

Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)

—

Grand Besançon Métropole

Se déplacer



Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal

Diagnostic



Grand
Besançon
Métropole

Les élus de Grand Besançon Métropole et des 68 communes ont un rôle essentiel pour définir les choix de développement du territoire. Il faut pour cela répondre aux besoins et aux attentes des habitants – actuels et futurs –, tout en mettant en œuvre les orientations définies par les schémas et les politiques publiques de rang supérieur (comme le SCoT ou le SRADDET) et en respectant un cadre législatif et réglementaire en constante évolution (loi Climat et Résilience, trajectoire vers l'absence d'artificialisation nette en 2050...).

Ce dossier présente une synthèse du travail mené par les élus du territoire en 2021 et 2022, visant à faire émerger les enjeux d'aménagement et les premiers éléments stratégiques de développement du territoire de Grand Besançon Métropole.

Il est composé de 4 fascicules constituant une première synthèse du diagnostic stratégique du PLUi de Grand Besançon Métropole :

- **HABITER**
- **PRODUIRE, CONSOMMER et TRAVAILLER**
- **SE DÉPLACER**
- **PRÉSERVER, VALORISER et SE DIVERTIR**

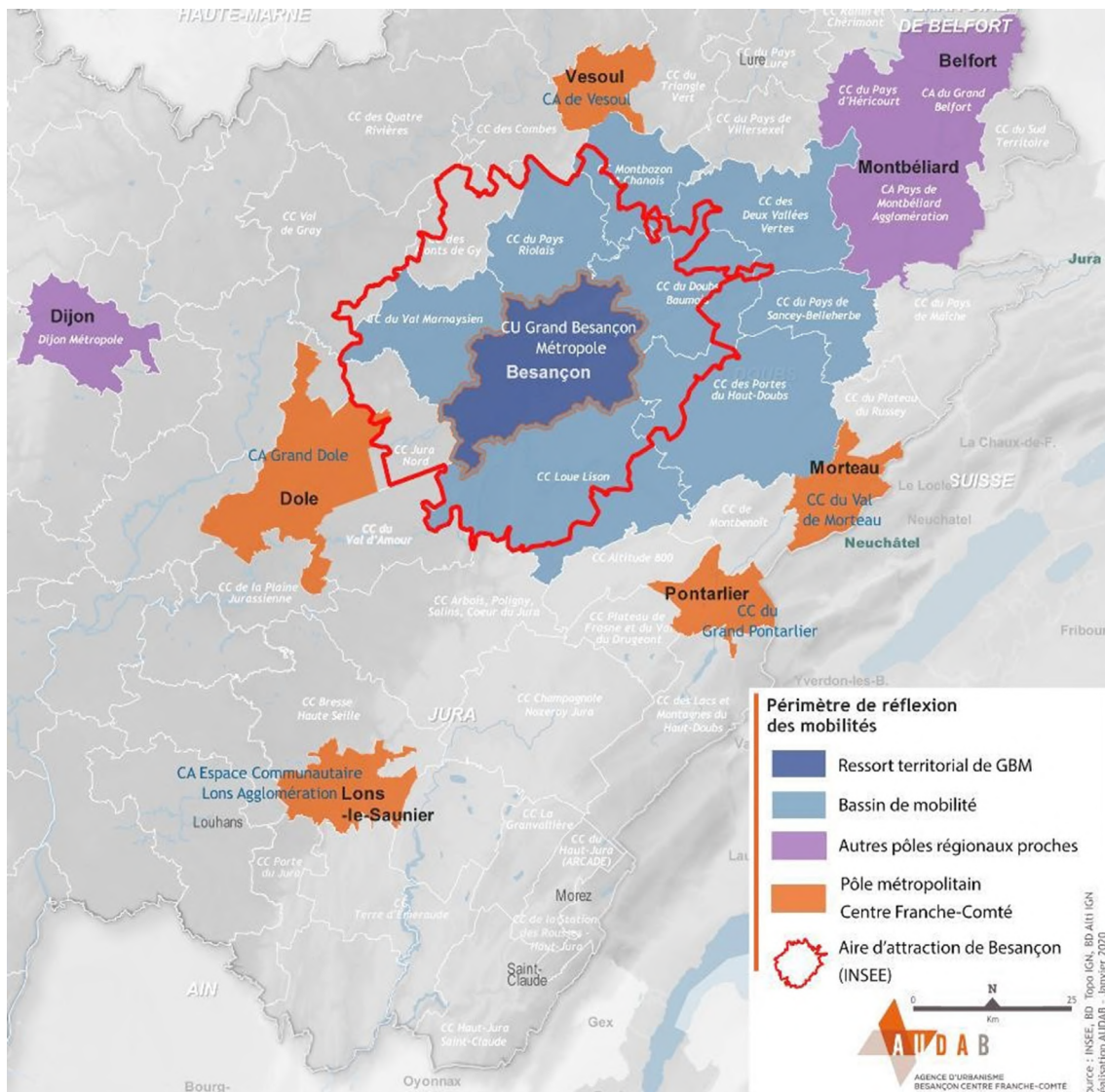


L'offre de transport

Éléments contextuels :

Les enjeux liés aux mobilités dans le Grand Besançon dépassent le territoire de la communauté urbaine. En effet, le pôle d'emplois de Besançon a une aire d'influence dite « aire d'attraction »³ intégrant des communes des communautés de communes voisines, celles de Jura Nord (39), du Doubs Baumois (25), des Monts de Gy (70) et de Loue Lison (25).

Ainsi, bien que le **périmètre d'action** de Grand Besançon Métropole en matière de transport soit limité à celui de ses limites administratives, le **périmètre de réflexion** est quant à lui élargi au périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (Grand Besançon Métropole et Val Marnaysien) et du bassin de mobilité autour de Besançon permettant d'assurer une coordination de l'offre de transport avec les intercommunalités voisines.

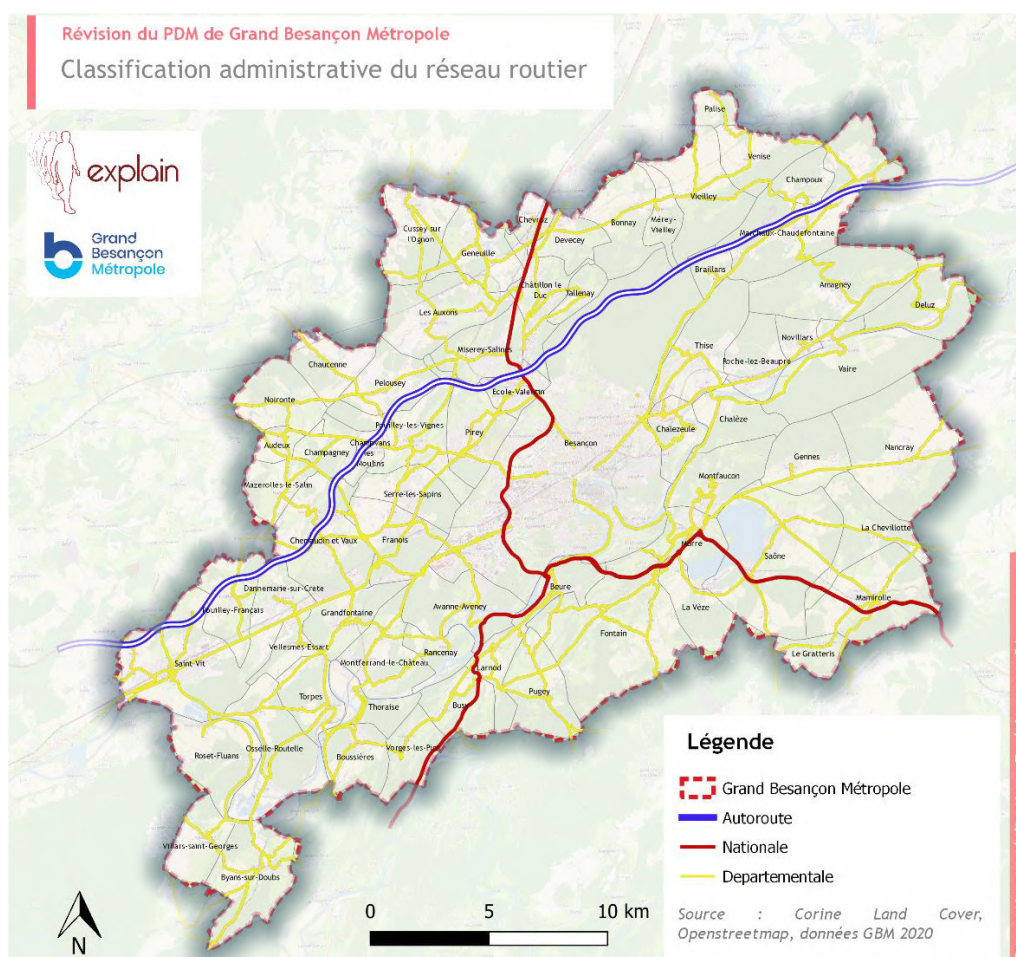


³ Une aire d'attraction est composée d'un pôle, défini à partir de critères de population et d'emploi, et d'une couronne, constituée des communes dont au moins 15% des actifs travaillent dans le pôle. Au sein du pôle, la commune la plus peuplée est appelée commune-centre.

Le territoire du Grand Besançon est irrigué ou traversé par différentes infrastructures ou réseaux de transport

Le réseau routier

- L'**autoroute A36** traversant d'est en ouest le nord de la communauté urbaine, donnant accès à Montbéliard / Belfort à l'est et Dole, Dijon et Beaune à l'ouest ;
- la **RN 57**, traversant le territoire du Nord au Sud et reliant Vesoul à Pontarlier puis la Suisse ;
- la **RN 83**, dans le sud-ouest du Grand Besançon, en direction de Lons-le-Saunier ;
- les routes départementales dont la **RD 673** et la **RD 683** traversant le territoire sur un axe Est-Ouest en direction de Baume-les Dames à l'est et en direction de Dole à l'ouest (boulevards Winston Churchill et Léon Blum à Besançon).



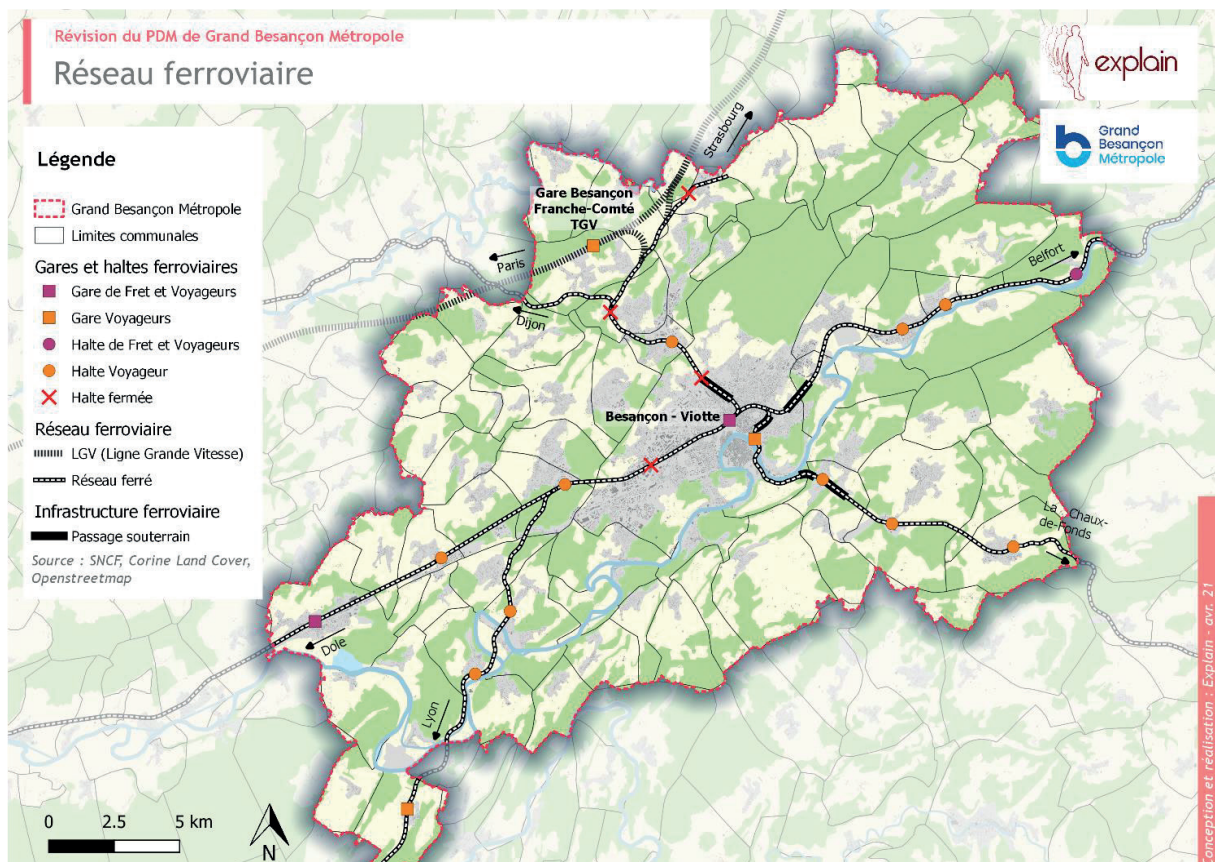
Le réseau aérien

Seul l'**aérodrome de Besançon-La Vèze** permet des voyages d'affaires, du fret et du transport d'urgence (ex : transport d'organes).

Le réseau ferroviaire

Deux gares structurantes :

- ◆ **Besançon Franche-Comté TGV**, (située à 15 minutes en train depuis la gare Viotte) desservie par la LGV Rhin-Rhône permettant des liaisons Mulhouse-Paris et Strasbourg-Marseille,
- ◆ **Besançon Viotte** avec 2 TGV quotidiens en direction de Paris mais essentiellement une offre TER avec 130 passages de TER par jour ouvré ;



Un réseau TER dit « en étoile » centré sur Besançon (gare Viotte) avec 5 branches ferroviaires et 14 haltes ferroviaire reliant le Grand Besançon Métropole aux départements voisins ainsi qu'à la Suisse :

- ◆ La liaison **Besançon – Dole – Dijon**, avec un TER à l'heure et une offre plus conséquente aux heures de pointe ;
- ◆ La liaison **Besançon-Belfort**, avec un TER par heure et une offre plus conséquente aux heures de pointe ;
- ◆ La **ligne des Horlogers**, en direction de Morteau, Le Locle et La Chaux de Fonds ;
- ◆ La **Ligne du Revermont**, en direction de Lons-le-Saunier ;
- ◆ La ligne reliant la **gare Viotte à la gare Besançon Franche-Comté TGV**.

Les offres de transports collectifs :

Le réseau régional Mobigo :

- 8 lignes régulières en direction de Pontarlier (en direct et via Ornans), Quingey (25), Vesoul (70) (en direct et via Devecey et Rioz), Gy (70) et Gray (70) avec un tarif unique à 1,50 euros le trajet ou un abonnement de 40 euros par mois.

Le réseau urbain Ginko structuré autour :

- des 2 lignes de tramway ;
- des 4 lignes à haut niveau de services dites « LIANES » (L3 : Temis <> Centre-ville ; L4 : Châteaufarine <> Pôle Orchamps ; L5 : St Claude <> Bregille, L6 : à Pôle Temis et Pôle Orchamps) ;
- des lignes complémentaires (lignes 7 à 12 + ligne pour desservir la Citadelle) ;
- des parkings relais (P+R) aux entrées de la ville de Besançon localisés à proximité de des arrêts du tramway et des lianes.

Le **réseau périurbain Ginko** (n°51 à 87), desservant toutes les communes de GBM, avec des services réguliers et sur réservation.

D'autres alternatives à la voiture individuelle :

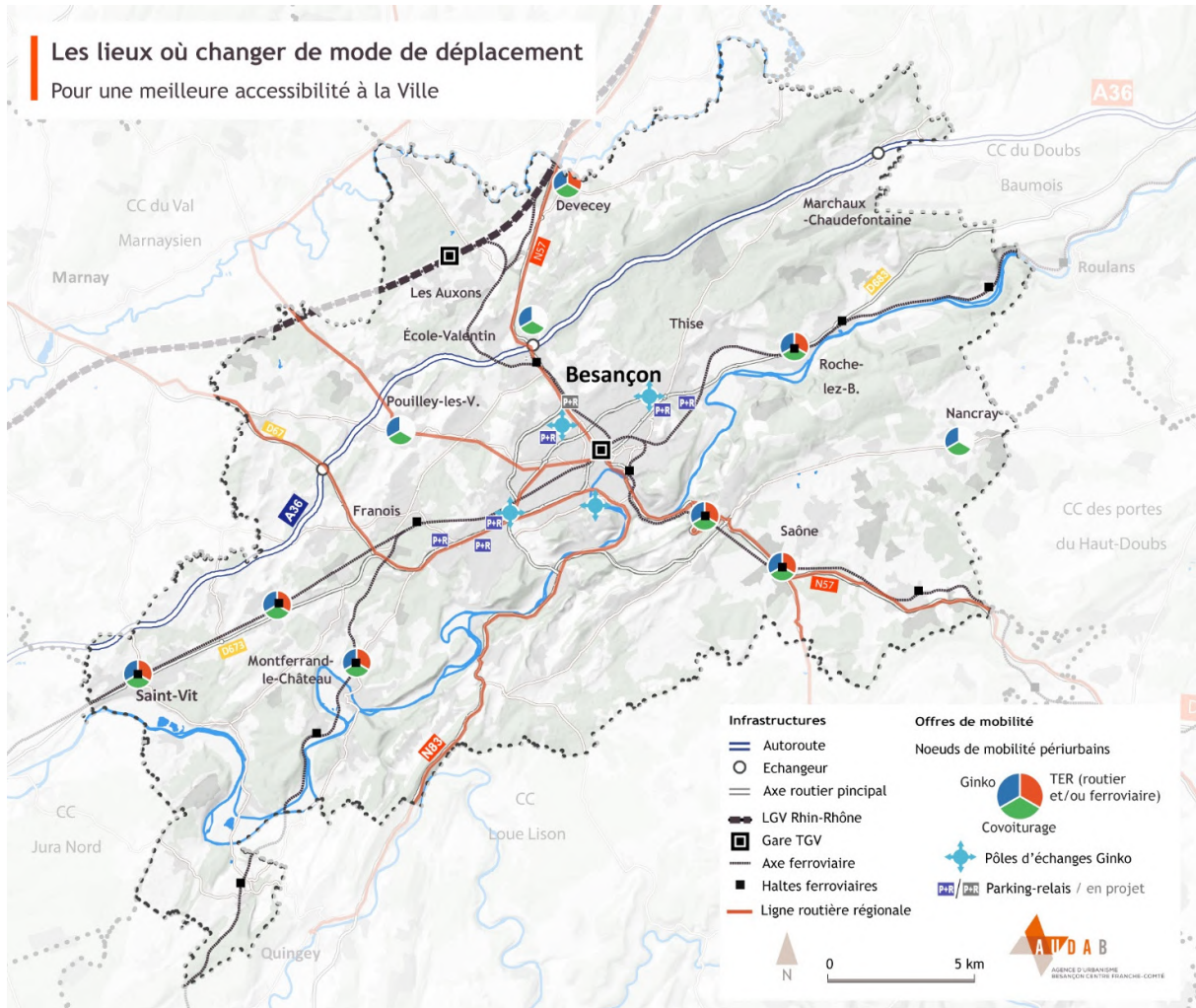
Le réseau cyclable et piétons :

- Un axe cyclable structurant traversant le Grand Besançon Métropole d'est en ouest : l'**Euvéloroute n°6** qui longe le Doubs et le canal du Rhône au Rhin ;
- **225 km d'aménagements cyclables** (piste cyclable, bande cyclable, voie sur trottoir, ...) recensés mais principalement concentrés à Besançon ;
- **86 km de zones de circulation apaisée** (zone à 30 km/h, zone de rencontre à 20 km/h, aire piétonne, ...) dans GBM, principalement à Besançon (centre-ville et zone d'habitat dense).

Le covoiturage :

- **4 aires de covoiturage** (Ecole-Valentin, Pouilley-les-Vignes, giratoire de La Vèze, Miserey-Salines) ;
- **2 plateformes internet** de mise en relation (Mobigo et Ginko voit').

Afin de proposer une offre alternative à la voiture individuelle, Grand Besançon Métropole a engagé la mise en place de **nœuds de mobilité périurbains** (10 + 2 en projet) c'est-à-dire des lieux regroupant une desserte ferroviaire, en bus Ginko et un espace de covoiturage.



Les enjeux

Le réseau de Transport en commun du territoire de GBM est performant et les réflexions et analyses menées dans le cadre du **Plan de Mobilité** en cours d'élaboration par Grand Besançon Métropole montrent un intérêt certain des habitants pour les transports en commun, comme cela a été mis en avant lors de l'enquête en ligne menée auprès des habitants en avril 2021.

Des aspects sont certes à améliorer : horaires, cadencement, correspondances, temps de trajets, arrêts plus nombreux...

Néanmoins, vu l'étendue du territoire, la complexité réside dans le juste équilibre à trouver entre la couverture de tout l'espace avec de nombreux arrêts au plus près des quartiers d'habitations, lieux de travail ou commerces et un temps de trajet qui va s'allonger avec le nombre d'arrêts.

Plusieurs pistes d'améliorations :

- ◆ les **connexions à créer avec les territoires voisins**, voire la Suisse et au sein de la grande région ;
- ◆ le développement d'une **offre de mobilités complète et adaptée** à la diversité des territoires ;
- ◆ l'**amélioration du réseau actuel de transport en commun** en fonction des besoins à venir liés à l'évolution de la population de certains secteurs ;
- ◆ la nécessité de bien **communiquer sur l'offre proposée** par Ginko, et la problématique des cars / bus sous occupés sur certaines lignes et à certains horaires, quand en parallèle est constatée une sous offre à d'autres endroits et moments ;
- ◆ la réflexion autour de la **desserte à terme en tramway** au-delà des Hauts-de-Chazal en direction de Châteaufarine ;
- ◆ l'importance d'organiser **une stratégie ferroviaire** au service du territoire, en conciliant l'usage du train avec les autres modes de transport collectif ;
- ◆ la nécessité de renforcer **le maillage ferroviaire** existant et de confirmer voire développer de nouvelles haltes ferroviaires (près du CHU, en porte d'entrée Ouest du territoire, notamment) ;
- ◆ la réflexion à engager pour **l'aménagement des abords des gares**, victimes de leur succès. Est citée par exemple la saturation du stationnement à proximité de la gare de Saint-Vit avec environ 900 usagers par jour avant la crise sanitaire ;
- ◆ le **cadencement des TER** à ne pas organiser uniquement sur les heures des TGV (uniquement sur la ligne entre deux gares) pour être vraiment utile aux habitants ;
- ◆ la réflexion à avoir sur le **transport de marchandises** (route et fer) et les plateformes de logistique.

ZOOM sur ... le Plan de Mobilité

Le Plan de Mobilité (PDM), en cours d'élaboration permet de définir des actions pour les 10 années à venir dans le but d'améliorer les déplacements en transports en commun (Ginko), en voiture, à pied ou en vélo... tout en répondant à l'obligation de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il est en cours d'élaboration à l'échelle du Grand Besançon Métropole.

Au préalable, une connaissance fine de l'offre de transport et des déplacements est nécessaire pour bien appréhender la mobilité sur le territoire. Pour cela, deux enquêtes ont été menées auprès des habitants, la première, l'Enquête Ménages Déplacements (en 2018) pour mieux comprendre les déplacements des grands bisontins (pourquoi ? comment ? de où à où ?) et une seconde enquête en ligne en avril 2021 sur les actions à mettre en œuvre en priorité dans le cadre du plan de mobilité.

Les déplacements

Éléments contextuels :

À l'échelle du Grand Besançon Métropole, la mobilité a baissé depuis ces 15 dernières années, phénomène expliqué notamment par le poids du numérique dans les actes d'achat mais aussi dans la façon de travailler ou d'étudier (télétravail, ...). Chaque habitant effectue en moyenne 3,8 déplacements par jour en 2018 contre 4,2 en 2005 (source : EMD en 2018 et en 2005).

Le **principal mode de déplacements** est la voiture sur le territoire du Grand Besançon Métropole pour 55 % des trajets puis le vélo et la marche à pied (34 %).

Depuis une quinzaine d'années, il y a un **recul des modes motorisés** que ce soit la voiture ou les transports en commun, en faveur des déplacements à pied et en vélo. Toutefois, le vélo demeure à ce jour un mode de déplacements pour les loisirs.



55% des déplacements s'effectuent **en voiture** (conducteur et passager)

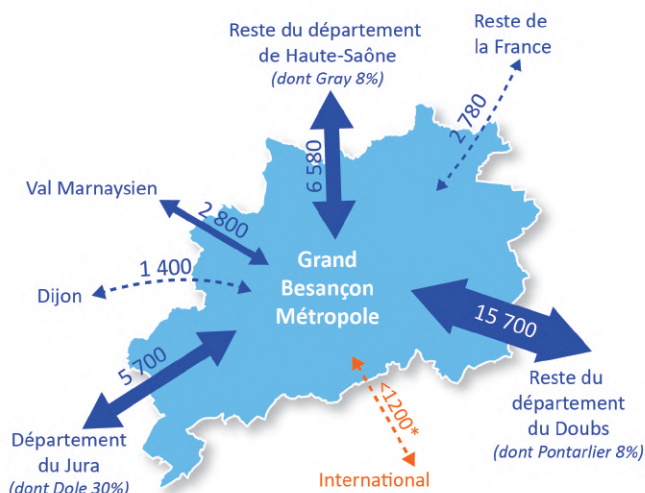


34% des déplacements sont effectués **à pied ou à vélo**



10% des déplacements sont effectués **en transports collectifs** (bus, car ou train)

Source : EMD 2018



* 1200 est le seuil minimum statistique pour les flux dans cette enquête.

AUDAB - décembre 2019
Sources : ED Grand Besançon 2018, IGN IriS/GE

93 % des déplacements réalisés par les grands bisontins ont pour origine et destination le périmètre de Grand Besançon Métropole.

5 % des déplacements sont des échanges entre le territoire de l'agglomération et d'autres territoires.

La majorité des déplacements des résidents réalisés en échange avec d'autres territoires sont effectués vers d'autres communes des départements du Doubs (Montbéliard, Morteau, Pontarlier), de la Haute-Saône (Gray et Vesoul notamment) et du Jura (Dole et Arbois).

Les flux domicile-travail, principal motif de déplacement :

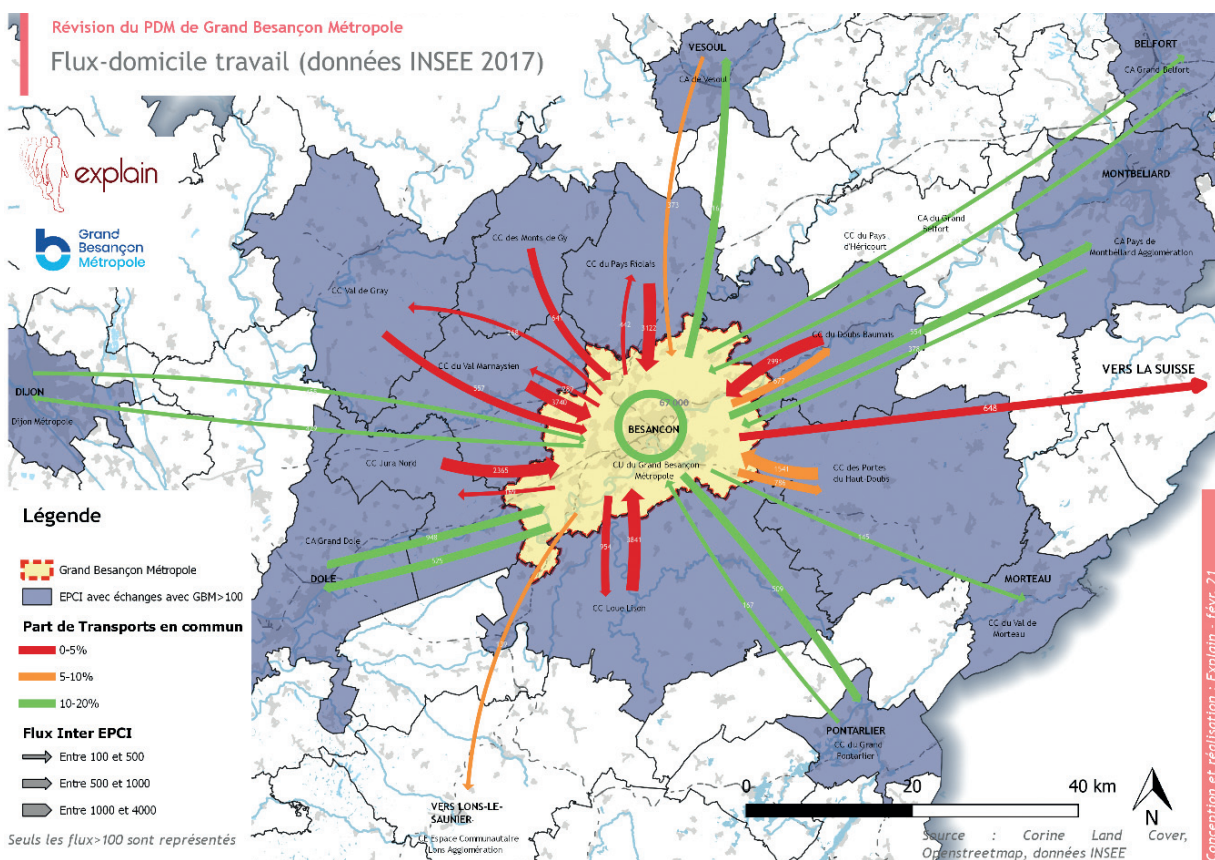
- 67 000 personnes se déplacent au sein du Grand Besançon Métropole ;
- 26 000 entrent sur le territoire de Grand Besançon Métropole pour y travailler ;
- 9 100 en sortent chaque jour (données INSEE 2017).

Parmi les 26 000 personnes qui se rendent dans une commune du Grand Besançon Métropole pour y travailler (essentiellement à Besançon), **80 % sont originaires des intercommunalités voisines** et **20% d'autres pôles régionaux (Dijon, Dole, Vesoul...)**.

La **voiture est très largement majoritaire** pour les déplacements en provenance des intercommunalités voisines alors que le réseau TER représentant 10 à 20 % des flux domicile-travail en lien avec les pôles régionaux.

Et le PLUi dans tout ça ?

Afin de limiter l'éloignement résidentiel des personnes travaillant sur le territoire de Grand Besançon Métropole, le PLUi aura à cœur de **rendre possible le développement d'une offre de logements** de nature et de typologie variées et bien répartie sur le territoire pour répondre localement aux besoins des ménages.



Les flux domicile-études

Le flux entre le domicile et le lieu d'études représente **50 600 déplacements journaliers** au sein du Grand Besançon Métropole. Ce sont essentiellement des flux internes à Besançon. Par ailleurs, **11 300 se rendent sur le territoire** pour étudier et **1700 sortent quotidiennement** du Grand Besançon Métropole pour étudier à l'extérieur. (source : INSEE 2017)

Les enjeux

La question de la **diminution du nombre de voitures en ville** est posée, avec l'enjeu du **développement du covoiturage** et de la localisation des aires dédiées, le plus en amont possible, voire en Haute-Saône. En effet, leur localisation au Nord de GBM gagnerait à être la plus proche possible de la Haute-Saône pour avoir un véritable rôle incitatif. Est cité l'exemple de la ville de Grenoble qui a délocalisé certains de ses parkings-relais à deux reprises, faisant le constat de leur trop grande proximité avec le centre urbain.

La **gratuité des parkings** est également soulevée : il s'agit de trouver le bon équilibre entre tous les modes pour ne pas sanctuariser et rendre inaccessible certains secteurs, et notamment ceux qui sont pourvus en équipements, commerces et services.

Certains secteurs du Grand Besançon ont connu une **augmentation du trafic routier** de manière significative du fait de la périurbanisation.

C'est le cas à Pouilley-les-Vignes, où le trafic routier sur la RD 70 est devenu très dense en raison du développement des communes voisines et de la liaison avec la Haute-Saône que cette voirie permet.

Dans le même esprit, dans le secteur Dame Blanche (Devecey, Cussey-sur-l'Ognon, ...) et dans le secteur Nord (Ecole-Valentin, Miserey-Salines, ...), les aménagements de la RN 57 ont permis de réduire notablement la congestion aux heures de pointe.



source : GBM

S'agissant des modes doux, ils sont à développer autant que possible pour le double objectif suivant :

- Offrir une alternative à la voiture, polluante, bruyante et consommatrice d'énergie fossile (pas valable pour la voiture électrique) ;
- Etre facteur d'activité physique et d'un dynamisme.

Toutefois, considérant la surface et la topographie du territoire, les modes doux ne peuvent être une réponse systématique et exclusive pour les besoins de déplacement quotidiens. Ainsi, il n'est pas envisageable de contraindre ou culpabiliser des habitants qui n'auraient d'autres choix que d'utiliser la voiture.

Plusieurs secteurs se prêtent néanmoins tout-à-fait à cette pratique :

- le cœur de l'agglomération et les liaisons inter-quartiers de Besançon ;
- les liaisons cyclables permettant la jonction avec l'Eurovéloroute ;
- les liaisons entre villages et notamment vers des bourgs où sont présents les commerces, services et arrêts de transport en commun ;

Et le PLUi dans tout ça ?

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal peut instaurer des Emplacements Réservés (ER) sur des tronçons de pistes cyclables ou trottoirs à créer qui nécessiteraient des acquisitions foncières sur des espaces privés.

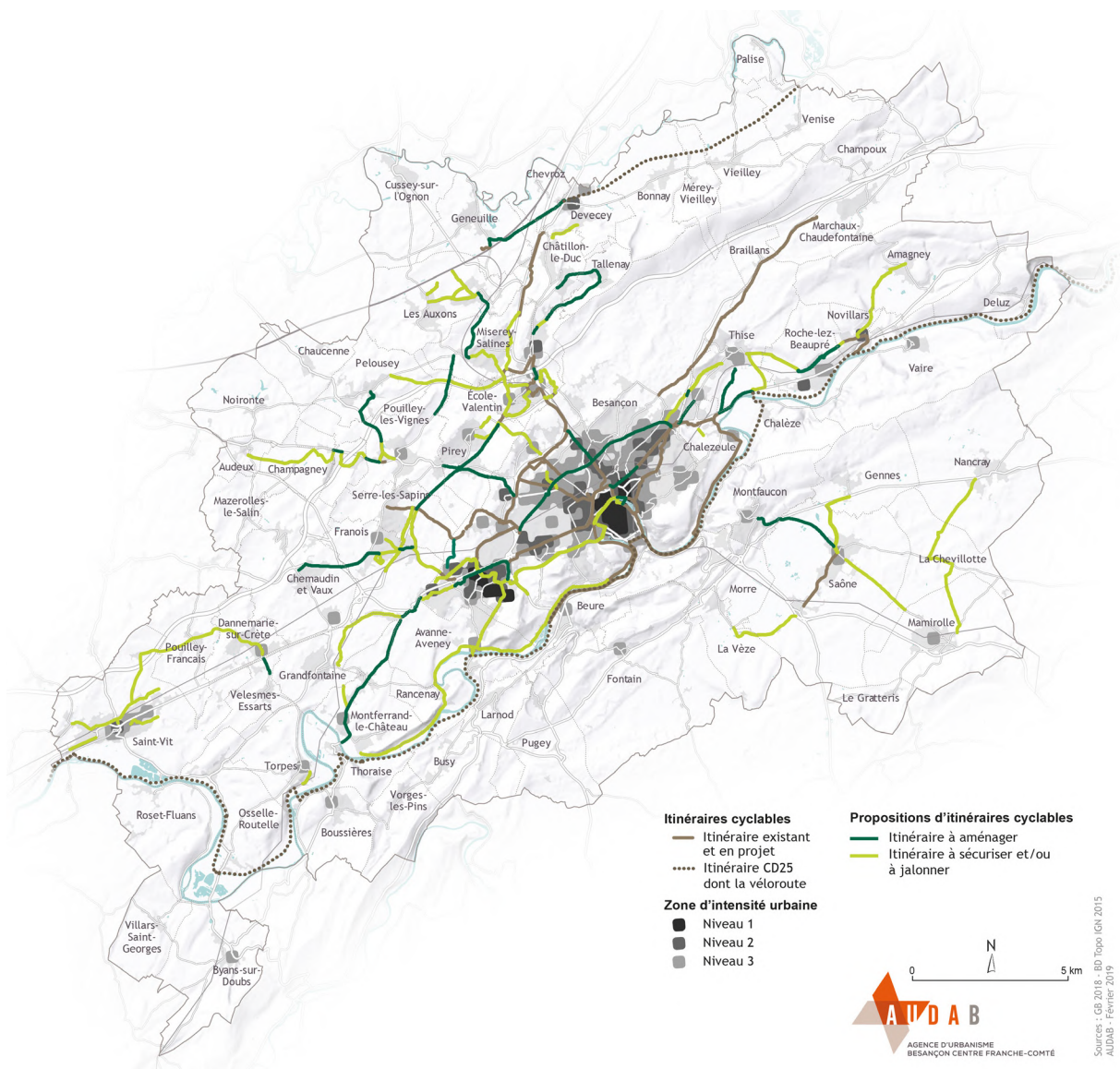
Sur le secteur Ouest (Pouilley-les-Vignes, Dannemarie-sur-Crète, ...), des itinéraires sont à étudier et sécuriser, permettant ainsi de relier les communes de la 1^{ère} couronne (Pirey, Serre-les-Sapins) à Besançon.

Les objectifs sont de :

- améliorer l'offre de pistes cyclables sécurisées, la signalétique et éliminer les ruptures d'aménagement (ex : tronçon de piste cyclable qui s'arrête brutalement) ;
- apaiser les circulations dans les centre-bourgs et prévoir l'aménagement de l'espace public en conséquence ;
- développer les liaisons douces au sein des secteurs à vocation d'habitat et d'activités économiques et commerciales.



source : GBM



Itinéraires cyclables inscrits au SDIC en 2019 (source : AUDAB, 2019) – en cours d'actualisation

Zoom sur... le schéma directeur des itinéraires cyclables de Grand Besançon Métropole

Le schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC), approuvé en 2019 établit pour tout le territoire de Grand Besançon Métropole un plan d'ensemble qui garantit la cohérence et la continuité dans les itinéraires. Compte-tenu de l'étendue du territoire, les travaux d'aménagement et de sécurisation nécessaires des tronçons à créer ou à consolider quand ils existent déjà nécessitent un phasage. De ce fait, la programmation des travaux peut être morcelée et laisser croire à des fins de piste, ce qui n'est pas le cas.



Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal

Diagnostic



Grand
Besançon
Métropole

Grand Besançon Métropole

4 rue Gabriel Plançon
25 043 Besançon Cedex
03 81 87 88 89



AGENCE D'URBANISME
BESANÇON CENTRE FRANCHE-COMTÉ