

Plan de Mobilité

2025-2035

Grand Besançon Métropole

Document de synthèse

Qu'est-ce qu'un Plan De Mobilité ?

Un PDM, Plan De Mobilité, est un document de planification des déplacements et de la mobilité, **obligatoire pour les agglomérations dépassant les 100 000 habitants**.

Il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de Ressort Territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Il fixe les orientations du territoire en matière de mobilité pour les **10 années à venir**. Il est obligatoirement suivi et **évalué au bout de 5 ans**, pour assurer la mise en œuvre des actions et les adapter en fonction de l'évolution du territoire, des besoins et de la législation.

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liés au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le PDM définit donc au travers d'un plan d'action **une stratégie globale de report modal**, visant une diminution du trafic automobile, et un développement des modes alternatifs.

Les grands thèmes du PDM



L'organisation du territoire par rapport à la mobilité



Les transports collectifs et l'intermodalité



Les modes actifs (vélo, piéton, trottinette)



Les usages partagés de la voiture



Le stationnement tous modes et l'écomobilité



La circulation, et l'aménagement du réseau routier



La mobilité inclusive



Le transport de marchandises



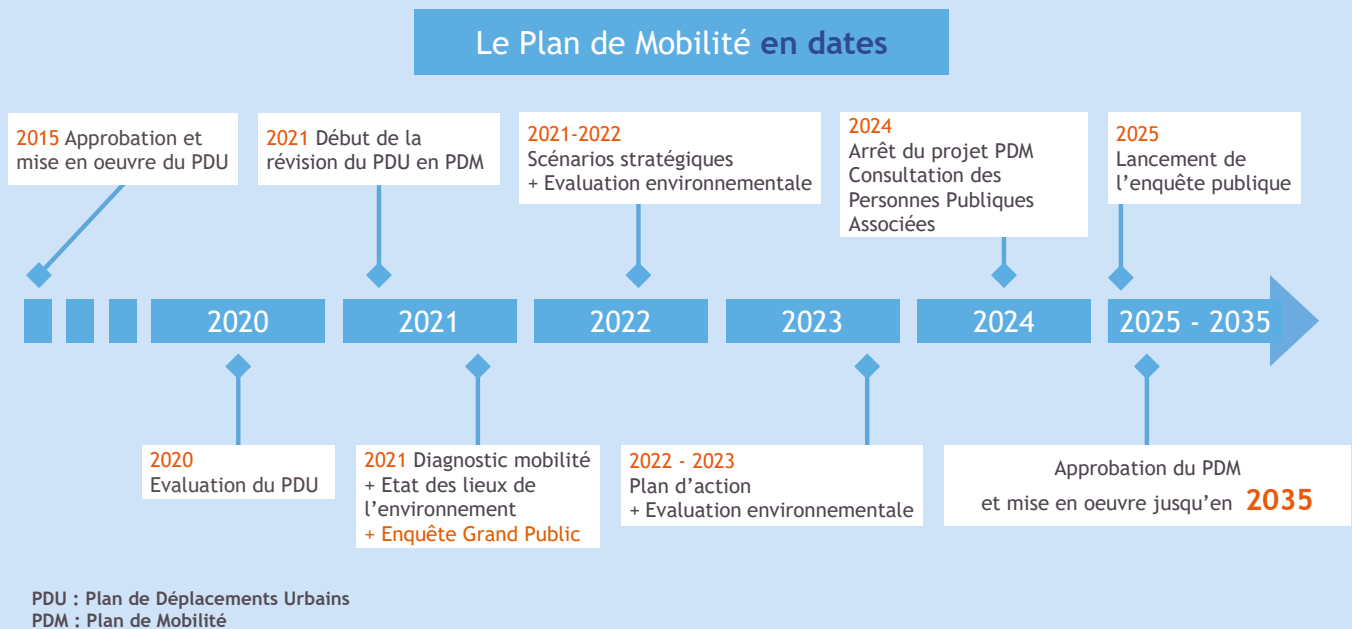
L'accompagnement aux changements de mobilité



La gouvernance



La démarche de révision du PDU en PDM



Le contenu du dossier d'enquête publique

- Le **projet** : présente les enjeux de mobilité du territoire du Grand Besançon et le cap politique à tenir.
- Le **plan d'action** : présente les 21 fiches actions élaborées en concertation avec les autres collectivités .
- L'**annexe accessibilité** : présente les mesures permettant la mise en accessibilité des espaces publics, de la voirie et des transports collectifs.
- L'**évaluation environnementale** : présente les effets de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement.
- La **synthèse du Plan De Mobilité** : présente les étapes et points forts du Plan De Mobilité.

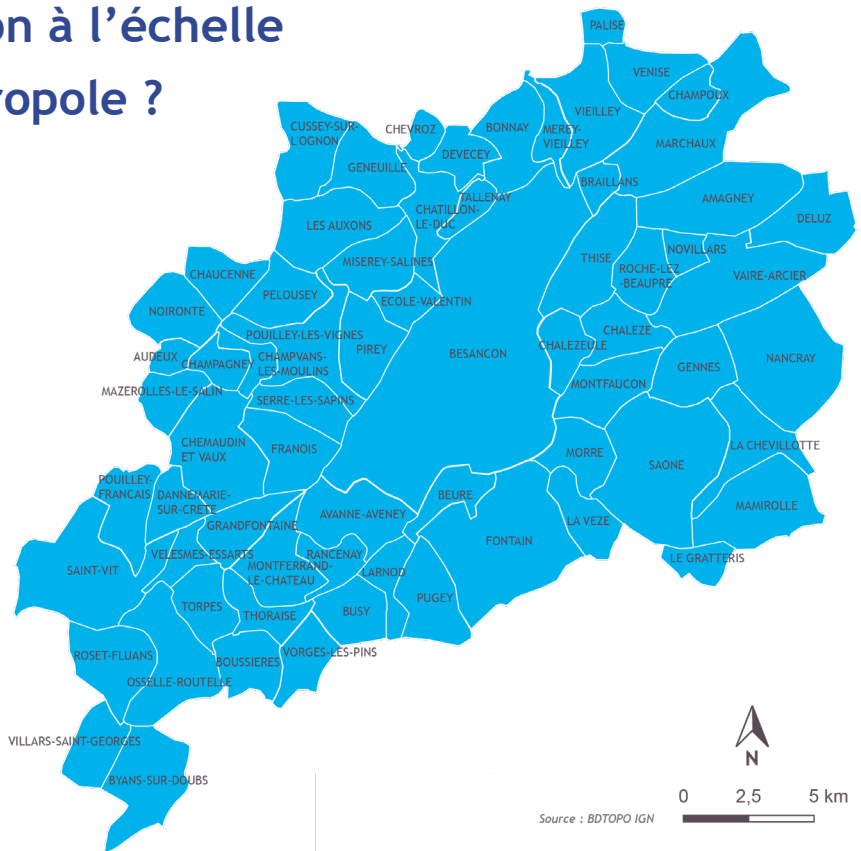


Le Diagnostic

Comment se déplace-t-on à l'échelle du Grand Besançon Métropole ?

Grand Besançon Métropole compte **68 communes**, pour environ **197 500 habitants**. Le territoire est marqué par la ruralité (88% de communes de moins de 2 000 habitants), et une forte centralité de la **ville de Besançon**, qui regroupe **74% des emplois** et **60% de la population** du territoire.

Entre 2017 et 2018, une Enquête Ménages Déplacements a été réalisée à l'échelle du Grand Besançon Métropole afin de mieux comprendre les habitudes de déplacements des habitants. Les principaux résultats sont rappelés ci-dessous.



660 400

déplacements par jour réalisés par les habitants de Grand Besançon

Une mobilité en baisse

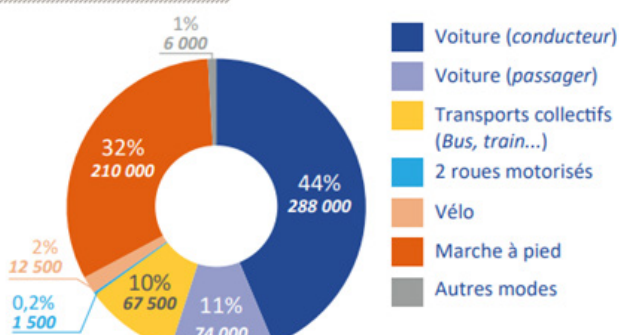
3,8 déplacements par jour et par habitant en moyenne, contre 4,2 en 2005

Les habitants passent en moyenne

53 minutes par jour à se déplacer et parcourent en moyenne **16 km**

Les grands bisontins utilisent moins la voiture et marchent davantage

Nombre et part des déplacements selon le mode



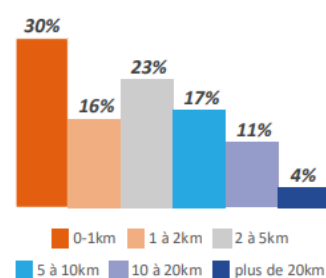
Les grands bisontins se déplacent essentiellement au sein du territoire de l'agglomération

71 % des flux tous modes concernent la commune de Besançon

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

30 % des déplacements font moins d'1 km

Répartition du nombre de déplacements par distance



Un diagnostic qui met en avant les particularités du territoire

- Une infrastructure ferroviaire en étoile, centrée autour de Besançon (TER et TGV), avec **16 gares et haltes**
- Un réseau urbain Ginko performant et fréquenté : **2 lignes de tramway, 4 LIANES, 13 lignes urbaines et complémentaires** - 22,5 millions de voyages en 2023 (Source : Ginko).
- Un réseau de cars réguliers périurbains majoritairement empruntés par les scolaires : 66% des abonnés périurbains utilisent un Pass 4/17 ans (Source : Ginko 2023).
- Des pôles de mobilités aménagés de façon disparate (gares, haltes, parkings-relais, pôles d'échanges urbains, aire de covoiturage)
- Des aménagements vélos à poursuivre avec le nouveau schéma directeur cyclable approuvé en 2023 : **164 km d'aménagements vélos existants**
- Des services de location vélos longue durée (Ginko) et en libre-service en développement.



- Des aménagements piétons inégaux, avec des aménagements qualitatifs dans le centre-ville de Besançon, et des disparités d'aménagements sur le reste du territoire.
- Une pratique du covoiturage faiblement implantée malgré des initiatives pour le développer : **2 plateformes de mise en relation Ginko Voit', et Mobigo.**
- Un service d'autopartage Citiz arrivé à l'équilibre économique en 2019, avec 17 stations situés à Besançon.
- Une voirie configurée souvent en faveur des voitures, avec des aménagements ponctuels pour les transports en commun (Tramway et sites propres bus), et pas assez de place pour les mobilités actives (vélo, marche).
- Un **stationnement saturé** sur les parkings gratuits au centre-ville



Le Cap politique

Les objectifs du Plan De Mobilité



Grand Besançon Métropole souhaite agir en faveur de la **multimodalité**, la **flexibilité** et la **proximité**, comme supports de la politique de Mobilité pour les 10 ans à venir. **3 objectifs ambitieux** ont été définis.



Objectif n° 1 : Répondre aux attentes des usagers

Offrir un **système de transport efficace**, avec des **solutions de mobilité plus résilientes** et une **utilisation plus économe des espaces à aménager** :

- Proposer des déplacements rapides pour les actifs.
- Offrir de nombreuses solutions de mobilités en favorisant la proximité pragmatique du plan d'action.
- Améliorer le confort et valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière.
- Établir une mise en œuvre coordonnée et pragmatique du plan d'action.



Objectif n° 2 : Relever le défi des transitions environnementales

Apporter une contribution forte dans la prise en compte des enjeux environnementaux :

- Le PDM vise une diminution significative des émissions de gaz à effet de serre : **-38% des émissions de GES** par rapport à 2018.








Objectif n° 3 : Favoriser le report modal vers des mobilités plus durables

Objectif ambitieux de **64% de voyages réalisés avec des modes alternatifs** à la voiture particulière.

Objectif de report de la voiture vers les modes alternatifs fixé à **-110 000 déplacements journaliers entre 2018 et 2035**, sur les 660 400 déplacements quotidiennement effectués.

Parts modales dans le Grand Besançon Métropole

	Actuellement (EMD 2018)		Objectifs 2035
	10%	→	14%
	2%	→	12%
	30%	→	37%
	1%	→	1%
	57%	→	36%



Les idées fortes du Plan d'action



La communauté urbaine du Grand Besançon Métropole a choisi de porter ce Plan de Mobilité à travers **trois ambitions politiques majeures** en réponse aux objectifs fixés :

- 1 Améliorer notre qualité de vie à travers les mobilités
- 2 Développer les mobilités du quotidien
- 3 Mettre en place une gouvernance vertueuse

Pour répondre à ces trois ambitions majeures, le Plan De Mobilité recourt aux **grands leviers d'actions** suivants :

Développer fortement les services à l'utilisateur

- Mieux prendre en compte l'expérience des usagers pour adapter l'accompagnement au changement.
- Un développement d'outils numériques, de services à la personne (relais colis en gare par exemple), de la communication et des informations.
- Un conseil en mobilité personnalisé auprès des habitants et des salariés.

Améliorer l'efficacité des transports collectifs et de l'intermodalité

- Un développement de « pôles de mobilité » où trouver toutes les offres de mobilité.
- Une ligne « express » directe vers Besançon identifiée pour chaque bassin de mobilité en valorisant l'offre régionale TER-Mobigo.
- Un renforcement de la desserte du bassin urbain bisontin (Besançon et neuf communes alentours).
- Un rabattement facilité vers les pôles de mobilité.

Développer une politique de stationnement cohérente et favoriser le partage modal de la voirie

- Une intermodalité renforcée dans les pôles de mobilité afin de fluidifier le parcours de l'utilisateur.
- Un développement des solutions de stationnement encourageant le report modal.
- Un développement de la réglementation du stationnement pour que les usagers pendulaires utilisent davantage les modes alternatifs, et pour favoriser la rotation des usagers des commerces et visiteurs des équipements et services.
- Des requalifications de voirie laissant la place à l'ensemble des mobilités : transport en commun, vélo, piétons et voitures.

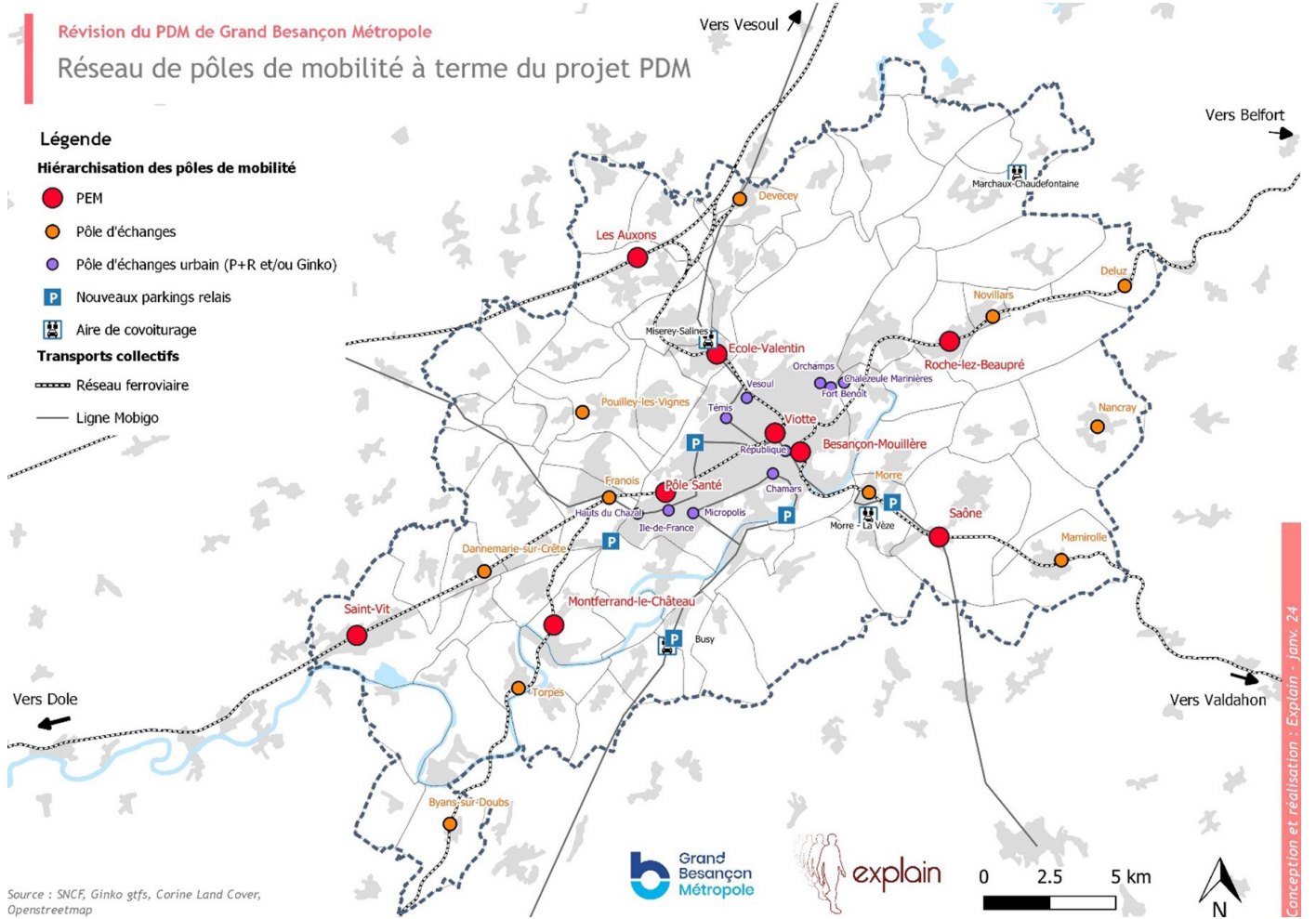
Assurer une coordination

- Une gouvernance organisée et un pilotage avec l'ensemble des partenaires du PDM, les acteurs privés de la société et les acteurs du bassin de mobilité « Autour de Besançon ».

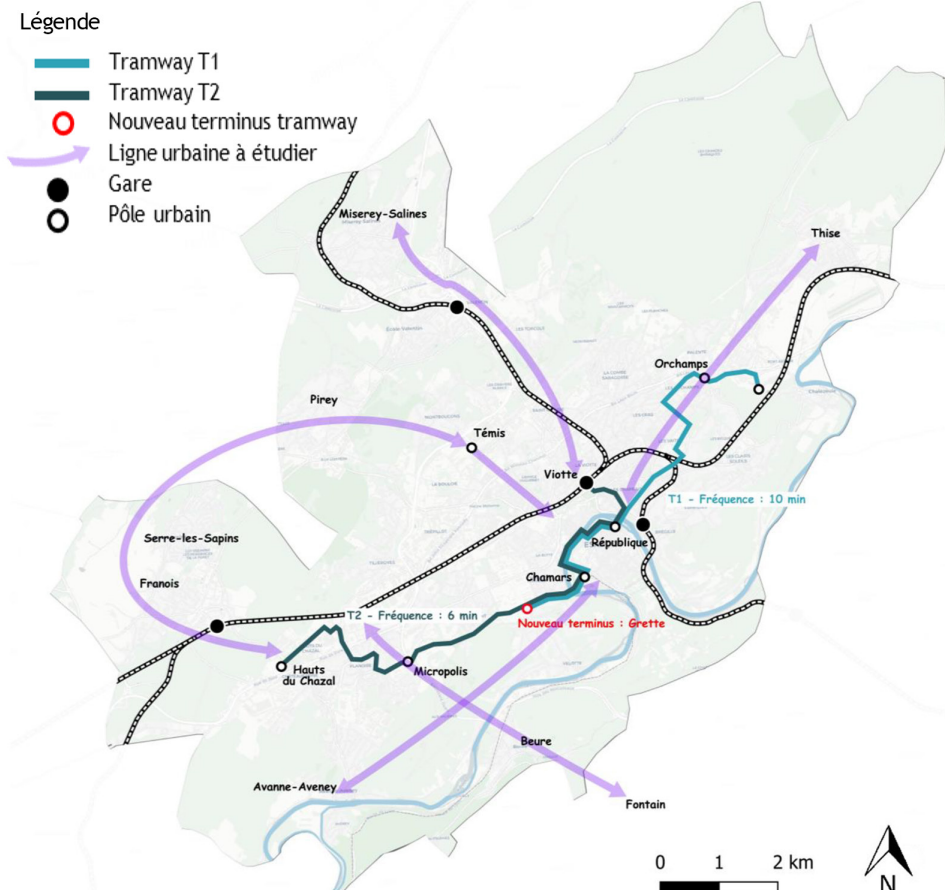
Les cartes ci-après montrent le déploiement des principales actions sur le territoire.



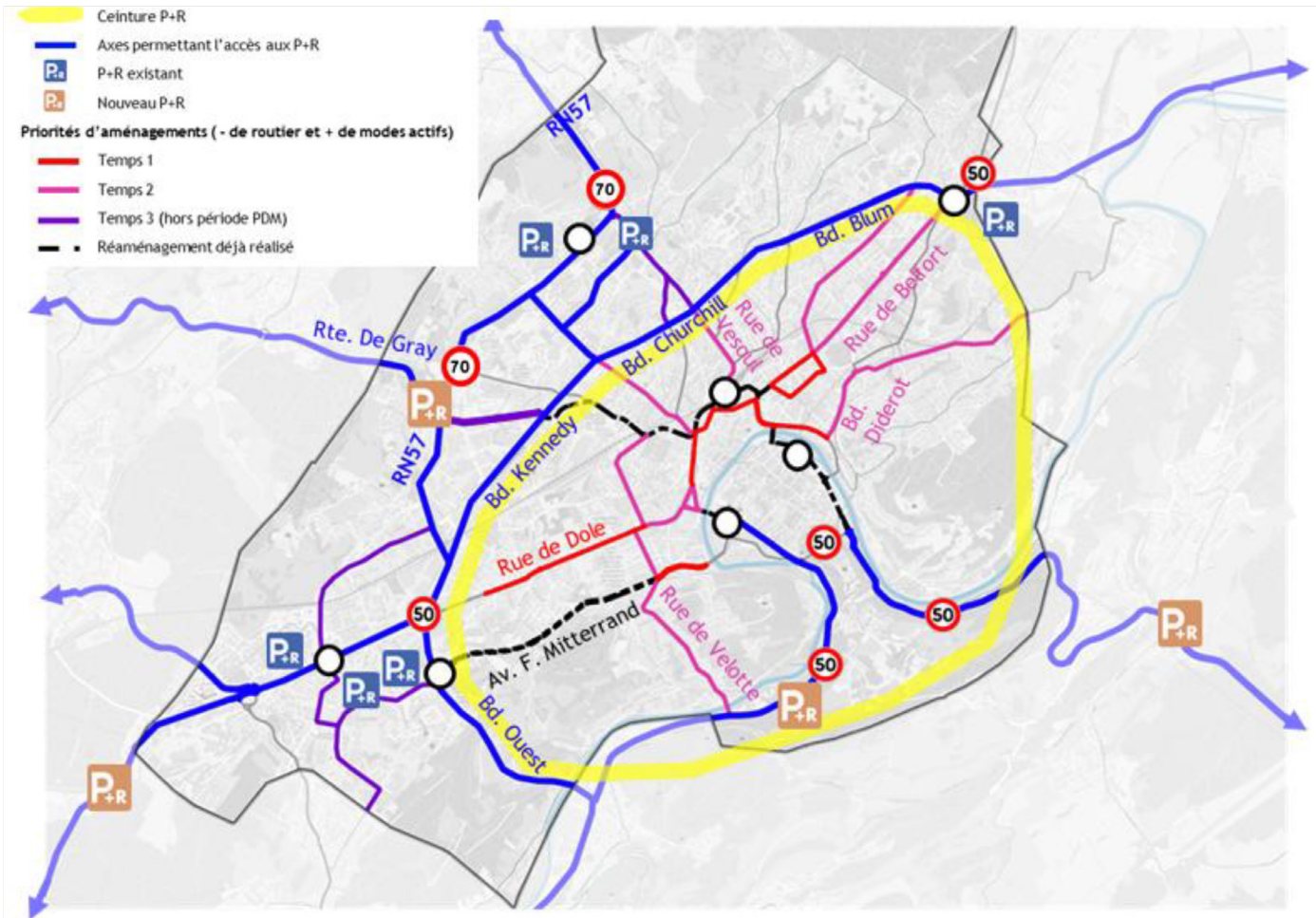
Réseau de pôles de mobilité à terme du projet PDM



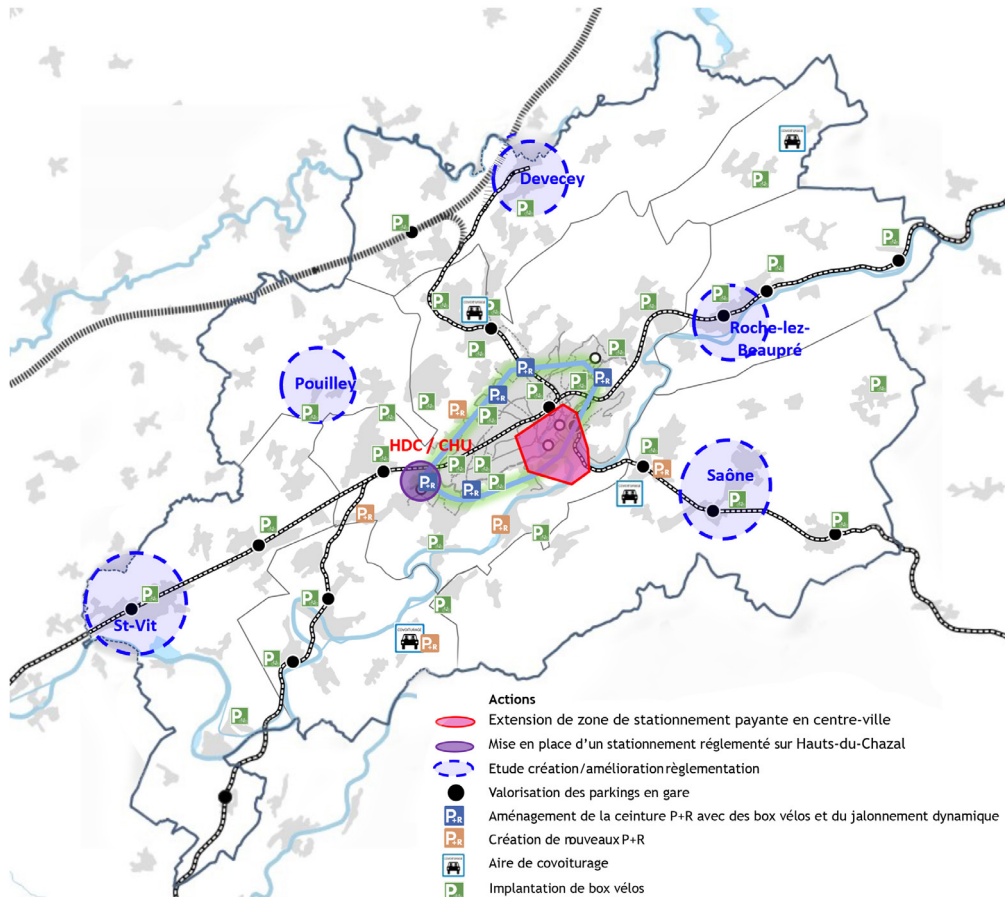
Principes d'évolution du réseau urbain



Principes de requalification des pénétrantes



Stratégie du stationnement dans GMB



La procédure d'élaboration

L'évaluation environnementale



L'élaboration du Plan de Mobilité (PDM) inclut l'élaboration d'une évaluation environnementale, tout au long de la démarche, de l'état des lieux de l'environnement à l'évaluation du plan d'action. Ce document permet d'évaluer et d'estimer les impacts du PDM sur l'environnement, la qualité de l'air, les nuisances sonores, ou la santé.

L'évaluation environnementale met en avant les effets attendus de la mise en œuvre du PDM :

◆ Une bonne articulation avec les documents de rangs supérieurs.



◆ Une diminution des consommations énergétiques liées aux transports, et à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture :
- **38% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2018.**



◆ Une diminution des émissions de polluants et de bruits, et de l'exposition des populations.



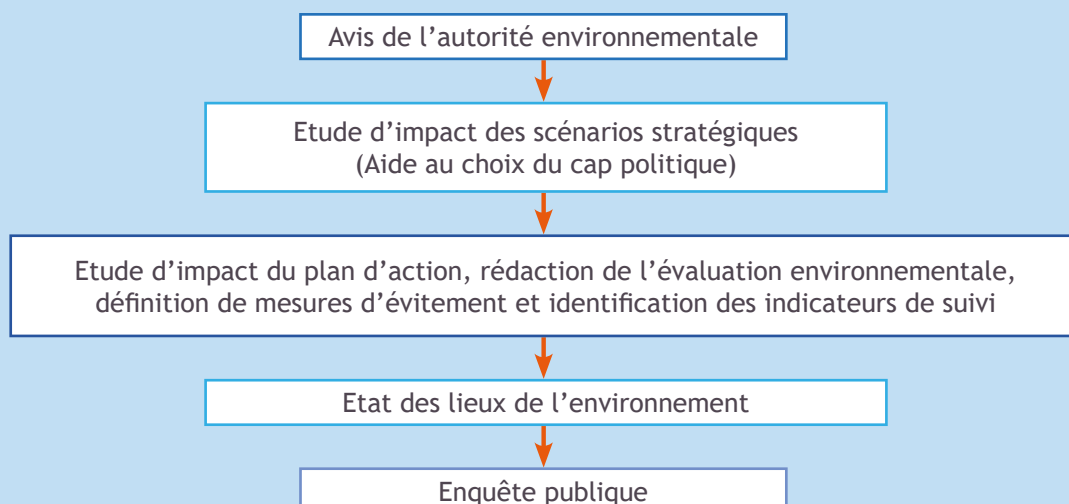
◆ Une végétalisation d'espaces urbanisés.



◆ Des points de vigilances sur l'artificialisation et l'imperméabilisation d'espaces par les nouveaux aménagements (création de parkings relais, doublement de la RN57).



Étapes clés



Le bilan de la concertation



La concertation a joué un rôle essentiel, comme vecteur d'efficacité de la démarche, en permettant une plus forte mobilisation des diverses parties prenantes.

Tout au long de l'élaboration du PDM, les différents acteurs de la mobilité ont été sollicités :

- ◆ Une enquête à destination du Grand Public administrée en ligne au printemps 2021 (3 100 répondants).
- ◆ Une coordination entre les compétences internes à GBM.
- ◆ Des entretiens avec les acteurs locaux et les communes.
- ◆ Des comités techniques et de pilotage.
- ◆ Des comités des partenaires.
- ◆ Des comités de secteur.
- ◆ Une conférence des Maires de GBM.
- ◆ Une saisine du Conseil de Développement Participatif (CDP).

Les principales attentes des habitants par modes sont les suivantes (Enquête PDM à destination du Grand Public 2021)



Transports collectifs

- Améliorer la desserte des communes périphériques
- Améliorer la fréquence ou les heures de services



Vélo

- Privilégier des aménagements sécurisés, séparés de la chaussée
- Développer les aménagements entre communes



Marche à pied

- Créer des aménagements pour lutter contre les îlots de chaleur
- Mieux adapter les trottoirs aux personnes à mobilité réduite



Covoiturage et autopartage

- Développer les outils de mise en relation
- Aménager de nouvelles aires de covoiturage en périphérie



Le plan d'action

Le plan d'action

La deuxième partie du document PDM présente le programme d'actions du PDM. Il s'agit de la déclinaison concrète en actions des moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs recherchés. Chaque action rappelle un contexte, des enjeux, des objectifs. Là où les mesures sont précisément décrites et l'estimation, les acteurs et le calendrier de l'action, sont indiqués pour chacune d'entre-elles.

AMELIORER NOTRE QUALITE DE VIE À TRAVERS LES MOBILITES

Axe A : Organiser le territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux

- 1 Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : densifier autour des pôles de mobilité, et dans les secteurs bien desservis

Axe B : Accompagner les habitants et les professionnels au changement de mobilité

- 2 Acculturer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale
- 3 Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable
- 4 Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo
- 5 Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDMe)
- 6 Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

Axe C : Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité

- 7 Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- 7^{bis} Identifier et créer un nouveau PEM «Pôle Santé»
- 8 Valoriser et compléter les lignes « Express » de transports collectifs depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre
- 9 Rabattre en transport collectifs depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité

- 10 Renforcer le réseau urbain de transports collectifs pour plus d'efficacité et pour une meilleure intégration du bassin urbain

- 11 Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la Région BFC

- 12 Poursuivre le développement des outils de mobilité complémentaires au transport public

- 13 Décarboner les transports et utiliser les infrastructures de mobilité pour produire de l'énergie

Axe D : Mieux partager l'espace public (requalification, sécurisation et occupation du domaine public)

- 14 Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture

- 15 Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement

- 16 Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons

- 17 Sécuriser les lieux à enjeux et résorber les coupures urbaines pour les modes alternatifs

- 18 Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE

- 19 Organiser la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels

METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE VERTUEUSE

Axe E : Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité

- 20 Assurer des échanges réguliers avec les partenaires de la mobilité

- 21 Assurer le suivi des actions du PDM



La mise en œuvre



Une mise en œuvre, du plan d'actions, cohérente et pragmatique sur les différents leviers :

un phasage progressif.

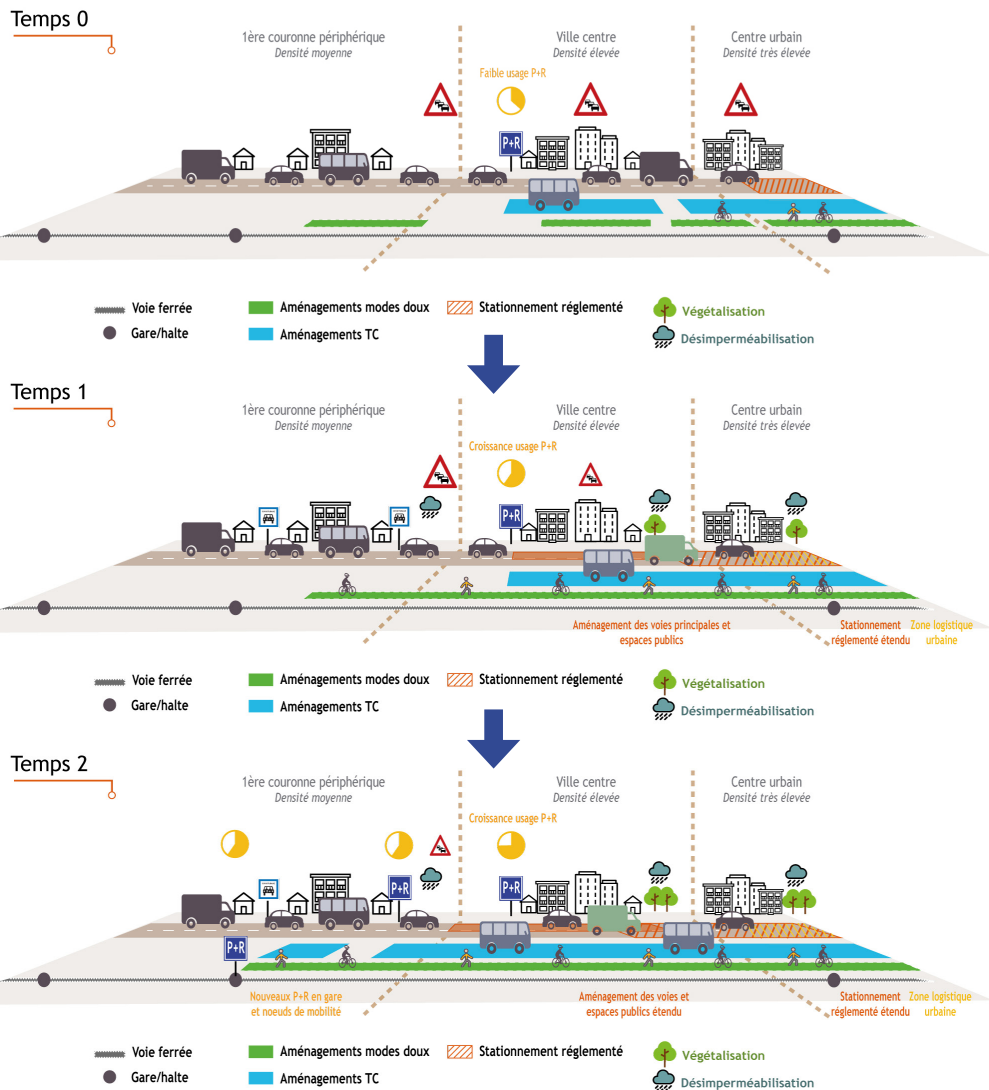


Une coordination spatiale et temporelle :

une coordination des actions par bassin de vie, tout en assurant un maillage équitablable du territoire.



Un budget prévisionnel investi par Grand Besançon Métropole et ses partenaires pour mettre en œuvre le plan d'actions du PDM, sur la période 2025-2035.



Les principaux partenaires



Les Communes de GBM



Les membres du comité des partenaires



Lexique

Autopartage :

Formule qui consiste à faire partager à une communauté d'utilisateurs une même flotte de véhicules. Le principe repose sur un abonnement et un coût d'utilisation à l'heure. L'intérêt pour le client est d'être dispensé des coûts liés à la propriété d'une voiture (assurance, frais d'entretien) et de ne payer que le prix lié à son utilisation. Citiz est un service d'autopartage par exemple.

Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM):

Anciennement Autorité Organisatrice des Transports, est une entité publique ayant la compétence mobilité sur son ressort territorial. Il peut s'agir d'une métropole, d'une communauté urbaine, d'une communauté d'agglomération, d'une communauté de communes, d'un syndicat mixte (à qui les membres ont transféré leur compétence), ou de la Région.

Covoiturage :

Le covoiturage consiste à partager son véhicule personnel avec d'autres usagers de la route pour effectuer tout ou partie d'un trajet en commun.

Enquête Ménages Déplacements :

Enquête labellisée « Standard CERTU », utilisée par de nombreuses collectivités et cofinancée par l'Etat. Les enquêtes sont réalisées au domicile des ménages préalablement tirés au sort, puis interrogés sur leurs déplacements quotidiens afin de dresser un état des lieux précis et de mieux comprendre les besoins en termes de déplacements.

Intermodalité :

Utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Modes (de déplacement):

Ce sont les moyens pour se déplacer : la voiture particulière (que l'on soit conducteur ou passager), les transports collectifs (tramway, bus urbain ou suburbain, car interurbain, train, transport scolaire ou d'entreprise, taxi), les deux roues (bicyclette, vélomoteur, cyclomoteur, moto), la marche à pied.

La part modale étant la répartition en % des différents modes de déplacement.

Modes doux / modes actifs

Modes de déplacement non motorisés et non polluants. Les modes de déplacement doux ou actifs sont la marche, le vélo, les rollers...

Multimodalité :

Possibilité d'utiliser plusieurs modes de déplacement entre un point de départ et un point d'arrivée

PDMe (Plan De Mobilité Employeur) :

Ensemble de mesures, dont l'objectif est d'optimiser les déplacements générés par l'activité d'une entreprise, d'une administration ou d'une association. Ce plan doit permettre d'améliorer la mobilité quotidienne des collaborateurs et faciliter l'utilisation des transports en commun, le recours aux modes actifs, au covoiturage ou à des véhicules moins polluants.



Pôles de mobilité (définition donnée dans le PDM 2025-2035) :

Lieux dédiés à l'accueil de plusieurs solutions de mobilité (bus, vélo, train, covoiturage, etc.) et situés dans un espace restreint, permettant aux usagers de changer de mode de transport facilement.

Pôle d'échange :

Lieu où plusieurs lignes de transport public (comme des bus, trams ou trains) se croisent, permettant aux passagers de changer de ligne pour continuer leur trajet. Il s'agit d'un point de connexion entre différentes lignes de transport publics. Selon leur localisation, ces pôles peuvent être qualifiés d'urbains, périurbains ou interurbains.

PEM (Pôle d'Echanges Multimodaux) :

Lieu ou espace d'articulation entre les réseaux et les services de mobilité qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différentes mobilités. Les pôles d'échanges multimodaux proposent des services de mobilités adaptés aux différents secteurs du territoire.

En plus des gares permettant des échanges avec d'autres mobilités, les parkings de covoiturage, par exemple, peuvent également constituer un PEM, en assurant des liaisons avec des cars ou du transport à la demande.

Parking Relais (P+R) :

Parc de stationnement réalisé à proximité d'une station de transports collectifs et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs.

Aire de covoiturage :

Un lieu signalé, géographiquement délimité et équipé d'emplacements de stationnement permettant aux conducteurs et les passagers de covoiturage de se retrouver ou d'être déposés. L'aire est signalisée par un panneau ou panonceau complémentaire indiquant que le lieu est réservé ou aménagé pour la pratique du covoiturage.

Gare ferroviaire :

Une gare ferroviaire désigne l'ensemble des immeubles et installations établies aux stations des lignes de chemin de fer pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs et des marchandises.

Halte ferroviaire :

Un simple point d'arrêt d'une ligne de chemin de fer, souvent sans personnel permanent. Une halte ferroviaire, à la différence d'une gare, ne dispose pas de bâtiment « voyageurs ». En revanche, elle intègre tous les équipements permettant de garantir sécurité et confort aux voyageurs (abris, distributeur automatique de billets, etc).





Avec l'appui de l'AUDAB

