ORGANISATION

Etape 1 : Définition de la Méthodologie

Etape 2 : Expérimentation de la Méthodologie sur un territoire

Etape 3 : Retour d'expérience

Etape 4 : Diffusion de la méthodologie aux AOM

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Retour d'expérience

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des Infrastructures
- Externe :
  - AOM
  - Prestataire(s)
  - Ressources humaines des employeurs

### LES PERSPECTIVES

- Diffuser la méthodologie à l'ensemble des AOM de Bourgogne-Franche-Comté

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Nouveaux PDM ou PDMS
- Plans de Mobilité Employeurs /Plans de Mobilité Inter-entreprises

### ECHEANCE- PHASAGE

- 2022 : Présentation de l'action par la Région en réunions de bassins de mobilité
- Première génération du COM :
- Définition d'une méthodologie harmonisée
- Expérimentation
- Diffusion de la méthodologie

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action non engagée



## R18 – SUIVI DES PRATIQUES DE MOBILITE SUR CHAQUE BASSIN

Suivre l'évolution des fréquentations et de l'usage des services de mobilité, en s'appuyant sur les AOM et leurs opérateurs.

### CONTEXTE

Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins

3.1. Identification des flux, de l'offre et des infrastructures existantes

Enjeu identifié : Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : solutions de mobilités pour zones peu denses, accessibilité, services itinérants, tiers lieux...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté :  
Cheffe de file régionale de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- Les Autorités Organisatrices de la Mobilité Locale
- Les opérateurs de mobilité

### LE PUBLIC CIBLE

- Les acteurs de mobilité du territoire
- Les habitants

### LES OBJECTIFS

► Suivre l'évolution des pratiques de mobilité de chaque bassin de mobilité en s'appuyant sur les fréquentations des transports en commun

► Identifier les éventuelles disparités entre les territoires afin de proposer des réponses adaptées

### PRESENTATION DE L'ACTION

Mettre en place un suivi de l'usage des transports en commun avec l'ensemble des organisateurs de services du bassin de mobilité.

La Région recensera auprès des AOM et opérateurs de mobilité de chaque bassin les données de fréquentation qui leur semblent pertinentes. Un document de suivi sera alors produit et transféré à l'ensemble des partenaires du bassin.

Un support de communication « grand public » (exemple : article pour bulletin locaux) pourra également être proposé aux acteurs de mobilité

du bassin de mobilité afin d'encourager les évolutions de pratiques de mobilité.

### MODALITE D'ORGANISATION

- Envisager un travail avec l'Observatoire Régional des Transports
- Créer un document de suivi par la Région – en lien avec les partenaires – et identification des données à y intégrer
- Recenser des données auprès des AOM et/ou transporteurs (fixer une date d'envoi des demandes récurrentes + un délai de réponse)
- Produire et diffuser un document « technique » auprès des partenaires. Ce document sera diffusé annuellement.
- Produire et diffuser un document de communication « grand public » auprès des acteurs locaux

Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- Diffuser un document « grand public » sur l'évolution des pratiques de mobilité auprès de la population pour inciter au report modal et à l'usage des transports en commun

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de documents de suivi produits
- Nombre de partenaires investis dans la production de ce document
- Nombre de publication locale de suivi des évolutions des transports en commun

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et Infrastructures

### LES PERSPECTIVES

- Faire évoluer le format de partage des données selon les besoins des territoires

### ECHEANCE- PHASAGE

- Elaboration et construction du document technique intégrant les données pertinentes

- Présentation par message électronique de la démarche à l'ensemble des AOM et opérateurs de mobilité
- Déploiement de la démarche à tous les bassins de mobilité
- Production annuelle à compter de 2024.

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action non engagée



## R19 - FAVORISER LES TARIFICATIONS COMBINEES

Proposer aux usagers abonnés du réseau régional et d'un réseau partenaire une réduction tarifaire sur leurs abonnements afin de favoriser l'intermodalité

### CONTEXTE

Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité

3.2. Accéder à l'offre existante

Enjeu identifié : Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : Comment accéder aux services, commerces ? Comment accéder aux lieux de travail ? [Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté :  
Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale

### LES PARTENAIRES

- Autorités Organisatrices de la Mobilité Locales
- Transporteurs
- Gestionnaire Billettique

### LE PUBLIC CIBLE

- Usagers potentiels de 2 réseaux

### LES OBJECTIFS

- ▶ Favoriser l'usage des transports en commun et le report modal
- ▶ Favoriser l'intermodalité

### PRESENTATION DE L'ACTION

La Région propose une tarification favorisant l'achat combiné d'un abonnement régional Mobigo (TER ou routier) et d'un abonnement à un réseau partenaire, nommés respectivement « TER + urbain » et « urbain + CAR ». Ce dispositif permet aux usagers de bénéficier d'une réduction sur chacun de leur abonnement : pour le TER et les cars Mobigo et à l'appréciation de l'AOM urbaine pour le réseau urbain.

### MODALITE D'ORGANISATION

- Promouvoir la tarification combinée auprès des AOM
- Echanger pour conventionnement entre la Région et les partenaires volontaires
- Conventionner dont renouvellement
- Proposer une campagne de communication (cf. R04)

Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- Diffuser des campagnes de communication régionale\* mobilité
- Relayer les campagnes de communication associées

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'AOM conventionnées
- Nombre d'abonnements combinés vendus

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures

### LES PERSPECTIVES

- Développer les conventions avec l'ensemble des AOM ayant des réseaux en BFC

#### **DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE**

- Ecriture de la convention
- Passage dans les instances délibératives
- Paramétrage par SNCF
- Ouverture de la vente au grand public

#### **ECHÉANCE - PHASAGE**

- Compter 6 mois minimum :
  - 3 mois pour rédiger / signer la convention

- 3 mois pour le paramétrage avec SNCF

#### **PRIORITE DE L'ACTION**

- Action à poursuivre



## R20 - HARMONISER LES MODALITES D'INTEGRATION TARIFAIRE

Permettre – dans le périmètre de certaines AOM - l'utilisation d'un titre urbain sur le réseau Mobigo routier et/ou ferré.

### CONTEXTE

Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité

3.2. Accéder à l'offre existante

Enjeu identifié :

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques év Comment accéder aux services, commerces ?*

Comment accéder aux lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté :  
Autorité Organisatrice de la Mobilité  
Régionale

### LES PARTENAIRES

- Autorités Organisatrices de la Mobilité  
Locales
- Transporteurs
- Gestionnaire Billettique

### LE PUBLIC CIBLE

- Usagers des réseaux urbains concernés  
par l'intégration tarifaire

### LES OBJECTIFS

► Compléter l'offre dans le ressort territorial  
des AOM concernées

► Favoriser l'usage des transports en  
commun et le report modal

### PRESENTATION DE L'ACTION

La Région propose aux usagers des réseaux urbains d'utiliser les lignes du réseau Mobigo (ferré et/ou routier) grâce à leur titre urbain. Cette disposition s'applique uniquement dans le ressort territorial de l'AOM ayant conventionné en ce sens avec la Région.

L'AOM compense la différence de recettes à la Région.

A ce jour les dispositifs historiques s'appliquent selon des modalités variables. Une harmonisation est à mener. L'intégration tarifaire n'a pas vocation à se généraliser avec l'ensemble des AOM contrairement aux tarifications combinées.

### MODALITE D'ORGANISATION

**AOM ayant déjà une convention (Dole, ECLA, Nevers et Grand Chalons) :**

- Echanger avec les AOM ayant conventionné avec la Région sur les modalités d'évolution et d'harmonisation des conventions d'intégration tarifaire dont le conditionnement au déploiement du M-ticket régional pour l'intégration tarifaire sur le réseau Mobigo routier.
- Vérifier la pertinence du renouvellement de la convention

**AOM sans convention :**

- Echanger et présentation des dispositifs aux AOM
- Conditionner l'intégration tarifaire au déploiement du M-ticket régional (pour l'intégration tarifaire sur le réseau Mobigo routier)
- Vérifier la pertinence de la mise en place d'une convention d'intégration tarifaire
- Conventionner de manière harmonisée

**Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :**

- L'AOM et son transporteur communique localement sur le dispositif

#### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de conventions harmonisées
- Nombre de conventions non harmonisées
- Nombre de conventionnement étudiés

#### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



#### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures,
- Externe : Gestionnaire billettique, AOM, transporteur

#### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Evolution du réseau des AOM et de leur système billettique
- Echéances des conventions existantes
- Ecriture de la convention
- Passage dans les instances délibératives
- Paramétrage par SNCF

#### ECHEANCE- PHASAGE

- 6 mois à 1 an

#### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours



## R21 – PROPOSER LA MISE EN PLACE DU M-TICKET REGIONAL SUR LES RESEAUX DES AOM

Faciliter les déplacements sans couture proposant un support et un canal de distribution de titre de transport unique : le M-ticket.

### CONTEXTE

Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité

3.2. Accéder à l'offre existante

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : Comment accéder aux services, commerces ?*

Comment accéder aux lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité
- Délégué
- Gestionnaire billettique

### LES PARTENAIRES

- Autorités Organisatrices de la Mobilité Locales
- Transporteurs

### LE PUBLIC CIBLE

- Tout public, notamment usagers potentiels occasionnels et réguliers
- Les tarifications spécifiques à un public pourront ne pas être proposées

### LES OBJECTIFS

- ▶ Simplifier l'acte d'achat des titres de transport quel que soit le réseau (une seule application, un unique acte d'achat pour un parcours de bout en bout)
- ▶ Favoriser l'intermodalité entre les réseaux
- ▶ Fidéliser les voyageurs à l'application Mobigo en tant que compagnon des mobilités

### PRESENTATION DE L'ACTION

La solution M-Ticket développée par la Région La solution M-Ticket développé par la Région permet l'achat d'un titre de transport sur

l'application Mobigo. Son déploiement permettra l'achat de titres de transport des AOM partenaires : je peux acheter du car, du bus, du TER depuis une même application et constituer un panier unique. Le M-Ticket permet de proposer une gamme tarifaire simple (titre unitaire, carnet de 10).

### MODALITE D'ORGANISATION

#### Prérequis - Réalisés :

- Choix d'une solution billettique interopérable
- Développement technique de la solution M-ticket
- Déploiement du M-Ticket sur le réseau Mobigo (routier puis ferré)

#### Déploiement aux autres réseaux :

- Présentation de la charte d'interopérabilité et points d'étapes sur celle-ci
- Engagement politique et administratif : signature de la charte interopérabilité et délibération de l'AOM en faveur du déploiement du M-ticket (bon de commande à mettre à jour)
- Mise en place technique entre la Région, le gestionnaire billettique, l'AOM et le transporteur. Paramétrage du M-Ticket et son installation dans les transports urbains (stickers – QR Code).

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Former les acteurs relais aux outils MOBIGO \*

- Prendre en compte l'existence du M-Ticket régional lors des évolutions de billettique du réseau local
- Déployer la solution M-Ticket avec la Région

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'AOM ayant adopté la solution M-Ticket développé par la Région
- Nombre de titres M-Ticket validés sur le réseau de l'AOM partenaires

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures
- Externe :
- Déléataire : Cityway
- Gestionnaire billettique : Ticks
- Autorité Organisatrice de la Mobilité
- Transporteurs de l'AOM

### LES PERSPECTIVES

- Conclure des partenariats sur le déploiement du M-Ticket avec l'ensemble des AOM/réseaux de Bourgogne-Franche-Comté pour faciliter les parcours usagers

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Convention d'intégration tarifaire
- Convention de tarification combinée
- Renouvellement des DSP avec les transporteurs Mobigo ou des AOM partenaires

### ECHEANCE- PHASAGE

- 2019-2020 : Travail partenarial avec les AOM sur le choix d'une solution interopérable
- 2020 : Rédaction d'une charte d'interopérabilité avec les AOM
- 2021 : Vote en Commission permanente régionale de la charte d'interopérabilité et du choix de la solution M-Ticket
- 2021 : Déploiement du M-Ticket dans le réseau routier Mobigo
- Mai 2022 : Point d'étape Charte d'interopérabilité
- 2022 : Déploiement du M-Ticket dans le réseau TER Mobigo
- 2023 : Déploiement du M-Ticket dans le premier réseau urbain
- A partir de 2023 : Etendre le déploiement aux autres AOM et proposer les abonnements depuis l'application

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours



## R22 - DIFFUSER AUX AOM LES HORAIRES DES TER ET DES AUTOCARS NON-URBAINS MOBIGO

Améliorer les correspondances entre les services de transports régionaux Mobigo et les services de transports des AOM pour assurer l'intermodalité

### CONTEXTE

Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité

Compléter l'offre présente sur le territoire

Enjeu identifié : Comment accéder aux services, commerces, lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : distances importantes qui rendent difficile le report modal, densité de population qui limite la massification des flux, pas d'axe structurant dans plusieurs directions (est/ouest, voir sud-ouest/nord-est...)]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPÉTENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- Autorités Organisatrices de la Mobilité Locales
- Le prestataire de service de mobilité (Transporteurs)

### LE PUBLIC CIBLE

- Techniciens des AOM et du transporteur

### LES OBJECTIFS

► Favoriser l'intermodalité en facilitant les correspondances

► Favoriser le report modal vers les transports en commun

### PRESENTATION DE L'ACTION

L'articulation des transports en commun régionaux Mobigo et des transports urbains organisés par les AOM sont un élément clef de l'intermodalité. Afin d'améliorer les correspondances entre le réseau Mobigo (TER et autocars non-urbains) et les réseaux urbains, la Région informe, suffisamment en amont, les AOM des évolutions horaires de ses services (adaptations horaires pour correspondances ou travaux programmés). Les AOM pourront prendre en compte ces informations, en lien avec leur transporteur, dans l'adaptation de leurs horaires.

### MODALITE D'ORGANISATION

- Définir les évolutions des horaires Mobigo (routier et ferré)
- Transmettre au plus tôt, les horaires des services Mobigo aux AOM

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Transmission des horaires par la Région aux AOM

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures

### LES PERSPECTIVES

- Poursuivre la transmission aux AOM des évolutions horaires des services régionaux.

### ECHEANCE - PHASAGE

- Pour le ferré : anticipation des modifications substantielles de la trame 2h et de l'activation 24h.
- Pour le routier : calendrier des évolutions horaires des LR Mobigo a chaque renouvellement de contrat et annuellement en décembre, janvier et pour septembre

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours



## R23 – CREER UNE APPLICATION DE COVOITURAGE COMPATIBLE AVEC LE DISPOSITIF CEE

Compléter l'offre régionale par une application permettant aux covoitureurs de bénéficier d'une prime versée dans le cadre du dispositif des Certificats d'Economies d'Energie (CEE).

### CONTEXTE

Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité

3.3. Compléter et améliorer l'offre présente sur le territoire

Enjeux identifiés :

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : solutions de mobilité en zone peu dense, accessibilité, services itinérants, tiers-lieux...]*

Comment accéder aux services, commerces ?

*[Problématiques évoquées : distances importantes qui rendent difficile le report modal, densité de population qui limite la massification des flux, pas toujours d'axes structurants dans plusieurs directions...]*

Comment accéder aux lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté :
- Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
- Action portée par délégation auprès de prestataires extérieurs

### LES PARTENAIRES

- Prestataires

### LE PUBLIC CIBLE

- Tous les habitants de BFC, les collectivités, les employeurs, les associations, etc.

### LES OBJECTIFS

- ▶ Favoriser la pratique du covoiturage en subventionnant les conducteurs
- ▶ Compléter l'offre de transports Mobigo
- ▶ Acculturer aux pratiques de covoiturage

### PRESENTATION DE L'ACTION

La Région va déployer une application mobile de covoiturage permettant aux conducteurs en

Bourgogne-Franche-Comté de toucher une prime Certificats d'Economie d'Energie (CEE).

Les trajets éligibles à la prime seront les suivants :

- Les trajets courte distance (jusqu'à 80km inclus), pour lesquels le conducteur bénéficie de 25€ au 1er trajet et de 75 € au 10e trajet réalisé dans les 3 mois suivant la publication du 1er trajet réalisé ;
- Les trajets longue distance (+ de 80km) pour lesquels le conducteur bénéficie de 25€ au 1er trajet et de 75 € au 3e trajet réalisé dans les 3 mois suivant la publication du 1er trajet réalisé.

Il est possible de cumuler les deux primes et ainsi de bénéficier de jusqu'à 2 x 100€.

Les usagers qui ont déjà bénéficié dans le passé d'un bon ou chèque cadeau chez Blablacar, Karos ou Klaxit ne pourront pas recevoir cette prime.

Une communication régionale sera également proposée pour relayer le dispositif.

### MODALITE D'ORGANISATION

- Développement en cours par la Région et ses prestataires

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Former les acteurs relais aux outils MOBIGO \*

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

#### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



#### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des Infrastructures
- Externe : le Délégué

#### ECHEANCES - PHASAGE

- Lancement prévu à l'automne 2023

#### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours



## L11 – ORGANISER LE TERRITOIRE POUR FACILITER L'ACCESSIBILITE A L'EMPLOI ET AUX SERVICES

### CONTEXTE

**Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité**

3.3. Compléter et améliorer l'offre présente sur le territoire

Enjeux identifiés :

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : solutions de mobilité en zone peu dense, accessibilité, services itinérants, tiers-lieux...]*

Comment accéder aux services, commerces ?

*[Problématiques évoquées : distances importantes qui rendent difficile le report modal, densité de population qui limite la massification des flux, pas toujours d'axes structurants dans plusieurs directions...]*

Comment accéder aux lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Tous les acteurs de la mobilité de l'urbanisme et des espaces publics

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants
- Salariés

### LES OBJECTIFS

- ▶ **Densifier autour des nœuds d'intermodalité**

### PRESENTATION DE L'ACTION

Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : Densifier autour des nœuds d'intermodalité et dans les secteurs bien desservis (à développer)

### MODALITE D'ORGANISATION

- Définir des principes d'urbanisation et d'organisation des mobilités selon les typologies de territoire
- Favoriser la mixité habitat-emplois-services au travers du PLUi : définition de seuils de densité de construction minimaux
- Elaboration de fiches outils pour guider les acteurs privés et public
- Organisation de réunions de coordination entre les différents acteurs

## L12 – MAILLER LE TERRITOIRE DE GBM DE LIEUX D'INTERMODALITE DE QUALITE

### CONTEXTE

**Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité**

3.3. Compléter et améliorer l'offre présente sur le territoire

Enjeux identifiés :

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : solutions de mobilité en zone peu dense, accessibilité, services itinérants, tiers-lieux...]*

Comment accéder aux services, commerces ?

*[Problématiques évoquées : distances importantes qui rendent difficile le report modal, densité de population qui limite la massification des flux, pas toujours d'axes structurants dans plusieurs directions...]*

Comment accéder aux lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Etat
- Région Bourgogne-Franche-Comté
- Conseil Départemental du Doubs
- SNCF

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants et salariés

### LES OBJECTIFS

- ▶ Adapter l'espace public

### PRESENTATION DE L'ACTION

Favorise le report modal via le développement de lieux d'intermodalité

La végétalisation des lieux d'intermodalité permettra de désimperméabiliser et renaturer les sols et de créer des îlots de fraîcheur

### MODALITE D'ORGANISATION

- Poursuivre les études pour une halte ferroviaire au pôle santé et l'inscrire dans les documents de planification
- Réaliser une étude d'aménagement du PEM « Pôle Santé » et l'aménager (hors aménagement ferroviaire)
- Une attention devra être apportée à la localisation et le dimensionnement des P+R en matière de consommation d'espace
- L'aménagement sur des parkings existants sera recherché

## L13 – RABATTRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS DEPUIS LES BASSINS DE VIE VERS CES LIEUX D'INTERMODALITE

### CONTEXTE

**Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité**

3.3. Compléter et améliorer l'offre présente sur le territoire

Enjeux identifiés :

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : solutions de mobilité en zone peu dense, accessibilité, services itinérants, tiers-lieux...]*

Comment accéder aux services, commerces ?

*[Problématiques évoquées : distances importantes qui rendent difficile le report modal, densité de population qui limite la massification des flux, pas toujours d'axes structurants dans plusieurs directions...]*

Comment accéder aux lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Région Bourgogne-Franche-Comté
- EPCI voisins

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

### LES OBJECTIFS

- ▶ Favoriser le report modal

### PRESENTATION DE L'ACTION

Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité

### MODALITE D'ORGANISATION

- Engager une réflexion sur la transformation du TAD en TAD zonal et sur la modernisation du fonctionnement du TAD (plus dynamique)
- Connexion des TAD des territoires voisins aux PEM et pôles d'échanges
- Conserver une offre de lignes régulières de lignes scolaires et de desserte des sites touristiques et de loisir
- »

## L14 – VALORISER ET COMPLETER LES LIGNES EXPRESS DE TRANSPORTS COLLECTIFS DEPUIS CES LIEUX D'INTERMODALITE VERS LA VILLE CENTRE

### CONTEXTE

**Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité**

3.3. Compléter et améliorer l'offre présente sur le territoire

Enjeux identifiés :

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : solutions de mobilité en zone peu dense, accessibilité, services itinérants, tiers-lieux...]*

Comment accéder aux services, commerces ?

*[Problématiques évoquées : distances importantes qui rendent difficile le report modal, densité de population qui limite la massification des flux, pas toujours d'axes structurants dans plusieurs directions...]*

Comment accéder aux lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Région Bourgogne-Franche-Comté

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

### LES OBJECTIFS

- ▶ Favoriser le report modal

### PRESENTATION DE L'ACTION

Améliorer la connexion avec les territoires voisins et renforcer l'accessibilité de chaque bassin de vie vers la ville centre

### MODALITE D'ORGANISATION

- Améliorer l'intermodalité des lignes Mobigo

## L15 – RENFORCER LE RESEAU URBAIN DE TRANSPORTS COLLECTIFS POUR PLUS D'EFFICACITE ET POUR UNE MEILLEURE INTEGRATION DU BASSIN URBAIN

### CONTEXTE

**Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité**

3.3. Compléter et améliorer l'offre présente sur le territoire

Enjeux identifiés :

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : solutions de mobilité en zone peu dense, accessibilité, services itinérants, tiers-lieux...]*

Comment accéder aux services, commerces ?

*[Problématiques évoquées : distances importantes qui rendent difficile le report modal, densité de population qui limite la massification des flux, pas toujours d'axes structurants dans plusieurs directions...]*

Comment accéder aux lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

### LES OBJECTIFS

- ▶ Favoriser le report modal

### PRESENTATION DE L'ACTION

Améliorer l'efficacité du tramway et mieux desservir le bassin urbain bisontin

### MODALITE D'ORGANISATION

- Création nouveau terminus tramway
- Etendre le périmètre de la DSP au bassin urbain
- Faire évoluer la DSP transport en DSP mobilité
- Prolongement ou création de lignes urbaines au bassin urbain
- Améliorer les liaisons entre les campus

## L16 – POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF DE GBM ET DE LA REGION BFC

### CONTEXTE

**Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité**

3.3. Compléter et améliorer l'offre présente sur le territoire

Enjeux identifiés :

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : solutions de mobilité en zone peu dense, accessibilité, services itinérants, tiers-lieux...]*

Comment accéder aux services, commerces ?

*[Problématiques évoquées : distances importantes qui rendent difficile le report modal, densité de population qui limite la massification des flux, pas toujours d'axes structurants dans plusieurs directions...]*

Comment accéder aux lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole
- Région Bourgogne-Franche-Comté

### LES PARTENAIRES

- SNCF

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants à mobilité réduite

### LES OBJECTIFS

► Favoriser le report modal et réduction de la sédentarité des personnes à mobilité réduite

### PRESENTATION DE L'ACTION

Faciliter l'accès aux réseaux de transports collectifs pour tous et améliorer et développer l'information à destination des PMR

### MODALITE D'ORGANISATION

- Lianes et lignes express
- Abords des gares identifiées comme PEM
- Etendre dispositifs d'information existants à tout GBM

## L17 – POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES OUTILS DE MOBILITE TELS QUE CITIZ ET VELOCITE

### CONTEXTE

**Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité**

3.3. Compléter et améliorer l'offre présente sur le territoire

Enjeux identifiés :

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : solutions de mobilité en zone peu dense, accessibilité, services itinérants, tiers-lieux...]*

Comment accéder aux services, commerces ?

*[Problématiques évoquées : distances importantes qui rendent difficile le report modal, densité de population qui limite la massification des flux, pas toujours d'axes structurants dans plusieurs directions...]*

Comment accéder aux lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Communes

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

### LES OBJECTIFS

► Favoriser le report modal vers des modes peu polluants

### PRESENTATION DE L'ACTION

Développer mes usages partagés de la voiture et poursuivre les services vélos et la location de VAE

### MODALITE D'ORGANISATION

- Développement de Citiz
- Renouvellement Vélocité
- Bornes de recharge pour VAE
- Atelier de réparation

## L18 – DECARBONER LES TRANSPORTS

### CONTEXTE

**Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité**

3.3. Compléter et améliorer l'offre présente sur le territoire

Enjeux identifiés :

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : solutions de mobilité en zone peu dense, accessibilité, services itinérants, tiers-lieux...]*

Comment accéder aux services, commerces ?

*[Problématiques évoquées : distances importantes qui rendent difficile le report modal, densité de population qui limite la massification des flux, pas toujours d'axes structurants dans plusieurs directions...]*

Comment accéder aux lieux de travail ?

*[Problématiques évoquées : Trajets domicile-travail qui ont tendance à s'allonger, distances importantes, adéquation de l'offre aux besoins...]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Easy Charge

### LE PUBLIC CIBLE

- Habitants

### LES OBJECTIFS

► Favoriser le développement de l'usage de véhicules moins polluants (durant phase de fonctionnement)

### PRESENTATION DE L'ACTION

Développer un maillage de bornes IRVE sur le territoire et renouveler la flotte de bus et les véhicules lourds de la métropole

### MODALITE D'ORGANISATION

- +88 bornes en 2025 (à moins de 5km de chaque habitant)
- Biocarburant comme énergie de transition pour la flotte de bus et véhicules lourds de la métropole puis choix d'une énergie moins polluante

## R24 – FAVORISER L'USAGE DU TER MOBIGO AVEC LES PARTENAIRES TOURISTIQUES REGIONAUX

Développer l'offre touristique des partenaires à proximité des gares de Bourgogne-Franche-Comté.

### CONTEXTE

Axe n°3 : Mise en adéquation de l'offre et des besoins : mobilité, intermodalité, pôle d'échanges multimodaux et aires de mobilité

#### 3.2. Accéder à l'offre existante

Comment apporter plus d'équité entre territoires urbains et ruraux ?

*[Problématiques évoquées : Comment accéder aux services, commerces ?*

#### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité
- Transporteurs

#### LES PARTENAIRES

- EPCI
- Comité Régional du Tourisme

#### LE PUBLIC CIBLE

- Usagers du TER pour motif touristique
- Usagers occasionnels du TER

#### LES OBJECTIFS

- ▶ Valoriser les offres touristiques à proximité des gares
- ▶ Encourager l'usage du TER pour le tourisme/loisirs et à changer son comportement de mobilité

#### PRESENTATION DE L'ACTION

Le transporteur de TER MOBIGO s'est associé avec des acteurs touristiques. Ce partenariat permet aux usagers du TER de bénéficier d'une réduction sur des produits touristiques, sur présentation d'un titre TER valide.

Les produits touristiques sont, à ce jour : visites gourmandes, musées, châteaux et monuments, location de vélos/bateaux, activités de plein air...

Afin de développer le tourisme à proximité des gares, la Région sollicite les intercommunalités et le Comité Régional du Tourisme pour identifier les nouveaux partenaires potentiels.

Un accord par courrier sera établi entre le transporteur TER MOBIGO et les nouveaux partenaires touristiques.

#### MODALITE D'ORGANISATION

##### Etape 1 :

- Solliciter les intercommunalités et le Comité Régional du Tourisme pour identifier les partenaires potentiels à proximité d'une gare et favorable à une réduction.

##### Etape 2 :

- Un accord par courrier entre le transporteur de TER MOBIGO et les partenaires touristiques

##### Etape 3 :

- Communication sur ce partenariat (Cf. Fiche action R03)

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Diffuser localement l'information\*

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

#### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de nouveaux partenaires touristiques

#### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



#### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des Infrastructures

#### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Partenariats existants entre le transporteur TER MOBIGO et ses partenaires touristiques
- La communication régionale mobilité

#### ECHEANCE- PHASAGE

- A partir du premier COM

#### PRIORITE DE L'ACTION

- Action non engagée



## R25 – COFINANCER UNE ETUDE MOBILITE POUR LES NOUVELLES AOM RURALES

Accompagner les communautés de communes/ PETR devenus AOM dans l'élaboration et la structuration de leurs projets de mobilité.

### CONTEXTE

Axe n°4 : Coordination – aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures/ services de mobilité par les AOM et définir les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures

#### 4.1. Gouvernance partagée et coordination

Enjeu identifié : Comment les AOM s'approprient la compétence mobilité ?

*[Problématiques évoquées : acculturation aux enjeux de la mobilité ; ressources humaines et financières des territoires ; mise en place d'une stratégie mobilité : diagnostic, enjeux, actions (en articulation avec les autres documents de planification existants).]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité

### LE PUBLIC CIBLE

- Intercommunalités devenues Autorités Organisatrices de la Mobilité Locales en juillet 2021.

### LES OBJECTIFS

► **Accompagner financièrement les nouvelles AOM dans un diagnostic et des pistes d'actions en faveur des mobilités**

### PRESENTATION DE L'ACTION

En Région Bourgogne-Franche-Comté, 71 Communautés de communes et 1 PETR sont devenues AOM suite à la LOM. Pour accompagner ces nouvelles AOM dans leur prise de compétence mobilité, la Région cofinance une étude mobilité pour ces territoires à raison de 40%.

Etude plafonnée à 60 k€.

### MODALITE D'ORGANISATION

- L'AOM contacte les services de la Région pour connaître les modalités de sollicitation du cofinancement Région.
- L'AOM définit son cahier des charges, plan de financement et devis de l'étude
- L'AOM transmet les pièces nécessaires à l'instruction de la demande
- La Région délibère sur l'attribution de l'aide à l'AOM et la notifie.
- L'AOM transmet le suivi financier de l'étude mobilité à la Région
- La Région verse l'aide attribuée

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'études réalisées

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures

### LES PERSPECTIVES

- Poursuite du cofinancement de nouvelles AOM ayant pris compétence en 2021 suite à la LOM

#### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Délibération de prise de compétence mobilité de la Communauté de Communes
- Le cas échéant, délibération de transfert de la compétence mobilité au Pays, PETR ou Syndicat Mixte des Transports
- Cahier des charges de l'étude, plan de financement et devis de l'étude

#### ECHEANCE - PHASAGE

- 2021 : Vote en Assemblée plénière régionale du cofinancement de l'étude mobilité
- Depuis 2021 : Cofinancements de plusieurs études mobilités par la Région Bourgogne-Franche-Comté

#### PRIORITE DE L'ACTION

- Action à poursuivre



## R26 – REpondre aux demandes de données transport

Transmettre les données pertinentes sur les services de transports régionaux desservant le ressort territorial d'une AOM

### CONTEXTE

Axe 4 : Coordination – aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures/ services de mobilité par les AOM et définir les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures

#### 4.1. Gouvernance partagée et coordination

Enjeu identifié :

Comment les AOM s'approprient la compétence mobilité ?

*[Problématiques évoquées : acculturation aux enjeux de la mobilité ; ressources humaines et financières des territoires ; mise en place d'une stratégie mobilité : diagnostic, enjeux, actions (en articulation avec les autres documents de planification existants).]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPÉTENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté :  
Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale

### LES PARTENAIRES

- Prestataires de services de :
  - Transport
  - Gestion billettique
  - SIM Mobigo

### LE PUBLIC CIBLE

- Autorités Organisatrices de la Mobilité Locales (le cas échéant, le bureau d'étude prestataire)

### LES OBJECTIFS

- ▶ Contribuer au diagnostic mobilité des AOM
- ▶ Coordonner les politiques de mobilité et d'aménagement des acteurs
- ▶ Sensibiliser les acteurs

### PRESENTATION DE L'ACTION

Les AOM sollicitent ponctuellement la Région pour disposer de données sur les services de mobilités qu'elles organisent.

Pour répondre à ces demandes, la Région centralise les données pertinentes auprès des services et prestataires en charge. Celles-ci sont ensuite transmises aux AOM.

### MODALITE D'ORGANISATION

#### L'AOM :

- Faire une demande précise par courrier à la Région.

#### La Région :

- Définir les données pertinentes à transmettre et les services à solliciter (les données fournies aux territoires seront uniquement celles qui relèvent de leur ressort territorial) ;
- Synthétiser les données récoltées ;
- Transmettre par courrier la réponse apportée ainsi que les données (copie par mail si nécessaire)

Déclinaisons locales optionnelles par le Territoire :

- Former les acteurs relais aux outils MOBIGO\*

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de demande de données
- Type de données demandées

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures

## LES PERSPECTIVES

- Certaines données pourraient devenir directement accessible par les AOM (data.gouv.fr)

## DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Renouvellement des marchés (confidentialité de certaines données...);
- Evolution des services et outils de mobilités régionaux

## PRIORITE DE L'ACTION

- Action à poursuivre



## R27 – ORGANISER LES REUNIONS DE BASSIN DE MOBILITE

Proposer une instance d'échange entre la Région Bourgogne-Franche-Comté et les acteurs du bassin de mobilité.

### CONTEXTE

Axe 4 : Coordination – aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures/ services de mobilité par les AOM et définir les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures

#### 4.1. Gouvernance partagée et coordination

Enjeu identifié :

Comment les AOM s'approprient la compétence mobilité ?

*[Problématiques évoquées : acculturation aux enjeux de la mobilité ; ressources humaines et financières des territoires ; mise en place d'une stratégie mobilité : diagnostic, enjeux, actions (en articulation avec les autres documents de planification existants).]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale et Cheffe de file régionale de la mobilité

### LES PARTENAIRES

- A minima :
  - Autorités Organisatrices de la Mobilité du bassin de mobilité
  - Cellule France Mobilités
  - AOM urbaines voisines\*
  - Syndicats Mixtes de Transports
  - Départements
  - PETR, Pays, PNR
- Complémentaires :
  - CC non AOM\*
  - Régions voisines
  - Gestionnaires de voiries, de gares ou de PEM
  - Opérateurs de mobilité et acteurs locaux
  - Employeurs, associations, autres acteurs pertinents

\*ces partenaires concernent uniquement les bassins de mobilité ruraux

### LE PUBLIC CIBLE

- Techniciens et élus locaux

### LES OBJECTIFS

- ▶ Assurer un suivi de la mise en œuvre des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) avec les parties prenantes
- ▶ Coordonner les actions communes et favoriser les retours d'expérience
- ▶ Faire connaître les outils et les services développés par chaque acteur
- ▶ Permettre aux acteurs de relayer localement les outils et services développés par la Région

### PRESENTATION DE L'ACTION

Les réunions de bassin de mobilité sont des instances de dialogue et de coordination entre les acteurs de la mobilité.

Elles ont été introduites afin de co-construire la 1<sup>ère</sup> génération de contrats opérationnels de mobilité. Ce format est une opportunité pour poursuivre les échanges sur d'autres thématiques, à l'échelle des bassins de mobilité et au-delà.

Les acteurs associés peuvent y présenter leurs projets, et partager leurs retours d'expérience. Les réunions de bassin permettent également à la Région de présenter les services et les outils qu'elle organise et met à disposition des territoires.

## MODALITE D'ORGANISATION

La Région organise les réunions de bassins.

Des thématiques spécifiques, identifiées par les partenaires, peuvent compléter l'ordre du jour proposé par la Région ou faire l'objet d'une réunion complémentaire.

### Étapes d'organisation :

- Organiser la réunion : définir l'ordre du jour et les acteurs pertinents, programmer la date
- Réaliser et animer la réunion
- Transmettre à la suite : support des échanges et compte-rendu

### Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- **Rendre compte des échanges institutionnels à l'échelle locale ;**
- **Appuyer et motiver la participation des acteurs locaux invités aux réunions de bassins de mobilité**

## LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de réunion organisées
- Nombre de partenaires associés

## LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



## LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des Infrastructures

## PERSPECTIVES

- Réunions ciblées sur des besoins identifiés

## DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Echéances des Contrats Opérationnels de Mobilité
- Démarches engagées par les territoires

## ECHEANCES- PHASAGE

- 2020-2021 : définition des bassins de mobilité (concertation et vote en assemblée plénière régionale) et enjeux de la LOM
- 2021-2023 : échanges sur les enjeux, opportunités et actions du bassin dans le cadre de la construction des COM
- A partir de 2024 : suivi des COM et autres sujets

## PRIORITE DE L'ACTION

- Action à poursuivre



## L19 – ASSURER DES ECHANGES REGULIERS AVEC LES PARTENAIRES DE LA MOBILITE

### CONTEXTE

**Axe 4 : Coordination – aide à la conception et à la mise en place d’infrastructures/ services de mobilité par les AOM et définir les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d’infrastructures**

4.1. Gouvernance partagée et coordination

Enjeu identifié : Comment les AOM s’approprient la compétence mobilité ?

*[Problématiques évoquées : acculturation aux enjeux de la mobilité ; ressources humaines et financières des territoires ; mise en place d’une stratégie mobilité : diagnostic, enjeux, actions (en articulation avec les autres documents de planification existants).]*

### LE PORTEUR DE L’ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Région Bourgogne-Franche-Comté
- Conseil Départemental du Doubs
- Comité des partenaires
- AOM voisins

### LE PUBLIC CIBLE

- Institutionnels

### LES OBJECTIFS

► Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité

### PRESENTATION DE L’ACTION

Favoriser une mise en œuvre partagée régionale et locale et assurer un lien avec les réseaux partenariaux de développement de la mobilité à l’échelle nationale

### MODALITE D’ORGANISATION

- Assurer un suivi de la desserte par les lignes ferroviaires et des lignes Mobigo
- Améliorer la coordination avec l’AOM régionale et participer aux instances organisées
- Poursuivre et alimenter les échanges réguliers avec les territoires voisins et le comité de partenaires
- »

## L20 – ASSURER LE SUIVI DES ACTIONS DU PDM

### CONTEXTE

**Axe 4 : Coordination – aide à la conception et à la mise en place d’infrastructures/ services de mobilité par les AOM et définir les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d’infrastructures**

4.1. Gouvernance partagée et coordination

Enjeu identifié : Comment les AOM s’approprient la compétence mobilité ?

*[Problématiques évoquées : acculturation aux enjeux de la mobilité ; ressources humaines et financières des territoires ; mise en place d’une stratégie mobilité : diagnostic, enjeux, actions (en articulation avec les autres documents de planification existants).]*

### LE PORTEUR DE L’ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole

### LES PARTENAIRES

- Région Bourgogne-Franche-Comté
- Conseil Départemental du Doubs
- Comité des partenaires
- AOM voisins

### LE PUBLIC CIBLE

- Institutionnels

### LES OBJECTIFS

- ▶ Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité

### PRESENTATION DE L’ACTION

Assurer le suivi des actions du PDM

### MODALITE D’ORGANISATION

- Identifier un référent PDM
- Animer et rendre compte au Comité des partenaires
- Assurer le suivi des actions du PDM et réaliser un bilan
- »

## R28 – ORGANISER LE COMITE DES PARTENAIRES DE BASSIN DE MOBILITE

### Réunir conjointement les comités des partenaires des AOM rurales d'un même bassin

#### CONTEXTE

Axe 4 : Coordination – aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures/ services de mobilité par les AOM et définir les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures

#### 4.1. Gouvernance partagée et coordination

Enjeu identifié :

Comment les AOM s'approprient la compétence mobilité ?

*[Problématiques évoquées : acculturation aux enjeux de la mobilité ; ressources humaines et financières des territoires ; mise en place d'une stratégie mobilité : diagnostic, enjeux, actions (en articulation avec les autres documents de planification existants).]*

#### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Cheffe de file régionale de la mobilité et le cas échéant, Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale

#### LES PARTENAIRES

- Autorités Organisatrices de la Mobilité du bassin de mobilité

#### LE PUBLIC CIBLE

- 4 Collèges :
- Institutionnel (dont les communautés de communes non AOM, dans les bassins où la Région AOML)
  - Economique dont représentants des employeurs et des salariés
  - Usagers et habitants dont associations d'usagers, associations d'habitants et habitants tirés au sort
  - Acteurs complémentaires selon besoins : transporteurs, acteurs de la mobilités solidaires, etc.

#### LES OBJECTIFS

- ▶ Respecter les obligations réglementaires
- ▶ Faciliter l'organisation des Comités de partenaires pour les nouvelles AOM rurales
- ▶ Consulter la société civile
- ▶ Sensibiliser de nouveaux acteurs aux problématiques de mobilité

#### PRESENTATION DE L'ACTION

Le comité des partenaires est une instance consultative créée par la LOM qui doit être mis en place par chaque AOM. Elle réunit, à minima annuellement, la société civile, les représentants d'employeurs, les associations d'usagers, d'habitants et les habitants tirés au sort, afin de les consulter sur les évolutions substantielles des politiques de mobilité, ainsi que le suivi du Contrat Opérationnel de Mobilité. Il s'agit d'un espace d'échange et d'information entre les AOM et les 4 collègues d'acteurs sur toutes questions en lien avec la politique de mobilité.

#### MODALITE D'ORGANISATION

Les communautés de communes devenues AOM ont souhaité l'organisation conjointe de leur comité des partenaires à l'échelle du bassin de mobilité. La Région, Cheffe de file de la mobilité, organise donc avec elles cette instance.

Les AOM pourront réunir leur comité des partenaires hors de ce cadre pour des sujets ne concernant que leur seul territoire. Les bassins composés d'une seule AOM et les AOM du Bassin de Mobilité Nord Franche Comté ne sont pas concernés par la réunion conjointe des Comités des partenaires. Elles devront inviter la Région à leur comité des partenaires pour le suivi du COM.

### Etapes d'organisation :

- Délibération de la Région et des AOM pour la création de leurs comités des partenaires, compatible avec l'organisation conjointe à l'échelle du bassin
- Organiser la réunion conjointe Région et AOM : définir l'ordre du jour et les acteurs pertinents à inviter, programmer la date
- Réaliser et animer la réunion du comité des partenaires de bassin
- Transmettre à la suite : support des échanges et compte-rendu

### Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- Identifier les partenaires pertinents pour le territoire, et transmettre la liste à la Région pour faciliter l'organisation
- Accompagner la Région dans la définition de l'ordre du jour du comité des partenaires de bassin
- Compléter les comités des partenaires de bassin de mobilités par des comités des partenaires locaux pour les sujets relevant spécifiquement de l'AOM
- Rendre compte des échanges du comité des partenaires de bassin à l'échelle locale ;
- Appuyer et motiver la participation des acteurs locaux invités

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de réunions organisées
- Nombre de partenaires associés

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures
- Externe : AOM du bassin

### LES PERSPECTIVES

- Organisation conjointe pour un sujet spécifique autre que le suivi du COM

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Contrat Opérationnel de Mobilité
- Politique de mobilité des AOM

### ECHEANCE- PHASAGE

- 2021 : vote de la Région en assemblée plénière pour la création du comité des partenaires Régional et des comités des partenaires où elle est AOM locale par substitution
- 2023 : vote de la Région en commission permanente pour l'organisation des Comités des Partenaires de bassin
- A partir de 2023 : organisation des premiers Comités des partenaires de bassin de mobilité en amont de la signature des premiers COM
- Annuellement : présentation du suivi du COM et évaluation à mi-parcours

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action en cours



## R29 – ORGANISER LE COMITE DES PARTENAIRES REGIONAL

### Consulter la société civile sur sa politique de mobilité de la Région

#### CONTEXTE

Axe 4 : Coordination – aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures/ services de mobilité par les AOM et définir les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures

#### 4.1. Gouvernance partagée et coordination

Enjeu identifié :

Comment les AOM s'approprient la compétence mobilité ?

*[Problématiques évoquées : acculturation aux enjeux de la mobilité ; ressources humaines et financières des territoires ; mise en place d'une stratégie mobilité : diagnostic, enjeux, actions (en articulation avec les autres documents de planification existants).]*

#### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté :  
Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale

#### LES PARTENAIRES

- Aucun

#### LE PUBLIC CIBLE

- 4 collèges :
  - Institutionnel
  - Economique dont représentants des employeurs et des salariés
  - Usagers et habitants dont associations d'usagers, associations d'habitants et habitants tirés au sort
  - Acteurs complémentaires selon besoins : transporteurs, acteurs de la mobilités solidaires, etc.

#### LES OBJECTIFS

- ▶ Respecter les obligations réglementaires
- ▶ Consulter la société civile
- ▶ Sensibiliser de nouveaux acteurs aux problématiques de mobilité

#### PRESENTATION DE L'ACTION

Le comité des partenaires régional est une instance consultative créée par la LOM qui doit être mis en place par la Région en tant qu'AOM Régionale. Elle réunit, à minima annuellement, la société civile, les représentants d'employeurs, les associations d'usagers, d'habitants et les habitants tirés au sort, afin de

les consulter sur les évolutions substantielles des politiques de mobilité.

Au titre de sa compétence dans l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional, la Région organise son comité de desserte à la suite de son comité des partenaires régional.

Il s'agit d'un espace d'échange et d'information entre la Région et les 4 collèges d'acteurs sur toutes questions en lien avec sa politique de mobilité.

#### MODALITE D'ORGANISATION

##### Etapes d'organisation :

- Délibération de la Région pour la création de son comité des partenaires régional et de son comité de desserte ferroviaire
- Organiser la réunion : définir l'ordre du jour et les acteurs à inviter, programmer la date
- Réaliser et animer la réunion du comité des partenaires et du comité de desserte
- Transmettre à la suite : support des échanges et compte-rendu

##### Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- Rendre compte des échanges du comité des partenaires régional à l'échelle locale

#### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de réunions organisées
- Nombre de partenaires associés

#### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Toutes les politiques régionales de mobilité faisant l'objet d'une évolution substantielle dont la politique de transport de ferroviaire de voyageurs

### ECHEANCE- PHASAGE

- 2021 : vote de la Région en assemblée plénière pour l'organisation des Comités des Partenaires Régional et l'organisation successive du Comité de Desserte

- 2022 : introduction du Comité des Partenaires Régional, puis Premier Comité des Partenaires Régional et Comité de desserte
- Annuellement : organisation du comité des partenaires régional et du comité de desserte

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action à poursuivre



## R30 – ORGANISER ET/OU PARTICIPER A DES REUNIONS DE PROJETS STRUCTURANTS MOBILITE

La Région participe à la demande d'une autorité organisatrice, ou propose, une instance d'échange sur un projet de mobilité.

### CONTEXTE

Axe 4 : Coordination – aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures/ services de mobilité par les AOM et définir les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures

4.2. Coordination en matière d'infrastructures

Enjeu identifié :

Comment les AOM s'approprient la compétence mobilité ?

*[Problématiques évoquées : acculturation aux enjeux de la mobilité ; ressources humaines et financières des territoires ; mise en place d'une stratégie mobilité : diagnostic, enjeux, actions (en articulation avec les autres documents de planification existants).]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale ou locale, et Cheffe de file régionale de la mobilité
- Autorités Organisatrices de la Mobilité locales
- Gestionnaires d'infrastructures

- Plan mobilité active, Plan vélo, Schéma modes doux
- Aménagement des gares ou des PEM
- Etc.

La Région participe le cas échéant, ou organise ces échanges, au titre d'une de ses compétences.

### LES PARTENAIRES

- Tout type d'acteur de la mobilité

### LE PUBLIC CIBLE

- Tout type d'acteur de la mobilité

### LES OBJECTIFS

► Associer les acteurs pertinents à un projet structurant d'infrastructures ou de services

► Permettre une coordination des acteurs de la mobilité afin de faciliter l'avancement du projet

### PRESENTATION DE L'ACTION

Un porteur de projet sollicite les acteurs de la mobilité dont la Région, dans le cadre d'un projet de mobilité structurant pouvant porter sur (liste non exhaustive) :

- Plan De Mobilité (PDM) - PDM simplifié
- Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

### MODALITE D'ORGANISATION

#### Cas 1 : Le porteur de projet n'est pas la Région :

Le porteur de projet :

- Invite la Région par courrier ;

La Région :

- Identifie la pertinence de sa participation
- Transmet par courrier la réponse à sa participation éventuelle

#### Cas 2 : Le porteur de projet est la Région, elle :

- Organise la réunion : définir l'ordre du jour et les acteurs pertinents, programmer la date
- Réalise et anime la réunion
- Transmet à la suite : support des échanges et compte-rendu

#### Déclinaison locale optionnelle par le Territoire :

- Rendre compte des échanges institutionnels à l'échelle locale
- Agit localement selon les besoins identifiés (atelier, rencontre, enquête...)

### LES INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'invitations reçues par la Région à des réunions sur des projets structurants
- Nombre de participations de la Région à des réunions sur des projets structurants
- Nombre de réunions organisées par la Région sur des projets structurants

### LES MOYENS FINANCIERS ESTIMES



### LES MOYENS HUMAINS ESTIMES

- Interne Région : Direction des Mobilités et des infrastructures

### DEMARCHES A PRENDRE EN COMPTE

- Démarches engagées par les porteurs de projet

### PRIORITE DE L'ACTION

- Action à poursuivre



## L21 – COORDONNER LES ACTEURS ECONOMIQUES ET LES FEDERER AUTOUR D'UN OBJECTIF DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

### CONTEXTE

Axe 4 : Coordination – aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures/ services de mobilité par les AOM et définir les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures

#### 4.2. Coordination en matière d'infrastructures

Enjeu identifié :

Comment les AOM s'approprient la compétence mobilité ?

*[Problématiques évoquées : acculturation aux enjeux de la mobilité ; ressources humaines et financières des territoires ; mise en place d'une stratégie mobilité : diagnostic, enjeux, actions (en articulation avec les autres documents de planification existants).]*

### LE PORTEUR DE L'ACTION & SA COMPETENCE

- CU Grand Besançon Métropole
- Etat

### LES PARTENAIRES

- Conseil Départemental du Doubs
- Communes
- Aménageurs zones d'activité
- Transporteurs
- Entreprises

### LE PUBLIC CIBLE

- Acteurs privés de la logistique
- Commerçants

### LES OBJECTIFS

- ▶ Encouragement des acteurs économiques à une logistique urbaine plus durable. La réglementation des itinéraires PL permettra une réduction de l'exposition à la pollution de l'air, aux nuisances sonores et aux risques liés au transport de matières dangereuses

### PRESENTATION DE L'ACTION

Etudier avec l'Etat la modification des itinéraires PL : arrêtés

### MODALITE D'ORGANISATION

- Etablir un cadre de gestion de la logistique urbaine
- Coordonner les actions publiques et privées
- Accompagner les acteurs privés et les commerçants vis-à-vis des enjeux de la logistique urbaine durable

# **PARTIE D : SYNTHESE DES FICHES ACTIONS**

## Partie D : SYNTHÈSE DES FICHES ACTIONS

### I. Tableau des fiches actions

TABLEAU 6. TABLEAUX DES FICHES ACTIONS ET PARTENAIRES IDENTIFIÉS

Fiches actions	Responsabilité engagée : Porteur (Po) / Partenaire (Pa)						Etat d'avancement			Priorité
	Région	Cellule France Mobilités	Départements	AOM du bassin (hors Région)	Opérateurs de mobilité	Autres acteurs – à adapter	Action non engagée	Action en cours	Action à poursuivre	
Communication - Information										
R01. Proposer un guide régional de mobilité	Po	Pa	Pa	Pa	Pa					★★★
R02. Proposer des webinaires thématiques sur les outils régionaux	Po					Prestataires de services : Pa				★★★
R03. Proposer et diffuser des campagnes de communication régionales	Po					Acteurs relais et prestataires de services : Pa				★★★
R04. Actualiser la communication sur l'offre d'abonnements combinés	Po			Pa	Pa					★★★

Responsabilité engagée : Porteur (Po) / Partenaire (Pa)							Etat d'avancement		Priorité
Fiches actions	Région	Cellule France Mobilités	Départements	AOM du bassin (hors Région)	Opérateurs de mobilité	Autres acteurs – à adapter	Action non engagée	Action en cours	Action à poursuivre
R05. Harmoniser les arrêts routiers aux couleurs du réseau Mobigo	Po		Pa	Pa		Gestionnaire de voirie et transporteurs : Pa			★★★
L01. Acculturer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale				Po (CU Grand Besançon)		Communes entreprises			
L02. Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo	Pa		Pa	Po (CU Grand Besançon)		EPCI voisins, Office du tourisme			
Accompagnement des nouvelles formes et pratiques de mobilité									
R06. Créer un système d'information multimodal Mobigo	Po			Pa	Pa				★★★
R07. Mettre à jour et développer le système d'information multimodal Mobigo	Po			Pa	Pa				★★★
R08. Intégrer les offres locales au système d'information multimodal Mobigo	Po			Pa	Pa				★★★

Responsabilité engagée : Porteur (Po) / Partenaire (Pa)							Etat d'avancement		Priorité	
Fiches actions	Région	Cellule France Mobilités	Départements	AOM du bassin (hors Région)	Opérateurs de mobilité	Autres acteurs – à adapter	Action non engagée	Action en cours	Action à poursuivre	
R09. Proposer un « Kit Mobigo internet »	Po		Pa	Pa		PETR, Pays, PNR, Office de Tourisme, MILO, MFS : Pa				★★★
R10. Proposer le développement de boutiques mobilité en gare	Po			Pa	Pa	SNCF Gares & Connexions : Pa				★★★
R11. Analyser l'opportunité de contribuer aux espaces mobilités des territoires	Pa			Po	Pa					★★★
R12. Participer à des événements avec le stand Mobigo	Po			Pa	Pa	Organisateur d'événements : Pa				★★★
R13. Participer à l'organisation du challenge de la mobilité	Pa	Po		Pa		DREAL, CCIR, CMAR : Pa				★★★
R14. Diffuser des « kits d'animation mobilités »	Po	Pa		Pa						★★★
L03. Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durables	Pa			Po (CU Grand Besançon)		SNCF				
L04. Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDMe)	Po	Pa		Po (CU Grand Besançon)		Entreprises, CCI, gestionnaires de ZA				

Responsabilité engagée : Porteur (Po) / Partenaire (Pa)							Etat d'avancement		Priorité
Fiches actions	Région	Cellule France Mobilités	Départements	AOM du bassin (hors Région)	Opérateurs de mobilité	Autres acteurs – à adapter	Action non engagée	Action en cours	Action à poursuivre
L05. Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode dont la voiture	Pa		Pa	Po (CU Grand Besançon)		Etat, Communes, Usagers			
L06. Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement	Pa		Pa	Po (CU Grand Besançon)	SNCF	Communes			
L07. Requalifier et sécuriser les pénétantes dans la ceinture de P+R et aménager les itinéraires cyclables et piétons			Pa	Po (CU Grand Besançon)		Etat			
L08. Sécuriser les lieux à enjeux et la circulation dans les quartiers et lotissements			Pa	Po (CU Grand Besançon)					
L09. Aménager le partage de l'espace public dans les centralités de bassin et dans les ZAE			Pa	Po (CU Grand Besançon)		Communes			
L10. Organiser la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels				Po (CU Grand Besançon)		Entreprises			

Fiches actions	Responsabilité engagée : Porteur (Po) / Partenaire (Pa)						Etat d'avancement			Priorité
	Région	Cellule France Mobilités	Départements	AOM du bassin (hors Région)	Opérateurs de mobilité	Autres acteurs – à adapter	Action non engagée	Action en cours	Action à poursuivre	
R15. Définir une démarche régionale d'accompagnement des plateformes de mobilité	Po		Pa	Pa		Mob'in : Pa			★★★	
Mise en adéquation de l'offre et des besoins										
R16. Identifier les offres et infrastructures existantes	Po	Pa	Pa	Pa		Tous acteurs mobilités : Pa			★★★	
R17. Proposer une méthodologie d'identification des flux domicile-travail des AOM	Po			Pa		BE : Pa			★★★	
R18. Suivi des pratiques de mobilité sur chaque bassin	Po			Pa	Pa				★★★	
R19. Favoriser les tarifications combinées	Po			Pa	Pa				★★★	
R20. Harmoniser les modalités d'intégration tarifaire	Po			Pa	Pa				★★★	
R21. Proposer la mise en place du M-ticket régional sur les réseaux des AOM	Po			Pa	Pa				★★★	

Fiches actions	Responsabilité engagée : Porteur (Po) / Partenaire (Pa)							Etat d'avancement			Priorité
	Région	Cellule France Mobilités	Départements	AOM du bassin (hors Région)	Opérateurs de mobilité	Autres acteurs – à adapter	Action non engagée	Action en cours	Action à poursuivre		
R22. Diffuser aux AOM les horaires des TER et des autocars non-urbains Mobigo	Po			Pa	Pa					★★★	
R23. Créer une application de covoiturage compatible avec le dispositif CEE	Po					Prestataires Mobigo covoiturage				★★★	
L11. Organiser le territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services	Pa	Pa	Pa	Po (CU Grand Besançon)							
L12. Mailler le territoire de GBM de lieux d'intermodalité de qualité	Pa		Pa	Po (CU Grand Besançon)	SNCF						
L13. Rabattre en transport collectif depuis les bassins de vie vers ces lieux d'intermodalité	Pa			Po (CU Grand Besançon)		EPCI voisins					
L14. Valoriser et compléter les lignes « Express » de transports collectifs depuis ces lieux d'intermodalité vers la ville centre	Pa			Po (CU Grand Besançon)							

Responsabilité engagée : Porteur (Po) / Partenaire (Pa)							Etat d'avancement		Priorité	
							Action non engagée	Action en cours	Action à poursuivre	
Fiches actions	Région	Cellule France Mobilités	Départements	AOM du bassin (hors Région)	Opérateurs de mobilité	Autres acteurs – à adapter				
L15. Renforcer le réseau urbain de transports collectifs pour plus d'efficacité et pour une meilleure intégration du bassin urbain				Po (CU Grand Besançon)						
L16. Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la Région BFC	Po			Po (CU Grand Besançon)	SNCF					
L17. Poursuivre le développement des outils de mobilité tels que Citiz et VéloCité				Po (CU Grand Besançon)		Communes				
L18. Décarboner les transports				Po (CU Grand Besançon)		Easy Charge				
R24. Favoriser l'usage du TER Mobigo avec les partenaires touristiques régionaux	Po					EPCI et Comité Régional tourisme			★★★	

Fiches actions	Responsabilité engagée : Porteur (Po) / Partenaire (Pa)						Etat d'avancement			Priorité
	Région	Cellule France Mobilités	Départements	AOM du bassin (hors Région)	Opérateurs de mobilité	Autres acteurs – à adapter	Action non engagée	Action en cours	Action à poursuivre	
Coordination – aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures/ services de mobilité par les AOM et définir les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures										
R25. Cofinancer une étude mobilité pour les nouvelles AOM rurales	Po	Pa								★★★
R26. Répondre aux demandes de données transport	Po					Prestataires de Transport, gestion billettique, SIM Mobigo : Pa				★★★
R27. Organiser les réunions de bassin de mobilité	Po	Pa	Pa	Pa	Pa	AOM urbaine voisine, SMT, PETR, Pays, PNR : Pa				★★★
L19. Assurer des échanges réguliers avec les partenaires de la mobilité	Pa		Pa	Po (CU Grand Besançon)		AOM voisins, Comité des partenaires				
L20. Assurer le suivi des actions du PDM	Pa		Pa	Po (CU Grand Besançon)		AOM voisins, Comité des partenaires				
R28. Organiser le comité des partenaires de bassin de mobilité	Po			Pa						★★★

Responsabilité engagée : Porteur (Po) / Partenaire (Pa)							Etat d'avancement		Priorité	
Fiches actions	Région	Cellule France Mobilités	Départements	AOM du bassin (hors Région)	Opérateurs de mobilité	Autres acteurs – à adapter	Action non engagée	Action en cours	Action à poursuivre	
R29. Organiser le comité des partenaires régional	Po									★★★
R30. Organiser et/ou participer à des réunions de projets structurants mobilité	Po / Pa	Pa	Po / Pa	Po / Pa	Pa	Gestionnaires d'infrastructures : Po / Pa Tout type d'acteur selon le projet : Pa				★★★
L21. Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable			Pa	Po (CU Grand Besançon)		Etat, Communes, aménageurs ZA, transporteurs et entreprises				

## II. Perspectives d'actions pour les AOM en lien avec les actions régionales

TABLEAU 7. PERSPECTIVES D' ACTIONS LOCALES EN LIEN AVEC LES ACTIONS REGIONALES

Perspectives d'actions pour les AOM Locales	
<b>Actions portées par la Région (AOM régionale)</b>	
<b>R01. Proposer un guide régional de mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffuser le guide régional de la mobilité *</li> <li>• Réunir les acteurs relais pour présenter le guide</li> <li>• Contribuer aux fiches repères du guide mobilité avec les acteurs locaux de la mobilité</li> </ul>
<b>R02. Proposer des webinaires thématiques sur les services et outils régionaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accompagner la prise en main de la plateforme de covoiturage régionale par les acteurs locaux*</li> <li>• Relayer les supports des webinaires et le kit de communication transmis par la Région</li> <li>• Mettre en œuvre un atelier « spécifique » pour présenter les outils régionaux</li> </ul>
<b>R03. Proposer et diffuser des campagnes de communication régionale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffuser des campagnes de communication régionale*</li> </ul>
<b>R04. Actualiser la communication sur l'offre d'abonnements combinés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffuser des campagnes de communication régionale*</li> </ul>
<b>R05. Harmoniser les arrêts routiers aux couleurs du réseau Mobigo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer une information mobilité territorialisée (déclinaison de la fiche repère du bassin) au point d'arrêt</li> <li>• Mettre à jour les informations du point d'arrêt (à minima, la fiche horaire)</li> </ul>
<b>R06. Créer un système d'information multimodal (Mobigo)</b>	
<b>R07. Mettre à jour et développer le système d'information multimodal Mobigo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accompagner la prise en main de la plateforme de covoiturage régionale par les acteurs locaux*</li> <li>• Promouvoir le SIM, les « communautés de covoiturage » auprès des acteurs relais du territoire</li> </ul>

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

Actions portées par la Région (AOM régionale)		Perspectives d'actions pour les AOM locales
<b>R08. Intégrer les offres locales au système d'information multimodal Mobigo</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Promouvoir le SIM Mobigo avec ses nouvelles informations locales auprès des acteurs relais du territoire</li> </ul>
<b>R09. Proposer un « kit Mobigo internet »</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Identifier les acteurs relais*</li> <li>Identifier les lieux relais *</li> <li>Animer un réseau d'acteurs relais mobilité *</li> <li>Création d'une page internet mobilité intégrant les informations régionales mobilité</li> <li>Mise en œuvre des recommandations régionales sur la page internet existante</li> <li>Inciter les partenaires à relayer le « kit Mobigo internet » auprès des communes, Office de Tourisme, Missions Locales, plateformes de mobilité, Maisons France services et autres acteurs pertinents</li> </ul>
<b>R10. Proposer le développement de boutiques mobilité en gare</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Définir une méthodologie avec les partenaires</li> </ul>
<b>R11. Analyser l'opportunité de contribuer aux espaces mobilités des territoires</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Former les acteurs relais aux outils Mobigo*</li> </ul>
<b>R12. Participer à des événements avec le stand Mobigo</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Accompagner la prise en main de la plateforme de covoiturage régionale par les acteurs locaux*</li> <li>Cibler les animations des territoires pertinentes pour le stand MOBIGO*</li> <li>Pour chaque événement emblématique local : proposer le stand Mobigo, à défaut la diffusion d'une information des offres de transports C/CT/, créer un QRcode covoiturage pour l'évènement ...</li> </ul>
<b>R13. Participer à l'organisation du challenge de la mobilité</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Animer localement le Challenge mobilité *</li> <li>S'inscrire au Challenge</li> <li>Organiser la participation en tant qu'employeur</li> <li>Promouvoir l'opération auprès des employeurs du territoire</li> </ul>

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

Actions portées par la Région (AOM régionale)	Perspectives d'actions pour les AOM locales
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participer à la cérémonie régionale de remise des prix</li> <li>• Organiser une cérémonie locale</li> </ul>
<b>R14. Diffuser des « kits d'animation mobilités »</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participer à des animations auprès des employeurs*<sup>19</sup></li> <li>• Identifier les publics de la mobilité solidaire*</li> <li>• Mettre en œuvre une ou plusieurs animations précitées : employeurs, covoiturage et semaine européenne de la mobilité</li> <li>• Diffuser auprès des acteurs « pressentis » les 3 « kits d'animation mobilités »</li> <li>• Proposer d'autres animations mobilité</li> </ul>
<b>R15. Définir une démarche régionale d'accompagnement des plateformes de mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réunir les acteurs de la mobilité solidaire</li> </ul>
<b>R16. Identifier les offres et infrastructures existantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre à jour et compléter la partie « état des lieux » du contrat opérationnel de mobilité*</li> <li>• Compléter le COM avec les offres et infrastructures existantes locales</li> </ul>
<b>R17. Proposer une méthodologie d'identification des flux domicile-travail auprès des AOM</b>	
<b>R18. Suivi des pratiques de mobilité sur chaque bassin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffuser un document « grand public » sur l'évolution des pratiques auprès de la population pour inciter au report modal et à l'usage des transports en commun</li> </ul>
<b>R19. Favoriser les tarifications combinées</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffuser des campagnes de communication régionale*</li> <li>• Relayer les campagnes de communication associées</li> </ul>
<b>R20. Harmoniser les modalités d'intégration tarifaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'AOM et son transporteur communiquer localement sur le dispositif</li> </ul>
<b>R21. Proposer la mise en place du M-ticket régional sur les réseaux des AOM</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Former les acteurs relais aux outils Mobigo*</li> <li>• Prendre en compte l'existence du M-Ticket régional lors des évolutions de billetterie du réseau local</li> </ul>

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

Actions portées par la Région (AOM régionale)	Perspectives d'actions pour les AOM locales
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déployer la solution M-Ticket avec la Région</li> </ul>
<b>R22. Diffuser aux AOM les horaires des TER et des autocars non-urbains Mobigo</b>	
<b>R23. Créer une application de covoiturage compatible avec le dispositif CEE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Former les acteurs relais aux outils Mobigo*</li> </ul>
<b>R24. Favoriser l'usage du TER Mobigo avec les partenaires touristiques régionaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffuser localement l'information*</li> </ul>
<b>R25. Cofinancer une étude mobilité pour les nouvelles AOM rurales</b>	
<b>R26. Répondre aux demandes de données transport</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Former les acteurs relais aux outils Mobigo*</li> </ul>
<b>R27. Organiser les réunions de bassin de mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre compte des échanges institutionnels à l'échelle locale</li> <li>• Appuyer et motiver la participation des acteurs locaux invités aux réunions de bassin de mobilité</li> </ul>
<b>R28. Organiser le comité des partenaires de bassin de mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier les partenaires pertinents pour le territoire, et transmettre la liste à la Région pour faciliter l'organisation</li> <li>• Accompagner la Région dans la définition de l'ordre du jour du comité de partenaire de bassin</li> <li>• Compléter les comités de partenaires de bassin de mobilités par des Comités de partenaires locaux pour les sujets relevant spécifiquement de l'AOM</li> <li>• Rendre compte des échanges du comité des partenaires de bassin à l'échelle locale</li> <li>• Appuyer et motiver la participation des acteurs locaux invités</li> </ul>
<b>R29. Organiser le comité des partenaires régional</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre compte des échanges du comité des partenaires régional à l'échelle locale</li> </ul>
<b>R30. Organiser et/ou participer à des réunions de projets structurants de mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre compte des échanges institutionnels à l'échelle locale</li> <li>• Agir localement selon les besoins identifiés (atelier, rencontre, enquête...)</li> </ul>

\* La Région porte cette action en tant qu'AOM locale dans les bassins concernés

# ANNEXES

Annexe n°1 : Liste des intercommunalités de la Région Bourgogne Franche Comte.....	168
Annexe n°2 : Les acteurs présents sur le bassin de mobilité et leur champ de compétences.....	172
Annexe n°3 : Présentation de la tarification du réseau ferré Mobigo .....	188
Annexe n°4 : Réseau régional Mobigo, carte des lignes structurantes ferroviaires et routières en 2023 (disponible en ligne) .....	190
Annexe n°5 : Présentation de la tarification du réseau routier MOBIGO.....	191
Annexe n°6 : Comment trouver les horaires des services de transport MOBIGO ?.....	191
Annexe n°7 : Plan du réseau MOBIGO, département du Doubs, 2023 (lien pdf) .....	192
Annexe n°8 : Présentation des réseaux urbains et locaux du bassin Grand Besançon Métropole ..	193
Annexe n°9 : Carte du schéma des aires de covoiturage régional, 2020.....	195

## ANNEXES

### Annexe n°1 : Liste des intercommunalités de la Région Bourgogne Franche Comte

Bassins de mobilité	Intercommunalités	Autorités Organisatrices de la Mobilité	Pays/PETR/SMT
Nevers Agglomération	CA de Nevers Agglomération	AOM	
Val Ligérien	CC Cœur de Loire	AOM	PETR Val de Loire Nivernais
	CC Loire Nièvre et Bertranges	AOM	
	CC Loire et Allier	AOM	
	CC du Nivernais Bourbonnais	AOM	
	CC Sud Nivernais	Région AOM par substitution	
	CC Haut Nivernais Val d'Yonne	Région AOM par substitution	
	CC d'Amognes Cœur du Nivernais	AOM	
Nivernais Morvan	CC Tannay Brinon Corbigny	AOM	PETR Nivernais Morvan
	CC Morvan Sommets et Grand Lacs	AOM	
	CC Bazois Loire et Morvan	AOM	
Nord Yonne	CC Yonne Nord	Région AOM par substitution	PETR du Nord de l'Yonne
	CC du Gâtinais en Bourgogne	Région AOM par substitution	
	CC de la Vanne et du Pays l'Othe	Région AOM par substitution	
	CC du Jovinien	AOM	
Grand Senonais	CA du Grand Sénonais	AOM	
L'Auxerrois, Tonnerrois, Puisaye Forterre, Avallonnais et Chablisien	CC le Tonnerrois en Bourgogne	AOM	PETR du Pays Avallonnais
	CC Puisaye-Forterre	AOM	
	CC Avallon Vézelay Morvan	AOM	
	CC du Serein	AOM	
	CC de l'Aillantais	AOM	PETR du Grand Auxerrois
	CC Serein et Armance	AOM	
	CC Chablis Villages et Terroirs	AOM	
	CC de l'Agglomération Migennoise	Région AOM par substitution	
CA de l'Auxerrois	CA de l'Auxerrois	AOM	
Nord Côte d'Or	CC du Pays Châtillonnais	Région AOM par substitution	PETR du Pays de l'Auxois Morvan
	CC du Montbarinois	Région AOM par substitution	
	CC du Pays d'Alésia et de la Seine	AOM	

Bassins de mobilité	Intercommunalités	Autorités Organisatrices de la Mobilité	Pays/PETR/SMT
	CC des Terres d'Auxois	AOM	
	CC de Saulieu	AOM	
	CC Pays d'Arnay Liernais	AOM	
Dijonnais	CC Ouche et Montagne	Région AOM par substitution	PETR du Pays Val de Saône Vingeanne
	CC Auxonne Pontailler Val de Saône	Région AOM par substitution	
	CC Mirebellois et Fontenois	AOM	PETR du Pays Seine et Tilles en Bourgogne
	CC des Vallées de la Tille et de l'Ignon	AOM	
	CC Tille et Venelle	AOM	
	CC Forêt Seine et Suzon	AOM	SM du SCoT Dijonnais
	CC de la Plaine Dijonnaise	AOM	
CC Norge et Tille	AOM		
Dijon Métropole	ME Dijon Métropole	AOM	
Territoires entre Beaune et Dijon	CC Gevrey Chambertin et Nuits Saint-Georges	AOM	Association du Pays Beaunois
	CC de Pouilly en Auxois Bligny sur Ouche	AOM	
	CC Rives de Saône Saint Jean de Losne Seurre	AOM	
Beaune Côtes et Sud	CA Beaune Côtes et Sud	AOM	
Grand Autunois Morvan	CC du Grand Autunois Morvan	AOM	
Charolais Brionnais	CC entre Arroux Loire et Somme	AOM	PETR du Charolais Brionnais
	CC du Grand Charolais	AOM	
	CC du Canton de Marcigny	AOM	
	CC de la Clayette Chauffailles en Brionnais	AOM	
	CC du Canton de Semur en Brionnais	AOM	
CU du Creusot Montceau	CU du Creusot Montceau	AOM	
Mâconnais	CC Mâconnais Tournugeois	Région AOM par substitution	PETR Maconnais – Sud Bourgogne
	CC du Clunisois	AOM	
	CC Saint Cyr Mère et Boitier entre Charolais et Brionnais	Région AOM par substitution	
Maconnais Beaujolais Agglomération	CA du Maconnais Beaujolais Agglomération	AOM	
Chalonnais	CC entre Saône et Grosne	AOM	SM du Chalonnais
	CC Sud Cote Châlonnaise	AOM	
	CC Saône Doubs Bresse	AOM	
Grand Chalon	CA du Grand Chalon	AOM	
	CC Bresse Nord Intercom	AOM	

Bassins de mobilité	Intercommunalités	Autorités Organisatrices de la Mobilité	Pays/PETR/SMT
Syndicat Mixte de la Bresse Bourguignonne	CC Bresse Revermont	AOM	SM Pays de la Bresse Bourguignonne
	CC Bresse Louhannaise Intercom	AOM	
	CC Terres de Bresse	AOM	
Graylois	CC du Val de Gray	AOM	PETR Graylois
	CC Monts de Gy	AOM	
	CC des Quatre Rivières	AOM	
Vesoul val de Saône	CC des Hauts du Val de Saône	AOM	SM Pays Vesoul val de Saône
	CC Terres de Saône	AOM	
	CC des Combes	AOM	
	CC du Triangle Vert	Région AOM par substitution	
CA de Vesoul	CA de Vesoul	AOM	
Vosges Saônoises	CC de la Haute Comté	Région AOM par substitution	PETR des Vosges Saônoises
	CC du Pays de Luxeuil	Région AOM par substitution	
	CC des 1000 étangs	Région AOM par substitution	
	CC de Rahin et Chérimont	Région AOM par substitution	
	CC du Pays de Lure	Région AOM par substitution	
	CC du Pays de Villersexel	Région AOM par substitution	
Autour de Besançon	CC du Pays Riolais	Région AOM par substitution	Pays des 7 Rivières
	CC du Pays de Montbozon et du Chanois	AOM	
	CC de Loue Lison	AOM	
	CC des Portes du Haut Doubs	AOM	
	CC du Doubs Baumois	PETR Doubs Central AOM	
	CC des Deux Vallées Vertes		
	CC du Pays de Sancey-Belleherbe		
	CC du val Marnaysien	Région AOM par substitution	
Grand Besançon Métropole	CU du Grand Besançon Métropole	AOM	SM du SCoT de l'agglomération bisontine
Pays horloger	CC du Pays de Maïche	AOM	PNR Doubs Horloger
	CC du Plateau de Russey	AOM	
	CC du Val de Morteau	AOM	
Haut Doubs	CC du Grand Pontarlier	AOM	SM Pays du Haut Doubs
	CC du Canton de Montbenoit	AOM	
	CC des Lacs et Montagnes du Haut-Doubs	AOM	

Bassins de mobilité	Intercommunalités	Autorités Organisatrices de la Mobilité	Pays/PETR/SMT
	CC Frasnè-Drugeon (CFD)	AOM	
	CC Altitude 800	AOM	
Champagnole Nozeroy Jura	CC Champagnole Nozeroy Jura	AOM	Projet de SCoT
Dolois	CC d'Arbois Poligny Salins	AOM	Association Pays Dolois
	CC du Jura Nord	Région AOM par substitution	
	CC du Val d'Amour	AOM	
	CC de la Plaine jurassienne	AOM	
Grand Dole	CA du Grand Dole	AOM	
Lédonien	CC Terre d'Emeraude	AOM	PETR du Lédonien
	CC Porte du Jura	AOM	
	CC Bresse Haute Seille	AOM	
ECLA	CA Espace Communautaire Lons Agglomération	AOM	
Haut-Jura	CC la Grandvallièrè	AOM	PNR Pays du Haut-jura
	CC du Haut Jura (Arcade)	AOM	
	CC de la Station des Rousses Haut Jura	AOM	
	CC Haut jura Saint Claude	AOM	
Nord-Franche-Comté	CA Pays de Montbéliard Agglomération	AOM	SMT Nord-Franche-Comté
	CC Pays d'Héricourt	AOM	
	CA du Grand Belfort	Syndicat Mixte des Transports en Commun du territoire de Belfort (SMTc 90) AOM	
	CC Sud Territoire		
	CC Vosges du Sud		

## Annexe n°2 : Les acteurs présents sur le bassin de mobilité et leur champ de compétences

### 1. Les acteurs institutionnels

#### 1. L'Etat

L'Etat est représenté en Région Bourgogne-Franche-Comté par la Préfecture de Région située à Dijon ainsi que dans les Préfectures de Départements et les Sous-Préfectures dans les territoires. Les services préfectoraux coordonnent l'action des services déconcentrés de l'Etat.

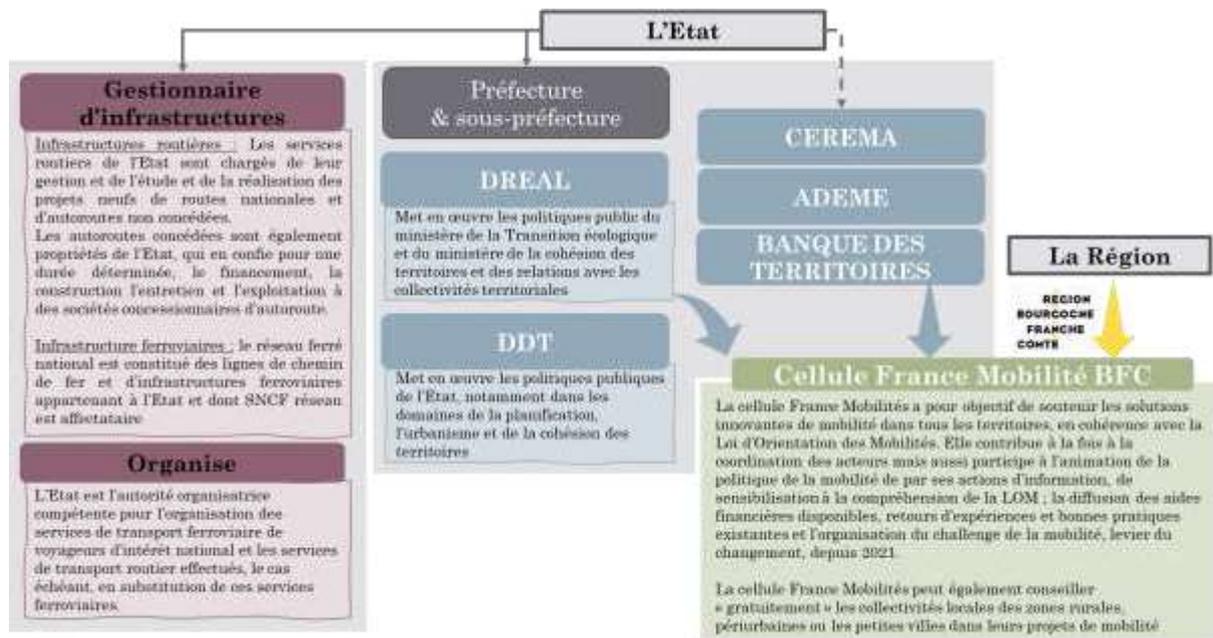


FIGURE 18. SYNTHÈSE DES PRINCIPALES ACTIONS DES SERVICES DE L'ETAT ET DES ETABLISSEMENTS PUBLICS QUI LUI SONT LIÉS

Le Bassin de Mobilité Grand Besançon Métropole dépend de la Préfecture du Doubs.

## 2. La Région Bourgogne-Franche-Comté

La Région est une collectivité territoriale.



FIGURE 19. SYNTHÈSE DES COMPÉTENCES DE LA RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

La Région dispose de plusieurs compétences synthétisées dans la Figure 16 ci-dessus.

Parmi ces compétences, elle est AOM Régionale<sup>20</sup> et intervient en dehors du ressort territorial des AOM :

- L'organisation de services de transport, à savoir :
  1. Les services réguliers (art. R3111-1 du code des transports) ;
  2. Les services à la demande (art. R3111-2 du code des transports) ;
  3. Les services de transport scolaire (art. L3111-7 du code des transports)
- L'organisation ou contribuer au développement de services publics de mobilité, à savoir :
  4. Les services de mobilité actives ;
  5. Les services de mobilité partagées ;
  6. Les services de mobilité solidaires.

La loi ne fixe pas d'obligation à développer tous ces services, mais l'AOM est compétente dans son périmètre pour développer ou accompagner ces derniers.

Selon le principe juridique d'exclusivité des compétences attribuées par la loi aux différents niveaux de collectivités territoriales, ces domaines d'intervention sont exclusifs de l'AOM Régional dès lors que ces services ne sont pas entièrement inclus dans le ressort territorial d'une AOM « locale ».

<sup>20</sup> Art. L1231-3 du code des transports

Elle dispose également de la compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité « locale » par substitution sur le ressort territorial de certaines Communauté de Communes (cf. partie « compétence AOM locale »). Au titre de sa compétence d'AOM régionale ou d'AOM locale par substitution, la Région peut déléguer tout ou partie de ses services à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie (Département ou commune), à un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) à fiscalité propre (y compris une Communauté de Communes non AOM), à une autre AOM locale<sup>21</sup>. Au titre des mêmes compétences, la Région peut également déléguer tout ou partie de ses circuits scolaires au Département ou à des communes, des EPCI, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales<sup>22</sup>.

La Région peut par ailleurs agir sur la mobilité au titre de ses compétences dans les domaines suivants :

- Aménagement du territoire
- Gestion des Lycées
- Formation professionnelle des demandeurs d'emploi
- Tourisme
- Transition énergétique
- Economie

Au titre des compétences décrites ci-dessus, la Région dispose de plusieurs documents de planification et de contractualisation :

- SRADDET ;
- Contrats de Territoires En Action (TEA) ;
- Schémas Régionaux : covoiturage, vélo-route - voie verte, IRVE ...
- Contrats de Plan Etat-Région (CPER)

### **3. Le(s) Département(s)**

Le Département est une collectivité territoriale.

Le Département, comme réaffirmé par la Loi NOTRe, assure la promotion des solidarités et de la cohésion territoriale. L'action sociale a une place centrale pour la collectivité départementale.

Conjointement avec l'Etat, le Département doit élaborer un Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP). Celui-ci a vocation à renforcer l'offre de services dans les zones présentant un déficit d'accessibilité.

Le Département peut par ailleurs agir sur la mobilité au titre de ses compétences dans les domaines suivants :

- L'éducation au niveau de la gestion des collèges ;
- L'aménagement du territoire au niveau des équipements, de la voirie rurale et de la gestion de la voirie départementale ;
- Les transports avec la mise en œuvre des services de transport spécial auprès des élèves et étudiants handicapés (TEEH) vers les établissements scolaires (seuls services de transport non transférés à la Région en 2017).

Dans le cadre des dispositions de la LOM, les Départements, la Région, les AOM « locales », les syndicats mixtes de transports dit « SRU » et les organismes concourant à l'emploi doivent coordonner leur action en faveur de la mobilité solidaire, en associant les organismes publics et privés en charge

---

<sup>21</sup> Art. L1231-4 du Code des transports

<sup>22</sup> Art. L3111-9 du code des transports

de l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique, de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Cela se traduit par l'élaboration d'un plan d'action commun en matière de Mobilité Solidaire à l'échelle du bassin de mobilité, copiloté par les Départements, dans le cadre de sa compétence sociale/solidarité/insertion et la Région dans le cadre de sa compétence mobilité. Il définit les modalités d'accompagnement et de conseil individualisé à la mobilité pour les publics vulnérables. Ce plan, réalisé en complément du Contrat Opérationnel de Mobilité, est appelé en Région Bourgogne-Franche-Comté Schéma des Mobilités Solidaires (SMS).

Cette première génération de Contrat Opérationnel de Mobilité proposera dans ses actions un premier état des lieux des publics vulnérables ainsi que des actions d'accompagnements et services spécifiques auprès de ces publics, pour lequel le Département est associé à la Région.

Par ailleurs, le rôle du Département est également important dans les Contrats Opérationnels de Mobilité pour la coordination des infrastructures en tant que gestionnaire de voirie, notamment des infrastructures en faveur des modes actifs tel que les vélo-routes voies vertes.

### ZOOM sur le Département du Doubs

Le Conseil Départemental du Doubs est une collectivité territoriale décentralisée dont le siège se trouve à Besançon.

L'organisation du transport scolaire des élèves et étudiants en situation de handicap est une compétence dévolue aux Départements. Le Département du Doubs gère ainsi une offre de service gratuite et adaptée en mettant notamment en place des circuits sur l'ensemble de son territoire pour assurer le transport, à bord de minibus ou de véhicules légers, des élèves en situation de handicap ou fréquentant des classes spécialisées, non desservies par un transport ordinaire.

La gestion, l'entretien et l'aménagement des routes départementales relèvent d'une compétence dévolue par la loi aux Départements. Le département du Doubs est chargé de la construction et de l'entretien du réseau routier départemental (plus de 3 700 km de routes) et s'est donné 5 objectifs avec un document C@P25 détaillant la politique routière (2016) :

- Offrir de bonnes conditions de circulation et de sécurité
- Assurer la pérennité du patrimoine routier
- Améliorer les infrastructures existantes en les sécurisant davantage
- Apporter son appui technique aux autres maîtres d'ouvrage
- Contribuer au développement d'une mobilité durable.

La politique cyclable du Département engagée depuis 2020, avec une enveloppe de 32,4 millions d'euros jusqu'en 2026, permettra d'atteindre 2 000 kms d'itinéraires modes doux (contre 800 km en 2020) sur le territoire. Outre la création de voies vertes, le Département intègre les mobilités douces dans ses travaux routiers dès que possible. En parallèle, le Département soutient financièrement tout au long de l'année les projets des collectivités locales tout en organisant des événements dédiés aux mobilités douces. Le Département organise le SlowUp dans la vallée de l'Ognon avec le Département de la Haute-Saône (25 000 participants).

Durant l'été 2022, le Département a déployé la signalétique points-nœuds sur deux zones tests du Doubs. Ce système, venu du Benelux, permet désormais aux cyclistes de composer leur itinéraire sur-mesure, en découvrant de nouveaux lieux sans revenir sur leurs pas.

#### 4. Les syndicats Mixtes, PETR, Pays, PNR

L'échelon supra-intercommunal et souvent assuré par un syndicat mixte, Pays, Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR), Pôle Métropolitain ou Parc naturel Régional (PNR). Bien que n'étant pas partie prenante obligatoire du COM, il constitue un acteur de coopération et de mutualisation pertinent. Les Syndicats Mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales, les PETR ou les Pôles Métropolitains peuvent devenir AOM locale si les AOM membres leur transfèrent cette compétence<sup>23</sup>.

##### Zoom – le Syndicat Mixte SCoT Besançon Cœur Franche-Comté

Le SCoT Besançon Cœur Franche-Comté est composé de la Communauté de Commune du Val Marnaysien et de la Communauté Urbaine du Grand Besançon Métropole. Le SCoT a été approuvé fin 2011. Les résultats ont été analysés en 2017. La révision a ensuite été lancée fin 2017 pour une approbation par le Comité Syndical prévue à l'automne 2025.

Le SCoT détermine les objectifs et les conditions d'une organisation cohérente et durable du territoire pour les 15/20 ans à venir sur les thématiques de l'habitat, des déplacements, du développement commercial, de l'environnement et de l'organisation de l'espace. Il doit être compatible avec le SRADDET régional et les documents de planification des EPCI ou communs membres doivent être compatibles avec celui-ci.

Le Contrat Opérationnel de Mobilité n'a pas d'obligation de compatibilité juridique avec aucun document de planification dont le SCoT, mais une cohérence entre ces documents est souhaitable.

Ce SCoT développe deux thèmes en termes de mobilité :

- Ouvrir le territoire grâce aux grandes infrastructures de déplacements
- Maitriser les déplacements pour faciliter la mobilité de proximité.

#### 5. Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)

##### Les évolutions de la compétence d'AOM



FIGURE 20. EVOLUTION DE LA COMPETENCE AOM

<sup>23</sup> Art. L1231-1 du code des transports

Les AOM sont historiquement composées de Métropoles, Communautés urbaines, Communautés d'Agglomération ou de Syndicats Mixtes de Transports (si transfert par les AOM membres). Il s'agit d'une compétence obligatoire pour ces structures (Cf. Figure 17, ci-dessus). Les compétences des AOM sont synthétisées dans la Figure 17, ci-dessus.

La LOM demandait aux Communautés de communes de délibérer sur la prise de compétence mobilité avant le 31 mars 2021, avec une prise de compétence effective au 1<sup>er</sup> juillet 2021. A défaut d'une prise de compétence de la Communauté de Communes, la Région est devenue AOM locale par substitution sur son périmètre.

Les Communautés de communes devenues AOM peuvent demander le transfert en bloc des services réguliers de transport public, des services à la demande de transport public et des services de transport scolaire intégralement effectués sur leur ressort territorial dans un délai convenu avec la Région.

Les Syndicats Mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales, les PETR ou les Pôles Métropolitains peuvent devenir AOM locale si les AOM membres leur transfèrent cette compétence.

## Qu'est-ce qu'une AOM ?

Être Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), c'est définir, planifier une politique de mobilité sur son ressort territorial – les limites administratives de l'EPCI – afin de répondre aux enjeux de mobilité du territoire, offrir des alternatives de mobilité aux habitants, faire évoluer leurs pratiques et leur offrir une meilleure accessibilité aux services et à l'emploi.

### GOUVERNANCE

**Planification** : d'une stratégie de mobilité, au travers d'un plan de mobilité simplifié.



**Associer** les acteurs du territoire dans son comité de partenaires.



L'AOM peut lever un **versement mobilité** pour financer tout type de service de mobilité (à l'exception de la Région AOM)

### MODALITES D' ACTIONS

Organiser un service de mobilité (définir la consistance du service, les conditions du fonctionnement et de financement du service)

Contribuer au développement de certaines mobilités, c'est-à-dire participer techniquement ou financièrement à un service de mobilité ou à une action de soutien mis en œuvre par une autre entité, soit publique au titre d'une autre compétence, soit privée

Offrir un conseil ou un accompagnement : individualisé auprès des publics vulnérables, aux employeurs

Organiser ou contribuer au transport de marchandise et de logistique urbaine

### LES DOMAINES D'INTERVENTION DE L'AOM

L'organisation de **services publics de transport** à savoir :

Les **services réguliers** comme les bus et les cars

Les **services à la demande**

Les **services de transport scolaire**

Ce sont des services qui ne peuvent être organisés par le secteur privé.

L'organisation de **services publics de mobilité** à savoir :

Les services de **mobilité actives**

Les services de **mobilité partagées**

Les services de **mobilité solidaire**

L'AOM peut également contribuer au développement des services mis en place par d'autres collectivités, des acteurs privés ou associatifs.

L'AOM n'a pas d'obligation à développer tous ces services.

FIGURE 21. COMPETENCES D'UNE AOM

Selon le principe juridique d'exclusivité des compétences attribuées par la loi aux différents niveaux de collectivités territoriales, ces domaines d'intervention sont exclusifs de l'AOM locale dans son ressort territorial (Cf. Figure 19 ci-dessous). En revanche, tout service de mobilité qui n'est pas entièrement inclus dans le ressort territorial d'une AOM locale est de la compétence exclusive de l'AOM Régionale.

## Ressort territorial et compétence mobilité

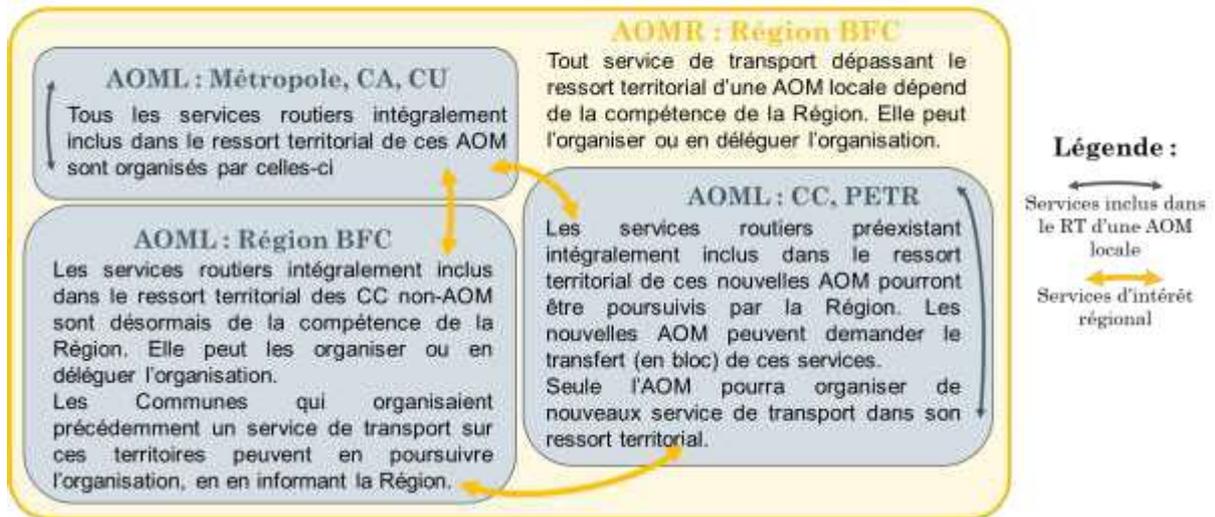


FIGURE 22. REPARTITION DES COMPETENCES SELON LE RESSORT TERRITORIAL

Les EPCI à fiscalité propre peuvent déléguer à la Région ou au Département tout ou partie d'une compétence transférée par les communes membres sous certaines conditions<sup>24</sup>. C'est le cas de la compétence mobilité qui peut donc être transférée par les Communautés de communes AOM dans ces conditions à la Région ou au Département.

L'AOM locale peut déléguer tout ou partie de ses circuits scolaires, à la Région, au Département ou à des communes, des EPCI, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales<sup>25</sup>.

### Zoom bassin de mobilité Grand Besançon Métropole : la Communauté Urbaine

Au 1<sup>er</sup> juillet 2021, le bassin de mobilité comporte une Communauté Urbaine, AOM Locale dans son ressort territorial : Grand Besançon Métropole.

<sup>24</sup> Art. L1111-8 du Code général des Collectivités Territoriales

<sup>25</sup> Art. L3111-9 du code des transports

## 6. Les communautés de communes (Hors compétence d'AOM)

L'intercommunalité désigne une forme de coopération entre les communes. Celles-ci peuvent se regrouper afin de gérer en commun des équipements ou des services publics, élaborer des projets de développement économique, d'aménagement ou d'urbanisme à l'échelle d'un territoire plus vaste que celui de la commune. La coopération intercommunale permet non seulement une gestion collective de services de bases, mais est aussi devenue une coopération de projet. Cette coopération est mise en œuvre au sein d'Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI)<sup>26</sup>.

Les communautés de communes, hors de la compétence mobilité évoquée précédemment, peuvent agir sur la mobilité au titre d'autres compétences, y compris sans être AOM (Cf. Figure 20 ci-dessous).



FIGURE 23. AUTRES COMPETENCES DES COMMUNAUTES DE COMMUNES EN LIEN AVEC LA MOBILITE

<sup>26</sup> La coopération intercommunale et les EPCI, Vie publique, République Française (<https://www.vie-publique.fr/fiches/20118-la-cooperation-intercommunale-et-les-epci>)

Comme indiqué précédemment, au titre de sa compétence d'AOM Régionale ou d'AOM locale par substitution, la Région peut déléguer tout ou partie de ses services de mobilité aux Communautés de communes non AOM.

Les Communautés de communes peuvent également disposer de compétences complémentaires que souhaitent transférer les communes qui la composent.

#### Zoom bassin de mobilité Grand Besançon Métropole : les compétences optionnelles de la Communauté Urbaine

La Communauté Urbaine a également la possibilité de disposer de compétences optionnelles, soumises à l'intérêt communautaire. Les compétences optionnelles de la Communauté Urbaine composant le bassin de mobilité sont identifiées dans le tableau ci-dessous :

	CU Grand Besançon Métropole
Protection et mise en valeur de l'environnement	×
Politique du logement et du cadre de vie	×
Création, aménagement et entretien de la voirie	×
Construction, entretien et fonctionnement d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire et d'équipement de l'enseignement préélémentaire et élémentaire d'intérêt communautaire	×
Action sociale d'intérêt communautaire	×
Participation à une convention France Services et définition des obligations de service au public y afférentes	

## 7. Les Communes

La commune est une collectivité territoriale ; la plus petite subdivision administrative française. La commune est la collectivité qui agit au plus près du territoire et de ses habitants. Les communes bénéficient de la compétence générale pour gérer toute affaire d'intérêt communal, ce qui n'empêche pas que de nombreuses lois leurs confient des compétences identifiées dans les domaines variés.

Le champ des compétences des communes a cependant tendance à diminuer au profit des intercommunalités. C'est le cas de la compétence mobilité depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, les communes ne pouvant plus être AOM. Une exception subsiste pour la poursuite de l'organisation d'un service de mobilité par une commune se situant dans une Communauté de Communes où la Région est AOM locale. Elle peut, en informant la Région, poursuivre son organisation et le cas échéant la levée du versement mobilité<sup>27</sup>.

En matière de mobilité, la commune reste néanmoins compétente pour porter des actions dans le cadre d'une autre compétence (Cf. Figure 21 ci-dessous).



FIGURE 24. COMPÉTENCES DES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES EN LIEN AVEC LA MOBILITÉ

<sup>27</sup> Art. L1231-1 du code des transports

## 2. Les autres acteurs de mobilité

### 2.1 Opérateurs de mobilité

Un opérateur de mobilité est un prestataire de service de mobilité.

S'il organise un transport routier régulier, il doit être lié à l'AOM locale ou régionale compétente.

L'AOM peut organiser un service de mobilité en régie ou en confier la gestion à un opérateur de mobilité au travers d'une délégation de service public (DSP) ou d'un marché public.

Les autres services de mobilités ne dépendant pas exclusivement de la compétence de la mobilité des AOM, ils peuvent être organisés :

- Soit – comme présenté précédemment – organisé par l'AOM et exécuté par l'opérateur (via une DSP ou marché),
- Soit, non organisé par l'AOM, *par exemple à l'initiative de l'opérateur lui-même. Il s'agit alors de transport privé.* L'AOM peut alors faire le choix de contribuer à son développement (techniquement ou financièrement) ou non.

La Figure 25 ci-dessous synthétise les liens entre AOM et opérateurs de mobilité.

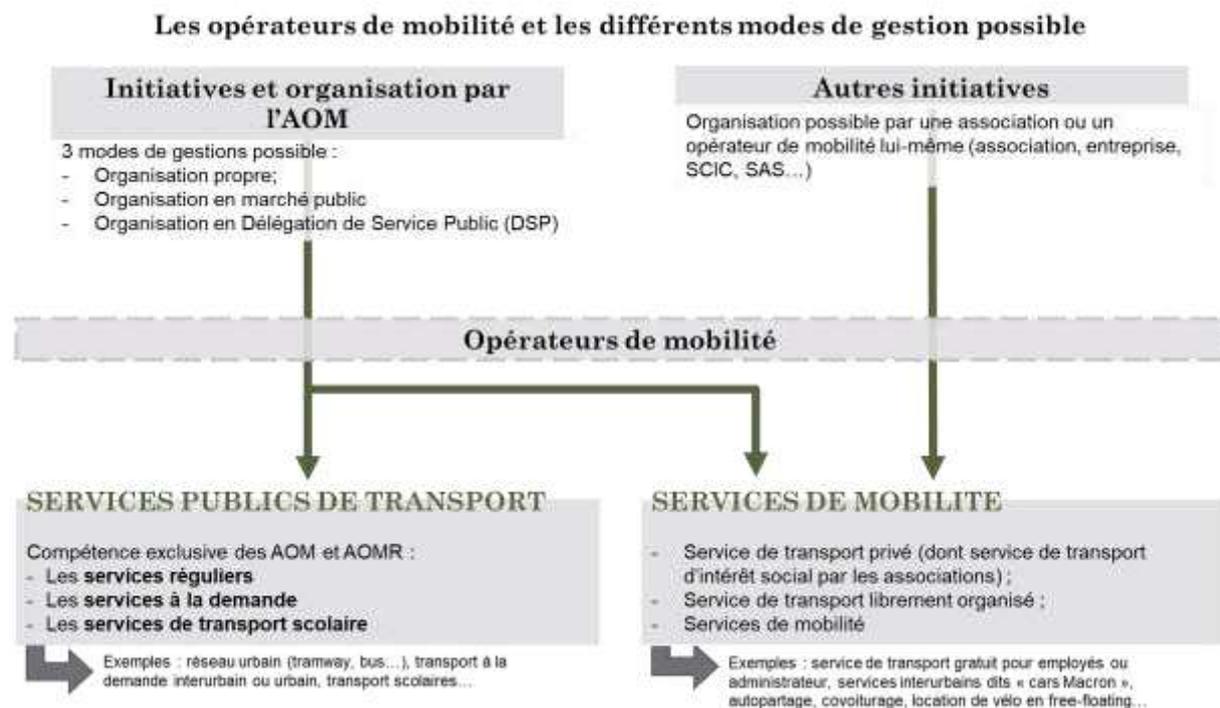


FIGURE 25. SCHEMA DE SYNTHESE DES LIENS ENTRE AOM ET OPERATEURS DE MOBILITE

## Les transporteurs routiers

Les transporteurs routiers de voyageurs sont des entreprises ou des associations qui mettent en œuvre des services routiers. Les transporteurs peuvent exploiter tout ou partie d'un réseau de transport en commun.

Quelques exemples d'exploitation par un transporteur routier :

- Pour le réseau Mobigo, chaque lot de lignes est exploité par un transporteur avec un marché spécifique. En revanche, les réseaux urbains sont généralement exploités par un transporteur unique qui gère l'ensemble du réseau. Les transporteurs des réseaux urbains assurent également parfois d'autres services de mobilité (exemple : location de vélo).
- Il est à noter que sur certaines lignes, SNCF Voyageurs met en œuvre, dans le cadre de la Convention d'exploitation conclue avec la Région, des services routiers complémentaires des dessertes ferroviaires, opérés par des transporteurs routiers.
- Un transporteur peut également opérer des services occasionnels pour d'autres types de clients (particuliers, entreprises, écoles, etc.).
- Depuis la loi dite « Macron »<sup>28</sup>, les services de transport routiers réguliers non-urbains de plus de 100 km ont été libéralisés. Ils peuvent donc être organisés et opérés par le transporteur routier – il s'agit de services librement organisés (SLO), communément appelés « cars Macron ».

## Les transporteurs ferroviaires

Pour opérer sur le réseau ferroviaire national, tout transporteur doit être titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire, délivrée par l'État dans des conditions fixées par la loi.

Si l'exploitation de services de transports de voyageurs ne relevait historiquement que des seules prérogatives de l'entreprise SNCF en situation de monopole, depuis le 3 décembre 2019, toute autorité organisatrice peut confier, après mise en concurrence préalable, à d'autres entreprises ferroviaires que SNCF Voyageurs. Il s'agira d'une obligation à compter du 25 décembre 2023. La Région Bourgogne-Franche-Comté ouvrira ainsi progressivement son réseau à la concurrence entre 2027 et 2032, en mettant en œuvre quatre procédures portant sur chacune sur un ensemble de lignes déterminé.

Par ailleurs, depuis le 12 décembre 2020, toute entreprise ferroviaire peut opérer de sa propre initiative, après déclaration préalable auprès de l'Autorité de régulation des transports (ART), des services librement organisés (SLO) à ses risques et périls économiques. Il s'agit du cadre dans lequel SNCF Voyageurs met en œuvre ses services TGV ou Ouigo. Synthèse des acteurs du ferroviaire en Figure 23, ci-dessous.

---

<sup>28</sup> Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques



FIGURE 26. LES ACTEURS DU FERROVIAIRES EN FRANCE

### Collectifs d'usagers, associations loi 1901 impliquées dans la mise en œuvre d'une offre de mobilité

La loi (L'article L. 3111-12 du code des transports) permet à une collectivité de recourir, en cas de carence de l'offre, aux services d'une association ou à des particuliers pour organiser un service de TAD (et également du transport scolaire) avec des véhicules de moins de 8 places assises, ces derniers disposant de règles spécifiques pour s'inscrire au registre des transporteurs.

Lorsqu'un service de transport est organisé exclusivement par des associations dans le but de faciliter le quotidien de certains publics (accompagnement chez le médecin, faire leurs achats, etc.) il s'agit d'un transport d'utilité sociale (TUS). Ce service est alors un véritable outil de solidarité locale, un accompagnement qui contribue à renforcer les liens sociaux. Ce service est mis en place à l'attention de personnes dont l'accès à la mobilité est limité du fait de ses revenus, de sa localisation géographique, de son invalidité ou handicap (critères précisés R.3133-1 à 5 du code des transports). Ce service se doit d'être fourni à titre non onéreux avec la possibilité de demander aux personnes transportées une participation aux frais plafonnée.

### Autres prestataires de service de mobilité

Les différents prestataires de location de véhicules en autopartages, vélo en libre-service, trottinettes en libre-service sont également des opérateurs de mobilité. Ils peuvent développer une offre en lien ou non avec l'AOM. Si ce service de mobilité n'a pas été mis en place en concertation avec l'AOM, celle-ci pourra agir (réguler, intégrer, coordonner) sur cette offre au travers de ses compétences. Le levier d'action le plus souvent utilisé par l'AOM étant sa compétence voirie.

Comme évoqué dans le paragraphe précédent (cf. transporteurs routiers), les DSP des AOM comprennent parfois l'organisation de ce type de service de mobilité (par exemple, le service de location de vélo vélo di de Divia à Dijon, ou la location de vélo récemment développé par le réseau Léo d'Auxerre).

## **Citiz Bourgogne-Franche-Comté : un opérateur de mobilité avec un statut de coopérative**

Citiz Bourgogne-Franche-Comté est une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) dont le service d'autopartage est à vocation non lucrative. Elle appartient au réseau national Citiz présent dans 190 villes françaises, dont notamment 17 des 21 métropoles. Citiz BFC est une coopérative d'autopartage qui met à disposition des voitures en autopartage avec le bénéfice et soutien des collectivités et partenaires locaux.

Enfin, les AOM font appel, régulièrement, à des prestataires de services pour exercer et mettre en œuvre l'offre de mobilité dont elle est organisatrice. C'est souvent le cas pour les nouveaux services d'aide à la mobilité que sont la billettique, les Système d'Information Multimodale, les applications, les plateformes de mise en relation de covoiturage ...

La Région Bourgogne-Franche-Comté travaille avec plusieurs prestataires (liste non exhaustive) : Cityway (Système d'Information Multimodal Mobigo BFC) ; Altinova (abris vélo) ; Ticks, AEP ticketing (billettique) ...

### **Zoom bassin de mobilité Grand Besançon Métropole**

Les opérateurs de mobilité de ce bassin sont les suivants :

Transporteurs routiers :

- Transdev Bourgogne-Franche-Comté (LR201, LR202, LR 208)
- Keolis Mont Jura (LR 203, LR204, LR 205)
- Transarc (LR 207)
- Danh Tourisme (LR612)

Transporteurs ferroviaires :

- SNCF Voyageurs dessert les gares de Besançon-Viotte, Besançon Franche-Comté TGV, Byans, Torpes-Boussières, Montferrand-Thoraise, Franois, St-Vit, Dannemarie-Velesmes, Ecole-Valentin, Roche-lez-Beaupré, Novillars, Deluz, Besançon-Mouillère, Morre, Saône, Mamirolle.

Opérateur d'autopartage :

- Citiz

Association :

- La Roue de secours

## 2.2 Gestionnaires d'infrastructures

### Les gestionnaires d'infrastructures

Le gestionnaire d'infrastructure est responsable de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure.



FIGURE 27. SCHEMA DE SYNTHESE DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

La gestion des infrastructures est répartie entre de nombreux acteurs. La Figure 27 ci-dessus synthétise leur répartition et leur rôle.

#### Zoom bassin de mobilité Grand Besançon Métropole : les gestionnaires d'infrastructures

Les gestionnaires d'infrastructures intervenant sont les suivants :

- Infrastructures ferroviaires :
  - o SNCF Réseau
  - o SNCF Gares & Connexions
- Infrastructures routières :
  - o Etat
  - o Département du Doubs
  - o Communauté Urbaine
  - o Communes

## 2.3 Les acteurs locaux de la mobilité



**FIGURE 28. LES ACTEURS LOCAUX**

Outre les acteurs précédemment cités, d'autres acteurs peuvent intervenir comme relais de la mobilité, auprès des publics qu'ils accueillent. Les acteurs locaux les plus importants sont synthétisés dans la Figure 25 ci-dessus.

### Zoom bassin de mobilité Grand Besançon Métropole : les acteurs locaux de la mobilité

Sur le bassin de mobilité, il y a plusieurs acteurs locaux de la mobilité :

- La mission locale de Besançon
- Les Maisons France Services qui se répartissent sur les communes suivantes :
  - France Services Saint-Vit
  - France Services Besançon Planoise
  - France Services Saône
  - France Services Marchaux-Chaudefontaine
- Les associations suivantes :
  - Association Vélo Besançon
  - Les Manivelles
  - La Roue de Secours

## **Annexe n°3 : Présentation de la tarification du réseau ferré Mobigo**

### **Tarifs sans carte ou abonnement :**

- Gratuité des enfants de – 4 ans : sans billet à présenter.
- Tarif enfant (de 4 à -12 ans) : 2 € tous les trajets (4€ aller-retour) sans carte, sur présentation du justificatif d'âge.
- Tarif jeunes -26 ans : 50% de réduction sur le tarif de référence sur tous les trajets, sans carte, sur présentation du justificatif d'âge.
- Tarif entreprise : 30% de réduction sur tarif normal de référence pour un carnet de 10 titres non nominatifs, valable un an pour une origine-destination à définir au moment de l'achat pour les entreprises à destination de leurs agents et les particuliers.
- Tarif groupe : 75% de réduction sur le trajet pour un groupe de 10 à 99 personnes avec une réservation minimum 7 jours avant. Valable en Région Bourgogne-Franche-Comté, ainsi que vers et depuis Paris.
- Tarif demandeur d'emploi : Coupon délivré par pôle emploi pour un entretien, un concours, etc. avec 75% de réduction sur le trajet demandé.
- Bons plans : 340 billets par jour au tarif préférentiel de 3€/6€/13€, disponibles deux mois avant la date de départ et uniquement sur le site TER.

### **Tarifs avec carte de réduction :**

- Carte de réduction 26+ : Carte de réduction valable un an, au tarif de 20€ avec 30% de réduction (sur le tarif de référence) du lundi au vendredi ; 60% de réduction les week-ends en vacances scolaires (zone A) avec un contrôle avec une présentation du titre et de la carte. Réduction valable pour détenteur de la carte et un accompagnateur. Valable en Région Bourgogne-Franche-Comté, vers et depuis Paris, en Région centre Val de Loire. Réduction en Région Auvergne-Rhône-Alpes de 25% en semaine et 50% le week-end.
- Carte de réduction solidaire : Carte de réduction gratuite délivrée sur critères sociaux (Complémentaire Santé Solidaire, jeunes en Parcours Contractualisé d'Accompagnement vers l'Emploi et l'Autonomie), valable un an avec 75% de réduction sur tous les trajets.

### **Abonnements :**

- Abonnements Régionaux (Tout public et Jeunes) : Hebdomadaires, mensuels ou en Pass Annuels PASS Mobigo – 26 ans ou Pass Mobigo Flex Quotidien (26 ans et +) : valable pour une origine-destination définie au moment de l'achat en Région Bourgogne-Franche-Comté, ainsi que vers et depuis Paris et pour des voyages illimités sur cette origine-destination. Jusqu'à 80% de réduction par rapport au tarif normal. Libre circulation sur le réseau TER Bourgogne-Franche-Comté, vers et depuis Paris les week-ends et jours fériés pour le Pass Mobigo Flex quotidien.

- Abonnements TER+Bus/Tram : Tarifications combinées avec les réseaux urbains pour les abonnements (Tout Public et jeune ; Hebdomadaire, Mensuel, Annuel), 10% de réduction sur l'abonnement TER + réduction sur l'abonnement urbain. Concernant le Pass'OK en Nord-Franche-Comté (journée, hebdomadaire, mensuel, annuel), tarif intégré réduit TER+Urbain. Non Valable entre Belfort et Delle, pas de tarif jeunes.
- Intégration tarifaire : Voyage à bord des TER avec un titre urbain, dans le ressort territorial du réseau urbain selon l'accord entre la Région et les agglomérations partenaires (Nevers Agglomération, Communauté Urbaine du Creusot Montceau, Dijon Métropole, Grand Besançon Métropole).
- Abonnements transfrontaliers Suisse : Ligne Belfort-Delle-Bienne, Besançon – Morteau - La Chaux de Fonds, Pontarlier-Frasne-Vallorbe, Frasne-Pontarlier-Neuchâtel et Valdahon-Neuchâtel.
- Abonnements scolaires : gratuité pour les ayant droits sur le trajet domicile-études.
- Abonnements élèves, étudiants, apprentis : Abonnements hebdomadaires ou mensuels à tarif réduit pour le trajet domicile-études.

***Pour les trajets extrarégionaux des accords tarifaires sont développés avec les Régions voisines :***

- Auvergne-Rhône-Alpes : Pour les trajets inter-régionaux de la ligne Lyon <> Dijon <> Paris, le barème kilométrique nationale s'applique avec une validité des 2 Cartes de réduction (26+ et Illico liberté) avec une réduction de 50% les week-end, jours fériés, vacances et -25% en semaine. L'abonnement est inclus dans l'accord.

Centre-Val-de-Loire : Pour les trajets inter-régionaux des lignes Paris <> Nevers et Bourges <> Nevers, le barème kilométrique de la Région BFC s'applique avec une validité des 2 Cartes de réduction (26+ et Rémi Liberté) avec une réduction de -60% les week-end, jours fériés, vacances ; et -30% en semaine. L'abonnement est inclus dans l'accord

**Annexe n°4 : Réseau régional Mobigo, carte des lignes structurantes ferroviaires et routières en 2023 ([disponible en ligne](#))**



## **Annexe n°5 : Présentation de la tarification du réseau routier MOBIGO**

La gamme tarifaire Régionale routière est la suivante (à partir de septembre 2024) :

- Tarif unique à 2 € le trajet ;
- Carnet de 10 trajets à 18 € ;
- Tarif unique de 50€ : abonnements mensuels pour une ligne ou un groupement de lignes défini ;
- Tarification combinée : Pass Bus Car : Réduction des 2 abonnements combinés d'une ligne Mobigo avec les réseaux urbains des AOM partenaires ;
- Intégration tarifaire : Voyage à bord des cars MOBIGO avec un titre urbain, dans le ressort territorial du réseau urbain selon l'accord entre la Région et l'AOM partenaire.

## **Annexe n°6 : Comment trouver les horaires des services de transport MOBIGO ?**

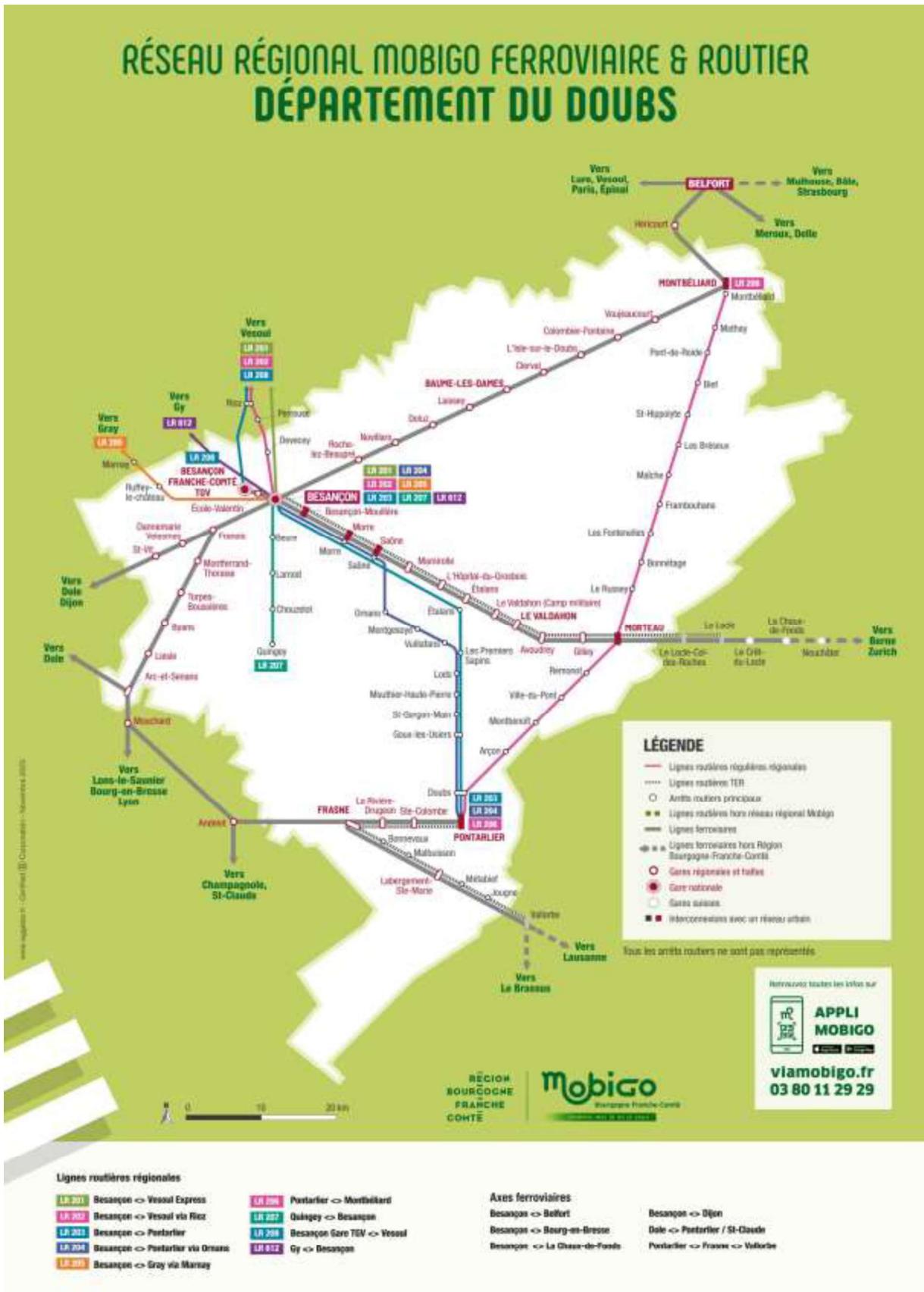
Les horaires des services MOBIGO sont accessibles sur le [www.viamobigo.fr](http://www.viamobigo.fr) :

1. Le calculateur d'itinéraire, vous indique les solutions de transports disponibles pour votre trajet au jour et à l'heure souhaité ;
2. Les fiches horaires de lignes, vous permettent de connaître les horaires des lignes qui vous intéressent et les heures de passage pour chacun des arrêts. Elles sont disponibles pour les transports routiers et pour les transports ferroviaires.

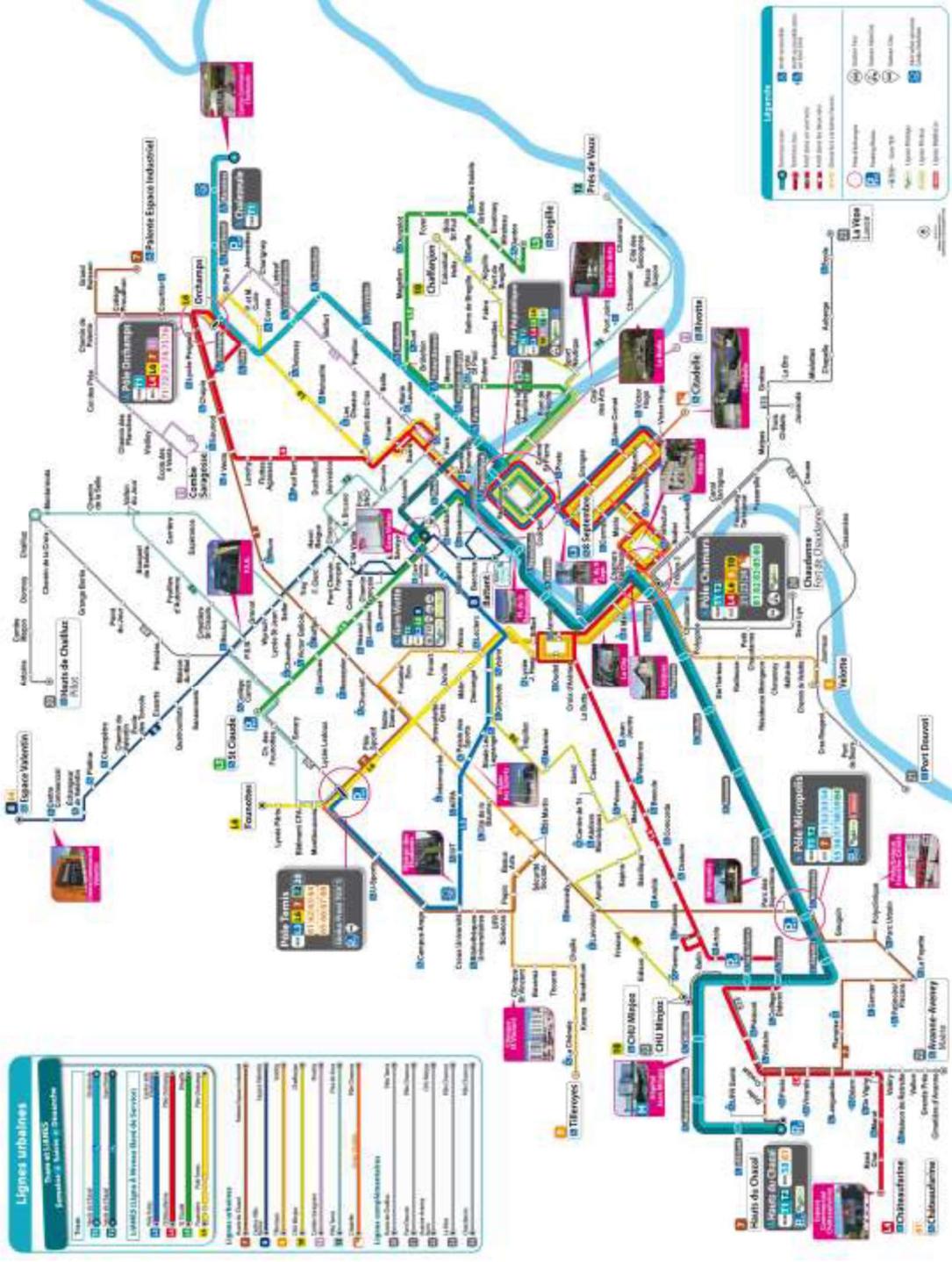
Pour y accéder, les étapes sur le site internet Mobigo sont les suivantes :

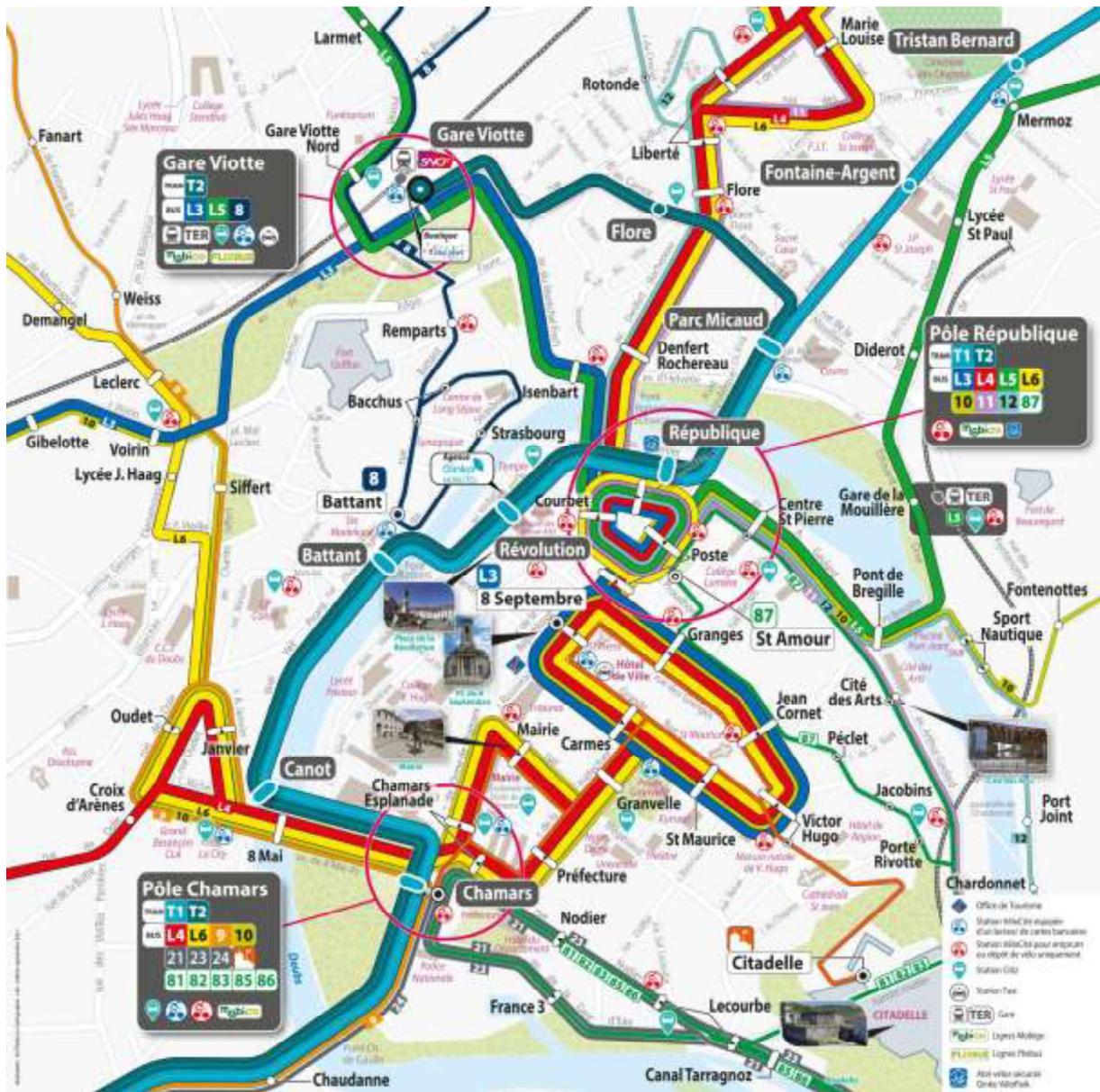
- Fiches horaires services ferroviaires : ViaMobigo > Infos réseaux > Réseau Régional Mobigo ; vous trouverez ensuite les fiches horaires de chaque département (pour le Doubs : <https://www.viamobigo.fr/fr/reseau-regional-mobigo/71/>)
- Fiches horaires services routiers : ViaMobigo > Infos réseaux > TER : vous trouverez ensuite l'ensemble des fiches horaires TER BFC (<https://www.viamobigo.fr/fr/ter/1001>)

Annexe n°7 : Plan du réseau MOBIGO, département du Doubs, 2023 ([lien pdf](#))

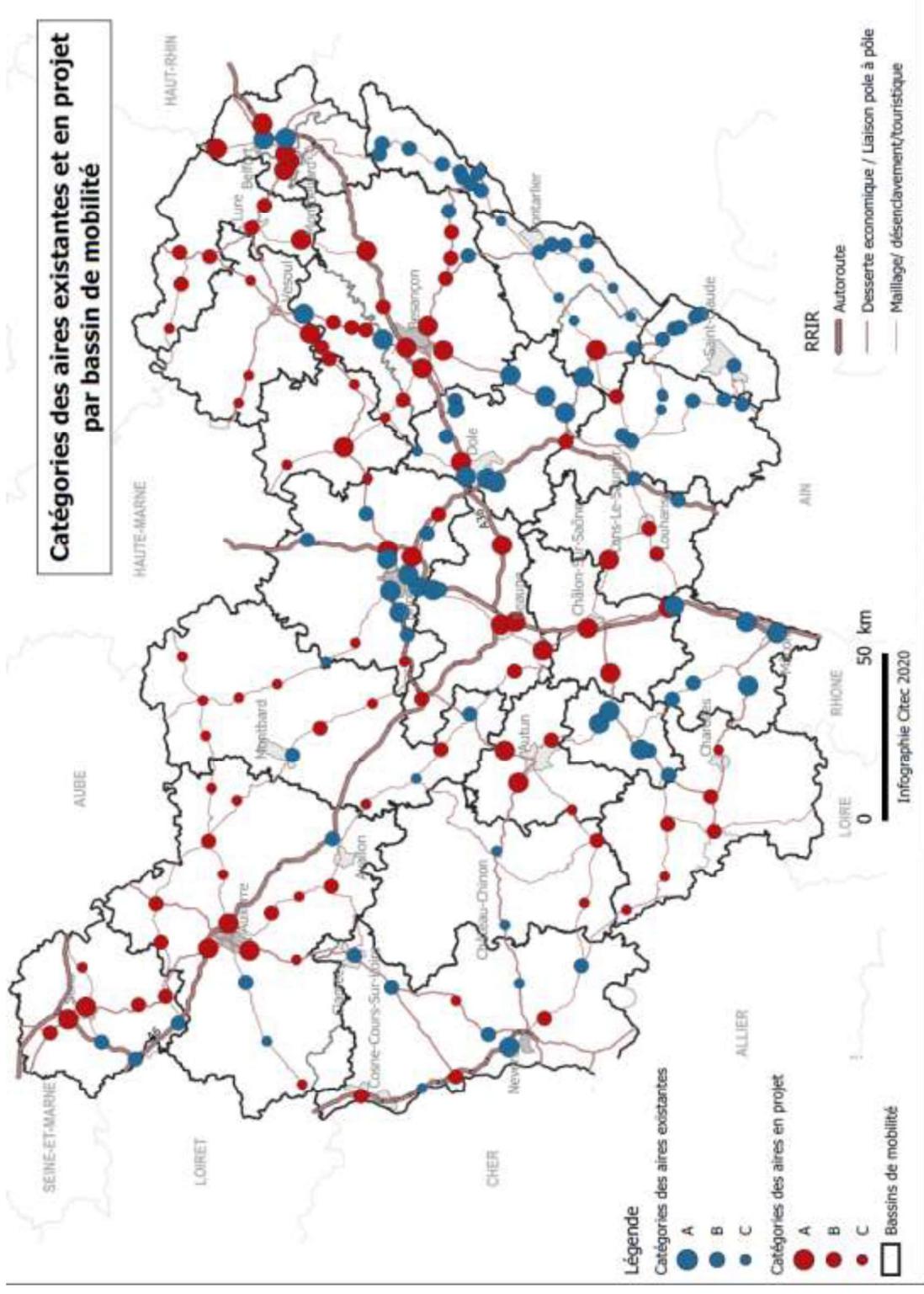


Annexe n°8 : Présentation des réseaux urbains et locaux du bassin Grand Besançon Métropole  
Réseau Ginko –Grand Besançon Métropole





Annexe n°9 : Carte du schéma des aires de covoiturage régional, 2020



**RÉGION  
BOURGOGNE  
FRANCHE  
COMTÉ**



4, square Castan  
CS 51857  
25031 Besançon

0 970 289 000  
[www.bourgognefranchecomte.fr](http://www.bourgognefranchecomte.fr)

