

Plan de Mobilité

Préparé pour le compte de :
Grand Besançon Métropole

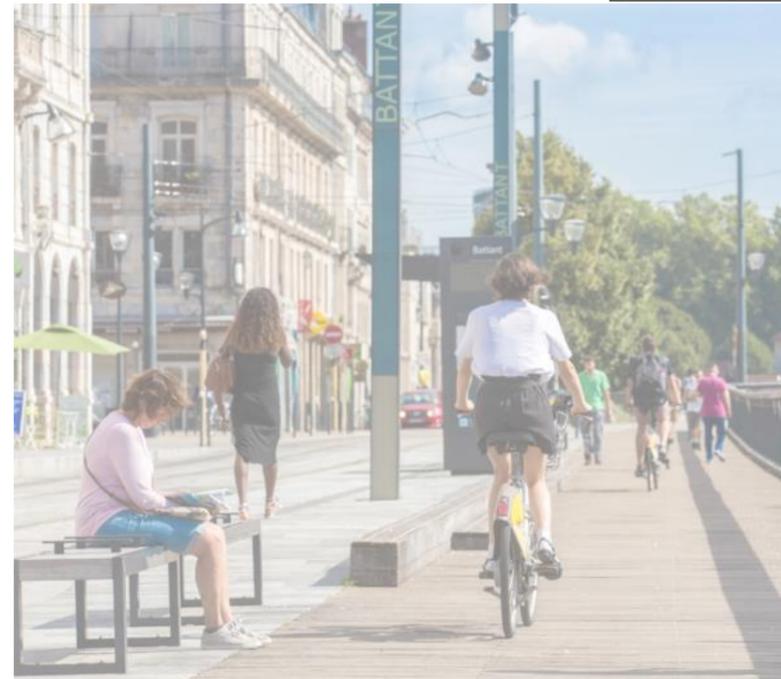
16 sept. 22

Gestion du document

Titre de l'étude :	Plan de Mobilité Grand Besançon Métropole
N° de projet :	C1082
Titre du document :	Plan de Mobilité
Maitre d'ouvrage :	Grand Besançon Métropole
Auteur principal :	Mathilde Lemesle, Thomas Benichou
Autre(s) rédacteur(s) :	David Wiedmer

Distribution

Version	Revu par	Date de parution	Distribution	Modifications apportées
V1.0	David Wiedmer	16 sept. 22	GBM	
V2.0	David Wiedmer	14 févr. 23	GBM	Restructuration du plan d'action, et ajouts des apports des ateliers de travail
V3.0	David Wiedmer	20 sept. 23	GBM	Rédaction du Plan de Mobilité
V4.0	David Wiedmer	13 déc. 23	GBM	Prise en compte des retours
VFinal2	David Wiedmer	26 mars. 24	GBM	Version pour envoi aux PPA
VFinal3	David Wiedmer	4 avr. 24	GBM	Version pour envoi aux PPA
Vfinal4	David Wiedmer	12 avr. 24	GBM	Version pour envoi aux PPA



SOMMAIRE

LA DEMARCHE DE REVISION DU PLAN DE MOBILITE	5
QU'EST-CE QU'UN PLAN DE MOBILITE ?	5
UN CADRE REGLEMENTAIRE QUI A EVOLUE.....	5
LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PDM 2025-2035	7
UNE COMPATIBILITE DES ORIENTATIONS AU SEIN DES DOCUMENTS CADRES A RESPECTER.....	9
CONTENU DU DOSSIER DE PDM.....	17
LES ENJEUX DU TERRITOIRE.....	19
L'ETAT DES LIEUX DU TERRITOIRE.....	19
LES ENJEUX PAR THEMATIQUES	30
LE PROJET DE PDM.....	32
LA CONCEPTION DE TROIS SCENARIOS EN REPONSE AUX ENJEUX DU DIAGNOSTIC	32
LA COMPARAISON DES SCENARIOS	33
LE CHOIX D'UN SCENARIO	33
LE PLAN D' ACTIONS DU PDM	36
AMBITIONS ET STRUCTURATION DU PLAN D' ACTIONS.....	36
LES IDEES FORTES DU PLAN D' ACTIONS	36
DETAIL DU PLAN D' ACTION ET PRESENTATION DES FICHES ACTIONS.....	38
MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDM	118
STRATEGIE DE MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS	118
LES MAITRISES D'OUVRAGE ET PARTENARIATS.....	119
LE FINANCEMENT DES ACTIONS	119
ECHÉANCIERS	120
ANNEXE.....	124
SIGLES.....	124
ANNEXE ACCESSIBILITE.....	125
EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	125

LE DEMARCHE DE REVISION DU PDM

LA DEMARCHE DE REVISION DU PLAN DE MOBILITE

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. **Il fixe les orientations du territoire en matière de déplacements 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.

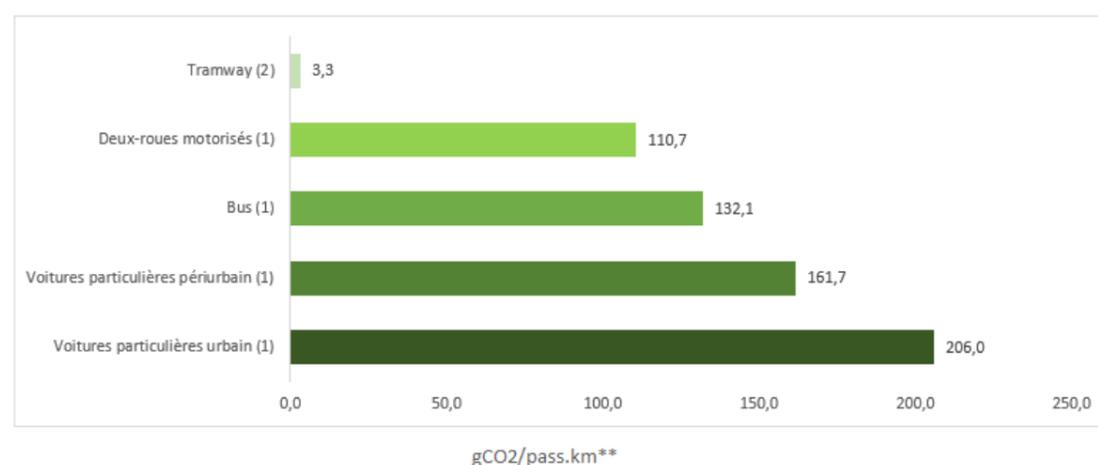
Le PDM doit permettre un **équilibre durable** entre les **besoins en matière de mobilité** et de facilités d'accès au territoire, d'une part, et à la **protection de l'environnement et de la santé**, d'autre part.

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.

Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre par modes de transport

Emissions de CO₂ des transports de passagers urbains et périurbains



*Emissions de CO₂ dues à la production d'électricité ou l'extraction, le raffinage et le transport des carburants

** Grammes CO₂ par passage kilomètre

Sources :

(1) Deloitte pour l'ADEME "Etude sur les efficacités énergétiques et environnementales des modes de transports" - 2008 (données 2005)

(2) RATP -2016

champ : France métropolitaine (phase amont + phase d'utilisation)

Un cadre réglementaire qui a évolué

Une démarche réglementaire et transversale pour organiser la mobilité

Le cadre réglementaire d'élaboration et de révision du PDM est déterminé par l'article L1214-2 du Code des Transports. Les grandes orientations du PDM sont fixées par :

- La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilité du 26 décembre 2019), transformant en profondeur la politique des mobilités, dans l'objectif de transports plus faciles, moins coûteux et plus propres.
- La loi Climat & Résilience (du 24 août 2021), pour le développement de modes de transports moins polluants, et des énergies renouvelables.

La loi LOM instaure notamment les principaux changements suivants (*détails page suivante*) :

- La Région devient cheffe de file de la Mobilité (les orientations stratégiques se traduisant au sein du SRADDET) et devient AOM (Autorité Organisatrices des Mobilités) lorsque les EPCI - Etablissement Public de Coopération Intercommunale - n'ont pas pris la compétence mobilité ;
- Le PDM doit intégrer de manière renforcée les thématiques modes actifs et transports de marchandises.
- La notion de « sincérité financière » dans la conception et l'écriture du plan d'actions du PDM, doit permettre une mise en œuvre réaliste du plan d'actions et non aboutir à des objectifs non tenables,
- La confirmation et renforcement de la prise en compte de l'environnement, avec l'obligation d'évaluation environnementale (*décret 2005-613 d'application de la directive européenne 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à « l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement*).

La loi Climat et Résilience apporte les outils suivants :

- Encouragement au report modal de la voiture vers les transports collectifs en entrée de ville par le développement des parkings-relais (à inscrire dans les mesures du PDM), possibilité pour le maire de réserver, sur voirie, certaines places de stationnement pour les usagers des transports en commun (article 108_extension du pouvoir de police du maire),
- Extension de l'obligation de mise en place des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) aux agglomérations métropolitaines (au sens de l'Insee) de plus 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024.
- Création d'une écotaxe par les régions : habilitation à légiférer par ordonnance pour permettre la mise en place, par les régions disposant d'un domaine public routier et qui le souhaitent, d'une contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises.
- Instauration de la notion de ZAN - Zéro Artificialisation Nette, dont l'objectif est de réduire les surfaces artificialisées lors des opérations d'urbanisation ou de voirie (création de parking, de piste cyclable, d'infrastructure routière, etc.). Cela implique des opérations

sur des sols déjà urbanisés ou une renaturation à proportion égale d'espaces artificialisés. L'artificialisation des sols liée aux actions du PDM est intégré au sein du bilan environnemental du PDM (cf. Annexe Environnementale).

Précisions sur les évolutions réglementaires et points à considérer au regard de la LOM¹

Au regard de la LOM le PDM considère les enjeux suivants

- **La limitation de l'étalement urbain.** Une articulation est établie avec le SRADDET de la Région et la révision du SCoT, le PDM dispose d'un rapport de compatibilité avec le SCoT devenu intégrateur depuis la Loi ALUR. Il s'agit donc d'**apprécier l'organisation territoriale future** au travers des documents de planification, dont les PLH et les PLUi, qui permettent une prise de conscience sur les enjeux en matière de déplacements et d'articulation avec l'urbanisme ;
- **La prise en compte des impacts environnementaux**, réel critère de choix permettant de guider l'élaboration du PDM ; objet d'une **annexe spécifique** et d'une étude distincte, est itérative et intégrée tout au long de la démarche. Les 4 domaines suivants font l'objet d'une attention particulière : réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise des consommations énergétiques, fragmentations des continuités écologiques et prise en compte des risques (imperméabilisation du territoire et inondations, incendie et transports de matières dangereuses). Les objectifs du PCAET sont également pris en compte (cf. *section relative aux compatibilités des documents cadres ci-après*) ;
- **Les enjeux financiers**, à la fois pour la collectivité, en vue de proposer un plan recherchant une efficacité de la mesure en regard des dépenses engagées, tout en assurant une mobilité pour l'utilisateur à des coûts supportables pour la collectivité et l'utilisateur ;
- **La gouvernance**, notamment sur le degré d'intervention de la Région dans le cadre de la constitution des bassins de mobilité et des contrats opérationnels de mobilités, impliquant les AOM, les gestionnaires de voirie, de gares et de pôles d'échange, le département ;
- **Les personnes à mobilité réduite et en situation de handicap**, objet d'une **annexe spécifique**, alimentée par les AD'AP et PAVE, visant à mettre en cohérence les démarches initiées ou à engager ;
- Le développement des **services à la mobilité**, avec un **recours à l'innovation et aux nouvelles technologies** : centrale de mobilité, conseiller en mobilité, NTIC, e-box, bureaux de services livraisons, services d'autopartage ;
- **Le développement des pratiques d'intermodalité et d'écomobilité** : information multimodale, création ou aménagement de pôles d'intermodalité (parcs relais, gares...), incitation à la réalisation de Plans de mobilité d'entreprises, d'administration et des établissements scolaires, développement du covoiturage, encouragement au télétravail et e-commerces...

Au regard de la LOM, l'élaboration du PDM répond à l'organisation suivante

- **La Région devient chef de file en matière de mobilité** et élabore une cartographie des bassins de mobilité, et élabore à l'échelle de chaque bassin un contrat opérationnel de mobilité.
- **Le PDM est soumis à avis aux conseils Départementaux, Régionaux et aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes**, ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat.

- **L'élaboration du PDM se fait désormais en concertation** avec les gestionnaires d'infrastructures de transport.
- **Le PDM est compatible avec le PCAET** s'il recouvre un périmètre égal ou supérieur au périmètre de ressort territorial, sinon il doit être pris en compte.
- **Le PDM vise l'accès aux services de mobilité des habitants** des territoires les moins denses ou ruraux, des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des personnes dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées.
- **Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.** Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied. La sécurité des Engins de Déplacements Personnels est également considérée dans les objectifs de sécurité. S'y ajoute également l'amélioration des franchissements des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et pour les véhicules de transport scolaire.
- **Le plan de mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire**, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs

Un cadre législatif renforçant les obligations en matière de transition vers une mobilité décarbonée

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) vise une division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 et une baisse de 40% des émissions à 2030. La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, vient renforcer ces objectifs, avec une multiplication par 5 des points de recharge publics pour les véhicules électriques d'ici 2022 et une interdiction de vente de véhicules neufs à énergie carbonée d'ici 2040.

De ce fait, plusieurs démarches sont en cours :

- Une étude d'opportunité ZFE-m - obligatoire pour le territoire de GBM a été réalisée ;
- Des réflexions régionales sur la mise en place de trains à hydrogène ;
- Des rames de tramway plus capacitaires ;
- Des études d'opportunité pour la mise en place d'un réseau de transport en commun moins émetteur de CO₂, et de décarbonation de la flotte publique ;
- Une convention en cours entre GBM et l'opérateur Easy Charge pour l'implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques.

¹ LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574>)

La démarche d'élaboration du PDM 2025-2035

Démarche réglementaire de révision du PDU en PDM

La démarche de révision du PDU 2015 - 2025 respecte le nouveau cadre législatif et réglementaire instauré par la LOM. A l'issue de cette révision, le PDU devient « Plan De Mobilité », PDM de la période 2025-2035 (qui devra faire l'objet d'une évaluation au bout de 5 ans).

La démarche de révision du PDU est calquée sur la procédure d'adoption du PDM/PDU (articles L. 1214-14 et suivants du code des transports).

Dans ce cadre, les étapes suivantes sont réalisées :

1. La réalisation d'un diagnostic, ayant permis d'identifier 8 grandes familles d'enjeux en matière d'organisation des mobilités sur le territoire ;
2. L'élaboration de 2 scénarios d'organisation des mobilités et l'aide au choix des actions qui composent le projet PDM, ainsi que d'un scénario fil de l'eau (incluant les coups partis et les évolutions du territoire) ;
3. L'élaboration d'un plan d'actions pour le projet de PDM (réorganisé autour de 5 axes), formalisant les actions retenues ;
4. L'arrêt du projet PDM par le conseil communautaire de Grand Besançon Métropole ;
5. La soumission du projet de PDM révisé aux personnes publiques associées (PPA)
6. La réalisation d'une enquête publique ;
7. L'approbation du PDM dans sa version définitive par le conseil communautaire du Grand Besançon.

Une démarche co-construite et concertée

L'élaboration du PDM est le fruit d'un travail de concertation et de co-construction important mené tout au long de l'étude, avec :

- 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 saisie du Conseil de Développement Participatif (CDP),
- Une enquête auprès du grand public.

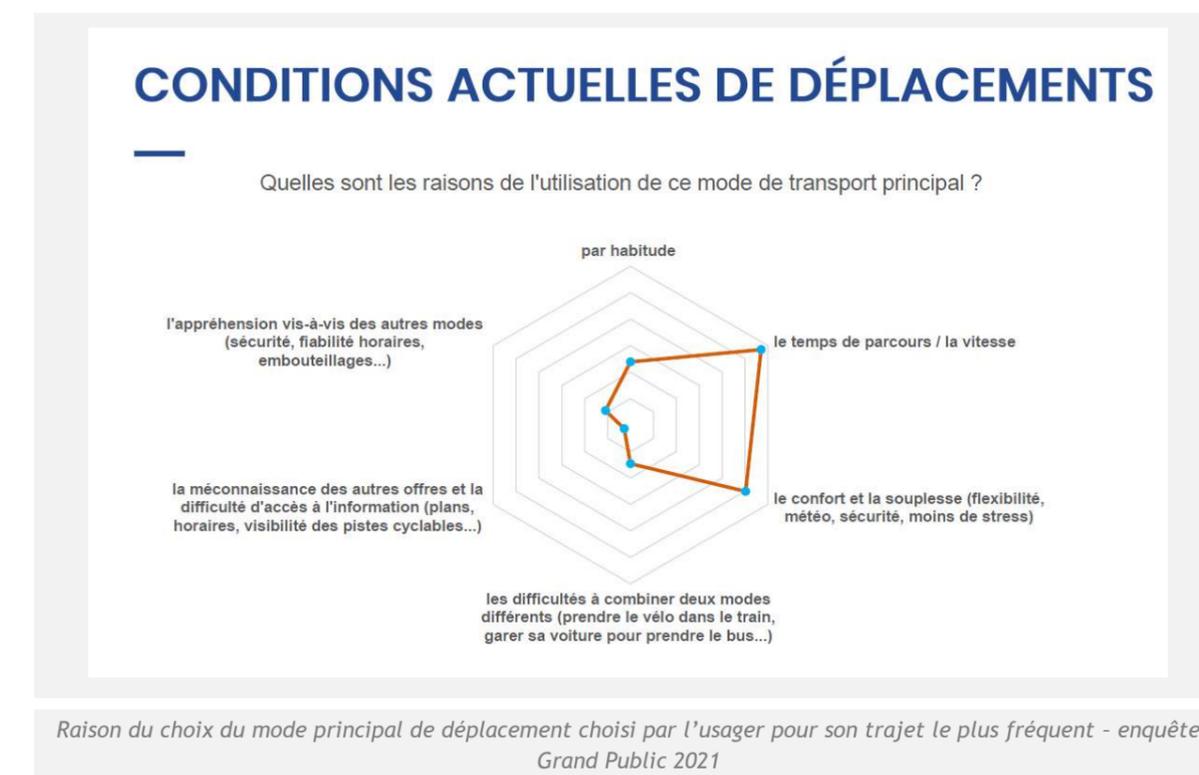
Ces réunions et ateliers ont permis aux différents acteurs d'échanger sur le projet, afin de mieux l'appréhender, et, ainsi, de pouvoir intégrer leurs besoins dans le présent document PDM. La démarche inclut également une approche cohérente avec les autres schémas, plans et études réalisés ou en cours sur le territoire, abordés lors des différents échanges.

Retour sur la consultation autour du plan de Mobilité

Une enquête à destination du Grand Public sur le Plan de Mobilité a été administrée en ligne du 29 mars au 18 avril 2021. Environ 3 100 usagers ont participé à l'enquête, dont 2 200 questionnaires complets (au regard de la population enquêtée de GBM, cela correspond à un niveau de confiance de 99% et une marge d'erreur inférieure à 3%).

Cette enquête montre les principaux constats suivants sur les pratiques existantes

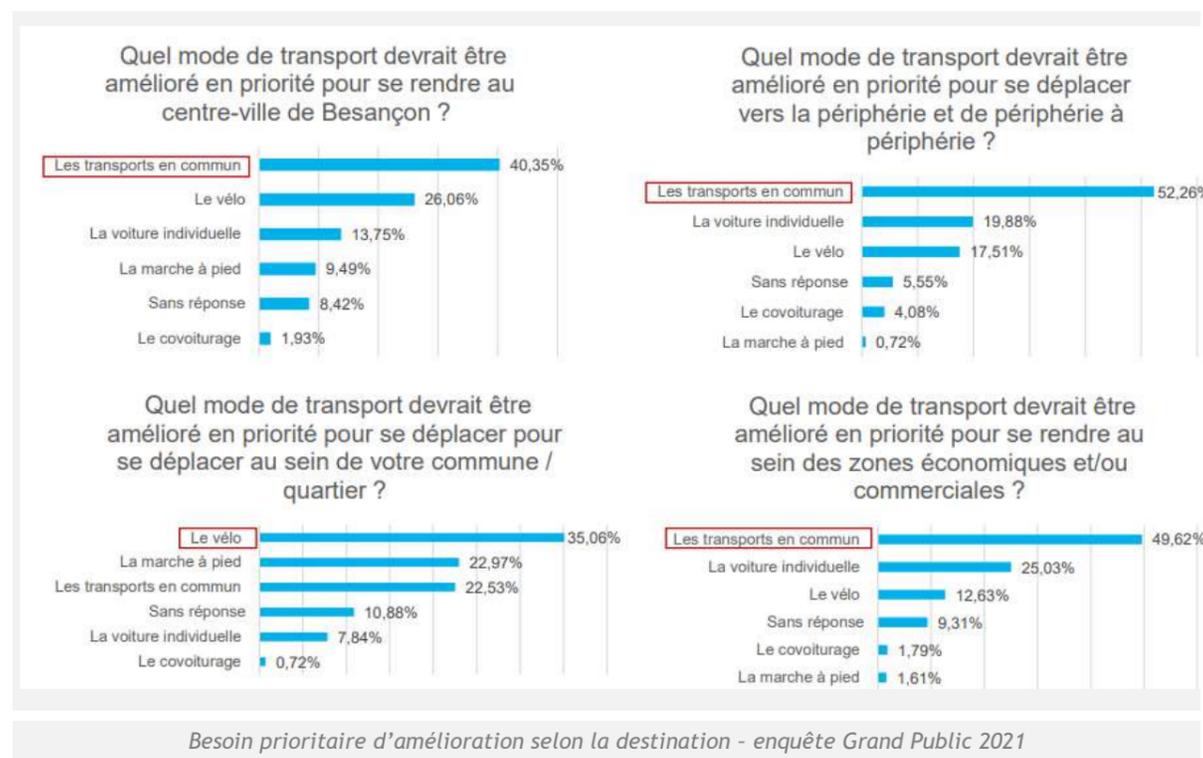
- 62% des répondants déclarent être satisfaits par leurs conditions de déplacement ;
- Le temps de parcours (vitesse) et le confort + souplesse (flexibilité, météo, sécurité, moins de stress) sont les deux critères principaux du choix modal de transport ;
- La proximité du lieu d'emploi reste le 1^{er} critère de choix d'un lieu de résidence (ce qui tend à limiter les distances de déplacement), toutefois pondérée par le fait que ce choix est aussi contraint par le coût de l'immobilier ; la proximité des moyens de transports est également un atout apprécié,
- Les pratiques de télétravail concernent désormais 40% des sondés et leurs poursuites sont souhaitées par les habitants. Cela conduit à des réductions du nombre de déplacements, mais aussi à un souhait d'adaptation du logement pour 12% des sondées.



Les principales attentes des habitants par modes sont les suivantes :

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
Circulation et stationnement	Fluidifier la circulation des voitures Développer les parkings relais en entrée de ville
Transport de marchandises	Encourager le développement de nouveaux modes de livraison Limiter les poids lourds dans certains quartiers/secteurs

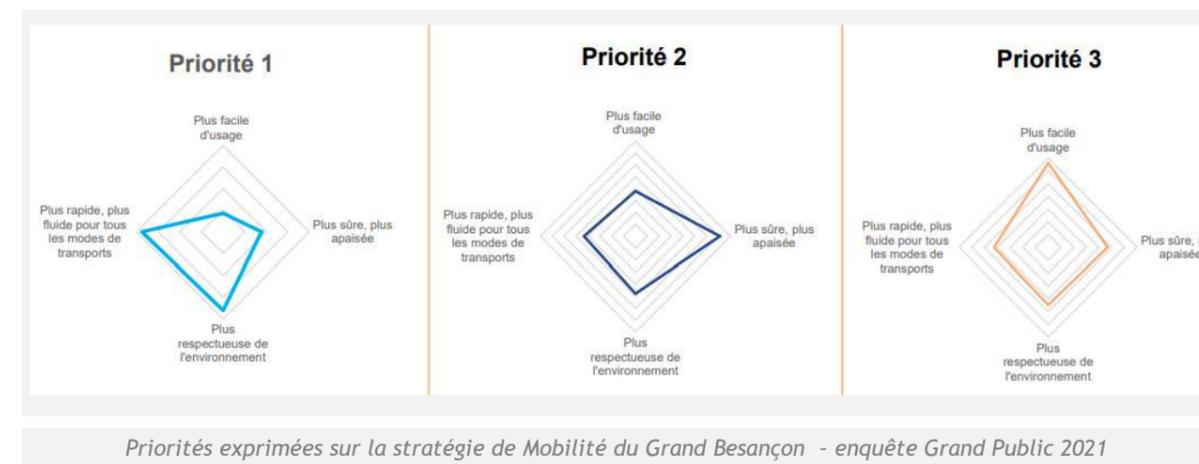
Plus spécifiquement une attente forte est exprimée sur l'amélioration des transports en commun pour se rendre dans les différents lieux de la Communauté Urbaine.



Pour les habitants les principaux objectifs de la stratégie de mobilité de Grand Besançon Métropole sont une mobilité

- Plus rapide, plus fluide pour tous les modes de transports,
- Plus respectueuse de l'environnement.

L'égalité en priorité 1 entre la dimension environnementale et la rapidité/fluidité des déplacements doit ainsi inciter à coupler les solutions de mobilité alternatives à plus d'efficacité.



Retour sur la saisie du Conseil de Développement Participatif

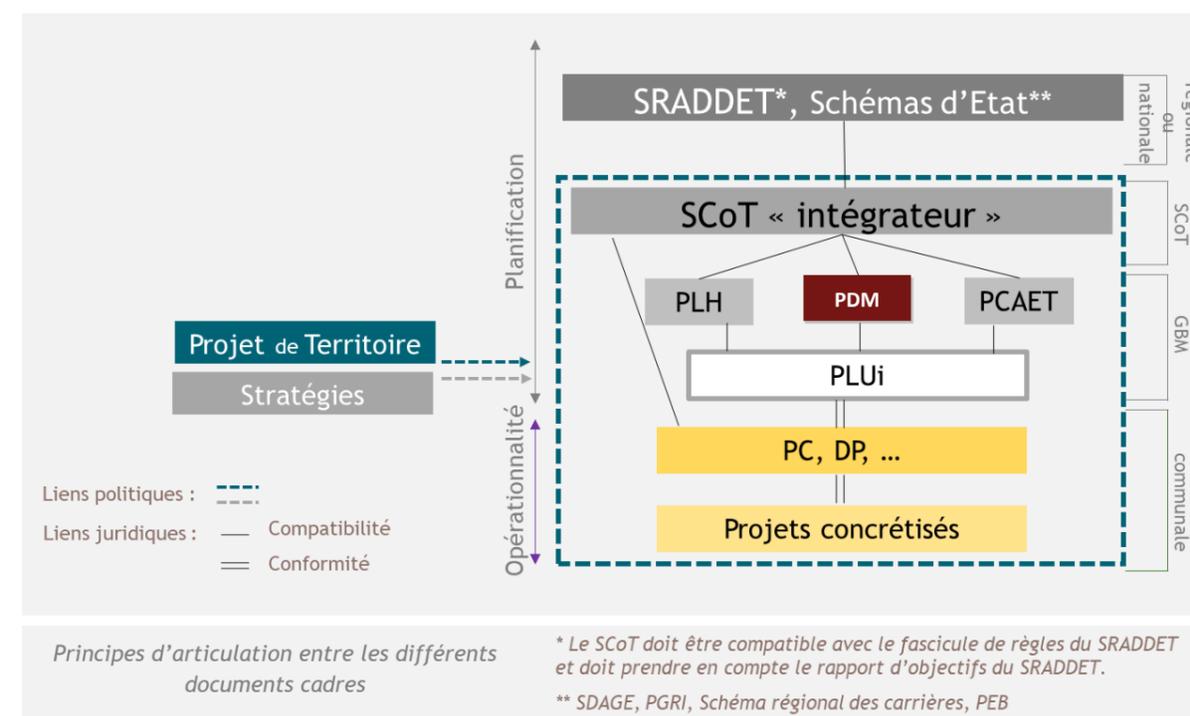
Le Conseil de Développement Participatif a été consulté en 2022, dans le cadre de l'élaboration du Plan De Mobilité. Le tableau suivant synthétise les points exprimés concernant l'amélioration de la mobilité.

Thématique	Principaux souhaits ou actions exprimés
Mobilité des Personnes à Mobilité Réduite et des personnes âgées sur le réseau Ginko	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'information papier pour tous (fiches horaires dans les mairies, et aux points d'arrêts, information temps réel dans les véhicules) • Améliorer la communication sur les offres existantes (notamment le TAD) • Sécuriser les déplacements • Sensibiliser les chauffeurs à une conduite plus douce • Faciliter l'accessibilité pour tous dans les transports en commun : <ul style="list-style-type: none"> ○ Prendre en compte les handicaps de PMR de manière plus large ○ Mettre en place d'autres lignes de bus prioritaires à l'instar de la ligne 3 • Améliorer ou créer de nouvelles offres : <ul style="list-style-type: none"> ○ Permettre aux habitants d'utiliser les lignes scolaires ○ Réinstaurer les minibus gratuits dans le centre-ville ○ Améliorer la cadence des bus pendant les vacances scolaires ○ Instaurer une ligne directe depuis les pôles médicaux vers la périphérie
Sécurité sur le réseau Ginko et la Voirie	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le réseau Ginko <ul style="list-style-type: none"> ○ Diminuer les temps de parcours ○ Etendre le réseau de bus pour les communes périphériques ○ Faciliter l'accueil des vélos dans les trams • Améliorer la sécurité

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Améliorer l'accessibilité des cars souvent inaccessibles pour les PMR ○ Développer une application portable pour faciliter les informations sur le réseau (accidents, retards, pics de pollution...) ○ Mettre en place des « boîtiers alarme » en cas d'agression ○ Développer la présence de médiateur dans les transports en commun ○ Communiquer sur les ratios d'incivilités/agressions
Pratique cyclable	<ul style="list-style-type: none"> ● Améliorer l'information et la communication <ul style="list-style-type: none"> ○ Sur les modes doux, l'intermodalité, la politique cyclable et de stationnement vélo, les enjeux environnementaux, les types d'aménagements vélos ● Harmoniser les aménagements cyclables <ul style="list-style-type: none"> ○ Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs ○ Appliquer le code de la rue pour encadrer les pratiques des engins de déplacements personnels ○ Adopter une politique d'évaluation des aménagements cyclables ● Sensibiliser et promouvoir <ul style="list-style-type: none"> ○ Sensibiliser sur la pratique cyclable ○ Généraliser les PDE ● Sécuriser la pratique cyclable <ul style="list-style-type: none"> ○ Privilégier les aménagements en site propre, sécuriser les bandes cyclables, faire du revêtement de couleur différente, installer une signalétique visuelle et interpellante, étudier le maillage « zone 30 », aménager et sécuriser les établissements scolaires, aménager les giratoires, améliorer l'offre de stationnement sécurisés et abrités. ● Déployer une politique cyclable : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réduire le stationnement voiture en surface pour libérer de l'espace, et réglementé le stationnement ○ Veiller à l'application de la LOM, en créant des emplacements réservés aux modes alternatifs dans le PLUi ○ Créer un réseau vélo express ou à haut niveau de service ○ Rechercher la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclable à Besançon et entre les communes
Intermodalité avec le réseau Ginko	<ul style="list-style-type: none"> ● Améliorer les temps de parcours pour inciter à prendre les transports en commun <ul style="list-style-type: none"> ○ Augmenter les cadences ○ Développer les lignes de bus en site propre car plus efficace en termes de temps de parcours ○ Prévoir des rames supplémentaires sur le tramway ○ Investir dans des bus dernière technologie ○ Coordonner les transports entre les bus de ville et les cars extérieurs ● Améliorer la communication <ul style="list-style-type: none"> ○ Disposer d'outils numériques pour informer et accompagner ○ Informer à l'usage des modes doux ○ Informer de manière ciblée par public ○ Communiquer sur les intermodalités possibles, et sur la billettique interopérable ● Développer le ferroviaire et le fluvial <ul style="list-style-type: none"> ○ Développer un réseau TER tram-train à la halte École-Valentin ○ Maintenir les haltes ferroviaires sur le territoire ○ Développer le transport fluvial ● Développer les mobilités alternatives et propres <ul style="list-style-type: none"> ○ Prévoir des mini-bus électriques dans la boucle et pour le TAD ○ Généraliser les parkings gratuits sur présentation d'un titre de transport ○ Permettre de charger les vélos dans le tramway

Une compatibilité des orientations au sein des documents cadres à respecter

En application des textes de lois, un rapport de compatibilité ou une prise en compte des objectifs est respectée avec les documents suivants : SRADDET, SCOT, PCAET, PLUi, PLH². Ces liens permettent une mise en cohérence globale dans les projets d'aménagements à l'horizon 10-20 ans.



L'ensemble des schémas ci-dessus, SCOT, PLUi et PCAET sont en cours de révisions. Les orientations de ces documents relatives à la mobilité et à prendre en compte, issues des anciens documents approuvés ou des nouveaux documents en cours de révisions, sont présentées ci-après.

La coordination entre les élaborations de ces plans et les schémas en révision fait l'objet d'une attention particulière au sein de GBM. Un comité technique et un comité de pilotage réunissant toutes les compétences concernées, se déroulent tous les 15 jours (pour les comités techniques), ainsi que tous les trimestres (pour les comités de pilotage).

Également un travail de coordination est mené avec les territoires voisins dans le cadre des contrats opérationnel de mobilité, dès la constitution des bassins de mobilités et qui se traduit de manière opérationnelle au sein du PDM, avec par exemple les actions qui portent sur le développement de services de covoiturage (actions 4, 5 et 14) et de services de transports en commun (actions 8 et 9) qui sont pensés et accessibles aussi depuis les territoires voisins. Le développement des liaisons cyclables permet les liaisons avec les territoires (action 14) et le plan de gestion des itinéraires porte sur une réflexion plus large que le territoire du Grand Besançon (action 14).

² SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et Égalité des Territoires ; SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale ; PCAET : Plan Climat Air Énergie Territoriale ; PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal ; PLH : Plan Local de l'Habitat ; PC : Permis de Construire ; DP : Déclaration Préalable ; SDAGE : Schéma Directeur

Orientations du SRADET relatives à la mobilité (adoption septembre 2020)

Orientations du SRADET	Réponses du PDM
<p>Axe 1 : Accompagner les transitions</p> <p>Orientation 1 : Travailler à une structuration robuste du territoire avec des outils adaptés</p> <ul style="list-style-type: none"> Objectif 1 : Généraliser les démarches stratégiques de planification pour tendre vers un objectif de zéro artificialisation nette <p>Orientation 3 : Redessiner les modèles existants avec et pour les citoyens</p> <ul style="list-style-type: none"> Objectif 8 : Anticiper et accompagner les mutations nécessaires à l'adaptation au changement climatique Objectif 10 : Réduire l'empreinte énergétique des mobilités Objectif 13 : Accompagner les citoyens et les acteurs régionaux dans leur transformation numérique, en les plaçant au cœur de la démarche Objectif 14 : Renouveler le modèle d'urbanisme pour une qualité urbaine durable <p>Orientation 4 : Conforter le capital de santé environnementale</p> <ul style="list-style-type: none"> Objectif 15 : Prendre en compte l'enjeu sanitaire lié à la qualité de l'air à tous les niveaux de décision 	<p>Dans sa structure et philosophie globale le PDM cherche à réutiliser au maximum les infrastructures existantes (par exemple pour le réseau structurant _ action C.8), plutôt que de développer de nouvelles infrastructures. En outre il est préconisé la désimperméabilisation des sols lors des opérations de requalifications de voirie ou de réaménagement des parkings relais (Action B.2, action C.7, action C.15, action C.17). Ces mesures participent à l'objectif de tendre vers la zéro artificialisation nette.</p> <p>Dans les actions B.2, B.3 et B.4 le PDM instaure des actions de communication relative aux liens entre mobilité et environnement, ainsi que des solutions d'informations et de services pour accompagner les changements de comportements.</p> <p>Cela correspond à la philosophie développée dans la stratégie retenue, favorisant le report modal et l'urbanisme de proximité.</p> <p>Les liens entre urbanisme et mobilité sont plus spécifiquement déclinés dans l'axe A du PDM « Organiser le territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services ».</p> <p>Les actions B.3 et B.4 instaurent plus particulièrement des outils numériques à destination des usagers, à la fois pour la prise des retours des usagers (information montante) que pour mettre à disposition des usagers les services de mobilité (information descendre).</p> <p>L'action B.2, instaure des mesures de communication relative aux liens entre mobilité et environnement.</p> <p>Plus largement la promotion des transports en commun et des modes actifs (ensemble des actions des axes C et D _ Développer les mobilités du quotidien) permet de lutter contre l'autosolisme participant pleinement à la prévention sur la pollution aérienne liée aux transports.</p>
<p>Axe 2 : Organiser la réciprocité pour faire de la diversité des territoires une force pour la région</p>	<p>Au-delà des liens entre urbanisme et mobilité développés dans l'axe A, les quatre premiers points de l'orientation 5 du SRADET trouvent plus</p>

<p>Orientation 5 : Garantir un socle commun de services aux citoyens sur les territoires :</p> <ul style="list-style-type: none"> Objectif 18 : Contribuer à un accès équitable de la population aux services et équipements de base Objectif 20 : Adapter le réseau d'infrastructures aux besoins des usagers Objectif 21 : Garantir la mobilité durable partout et pour tous, avec le bon moyen de transport, au bon endroit, au bon moment Objectif 22 : Redynamiser les centres bourgs et centres villes par une action globale 	<p>particulièrement écho dans les actions suivantes du PDM :</p> <ul style="list-style-type: none"> Action 3 : Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable Action 4 : Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo : outils de communication et conseil en mobilité Action 9 : Rabattre en transport collectif depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité Action 12 : Poursuivre le développement des outils de mobilité complémentaires au transport public <p>Les actions suivantes du PDM répondent notamment au dernier point de l'orientation 5 :</p> <ul style="list-style-type: none"> Action 14 : Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture Action 18 : Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE <p>L'action suivante du PDM répond au dernier point de l'orientation 6 :</p> <p>Action 7 bis : Identifier et créer un nouveau PEM "Pôle Santé"</p>
<p>Axe 3 : Construire des alliances et s'ouvrir vers l'extérieur</p> <p>Orientation 8 : Optimiser les connexions nationales et internationales</p> <ul style="list-style-type: none"> Objectif 32 : Consolider les connexions des réseaux de transport régionaux aux réseaux nationaux et internationaux 	<p>L'action C8 valorise les liaisons ferroviaires entre les réseaux nationaux (TGV) et les mobilités ferroviaires locales (TER, notamment vers l'extérieur : Ligne des Horlogers vers la Suisse, desserte vers Belfort). Elle prend aussi en compte les lignes de cars Mobigo vers les territoires voisins.</p> <p>L'action E.20 instaure une gouvernance avec les EPCI voisines et au sein des instances régionales et nationales pour conforter ces liens, notamment pour le maintien des lignes ferroviaires nationales.</p>

Conformité avec le fascicule des règles générales du SRADET (règles liées aux « documents de planification » au sens des liens de compatibilité induit par le SRADET)

Règles du SRADET	Réponses du PDM
Thématique 1 : EQUILIBRE ET EGALITE DES TERRITOIRES, DESENCLAVEMENT DES TERRITOIRES RURAUX, NUMERIQUE	
R.1 : Les documents de planification identifient et intègrent systématiquement les enjeux d'interactions, de complémentarités et de solidarité avec les territoires voisins (en région ou extrarégionaux).	<p>Dans son approche le PDM s'inscrit dans une logique cohérente de développement des bassins de proximité du SCOT prenant en compte les enjeux sociaux démographiques à une échelle plus large que le seul bassin de Grand Besançon (action A.1).</p> <p>La stratégie mobilité se fonde également sur la valorisation des offres de transport en commun structurantes, qui prend en compte la nécessité de proposer des liaisons entre les réseaux nationaux (TGV) et les mobilités ferroviaires locales (TER), en lien avec les territoires voisins, tel que la ligne des Horlogers vers la Suisse ou la liaison vers Belfort. Les lignes de cars Mobigo depuis les territoires voisins et les connexions des tād des territoires voisins en rabattement vers les pôles de mobilité de GBM sont également pris en compte (action C7., C8., C9).</p> <p>Enfin, il est prévu des instances régulières de gouvernances, avec les territoires voisins, la Région et les instances nationales (action E.20).</p>
R2 Les documents de planification prennent en compte et déclinent sur leurs territoires l'armature régionale à trois niveaux définis par le SRADET.	<p>De façon indirecte, le PDM intègre cette règle en intégrant dans son projet et plan d'actions les paramètres structurants qui font de lui une grande polarité régionale (Gare TGV, densité de population, multitudes de solutions de mobilités, ...).</p> <p>L'articulation avec le SCOT répond également à cette organisation (action A.1).</p>
R3 : Les documents de planification intègrent, dans la définition de leur projet, une réflexion transversale portant sur le numérique - connectivités et usages.	L'action B3 : s'appuie notamment sur le développement, la simplification et la pérennisation des outils numériques de type application pour la mobilité quotidienne, par exemple pour le covoiturage, les transports à la demande, les services vélos, etc.
Thématique 3 : INTERMODALITE ET DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS	
R9 : La part modale relative à l'ensemble des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme fixée par les PDM doit, par rapport à l'état précédent, être :	<p>Le PDM propose dans son objectif n°3 un objectif ambitieux de 64% de part modale dédiée aux modes alternatifs à la voiture particulière. Cet objectif se transpose dans l'ensemble des actions, et notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La promotion et la communication autour des alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo (B.4) - Le développement de solutions techniques adaptées (plan piéton, maillage complet du territoire en TC et multimodalité) (ensembles des actions des axes C et D).
- Supérieure à périmètre constant ;	
- Neutre a minima, à périmètre évoluant.	

R10 : Les PDM prévoient des dispositions facilitant le stationnement des véhicules dédiés à un usage de covoiturage.	<p>L'action C.7 : Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité met en avant le besoin de compléter l'offre en P+R avec notamment 5 nouveaux sites de stationnement, base de la multimodalité. Ces espaces comprennent des places réservées au covoiturage et permettront également un stationnement aisé des vélos.</p> <p>L'action B.4 prévoit pour sa part le développement des outils numérique de mise en relation des usagers souhaitant covoiturer (plateforme de covoiturage). Cette plateforme est également promue dans les démarches PDMe (Plan de mobilité employeur) au sein de l'action B.5.</p> <p>Enfin l'action D.14 prévoit la prise en compte et le déploiement du schéma de covoiturage au sein de la hiérarchisation de la voirie et des espaces publics.</p>
R11 : Les PDM prévoient des actions d'amélioration des correspondances en lien avec les autres offres de mobilités présentes sur le territoire et des actions de promotion de ces dernières.	<p>La stratégie du PDM repose en grande partie sur le concept d'intermodalité et de services d'accompagnement aux usagers.</p> <p>Les correspondances entre les offres de mobilités sont plus particulièrement traitées dans l'ensemble des actions de l'axe C « Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité », alors que la promotion de ces offres est réalisée au sein des actions de l'axe B « Accompagner les habitants et les professionnels au changement de mobilité »</p>
R12 : Les PDM limitrophes veillent à la mise en cohérence de l'ensemble de leurs services de mobilité.	Non concerné, pas de PDM limitrophe.
R13 : Les PDM permettent l'accès et facilitent le partage des données théoriques et en temps réel (quand les réseaux sont équipés) relatives à leurs offres de mobilité.	Les actions 3 et 21 soulignent la présence d'un open data existant à l'échelle de GBM.
R14 : En billettique, l'objectif est de construire un bassin d'interopérabilité à l'échelle régionale. Les PDM fixent des objectifs et déterminent des actions pour faciliter la construction du bassin d'interopérabilité régional.	Les actions B.3 et E.20 répondent aux demandes en proposant de la billettique et de l'interopérabilité : Mobigo, convention tarifaires, abonnements combinés,
R15 : Les pôles d'échanges stratégiques recensés dans le SRADET et dans le schéma directeur régional des pôles d'échanges multimodaux à venir sont identifiés et pris en compte dans les documents de planification.	Les pôles d'échanges stratégiques recensés dans le SRADET sont à la base de la politique de mobilité du PDM. La réflexion sur un meilleur maillage avec les territoires périphériques à Besançon en découle et est intégré dans la stratégie (l'ensemble des actions de l'axe C « Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité », et plus particulièrement les actions C7. Et C7.bis).

<p>R16 : Les itinéraires du RRIR sont identifiés et pris en compte dans les documents de planification.</p>	<p>L'action D.14 traite de la hiérarchisation de la voirie et prend en compte la hiérarchisation régionale.</p> <p>L'action D.19 « organiser la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité du centre-ville aux professionnels » intègre également la présence des axes autoroutiers et notamment l'A36.</p> <p>L'action C.8 : « Valoriser et compléter les lignes « Express » de TC depuis ces lieux d'intermodalité vers la ville centre » présente une carte de l'interconnexion des multimodalité et intègre le RRIR.</p>
<p>Thématique 6 : DECHETS ET ECONOMIE CIRCULAIRE</p>	
<p>R28 Les documents de planification s'attachent, dans la limite de leurs compétences, à la prise en compte de la gestion des déchets dans la définition de leurs projets de territoire et stratégies de développement.</p>	<p>Non traité au sein du PDM</p>

Compatibilité avec le SCoT - Schéma de Cohérence territoriale

Le SCoT est en cours de révision depuis fin 2017, son arrêt est prévu en 2024 et l'approbation en 2025.

- Son périmètre porte sur deux intercommunalités : GBM et la Communauté de Communes du Val Marnaysien.
- Ses ambitions principales sont : accueillir 18 000 habitants d'ici 2045 (900/an à l'échelle du SCOT), territoire résilient, privilégiant les déplacements de proximité.

Le précédent SCoT a été approuvé en 2011, évalué en 2016. Parmi les objectifs et orientations définies par le SCoT 2011, certaines sont en interface avec le PDM :

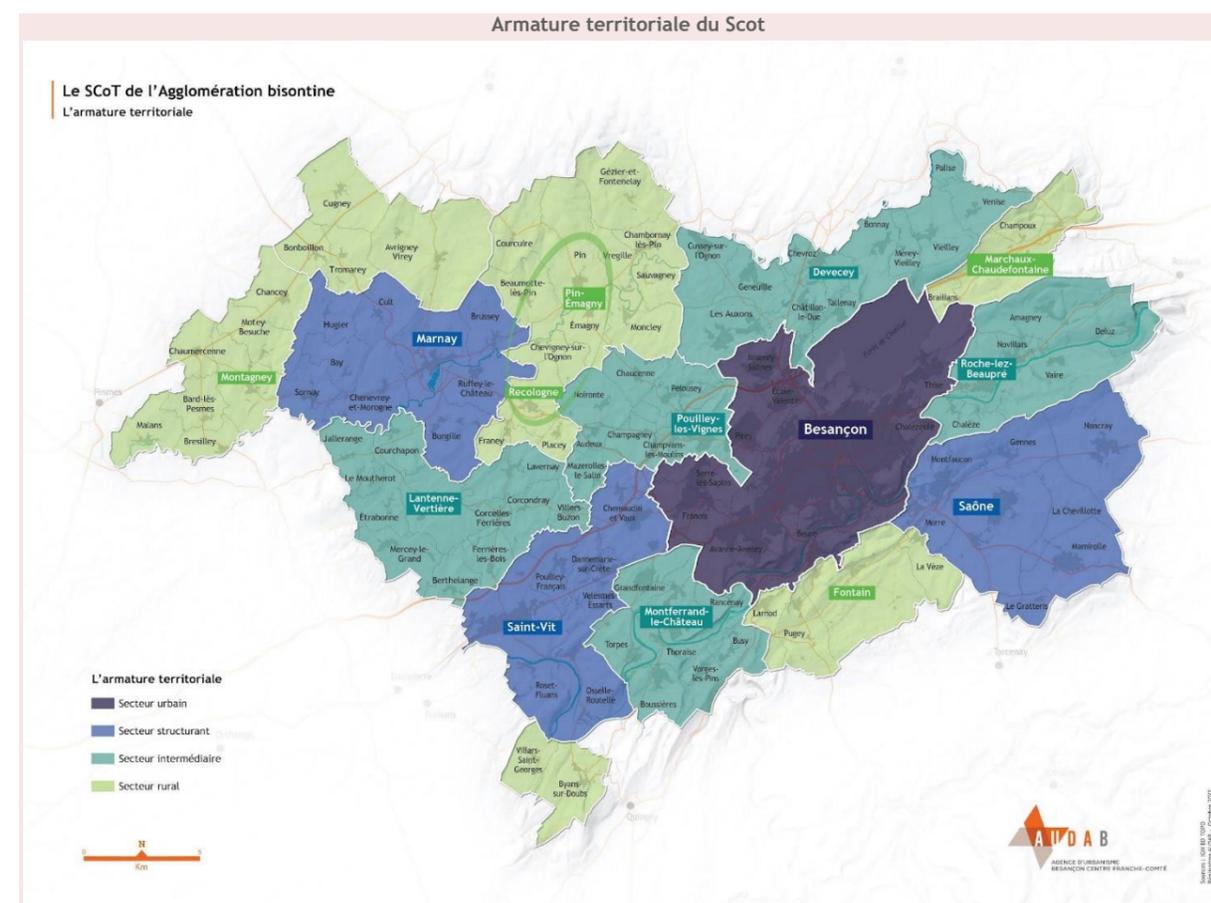
- Les communes doivent se développer en favorisant l'organisation d'un système de transports collectifs à l'échelle du SCoT, articulé notamment autour de la première ligne de tramway et du réseau ferré.
- Le SCoT prévoit de renforcer le réseau ferré existant avec la création de nouvelles haltes ferroviaires dotées de parkings-relais.
- Le SCoT renforce la présence du bus en favorisant le développement des parkings-relais en particulier le long des lignes structurantes.
- Le SCoT encourage le développement de chemins piétonniers et liaisons cyclables à l'intérieur des communes et entre elles, pour offrir une alternative au tout automobile.

Lorsque la révision a été lancée en 2017 l'idée était de conserver les orientations de 2011 et d'intégrer la nouvelle intercommunalité qui a été ajoutée au territoire du SCoT (CC du Val

Marnaysien). Toutefois les évolutions réglementaires et le SRADDET 2019-2020 qui porte l'objectif de la loi biodiversité ont questionné l'orientation à donner au SCoT.

- Les problématiques liées au changement climatique et d'îlot de chaleur induisent notamment de revoir certaines orientations du SCOT en termes de gestion de l'urbanisme et des mobilités.
- Le SCoT doit également avoir une stratégie Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050 : ce qui est urbanisé doit être compensé à l'échelle du territoire du SCOT.
- Le SCoT se doit désormais de définir et suivre une nouvelle approche des modalités d'urbanisation du territoire : aller vers un urbanisme qui soit moins consommateur en termes de foncier notamment, en favorisant la rationalisation des flux et les déplacements de courtes distances.

L'armature territoriale du SCOT étudiée dans le cadre de la révision du SCoT s'organise autour de 15 bassins de proximité, hiérarchisés en 4 niveaux afin d'organiser la croissance de population attendue. Cette structure en bassin de population doit également constituer un socle pour l'organisation d'un territoire résilient et des proximités.



Le travail mené dans le PDM est cohérent avec les grandes orientations du SCOT, et plus particulièrement :

- De manière générale l'axe A, action 1 « Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : densifier autour des nœuds d'intermodalité et dans les secteurs bien desservis », prône une plus grande cohérence entre urbanisation et mobilité, définissant des orientations en termes de mobilité qui s'appuie sur l'organisation des bassins de mobilité. Elle renforce également les liens entre le déploiement des solutions de mobilité et la planification urbaine, via les règles du PLUi.
- L'axe B « Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité » traite plus spécifiquement du développement des services de transports qui s'appuie en priorité sur le réseau structurant fer et tramway (cf. Action C.8 « Valoriser et compléter les lignes « Express » de transport collectif depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre »), ainsi que du développement de nœuds de mobilité au sein des centralités des bassins de proximité (cf. action 7 « Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité »).
- Enfin la mise en œuvre d'un territoire résilient est un objectif transversal qui se retrouve dans l'ensemble des actions du PDM, d'une part en favorisant les déplacements de courtes distances et les modes alternatifs à la voiture particulière, et d'autre part en promouvant la réutilisation et l'optimisation d'infrastructure existante, ainsi qu'en incitant la renaturation des sols et la végétalisation lors des opérations de requalification de voirie ou d'espace public.

Un travail complémentaire avec la démarche en cours d'élaboration du PLUi

Lors de l'élaboration du PDM un travail spécifique sur le volet stationnement a été menée avec les équipes en charge de l'élaboration du PLUi, relatif à la fois :

- A la cohérence entre politique de mobilité et développement de l'urbanisme, relaté au sein de l'action 1 et en cohérence avec le SCOT comme précisé ci-avant,
- Aux questions de réglementation des normes de stationnement voiture et vélo, dans les logements et les bureaux, en fonction des enjeux de mobilité (cf. Action 1 et Action 15 « Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement »).

Le PLUi en cours de révision est fortement lié au PLH (Plan Local de l'Habitat) 2013-2019, diagnostic approuvé en 2022, dont la structure s'appuie également sur les projections du SCOT. L'armature urbaine prônée au sein de ces différents documents de planification est ainsi une composante forte de l'élaboration de la stratégie du PDM du Grand Besançon.

Plan national France Nation Verte

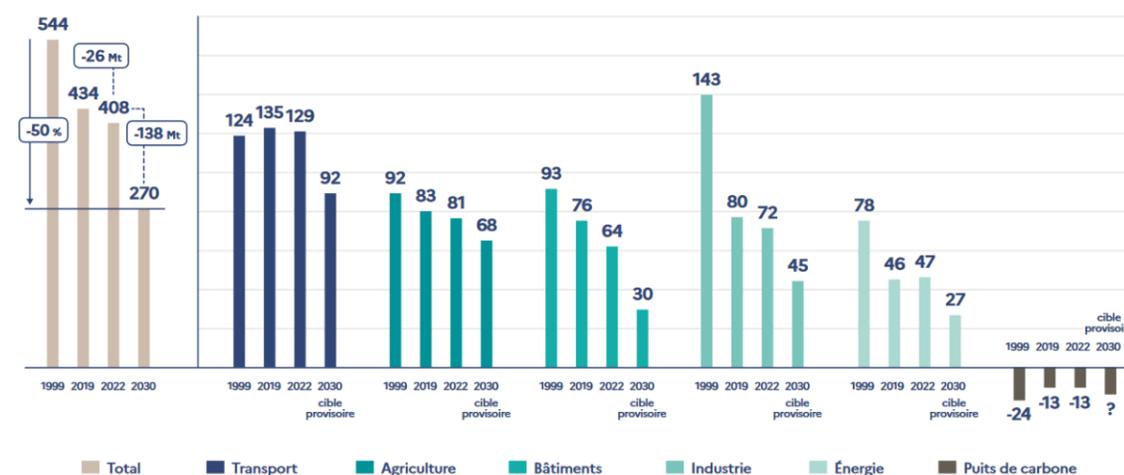
La plan national France Nation Verte a pour objectif de relever 5 défis environnementaux :

- 1.L'atténuation du réchauffement climatique
- 2.L'adaptation aux conséquences inévitables du réchauffement
- 3.La préservation et la restauration de la biodiversité
- 4.La préservation des ressources
- 5.La réduction des pollutions qui impactent la santé

En termes de décarbonation, l'objectif est d'atteindre une baisse de 55% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990. Sur **le secteur des transports, l'objectif est de -26% d'émissions de gaz à effet de serre en 2030** (par rapport à 1990).

Répartition de l'effort par secteur pour atteindre les objectifs 2030

Emissions annuelles domestiques de GES réalisées en 1990, 2019 et 2022, résultats provisoires des simulations 2030, en millions de tonnes équivalent CO₂



Sources : CITEPA / Transports hors soutes internationales

Source : Plan national France Nation Verte

Pour cela, le plan définit un socle de levier visant à « mieux se déplacer », avec les objectifs suivants :

- Choisir la voiture électrique légère :
 - 15% de véhicules 100% électriques roulant en 2030
- Faciliter le report vers le vélo et les transports en commun :
 - Tripler l'usage du vélo au quotidien
 - Inciter 3 millions d'automobilistes à choisir les transports en commun plutôt que la voiture

- Inciter au covoiturage pour les trajets du quotidien qui ne peuvent pas se faire autrement qu'en voiture :
 - 3 millions de trajets quotidiens à l'horizon 2024

Le plan de mobilité participe à tendre vers ses objectifs :

- Au travers de l'axe B « Accompagner les habitants et les professionnels au changement de mobilité » visant à promouvoir les mobilités alternatives à la voiture
- Au travers de l'axe C « Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité », en faveur du développement des offres de transports en commun, des usages partagés de la voiture, et de la décarbonation des véhicules.
- Au travers de l'axe D : « Mieux partager l'espace public », en aménageant l'espace public en faveur des mobilités alternatives à la voiture.



Une stratégie du PDM répondant aux objectifs du PCAET

Le démarche d'élaboration du PDM répond également aux enjeux portés par le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial 2021-2027, arrêté en décembre 2019), en faisant la promotion des modes alternatifs à la voiture particulière et en visant l'efficacité des transports collectifs. L'ensemble de la stratégie du PDM est pensée afin de favoriser l'intermodalité, les modes actifs, le covoiturage ou les modes alternatifs à la voiture particulière, ce qui participe à l'atteinte des enjeux globaux du PCAET.

De part sa conception le PDM répond à l'ambition n°2 « Mieux préserver et valoriser notre capital naturel », orientation 2.1 « Un aménagement durable du territoire », car il se base sur une articulation forte entre urbanisation et organisation des mobilités décrites notamment dans l'action 1 du PDM « Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : densifier autour des pôles de mobilité, et dans les secteurs bien desservis ». Cet objectif se retrouve aussi dans la planification des pôles de mobilités et du réseau de transports collectifs (notamment actions 7 « Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité » et 9 « Rabattre en transport collectifs depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité »).

Plus spécifiquement l'orientation 3.1 du PCAET « Un système de mobilité pour des déplacements améliorés et moins carbonés » vise directement à réduire l'impact du transport collectif dans les émissions de gaz à effets de serres ; enjeux auxquels réponds le PDM.

Actions du PCAET	Actions du PDM
Action 22 : Organiser le territoire pour permettre des déplacements plus vertueux	Action 1 : « Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : densifier autour des pôles de mobilité, et dans les secteurs bien desservis ».
Action 23 : Promouvoir et développer les pratiques de mobilité durable sur le territoire	L'ensemble des actions de l'AXE B du PDM « Accompagner les habitants et les professionnels au changement de mobilité » font la promotion des mobilités durables à la fois à destinations des habitants, des salariés et des acteurs économiques (actions 2 à 6)
Action 24 : Développer les offres de mobilité	L'ensemble des actions de l'AXE C du PDM « Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité » vise le développement des offres de mobilités sur le territoire, pour tous les modes et toutes les cibles d'utilisateurs (actions 7 à 13).
Action 25 : Optimiser la logistique et la gestion des flux de marchandises sur le territoire	L'action 18 répond spécifiquement à cet objectif « Organiser la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels » et l'action 14 « Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture » prévoit plus spécifiquement un Plan de gestion des itinéraires PL

Ambition 3 : Mieux Vivre au Quotidien

Orientation 3.1 « Un système de mobilité pour des déplacements améliorés et moins carbonés »

PCAET 2021 - 2027 GBM

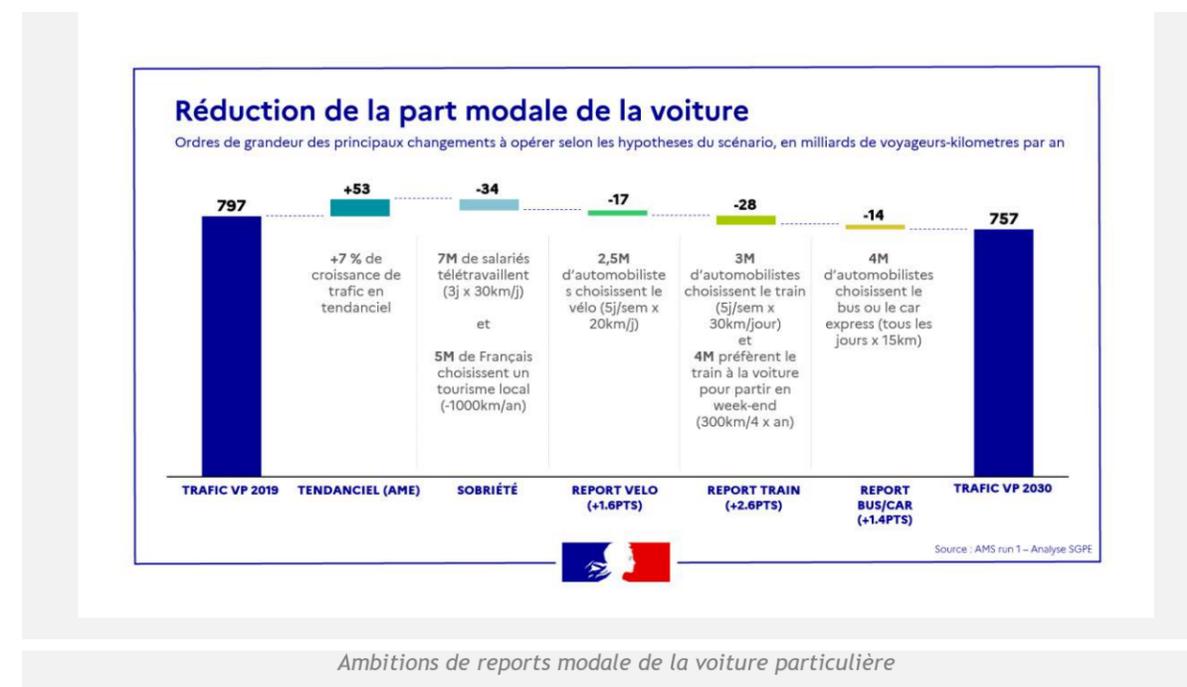
Enfin le PDM répond également aux objectifs transversaux suivants du PCAET :

Actions du PCAET	Actions du PDM
Action 33 : Définir un schéma directeur des énergies et développer une boîte à outils permettant le déploiement opérationnel de projet EnRR	Il est prévu le déploiement d'ombrières solaires lors de la création de parking de type P+R, action 13 « Décarboner les transports et utiliser les infrastructures de mobilité pour produire de l'énergie »
Action 37 : Accompagner les acteurs économiques dans des modes de production plus sobres (carbone, ressources, déchets), dans des pratiques de coopération et dans la compensation de leurs émissions	<p>Les actions 5 « Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDMe) » et 6 « Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable » vise à favoriser des déplacements moins polluants pour les acteurs économiques.</p> <p>Les actions 18 « Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE » et 19 « Organiser la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels » visent à favoriser les modes alternatifs à la voiture particulière et optimiser les déplacements, et ainsi réduire les nuisances des activités économiques de la logistique.</p>

PDM, planification écologique et SERM

Planification écologique nationale

L'Etat a présenté sa planification écologique mi 2023. Ce plan d'action comporte 6 volets dont un dédié à la mobilité « Mieux se déplacer ». L'Etat identifie plusieurs leviers pour atteindre les objectifs fixés en matière de réduction des émissions de GES et notamment, l'électrification - ou la décarbonation - des parcs de véhicules (automobile, bus et cars), le déploiement des transports en commun y compris en périurbain, le développement de la pratique du vélo et du covoiturage mais également la recherche d'une certaine sobriété dans les déplacements.



Ambitions de reports modale de la voiture particulière

Le projet de PDM de Grand Besançon Métropole s'inscrit pleinement dans cette trajectoire et œuvrera à son échelle en faveur des différents leviers identifiés grâce à la mise en œuvre de son plan d'actions.

Pour illustration, quelques actions contribuant au Plan de l'Etat (et à sa déclinaison prochaine à l'échelle de la Région BFC) :

- Le déploiement des IRVE : 88 nouvelles bornes seront déployées dans 40 communes (cf. action C.13).
- Un développement de pôles de mobilité au sein des haltes ferroviaires de l'agglomération (cf. action C.7).
- Le projet de création d'une nouvelle halte ferroviaire au droit du Pôle santé de Besançon, directement connectée à deux lignes de l'étoile ferroviaire bisontine (cf. action C.7bis).
- L'accélération (budget x3) de la politique de développement du cyclable (création d'infrastructures structurantes à l'échelle de l'agglomération, stationnement sécurisé, aide à la pratique et sensibilisation - cf. action A.4 et les actions de l'axe D)
- Le travail mené sur le déploiement du covoiturage à l'échelle des bassins de mobilités avec les territoires voisins.
- La sensibilisation à la conversion et à l'intermodalité s'appuyant sur les conclusions de l'étude d'opportunité pour la mise en place d'une Zone à faibles émissions mobilité.
- La trajectoire engagée de décarbonation du parc de bus et cars (bio-GNV et électrique - cf. action C.13).

Zoom sur les SERM

La loi a défini, fin décembre 2023, un cadre pour les services express régionaux métropolitains (SERM) dans le code des transports. Cette offre multimodale de services de transports en commun publics s'appuiera prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Elle comprendra obligatoirement une offre de cars express "à haut niveau de service" et des réseaux cyclables. Les SERM pourront aussi inclure "des services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage" et des services de transports guidés (métros, tramways, téléphériques...). Les gares ou pôles d'échanges multimodaux existants seront adaptés. D'autres seront créés. Ils devront offrir des voies et des aires réservées au covoiturage, des parkings pour vélos.

Les objectifs des SERM sont aussi définis : améliorer la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, réduire la pollution de l'air, lutter contre l'autosolisme, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains...

L'instauration d'un billet unique a été prévu par amendement afin de pouvoir combiner différents modes de transports collectifs publics (train et bus par exemple) dans le périmètre d'un SERM.

La mise en place des futurs SERM

Les projets de SERM devront faire l'objet d'une concertation entre l'État, la région, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné.

Les maires des communes concernées par un projet de SERM devront être informés avant son déploiement.

Le statut de SERM sera conféré par arrêté du ministre chargé des transports, sur le fondement d'une proposition conjointe de la région et des AOM contribuant au financement de ce service. Les collectivités locales devront présenter un plan financier avec cette proposition (estimation des coûts d'investissement et d'exploitation, modalités de financement envisagées).

À l'initiative du Sénat, une tarification spécifique des péages ferroviaires devra être mise en place pour les circulations réalisées dans le cadre des SERM, afin que le coût élevé de ces péages ne soit pas un frein à leur déploiement.

Pour assurer la coordination entre les différents maîtres d'ouvrage d'un projet de SERM, le texte amendé prévoit que les maîtres d'ouvrage (dont les collectivités locales) devront constituer un groupement d'intérêt public (GIP) qui devra notamment veiller au respect des coûts et du calendrier des projets d'infrastructures. Ce GIP devra signer une convention de suivi avec l'État, les AOM et les collectivités locales qui participent au financement.

Le Plan de Mobilité de GBM s'inscrit pleinement dans l'esprit des SERM souhaités par l'Etat. D'une part, le scénario choisi de développement de l'intermodalité. Ainsi elle constitue le pivot du PDM en prévoyant un maillage de pôles de mobilité s'appuyant sur une armature territoriale composée de polarités et de bassins de vie sur tout le territoire de GBM. Ces pôles offrent plusieurs mobilités pour encourager le report modal en milieu rural et urbain, et drainent les usagers des territoires

voisins. Ils prévoient de mieux combiner les offres de transport collectif en les rapprochant géographiquement et en correspondance, d'offrir des parkings de covoiturage, des box à vélos sécurisés, des parkings relais, et sont irrigués en proximité par des cheminements piétons et cyclables.

Ce maillage s'appuie sur l'étoile ferroviaire de Grand Besançon Métropole, comportant 16 gares et haltes desservant son ressort territorial, mais aussi sur la desserte express interurbaine régionale MOBIGO réalisée en cars. Le projet de mobilité multimodal de GBM prévoit de compléter cette desserte Express par une ligne urbaine GINKO sur un secteur de GBM non desservi par les cars régionaux.

L'amélioration de l'offre TER sur les différentes branches de cette étoile est un des objectifs forts du Plan de Mobilité avec également le projet de création de la halte ferroviaire du Pôle Santé. Cette dernière sera assortie d'un PEM venant compléter le maillage des pôles de mobilité, cité ci-dessus.

GBM a également fait le choix de positionner dans son Plan l'accompagnement au changement de mobilité en tête des actions car la lutte contre l'autosolisme, la pédagogie, sont prioritaires.

Intégré au projet de mobilité de GBM, un schéma directeur de covoiturage est en cours d'élaboration à l'échelle de réflexion des SERM (environ 35km de rayon autour du pôle urbain principal). Cette démarche exemplaire initiée par Grand Besançon Métropole permet de réfléchir à l'amélioration des mobilités alternatives à l'autosolisme avec 9 autres EPCI de l'aire d'attraction bisontine.

Enfin, le Schéma cyclable de GBM, adopté en décembre 2023, est mis en œuvre à travers les actions du PDM à l'occasion d'une programmation ad hoc mais aussi à travers les actions de requalification des principales artères routières comme projeté dans le Plan, et dans l'aménagement des itinéraires cyclables autour des pôles de mobilité, comme évoqué plus haut.

Le territoire non soumis à la mise en œuvre d'une ZFEm, affiche à travers son PDM sa volonté de concourir à la restauration et à la préservation de la qualité de l'air. Le renforcement du maillage des pôles de mobilité, l'aménagement des itinéraires cyclables, la décarbonation des véhicules de transport public, et le renforcement de la réglementation du stationnement, représentent les solutions qui permettront de lutter contre la pollution de l'air.

Les objectifs des SERM sont identiques à celui du Plan de mobilité de GBM.

CPER _ Contrat Plan Etat Région

Les financements du Contrat Plan Etat Région en cours de révision concourent à la réalisation et au développement des projets structurants inscrits au PDM tel que le doublement de la RN57, le développement de la Ligne des Horlogers et la création du PEM Pôle de Santé.

Le CPER permet également de préparer la mise en œuvre future du SERM.

Contenu du dossier de PDM

Le dossier de PDM contient les 5 parties suivantes :

- I. La synthèse des enjeux du territoire ;
- II. Le Projet de PDM fixant le cap politique et technique du système d'organisation des mobilités ;
- III. Le plan d'actions ;
- IV. L'annexe accessibilité ;
- V. L'annexe environnementale.

LES ENJEUX DU TERRITOIRE

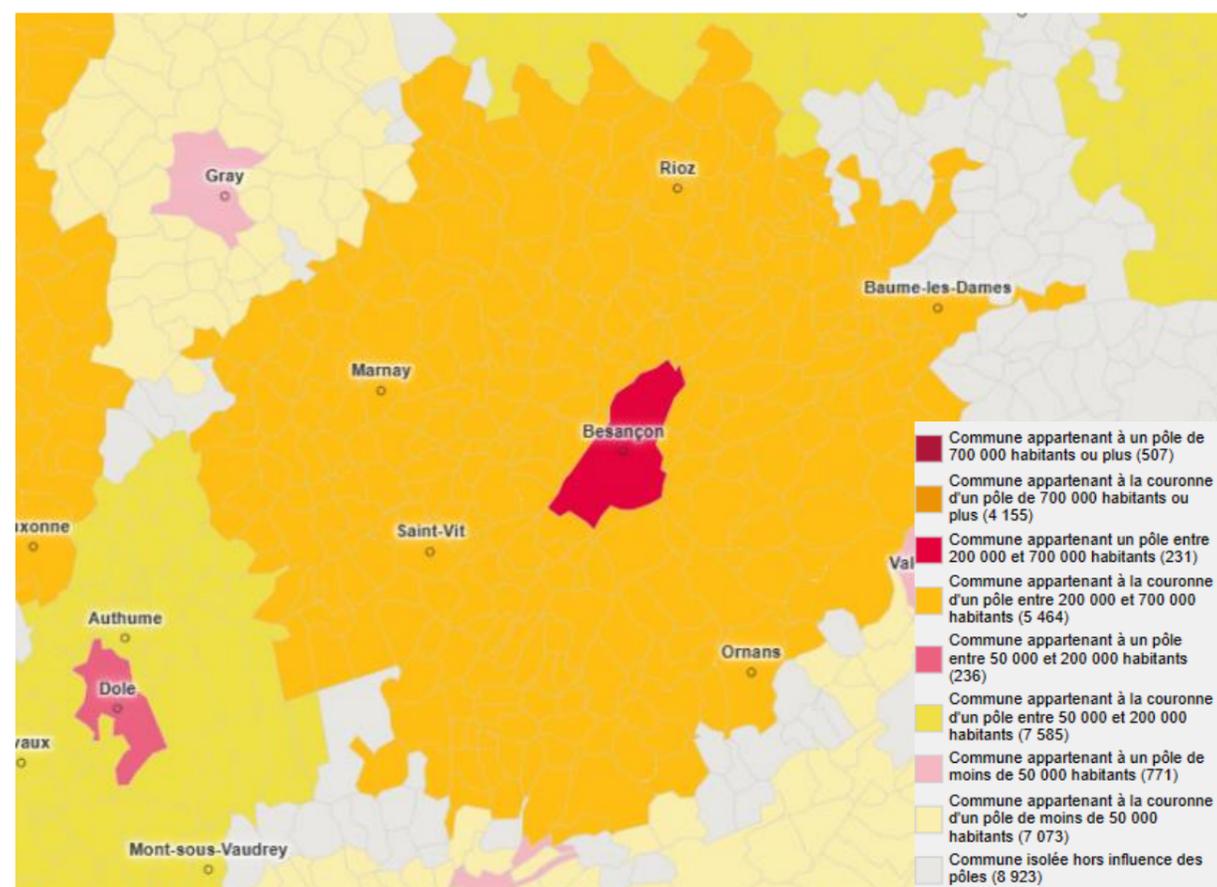
LES ENJEUX DU TERRITOIRE

L'état des lieux du territoire

Un territoire attractif marqué par la ruralité et une forte centralité de la ville de Besançon

Grand Besançon Métropole est un territoire composé de 68 communes, dont Besançon qui constitue la ville centre, et des territoires périurbains et ruraux. Besançon rayonne au-delà des limites communautaires, puisque son aire d'attraction s'étend dans les 6 EPCI limitrophes. Le territoire est desservi par de grands axes de communication, organisés en étoile, qui connectent le territoire aux échelles régionales, nationale et internationale : LGV Rhin-Rhône, l'autoroute A36, la RN57 et la RN83 notamment.

Aire d'attraction des villes selon le nombre d'habitants - 2020 - Insee



Un phénomène de périurbanisation est constaté. Pourtant, les équipements, services et emplois restent majoritairement sur Besançon. Ce qui s'explique aussi, par une démographie bien plus faible sur les communes périphériques de Besançon. (Environ 2 000 habitants pour les communes limitrophes)

Un fort usage de la voiture

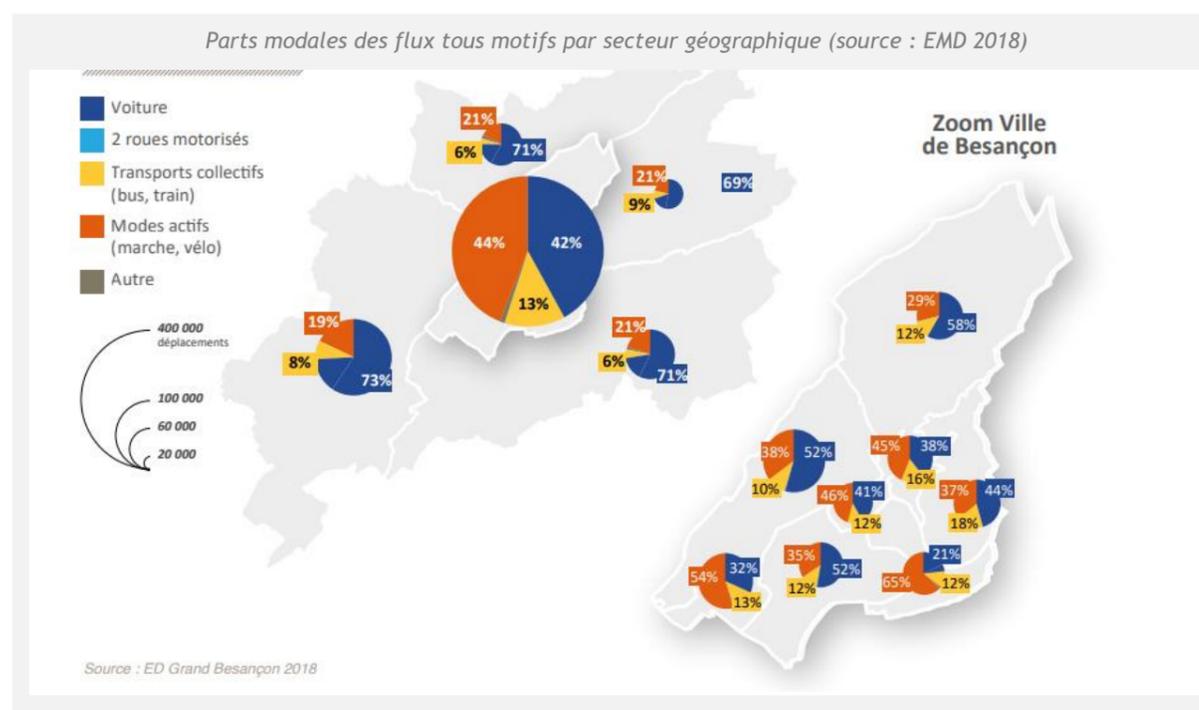
Synthèse des enseignements de l'Enquête Ménage Déplacement (EMD)

Une EMD du CEREMA a été réalisée entre 2017 et 2018 à l'échelle du Grand Besançon Métropole. Au total, 3 054 ménages ont été enquêtés. Les résultats de l'enquête ont mis en avant les points suivants :

ATOUS/ OPPORTUNITES	FAIBLESSES/MENACES
<ul style="list-style-type: none"> Une mobilité en baisse (3,8 déplacements/jour/ personne en moyenne, contre 4,2 en 2005), excepté dans le centre urbain (en moyenne 4,2 déplacements/jour/ personne). Des déplacements effectués essentiellement au sein du territoire de GBM : 93% des déplacements réalisés par les grands bisontins ont pour origine ou destination le périmètre de Grand Besançon Métropole. Des grands bisontins qui utilisent de plus en plus les modes actifs (marche, vélo) que la voiture : 55% des déplacements tous motifs confondus sont réalisés en voiture (contre 58% en 2005), et 34% à pied ou à vélo (contre 29% en 2005). Le nombre de déplacements effectués en marche à pied et à vélo augmente respectivement de 16,5% et de 48%. Le recours à la marche à pied prépondérant sur la ville de Besançon : 41% des déplacements tous motifs confondus sont réalisés à pied (contre 42% pour la voiture). Un potentiel de développement des modes alternatifs élevé : 46% des déplacements font moins de 2 km. 	<ul style="list-style-type: none"> Une périurbanisation qui induit une hausse de l'équipement des ménages : 31 % des ménages possèdent au moins 2 voitures (contre 25% en 2005). Un équipement vélo très hétérogène : 34% des ménages ne possèdent pas de vélo dans les secteurs périurbains, et 57% à Besançon. Une centralisation des déplacements vers Besançon : 71% des flux tous modes concernent la commune de Besançon. Un fort usage de la voiture pour se rendre au travail : 71% des flux domicile-travail sont réalisés en voiture. Les modes actifs sont presque inexistant des déplacements d'échange entre la ville de Besançon et le reste du territoire du Grand Besançon qui sont réalisés à plus de 96 % en voiture

D'après l'Enquête Ménage Déplacement, 55% des déplacements tous motifs étaient effectués en voiture, 34% à vélo et à marche à pied, et 10% pour les transports en commun. Une part modale voiture beaucoup plus importante dans les secteurs périurbains et ruraux, avec 70% de part modal voiture (contre 42% à Besançon). L'usage de la voiture pour le motif domicile-travail est prédominant avec une part modale de 76%. A contrario, la place de la voiture est moins importante pour les trajets Domicile-Université (31%), et domicile-Achat (57%).

Il est observé une baisse générale de la mobilité s'expliquant notamment par : la révolution numérique, l'augmentation des pratiques de télétravail, et une limitation volontaire de la part des individus. Il est important de noter que la crise sanitaire a fait évoluer les mentalités sur la mobilité, avec la volonté de se reconnecter davantage à son environnement, et a généré de nouvelles attentes de la part de la population.



Bilan à mi-parcours du PDU 2015-2025 - Urbanisme des proximités

Avancement du PDU 2015 -2025



D'après l'évaluation du PDU 2015-2025 réalisée en 2020, il a été constaté que malgré la prise en compte du PDU dans les PLU et PLUi, aucun diagnostic urbain approfondi n'a été réalisé sur les communes de l'armature urbaine ou communes relais. Les actions qui demandaient la construction de partenariats (avec les acteurs publics et privés) ont souffert d'un manque de soutien et d'animation. L'amélioration des mobilités au sein des pôles commerciaux s'est effectuée au fil de l'eau sans qu'une étude ne soit réalisée (liaisons modes doux).

Synthèse diagnostic - Urbanisme et déplacements

ATOUTS

- Une centralité urbaine à Besançon dans un territoire majoritairement rural
- Des flux concentriques, en cohérence avec la forte polarité de Besançon, et avec l'organisation radiale des réseaux de transport
- Des flux majoritairement internes à GBM, facilitant l'organisation des réseaux de transport
- Une baisse de la mobilité des habitants
- Une progression nette de la part modale des modes actifs, y compris au sein des secteurs les plus ruraux, et une baisse de l'usage des modes motorisés entre 2005 et 2018.
- Une maîtrise du développement de l'urbanisation inscrite dans les documents de planification
- Des documents cadre encourageant la densité au niveau des gares et centres-villes existants
- Des projets urbains et perspectives de développement centrées sur le secteur de Besançon et des secteurs disposant de desserte en transport en commun

OPPORTUNITES

- Un changement d'habitudes en termes de mobilité lié à la crise sanitaire sur lequel capitaliser
- Des contraintes de développement urbain en milieu rural freinant la périurbanisation et le développement des zones d'activités en périphérie
- Un système de mobilité diversifié
- Des perspectives en matière de réglementation du stationnement comme levier de report modal
- L'effet de la crise sanitaire propice au télétravail et e-démarches
- Un souhait des habitants pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement et notamment l'amélioration des transports en commun et modes actifs

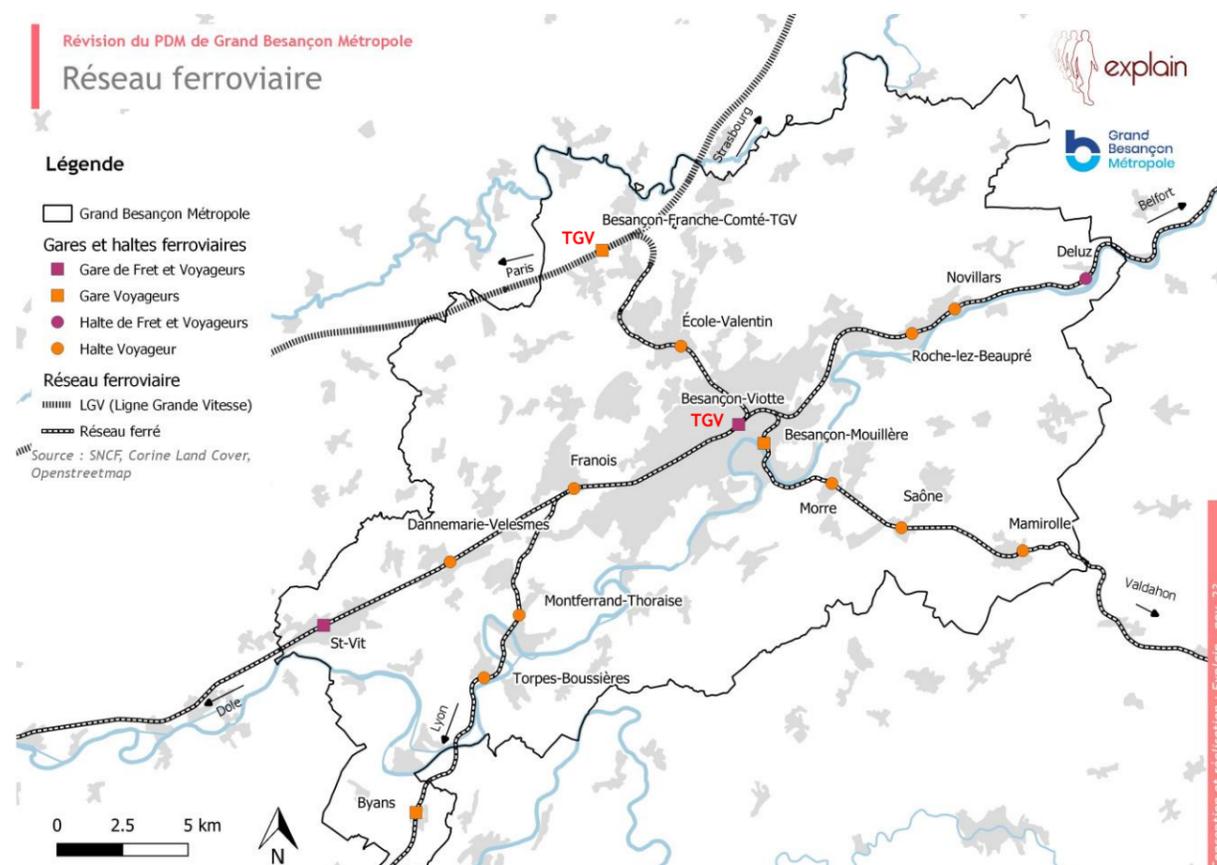
FAIBLESSES

- Un relief marqué sur plusieurs secteurs et des coupures importantes
- Une ville-centre qui perd des habitants et des dynamiques de population caractéristiques d'une périurbanisation
- Des équipements, emplois et pôles générateurs de déplacements concentrés à Besançon et inégalement répartis sur le reste du territoire
- L'influence de la ville-centre, responsable de nombreux déplacements auto-centrés
- Avec l'éloignement de la ville-centre, une typologie de l'habitat et la densité moyenne ne favorisant pas l'utilisation des transports en commun

MENACES

- Un projet de zone d'activités à l'écart des zones agglomérées et sans desserte régulière de transport en commun à Marchaux-Chaudefontaine
- L'effet de la crise sanitaire qui conduit les habitants à vouloir habiter loin des grandes villes et notamment à la campagne, accentuant la périurbanisation

Une infrastructure ferroviaire centrée sur Besançon



GBM dispose d'un réseau ferré en étoile avec des lignes TER, une ligne à Grande Vitesse dont le centre se trouve à Besançon, et une connexion avec la Suisse grâce à la ligne des Horlogers. Les TERs ne sont pas cadencés et possèdent des fréquences de passage plus élevées en heure de pointe (toutes les 20 ou 30 minutes). Les services sont organisés individuellement pour chaque branche et orientées à destination de Besançon, impliquant une correspondance obligée en gare de Besançon-Viotte. Les horaires des trains sont globalement adaptés aux heures de travail, ainsi qu'aux horaires des écoles. En périodes creuses, peu d'horaires sont disponibles sur les lignes.

Le territoire fonctionne également avec la présence de deux gares TGV (Viotte et Besançon-Franche Comté TGV). Les deux gares sont espacées de plus de 10 kilomètres. Toutefois, une navette TER permet de les relier.

Une fréquentation corrélée à la densité de population et à l'offre ferroviaire en gare, avec les gares de Besançon-Viotte et Besançon TGV qui comptabilisent 89% de la fréquentation totale (Sncf open data 2019).

Un réseau urbain performant et emprunté

Se trouve également dans la Communauté Urbaine, un réseau Ginko, avec 2 lignes de tramways, 4 LIANES (Lignes A Niveau Elevé de Service), 13 lignes urbaines et complémentaires. Le réseau est complété par des lignes scolaires et des lignes de transports à la demande. Une fréquentation

stable en légère augmentation, avec + 4,4% de voyages supplémentaires entre 2018 et 2019. Un centre-ville très fréquenté, puisque 63% des déplacements en tramway sont en lien avec le centre-ville (*Enquête origine-destination 2018-2019 du réseau Ginko*). Toutefois, il est remarqué un taux de correspondance modéré, avec 12% seulement de déplacement qui mettent en correspondance deux lignes urbaines (bus ou tramway). Suite à la crise sanitaire, la fréquentation du réseau a mis 3 ans avant de revenir à la normale, avec un retour à des niveaux proches de ceux de 2019, 90% de la fréquentation pré-covid en 2022 (*source : AUDAD 2023*).

Des sites propres bus sont présents sur la commune de Besançon, et permettent des trajets plus directs et rapides en bus. Toutefois, quelques difficultés de circulation ont été identifiées : une congestion au niveau des ponts et pénétrantes du secteur de la Boucle ; une saturation de la Lianes 3 en heure de pointe du matin et du soir ; une surcharge du tramway en hyper pointe.

Site propre - Boulevard Alexandre Fleming à Besançon



Site propre - Rue de la Préfecture à Besançon



Des lignes périurbaines majoritairement empruntées par les scolaires

Une trentaine de lignes périurbaines permettent de desservir les communes autour de Besançon. Ces lignes sont composées de services réguliers et sur réservation (à la demande). 57% des abonnés périurbains utilisent un Pass 4/17 ans, ce qui sous-entend une utilisation majoritaire du réseau périurbain par les scolaires (*Source : Rapport annuel 2019 des services périurbains Ginko*).

La desserte est complétée par le réseau régional Mobigo, proposant des lignes de car majoritairement en heure de pointe et en connexion avec les territoires voisins.

Des disparités d'aménagement au sein des pôles de mobilité

Le territoire se structure autour de pôles de mobilité, à savoir :

- **16 gares et haltes ferroviaires** présentes sur le territoire de Grand Besançon Métropole. Les services présents sont disparates, avec une accessibilité à vélo ou à pied peu qualitative.
- **6 parkings relais (P+R) en entrée de Besançon**, et reliés par au moins une ligne de tramway ou une LIANES. Globalement, la plupart parkings relais sont faiblement utilisés, en partie à cause d'un stationnement relativement aisé au centre-ville de Besançon, et des parkings gratuits proches du centre. Toutefois, les P+R apparaissent bien aménagés sur le plan fonctionnel, avec du marquage au sol et des cheminements piétons lisibles.

- **6 pôles d'échanges urbains** assurant les correspondances entre les lignes, et présents dans le centre et aux portes d'entrées de Besançon : *Micropolis ; Orchamps ; Temis ; Gare Viotte ; Chamars ; République*. Les six pôles multimodaux du réseau Ginko accueillent différents services. Globalement, et les cheminements piétons sont globalement bien aménagés et qualitatifs. Les pôles plus excentrés (Micropolis et Temis) offrent une ambiance majoritairement routière peu avenante.



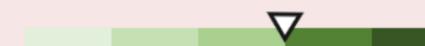
Bilan des pôles de mobilité

■ Service présent
 ■ Service absent
 ■ En projet

Pôles de mobilité	TER	Stationnement vélo	Aire de covoiturage officielle	Parking voiture	Cars/bus
Saint-Vit	TER vers Dijon et Besançon Viotte Car TER vers Frasnois	Moins de 10 places abritées non sécurisées + 1 box Mobigo			1 ligne périurbaine
Montferrand-le-Château	Ligne Besançon/Lyon	Moins de 10 places abritées non sécurisées			1 ligne périurbaine
Saône	Ligne des Horlogers	Moins de 10 places abritées non sécurisées			2 lignes périurbaines + Mobigo
Roche-Lez-Beaupré	Ligne Besançon/Belfort		Travaux lancés		2 lignes périurbaines
Nancray					1 ligne périurbaine
Devecey					1 ligne périurbaine + Mobigo
Ecole-Valentin					1 ligne urbaine + 1 ligne périurbaine
Pouilley-les-V.					2 lignes périurbaines
Dannemarie-sur-Crète	TER vers Dijon et Besançon Viotte Car TER vers Frasnois	Moins de 10 places abritées non sécurisées			1 ligne périurbaine + Mobigo
Morre	Ligne des Horlogers		Travaux lancés		1 ligne périurbaine

Bilan à mi-parcours du PDU 2015-2025 - Performance des transports collectifs

Avancement du PDU 2015 -2025



Avec le changement de délégataire en 2018, l'arrivée du tramway et de lignes en site propre, le réseau de transport en commun a été restructuré en priorisant la desserte des générateurs de déplacement et en favorisant le rabattement dans le périurbain. Plusieurs études ont été réalisées : une étude d'optimisation des réseaux de bus urbains et des TCSP, une étude pour le prolongement du tramway à Châteaufarine. Ces études recommandent la création d'un nouveau terminus tramway, et la création d'une nouvelle entrée de ville à l'Ouest.

Une maison de la mobilité « l'Agence Ginko Mobilité » a été créée. Ginko est aujourd'hui interopérable avec Citiz et Vélocité, et la convention Région-GBM concernant le TER est active. L'information multimodale a été améliorée pour la partie urbaine du réseau avec la mise en place d'un service d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV).

La tarification combinée TER/Ginko reste en vigueur et des conventions ont été passées sur l'axe Besançon-Vesoul. Pour les voyageurs occasionnels, l'interconnexion entre les réseaux TER et Ginko s'est dégradée avec la mise en place de nouveaux tarifs TER désavantageux. Un travail a été initié sur la ligne des Horlogers avec les collectivités desservies pour une remise à niveau de l'infrastructure jusqu'à la frontière suisse, ce qui a pesé dans la réaffectation d'un budget inscrit au CPER 2015- 2020 pour des travaux programmés en 2021 (37M€ contre 12M€ initialement prévus). Le travail reste à poursuivre sur cette ligne pour en améliorer durablement la performance.

Aucun travail spécifique n'a été mené sur les services en gare. La Région a initié la fermeture quasi systématique des guichets à présence physique dans les gares secondaires.

Synthèse diagnostic - transport en commun et intermodalité

<p style="text-align: center;">ATOUTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une offre de transport en commun urbain développée et à haut niveau de service • Une bonne desserte de la population de Besançon par le réseau Ginko : 87 % de la population de Besançon à moins de 200 mètres d'un arrêt de bus (données Insee 2017). • Un réseau urbain performant par rapport aux agglomérations de taille similaire et une fréquentation globale en hausse du réseau Ginko : +4,4% entre 2018 et 2019 • Des sites propres qualitatifs • Un TAD permettant de desservir les zones les plus excentrées, plébiscité pour le TAD PMR sur les trajets périurbains • Une billettique multimodale permettant d'utiliser différents modes de transport et de services, uniquement pour les abonnés • Des TERs cadencés sur 2 axes Dijon - Besançon et Belfort - Besançon 	<p style="text-align: center;">FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des lignes périurbaines longues, peu attractives en temps de parcours par rapport à la voiture et principalement utilisées par les scolaires • Une congestion routière impactant ponctuellement la circulation des bus en heure de pointe • Un nombre de voyageurs très élevé par rapport à la capacité du matériel roulant de la Lianes 3 et des tramways en hyperpointe • Une desserte compliquée de la partie Est de Besançon, en raison de voies étroites conduisant à des itinéraires plus longs et à la mise en place de bus de capacité réduite • Un service TAD PMR saturé en heure de pointe • Une offre de transport périurbaine peu connue par la population • Des lignes diabolos peu connues par les usagers non scolaires • Des conditions d'intermodalité limitées dans certaines gares et haltes • Des parkings relais peu fréquentés et peu agréables, en concurrence avec les parkings gratuits du centre de Besançon
<p style="text-align: center;">OPPORTUNITES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un souhait d'ouverture/création de nouvelles haltes ferroviaires par certaines communes, spécifiquement sur le CHU • Une réflexion sur la création de parcs relais, corrélée à celle des nœuds de mobilité menée par GBM • Un réseau de cars Mobigo circulant à portes fermées au sein de GBM sauf sur la commune de Devecey 	<p style="text-align: center;">MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une crise sanitaire pouvant impliquer un report modal des utilisateurs de transports en commun vers la voiture

Un maillage cyclable existant à compléter

164 km d'aménagements cyclables sont présents. Les aménagements cyclables et l'offre en stationnement vélo sont principalement concentrés à Besançon. Un itinéraire structurant national traverse le territoire : l'EuroVélo 6, qui constitue un véritable atout pour la pratique du vélo et de la marche à pied dans la Communauté Urbaine. En plus des aménagements dédiés (pistes et bandes cyclables, voie verte), le territoire comprend des zones de circulation apaisée et des aires piétonnes, à Besançon notamment.

Toutefois les aménagements cyclables se révèlent souvent discontinus, hétérogènes, et manquant globalement de cohérence en raison de l'ancienneté de certaines réalisations.

Voie verte sur le trottoir, avenue de la paix (RD683) à Besançon, non séparée du trottoir.



Bandes cyclables, rue Ariane II à Miserey Salines, non adaptées à une chaussée interurbaine à fort trafic limitée à 70 Km/h (source : @Google)



Un jalonnement vélo actuel lisible, avec des panneaux qui respectent les recommandations du Cerema et de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR), et qui sera complété par un schéma directeur de jalonnement des itinéraires cyclables en cours d'élaboration.

Un nouveau schéma directeur cyclable approuvé en 2023 et en cours de révision

Autour des enjeux d'aménagement, de sécurité et de services vélo, le Schéma Directeur Cyclable approuvé en 2019 s'articule autour de 5 actions pour orienter la mise en place d'un réel système vélo :

- Encourager la pratique cyclable par la réalisation d'aménagements cyclables structurants ;
- Développer le stationnement cyclable ;
- Proposer une nouvelle offre de location de vélo moyenne et longue durée ;
- Informer, communiquer, sensibiliser ;
- Suivre et évaluer la mise en œuvre.

Des services de location de vélo en développement

Des services sont proposés sur le territoire, pour de la location vélo :

- Le service de **vélo en libre-service Vélocité**, présent dans l'hypercentre de Besançon, avec une trentaine de station. Le contrat d'exploitation prend fin en 2023. Des réflexions sont en cours sur l'intégration du système au sein la DSP (Délégation Service Public).
- Le service **Ginko Vélo**, pour la location de VAE longue durée est principalement utilisé par des actifs (68,5% des utilisateurs utilise Ginko Vélo pour aller travailler - *source : Kéolis, Bilan Ginko vélo après 1 an*). Les usagers sont répartis dans GBM proportionnellement à la répartition de la population (66% des usagers - *source : Kéolis, Bilan Ginko vélo après 1 an*).

A Besançon, un centre-ville compact aux aménagements piétons inégaux, et des aménagements moins qualitatifs dans les autres communes

Besançon a connu dans les années 70 et 80 des piétonnalisations ambitieuses de son centre-ville. Aujourd'hui, l'hypercentre offrent des trottoirs piétons plutôt qualitatifs. Un manque de cohérence entre les aménagements est parfois visible, du fait d'opérations au coup par coup et de l'absence d'une charte d'aménagement d'espace public définie et respectée. Des aménagements piétons également qualitatifs ont été réalisés lors des aménagements du tramway. Le jalonnement est lisible et fréquent, facilitant l'orientation des piétons.

Aménagement piéton qualitatif quai Vieil Picard



Jalonnement piéton dans le centre-ville de Besançon



Une attention inégale est portée aux espaces et cheminements piétons dans les communes périphériques. Le développement d'aménagements piétons est également hétérogène entre les communes. De nombreux villages sont traversés par des départementales structurantes du réseau communautaire, dont la configuration est majoritairement routière, avec peu d'espaces qualitatifs pour les piétons.

Des aménagements plus récents dans certains villages (zones 30, zones de rencontre, trottoirs) offrent néanmoins des ambiances plus piétonnes et qualitatives, notamment sur Saint-Vit. Du stationnement voiture anarchique est observé sur les trottoirs, gênant le cheminement des piétons, particulièrement dans les lotissements.

Une pratique du covoiturage faiblement implantée malgré des initiatives pour le développer

Deux plateformes de mise en relation de personnes pratiquant le covoiturage sont déployées sur le territoire : **Mobigo** (échelle régionale) et **Ginko Voit'** (échelle GBM, covoiturage au niveau des arrêts de transports en commun Ginko mis en place en 2019) dont l'usage demeure très faible. Ceci

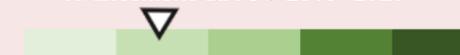
s'explique par un contexte routier trop peu contraignant et une circulation fluide. Également, l'un des freins à l'usage du covoiturage, est le manque de connaissance des services existants et le manque d'animation. Les pratiques de covoiturage sont actuellement surtout tournées vers les territoires voisins, notamment vers la Suisse.

Un service d'autopartage Citiz à Besançon arrivé à l'équilibre économique en 2019

Le service d'autopartage de Besançon a atteint l'équilibre économique en 2019 après 9 ans de fonctionnement. Les 17 stations d'autopartage sont situées à Besançon, majoritairement au centre-ville. Des perspectives de développement sont à l'étude, avec une station au CHRU notamment, et sur la ZA de Trépillot. Des pics d'utilisation sont observés aux heures de pointe du matin et le midi, ainsi qu'un usage largement plus important en semaine que le week-end, ce qui traduit un usage professionnel (27% de clients professionnels en 2019 - *source : rapport 2019-2021 Citiz BFC*).

Bilan à mi-parcours du PDU 2015-2025 - Structuration des espaces publics

Avancement du PDU 2015 -2025



D'après l'évaluation du PDU 2015-2025 réalisée en 2020, une hiérarchisation du réseau routier a été effectuée, et un nouveau schéma cyclable a été validé en 2019. Cependant, le plan piéton d'agglomération n'a pas été réalisé, mais la démarche action cœur de ville, a permis la mise en place d'une nouvelle signalétique.

Également, le schéma d'accessibilité a été élaboré et la mise en accessibilité des arrêts est en cours de finalisation. Un arrêt minimum est accessible pour toutes les communes périphériques.

Bilan à mi-parcours du PDU 2015-2025 - Nouvelles mobilités

Avancement du PDU 2015 -2025



Concernant le covoiturage, le travail débuté avec les Départements au sujet de la création d'une plateforme de mise en relation ne s'est pas poursuivi dans l'attente d'une action à l'échelle régionale (évolution de la compétence mobilité avec la LOM).

En attendant, la démarche de conseil en mobilité de GBM auprès des entreprises pour la création de leur plan de mobilité (PDE, PDME) fait ressortir le covoiturage comme un des sujets essentiels. Parallèlement, une application nommée Ginkovoit' a été élaborée par le délégataire de transport public Kéolis sur le périmètre GBM.

Le système de VLS local « VéloCité » a atteint son rythme de croisière en termes de fréquentation. Le nombre de vélo est resté stable et aucun déploiement n'est prévu. Le système local d'autopartage « Citiz », après un démarrage difficile, a également trouvé sa place dans le système de mobilité bisontin. Le déploiement n'est pas envisagé dans les secteurs périurbains.

Concernant les bornes de recharges électriques et leur déploiement, il en existe quelques-unes au centre-ville.

Synthèse diagnostic - Modes actifs, et nouvelles mobilités

ATOUTS

- Environ 250 km d'aménagements cyclables réalisés, dont 86 km en zones apaisées, concentrés majoritairement sur Besançon où les besoins sont les plus importants.
- Une véloroute et voies vertes réalisées en quasi-totalité, au sein du schéma régional.
- De nombreux itinéraires de randonnées pédestres et à VTT balisés.
- Des services de vélo libre-service (VéloCité) et location de VAE (GinkoVélo) qui fonctionnent bien, avec une fréquentation stable des VLS avant la crise sanitaire.
- De nombreux arceaux vélos, concentrés sur la Ville de Besançon.
- Un jalonnement cyclable mis en place et à poursuivre et un jalonnement piéton lisible et qualitatif sur Besançon.
- Un poste de conseiller en mobilité depuis 2016, ayant permis de réaliser une vingtaine de Plans de Mobilité employeurs (PDMe) et le PDMA de GBM.
- Un service d'autopartage à Besançon, arrivé à l'équilibre économique en 2019.
- Quelques bornes de recharge électriques implantées.

OPPORTUNITES

- Une politique cyclable volontariste de GBM (Schéma Directeur cyclable) et du département du Doubs.
- Des réflexions autour de schémas directeurs communaux cyclables et d'un plan piéton.
- Une volonté de diversifier les actions de conseil en mobilité auprès du grand public, voire de créer une maison des mobilités
- Un cadre législatif renforçant les obligations en matière de transition vers une mobilité décarbonée, à suivre concernant la ZFE.
- Des études menées pour décarboniser le parc roulant GINKO et un scénario à forte prédominance GNV en réflexion et l'acquisition de trains hydrogènes par la Région.
- Une étude menée par l'AUDAB concernant la désynchronisation des temps de travail.
- De nombreuses attentes de la part des communes et du grand public sur le développement de la pratique cyclable.
- Un tissu associatif favorable au développement du vélo.

FAIBLESSES

- Un relief marqué sur plusieurs secteurs et des coupures importantes.
- Des distances importantes à parcourir depuis les communes périphériques, vers les pôles d'activité et la ville-centre.
- Un manque de qualité et d'homogénéité de certains aménagements cyclables, notamment pour les plus anciens.
- Un réseau cyclable discontinu et peu développé sur les communes autres que Besançon.
- Un usage du vélo peu installé et tourné vers la pratique loisirs.
- Une intermodalité difficile vélo + TC, avec une faiblesse d'équipements en stationnements vélos sécurisés et difficulté à monter son vélo à bord.
- Des centres-villes globalement contraints sur GBM hors Besançon, des trottoirs étroits et du stationnement illicite sur trottoir, notamment dans les zones pavillonnaires.
- Une aire piétonne de qualité hétérogène au centre-ville de Besançon.
- Des aménagements en faveur des piétons inégaux dans les communes de la périphérie.
- Une pratique du covoiturage faiblement implantée malgré des initiatives pour le pérenniser.

MENACES

- Une absence de programmation des aménagements cyclables dans le temps, partagée par tous les acteurs (communes, GBM et département).
- Une circulation routière globalement fluide et un stationnement voiture aisé, n'incitant pas au report modal vers les modes actifs, malgré un sentiment de difficultés ressenti par les habitants (place de stationnement gratuite à Besançon plus difficile à trouver et temps de parcours plus longs aux heures de pointe).
- Une crise sanitaire défavorable aux modes partagés.
- Une faible pratique des micromobilités à suivre.

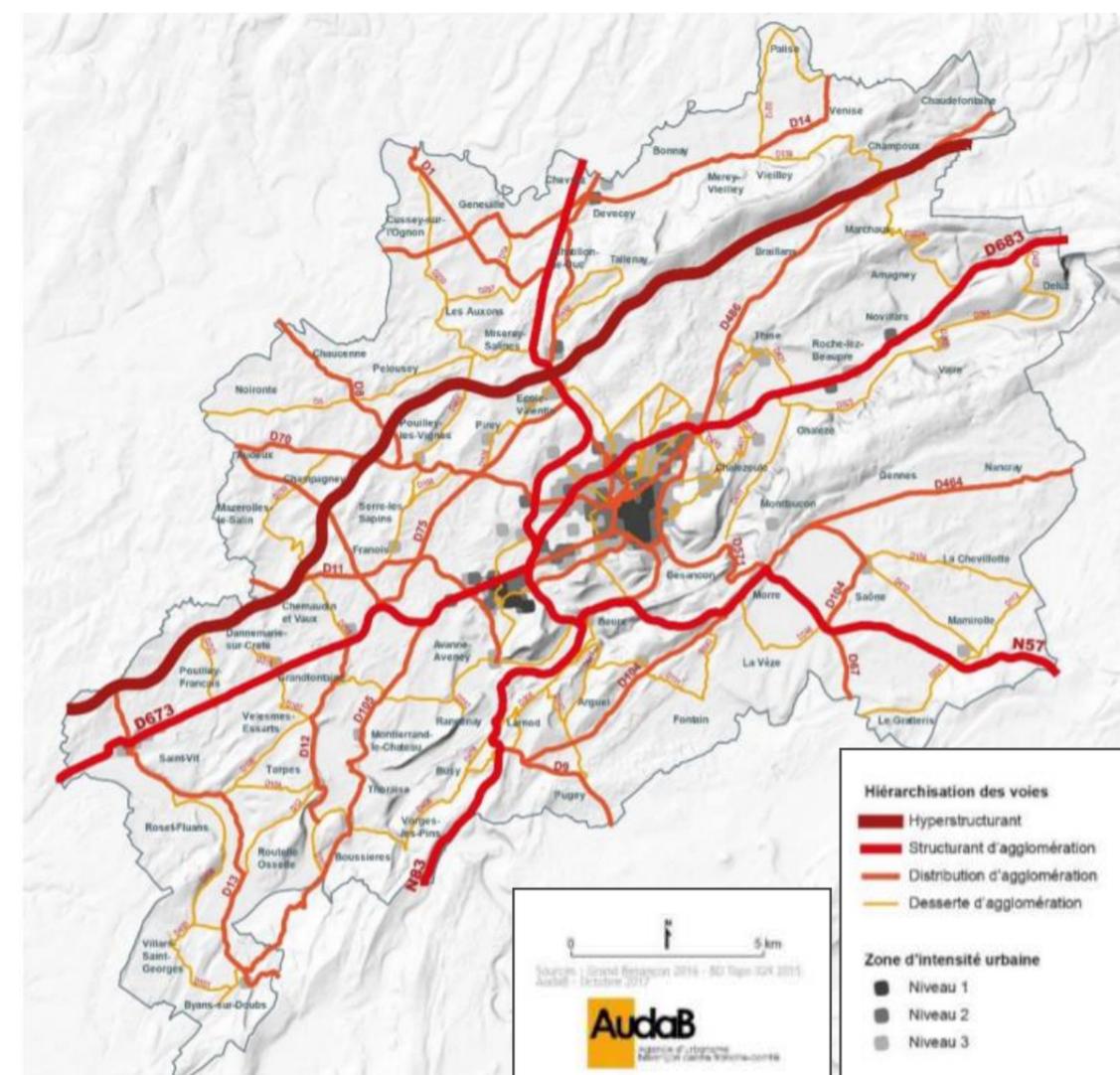
Des configurations très routières en décalage avec la typologie d'aménagements souhaités, notamment pour la place des modes alternatifs à la voiture

Une hiérarchisation des voies en quatre niveaux principaux a été établie en 2018, avec un réseau **hyperstructurant** (A36), un réseau **structurant d'agglomération** (RN 57, RN 83, RD 673, RD 683), un réseau de **distribution locale** (principales routes départementales), et un réseau de **desserte d'agglomération**.

Toutefois, les aménagements sont en décalage avec la hiérarchisation du réseau, avec une voirie configurée très globalement en faveur des voitures : une ambiance routière est globalement perçue sur les voiries du territoire bisontin avec peu de place pour les mobilités actives (vélo, marche), avec néanmoins des aménagements ponctuels pour les transports en commun (Tramway et sites propres bus).

Hiérarchisation des voies de circulation

Source : AUDAB, Rapport analyse des fonctions urbaines pour une hiérarchisation des voies à GBM

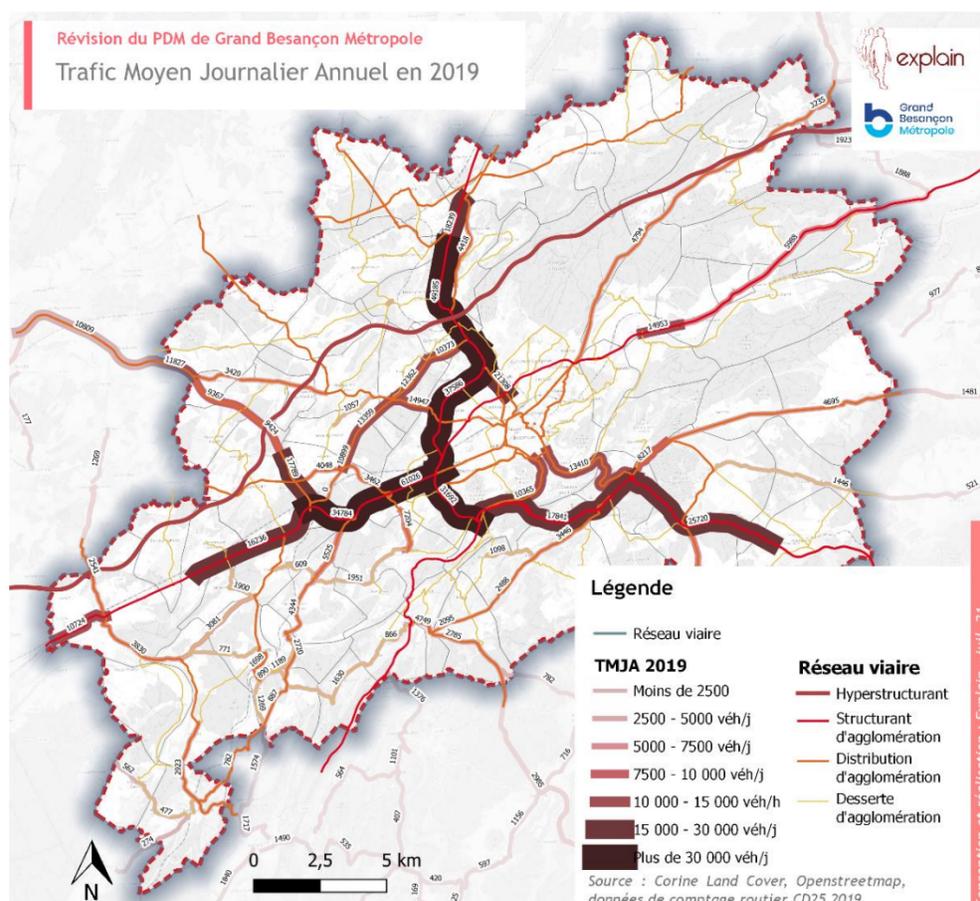


Des traversées de village très routières (même dans les centre-bourg). Des zones 30 et zones de rencontre dans l'ensemble peu présentes sur le territoire.



Un réseau viarie globalement fluide avec néanmoins quelques sections problématiques aux heures de pointe

Les trafics sont modérés sur la majorité des axes de la Communauté Urbaine (moins de 20 000 véh./jr). Les trafics importants sont portés par la RD673 entre Saint-Vit et Besançon et sur la RN57 en contournement de Besançon, en cohérence avec leur rôle d'axe structurant d'agglomération. Les axes routiers sont dans l'ensemble suffisamment capacitaires pour absorber le trafic qu'ils reçoivent sans saturer.



Quelques enjeux de saturation sont néanmoins identifiés sur la RN57 et sur la RN83 en heure de pointe, et sur les pénétrantes et les franchissements du Doubs vers l'hypercentre de Besançon.

Des trafics élevés de PL sont également observés sur la RD673 et la RN57. Environ la moitié des flux poids lourds observés sur la RN57 devraient être réalisés sur Autoroute (flux nationaux ou internationaux).

Un stationnement saturé sur les parkings gratuits au centre-ville

Un stationnement payant est présent dans l'hypercentre de Besançon. Le stationnement réglementé favorise la rotation des véhicules et le report modal. Toutefois, le stationnement payant engendre un report sur les zones gratuites à proximité. D'après une enquête réalisée en octobre 2020, une forte pression de stationnement est localisée dans les quartiers Battant et Chaprais sur les parkings périphériques du centre-ville gratuits, avec du stationnement illicite. De plus, la gratuité des parkings ne permet pas d'encourager les autres modes de transport.



A Besançon, la gamme tarifaire du stationnement se situe dans la fourchette basse des agglomérations de taille équivalente, avec 1€50 par heure de stationnement dans les zones les plus contraintes. De plus, ces tarifs sont très attractifs comparés à ceux des parkings en ouvrage.

Une pression de stationnement est également visible sur les Hauts-du-Chazal, avec un taux d'occupation élevée et du stationnement illicite autour du CHRU sur les parkings gratuits.

La majorité des communes (hors Besançon) ne disposent pas de réglementation sur le stationnement, ce qui est cohérent avec la faible densité urbaine et l'environnement majoritairement rural. Toutefois, en première couronne de Besançon où la densité apparaît relativement plus élevée, seule Ecole-Valentin dispose d'une zone bleue. Saint-Vit, deuxième commune démographique du territoire, dispose également d'une zone de stationnement réglementée.

Un stationnement en gare de qualité variable

Les gares disposent toutes d'un parking. Les parkings sont de qualité inégale, avec parfois une absence de marquage au sol ou un revêtement dégradé ou mal entretenu. De plus, toutes les gares ne disposent pas de place de stationnement pour les Personnes à Mobilité Réduite au sein de leurs parkings.

Bilan de l'offre de stationnement en gare

Halte / Gare	Nombre de places de stationnement VP	Bilan du stationnement VP
Besançon-Viotte	200	
Besançon Franche-Comté TGV	1 000	
Besançon-Mouillère	40	
Ecole-Valentin	60 places de stationnement (dont 3 PMR) + 24 places de covoiturage	
Franois	30	
Dannemarie-Velesmes	20	
Saint-Vit	54 places de stationnement (dont 2 PMR) + 3 arrêts minutes	
Montferrand-Thoraise	40	
Torpes-Boussières	5	
Morre	10	
Saône	100	
Mamirolle	20	
Roche-lez-Beaupré	5	
Novillars	100	
Deluz	5	



Service présent satisfaisant

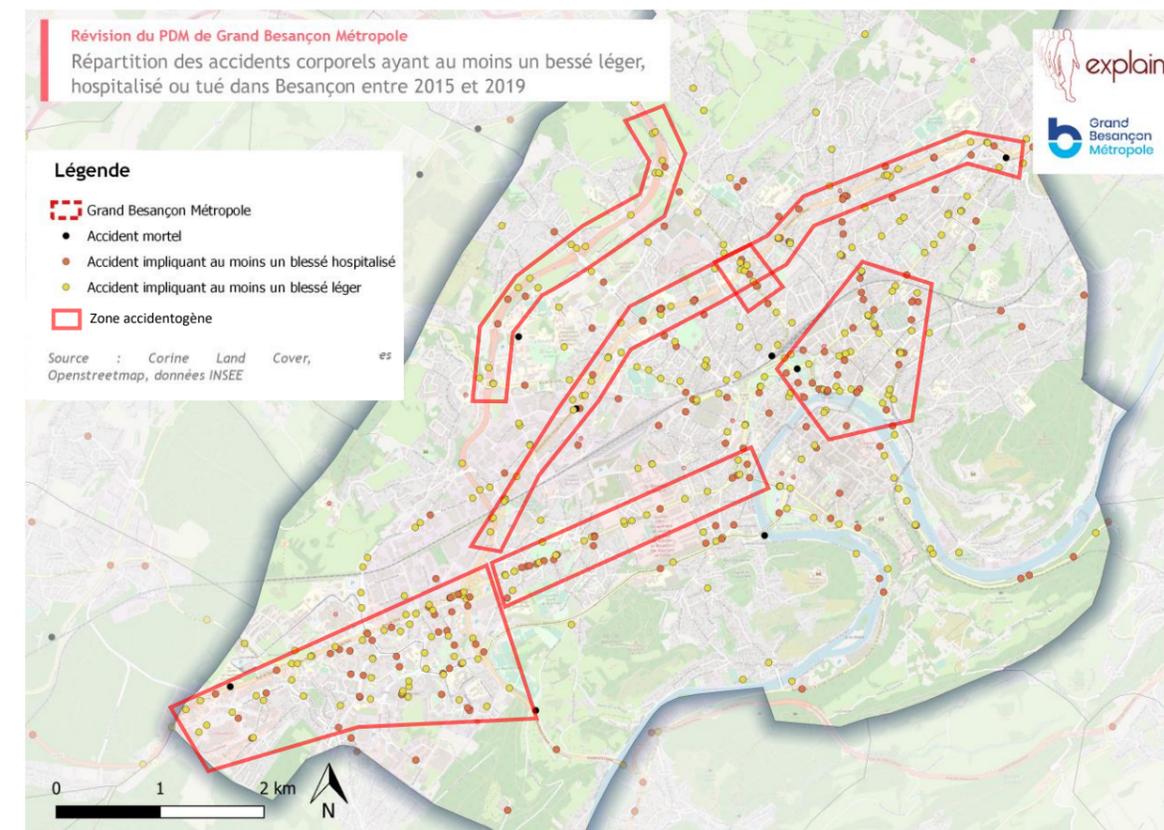


Service existant limité

Une situation particulièrement accidentogène à Besançon

Entre 2015 et 2019, 78 % des accidents ont eu lieu à Besançon, soit la commune la plus accidentogène du secteur (concentration des trafics voiture et des différentes fonctionnalités urbaines, sources de conflits). Les secteurs suivants sont particulièrement accidentogènes, notamment pour les vélos et les piétons :

- Le secteur de Planoise ;
- Les axes structurants : la RN57 et le Boulevard Léon Blum/Winston Churchill notamment, dont les intersections avec les voiries locales se révèlent particulièrement accidentogènes ;
- Le secteur des Chaprais à l'est du centre-ville.



Sur les axes structurants du réseau communautaire et sur les liaisons intercommunales, de nombreux aménagements ont été réalisés pour limiter la vitesse des véhicules : carrefours giratoires et écluses notamment.

Bilan à mi-parcours du PDU 2015-2025 structuration des espaces publics

Avancement du PDU 2015 -2025



D'après l'évaluation du PDU 2015-2025 réalisée en 2020, les actions suivantes ont été réalisées :

- Une étude d'aménagement en 2x2 voies de la liaison Mercureaux - Montboucon conduite par la DREAL ;
- Le contournement de la commune de Miserey : RN57 Nord ;
- Une étude de diagnostic urbain des boulevards de Besançon par l'AUDAB, montrant des enjeux d'évolution notamment pour une meilleure prise en compte des modes alternatifs. L'entrée Est de Besançon a été réaménagée (secteur piscine de Chalezeule) pour un apaisement des vitesses ;
- Une étude sur les propositions d'évolution de la politique de stationnement.

Synthèse diagnostic - Transport routier, stationnement et sécurité

ATOUS

- Des liaisons fortes avec les territoires voisins : A36, RD673, RD683, RN57 et RN83.
- Des trafics poids lourds globalement concentrés sur les axes structurants à fort trafic : RD673 et RN57 et non sur les voies de desserte ou de distribution d'agglomération.
- Des conditions de trafic globalement fluides et des trafics routiers globalement en baisse.
- Un stationnement réglementé dans le centre-ville de Besançon, favorisant le report modal et la rotation des véhicules.
- Un taux de motorisation faible sur Besançon, favorisant l'usage des modes actifs et des transports en commun.
- Une diminution de la gravité des accidents ces 5 dernières années.
- La mise en place de nombreux aménagements pour réduire les vitesses de circulation.

FAIBLESSES

- Le travail de hiérarchisation du réseau viaire non mis en œuvre en termes de cohérence d'aménagement des axes.
- Une voirie très globalement en faveur des voitures : une ambiance routière avec peu de place pour les mobilités actives et des aménagements ponctuels pour les bus.
- Quelques ralentissements de circulation identifiés aux heures de pointe sur La RN57 entre La Vèze et Beure, la RN83 entre Larnod et Beure, la rue de Vesoul, les RD673 et RD683.
- Des points de franchissement du Doubs pour accéder à la boucle dans l'hypercentre de Besançon présentant des encombrements et des conflits entre les modes.
- Des itinéraires de shunt poids lourds problématiques pour éviter l'A36, sur la RN57, RN83 et RD673 dans la traversée de Saint-Vit.
- Des trafics en hausse sur les axes supportant les trafics les plus importants (RN57 et RD673), subissant déjà des ralentissements.
- Des difficultés de stationnement aux entrées de la ville de Besançon et des parkings gratuits saturés en périphérie du centre-ville avec du stationnement illicite.
- De nombreux stationnements illicites sur trottoirs et notamment au CHU.
- Une offre de stationnement gratuit importante à Besançon (44% de places gratuites au centre-ville élargi).
- Un tarif sur voirie relativement bas et un tarif horaire de parking en ouvrage peu incitatif par rapport à la voirie.
- Un taux de motorisation élevé dans les communes autres que Besançon.
- Quelques parkings en gare peu qualitatifs.
- Des normes de stationnement hétérogènes dans l'habitat et les bureaux à l'échelle de Grand Besançon Métropole (nombreux PLU).
- Une situation plus accidentogène à Besançon, notamment sur les axes structurants/pénétrants et à Planoise.
- Des voies départementales et nationales assez dangereuses avec des indices de gravité élevés.
- Une part significative de piétons et de vélos impliqués dans des accidents corporels, ainsi que les deux roues motorisés eu égard à leur usage.

OPPORTUNITES

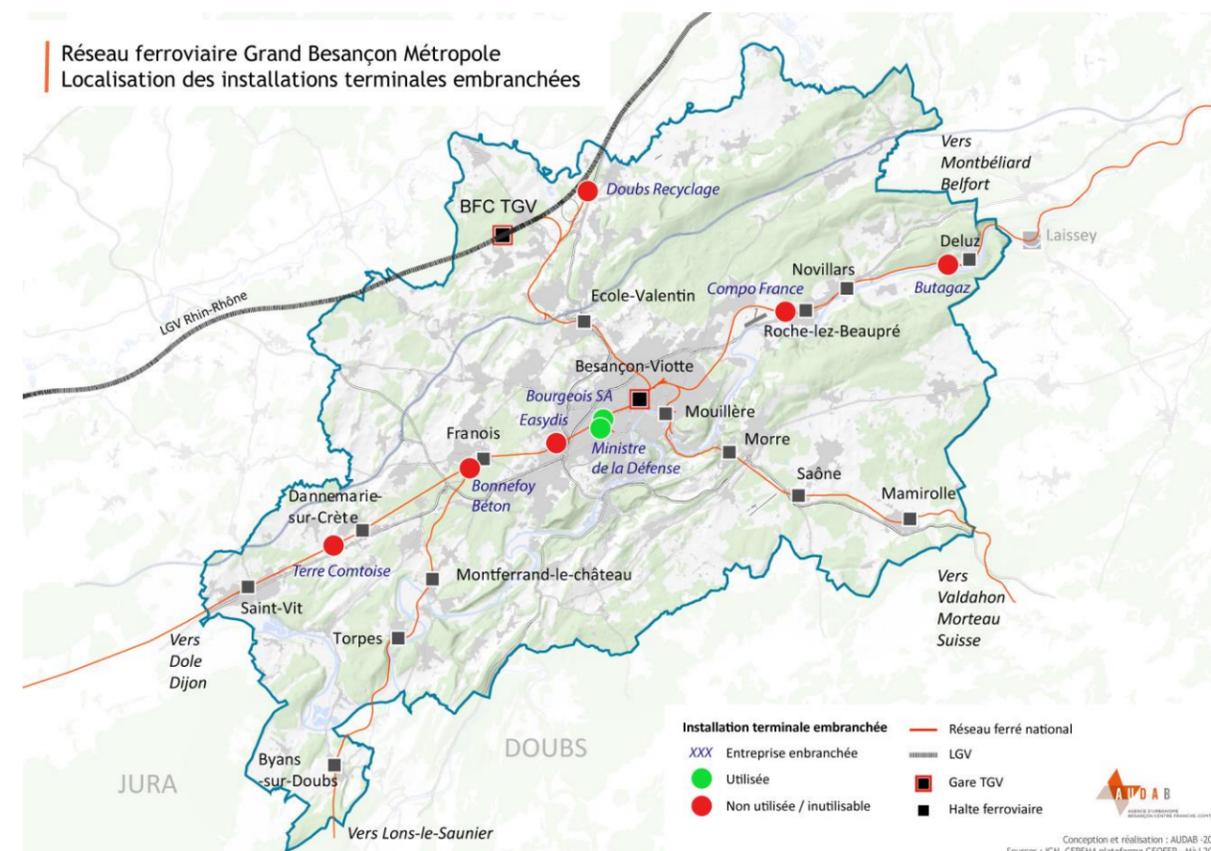
- Une compétence voirie acquise par GBM
- Un report naturel vers le vélo et la marche dû à la situation sanitaire.
- De nombreuses réflexions engagées en faveur des modes alternatifs : SDIC, logistique urbaine à Besançon, potentielle ZFE, évolution de la politique stationnement sur la Ville de Besançon, opportunités de parcs relais.
- Un projet de mise à 2*2 voies de la RN57 saturée aux heures de pointe, entre Beure et Micropolis, en cours de discussion.
- Une réflexion sur l'extension de la zone payante pouvant permettre d'améliorer la rotation sur les parkings périphériques du centre-ville, mieux remplir les parkings et favoriser le report modal.
- Un PLUi en cours qui permettra d'homogénéiser les normes de stationnement privé.

MENACES

- Un réseau viaire étroit, notamment dans les centres-bourgs et sur les liaisons interquartiers, rendant difficile la mise en place d'itinéraires piétons et cyclistes et limitant les possibilités d'aménagements.
- Une dépendance à la voiture marquée sur les communes autres que Besançon, liée au phénomène de périurbanisation et d'étalement urbain.
- Une croissance de la population pouvant engendrer un nombre de véhicules plus important et accentuer les problèmes de stationnement sur le centre de Besançon.
- Une offre de stationnement globalement importante et attractive, pouvant limiter l'attrait des modes alternatifs à l'automobile individuelle.

Un fret ferroviaire peu développé par rapport au fret routier

Trois gares sont ouvertes au fret sur le territoire de Grand Besançon Métropole : Gare de Besançon-Viotte, Gare de Saint-Vit et gare de Deluz. 7 installations terminales embranchées (ITE) sont présentes sur le territoire, mais seulement 2 sont utilisées. Le fret ferroviaire est peu développé par rapport au routier.



L'autoroute A36 dessert le territoire du nord-est vers le sud-ouest. Toutefois, le trafic poids-lourds observée au nord de Besançon à l'échangeur autoroutier n°4.1 (Chaudefontaine) diminue fortement et certains flux PL se rabattent sur la voirie secondaire pour éviter la section autoroutière payante entre Besançon et Poligny.

Un trafic poids lourds moyen journalier annuel supérieur à 1 000 PL/jour est comptabilisé sur la RD673 et les boulevards (Blum, Churchill, Kennedy). Un trafic poids lourds également important s'observe à proximité des zones d'activités (Micropolis et Châteaufarine), avec plus de 5 000 pl/j (source : TMJA 2020- GBM).

Une étude logistique urbaine durable à venir sur la commune de Besançon

L'étude vise à proposer un plan d'actions opérationnel articulant l'ensemble des enjeux du territoire :

- Réduction des nuisances liées aux déplacements logistiques ;

- Amélioration de la cohabitation des usagers de l'espace public avec priorité donnée aux modes actifs ;
- Mutualisation des moyens de livraison pour réduire la circulation ;
- Définition d'horaires de livraison adaptés et des types de véhicules autorisés ;
- Création et articulation de lieux de stockage ;
- Analyse de l'offre en matière d'aires de livraison.

Également, une convention tripartite relative à la logistique de proximité a été mise en place entre la ville de Besançon, Grand Besançon Métropole et La Poste pour une durée de 3 ans en juin 2019. L'action vise à lutter contre la pollution et les nuisances engendrés par les livraisons de marchandises, ainsi qu'à mettre en cohérence la réglementation et les flux à l'échelle du Grand Besançon.

Aujourd'hui, assez peu d'infrastructures sont dédiées à la logistique du « dernier kilomètre » dans le secteur de Grand Besançon Métropole.

Bilan à mi-parcours du PDU 2015-2025

Avancement du PDU 2015 -2025



D'après l'évaluation du PDU 2015-2025 réalisée en 2020, ni l'étude des dynamiques de transport de marchandises dans l'agglomération, ni l'expérimentation de logistique urbaine innovante n'a pas été menée. Un contact a été pris par le groupe La Poste pour implanter une solution de logistique urbaine du dernier kilomètre sur la ville centre, ou pour prendre des arrêtés de circulation en faveur des véhicules propres dans certains créneaux horaires propices aux livraisons dans la ville de Besançon.

Synthèse diagnostic - Transport de marchandises

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • GBM situé sur un corridor de transit entre la Suisse/L'Allemagne et l'Espagne • L'A36 permettant de gérer les flux de transit, notamment nationaux et transfrontaliers • Une proximité des entreprises par rapport au réseau fluvial et ferré et des voies ferrées reliées aux entreprises existantes • Des restrictions de circulation dans certains centres urbains • Des aires de livraison nombreuses et globalement conformes • De nombreux commerces sur Besançon et plus ponctuels sur les autres communes pouvant servir de points relais • Un accès limité à l'hypercentre par des bornes escamotables • Des horaires de livraison définis 	<ul style="list-style-type: none"> • Un transport de marchandises quasi-exclusivement par la route • Un tissu économique fait de petites entreprises, limitant les possibilités de flux massifiés • Une concentration d'activités au centre-ville nécessitant de fréquentes livraisons • Un réseau ferroviaire, fluvial et aérien quasi-inexploité pour le fret • Une absence d'infrastructure dédiée à la « logistique du dernier kilomètre » • Un trafic de transit poids lourds circulant sur la RD673, la RN57 et la RN83, générant des nuisances • Un manque d'aires de livraison dans quelques zones d'activités • Une dégradation de la chaussée et des trottoirs par les poids lourds • Une difficulté de contrôle du respect des aires de livraison
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Une disponibilité de la voie d'eau et du rail pour diversifier les modes d'approvisionnement/expédition des entreprises • Des infrastructures ferroviaires existantes pouvant être réhabilitées • Le développement du e-commerce en pleine expansion avec la crise sanitaire actuelle, pouvant réduire les déplacements des usagers • Une convention tripartite La Poste/GBM/Ville de Besançon et le programme InTerLUD qui doivent permettre d'améliorer les conditions de livraison et réduire la pollution atmosphérique • Une étude de logistique urbaine durable à venir 	<ul style="list-style-type: none"> • La difficulté de fédérer des acteurs privés pour organiser un fret plus durable, tout en considérant les logiques économiques • Une diminution du fret ferroviaire et fluvial à l'échelle régionale impliquant une diminution à une échelle plus réduite • Un développement du e-commerce multipliant les mouvements de livraison de marchandises

Les enjeux par thématiques

Thématiques	Enjeux
Urbanisme et déplacements	<ul style="list-style-type: none"> Mieux articuler les politiques de transports et d'urbanisme Capitaliser sur les habitudes de mobilité bouleversées par la crise sanitaire pour recréer de la mobilité de proximité et durable, au sein des bassins de mobilité, comme alternative au tout-voiture ; en veillant notamment à encourager les mobilités collectives durables au niveau d'avant-cris
Transports en commun et intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer l'attractivité des lignes ferroviaires Renforcer l'offre de transport urbain aux besoins de la population Optimiser le réseau de transports collectifs périurbains pour le rendre plus direct et attractif aux usagers non scolaires Améliorer l'intermodalité et l'accès à l'information
Modes actifs, conseil en mobilité et nouvelles mobilités	<ul style="list-style-type: none"> Hiérarchiser le réseau cyclable notamment pour proposer des aménagements de plus haute qualité et une remise à niveau et des axes structurants à définir Poursuivre le maillage du réseau cyclable avec les itinéraires inscrits au SDIC par GBM en collaboration avec tous les acteurs Mieux dessiner l'espace public pour faciliter les mobilités douces afin d'homogénéiser les réalisations et d'améliorer la lisibilité et le confort pour tous les usagers et rééquilibrer l'espace public en faveur des modes actifs Remettre à niveau les aménagements ne respectant pas les obligations réglementaires et pour améliorer le confort de la marche et du vélo Améliorer et déployer des dispositifs de stationnement vélos adaptés et sécurisés, notamment dans les communes périphériques et pôles de mobilité Perpétuer, étendre et optimiser les services vélos existants Poursuivre l'aménagement des pôles d'échange, en améliorant les cheminements doux et développant le stationnement sécurisé Développer et promouvoir la sensibilisation à l'écomobilité auprès de tous les publics Développer les usages partagés de la voiture Agir davantage en faveur de la mobilité solidaire Réaliser des actions de communication et sensibilisation Réaliser une veille sur les innovations en vue de les expérimenter Réaliser une veille et un suivi en matière de nouvelles mobilités
Transport routier	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser la baisse du trafic routier en développant les modes alternatifs notamment au centre-ville de Besançon et dans une moindre mesure dans les centres des communes périphériques Limiter les nuisances liées aux trafics routiers élevés sur les axes les plus densément peuplés pour les riverains, en particulier au centre de Besançon ainsi que sur les pénétrantes

Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> Valoriser le travail autour de la hiérarchisation du réseau viaire Redonner davantage de place aux modes actifs, en particulier sur les voies de liaison interquartier et intervillages et voies de desserte, en agissant notamment sur le stationnement Privilégier les projets en faveur de la réduction de la circulation automobile
	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer l'efficacité du stationnement réglementé, avec un contrôle renforcé *Rendre plus cohérent et optimiser l'offre de stationnement en fonction des usagers, en particulier sur Besançon où les besoins sont concentrés : résidents, actifs et visiteurs Favoriser le report modal et la baisse de la motorisation des ménages
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Diminuer le nombre graves et mortels sur les routes nationales, départementales et communales, Poursuivre l'aménagement des axes en faveur d'une pacification de la circulation et limitation des vitesses, notamment dans les centre-bourgs Sensibiliser les habitants aux risques routiers, notamment les deux roues motorisés, voire renforcer les contrôles du code de la route Améliorer la cohabitation entre les modes, et sécuriser plus fortement les usagers vulnérables Accompagner et promouvoir le développement de la marche à pied et des vélos dans les écoles et les entreprises
	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la programmation de la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics Poursuivre et étendre la mise en accessibilité PMR des réseaux de transports collectifs Développer et améliorer l'accès aux informations papiers et numériques pour les personnes en situation de handicap
Transports marchandises	<ul style="list-style-type: none"> Mieux organiser les flux de marchandises, de longue distance en échange avec GBM et courte distance et limiter les nuisances induites Coordonner les acteurs logistiques et mener des actions de sensibilisation au transport durable Approfondir la connaissance des usages, notamment sur le fret ferroviaire et la logistique urbaine

LE PROJET PDM

LE PROJET DE PDM

La conception de trois scénarios en réponse aux enjeux du diagnostic

Réponses aux enjeux du diagnostic

Sur la base du diagnostic multithématique réalisé, les enjeux qui guident l'élaboration du PDM ont été définis et validés par les élus du Grand Besançon, puis regroupés selon 8 grandes familles d'enjeux :

- Poursuivre la politique d'articulation entre urbanisme et mobilité pour un territoire plus vertueux ;
- Poursuivre la bonne efficacité du réseau urbain selon les secteurs géographiques, tout en renforçant le réseau ferroviaire et en améliorant les conditions d'intermodalité ;
- Développer l'usage des modes actifs, en ciblant l'usage quotidien ;
- Favoriser très largement les pratiques d'écomobilité ;
- Traduire la hiérarchisation de la voirie en termes d'aménagement et améliorer le partage de la voirie et des usagers ;
- Améliorer la cohérence et l'efficacité du stationnement pour en faire un levier du report modal et de libération des espaces publics ;
- Poursuivre les aménagements du réseau routier pour améliorer la sécurité de tous, en particulier sur les pénétrantes et sur la ville de Besançon ;
- Optimiser le transport de marchandises en faveur d'une logistique durable.

Ces familles d'enjeux traduisent le choix politique d'organisation des mobilités du territoire, pour les 10 années à venir, à partir duquel se sont construits les scénarios d'organisation des déplacements qui ont guidés les élus pour l'élaboration du plan d'actions. Elles forment le socle de l'analyse technique dans l'évaluation des scénarios.

L'ensemble de ces thématiques, fortement imbriquées les unes avec les autres, permet ensuite de dessiner un véritable système de mobilités sur le territoire et en lien avec les territoires voisins, tous types d'utilisateurs et tous modes confondus.

Présentation de la démarche d'élaboration des scénarios

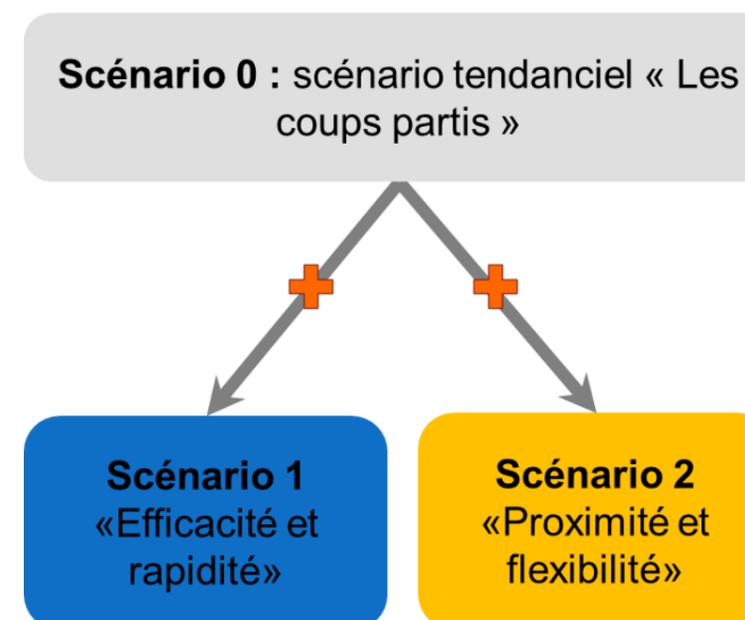
Qu'est-ce qu'un scénario d'un Plan de Mobilité ?

- Un ensemble d'orientations cohérentes rassemblées dans un schéma de principe
- Une présentation didactique et schématique d'évolution possible du système des déplacements
- Un support de discussion en vue d'affiner les souhaits stratégiques des décideurs
- Une cible à long terme (environ 10 ans)

Sur cette base validée par les élus de GBM, trois scénarios d'organisation des mobilités ont été élaborés.

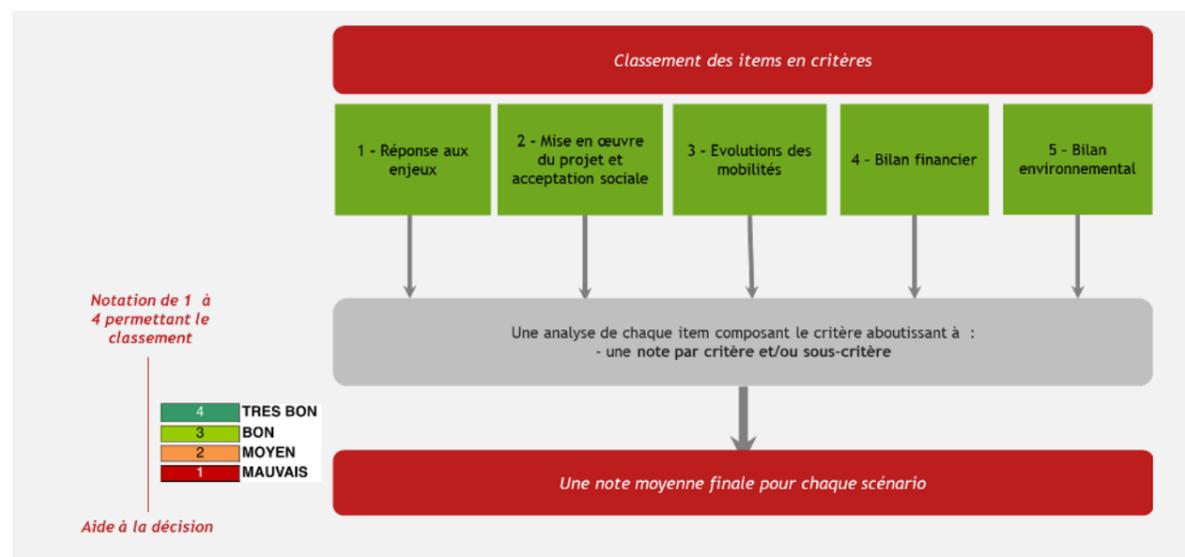
Ces trois scénarios se déclinent comme suit :

- **Scénario 0 « scénario tendanciel »** : Intègre « les coups partis », les projets décidés ou en cours, et la poursuite des évolutions actuelles. Socle de comparaison des scénarios
- **Scénario 1 « Efficacité et rapidité »** : Volonté de relier plus efficacement les pôles générateurs via le développement de réseaux de transport tous modes express efficaces et directs
- **Scénario 2 « Proximité et flexibilité »** : Volonté de relier tous les points d'intérêts du territoire et d'organiser la mobilité autour de bassins de proximité, via le développement des liaisons locales de rabattement tous modes vers des nœuds de mobilité, et de mise en place d'actions en faveur de la multimodalité et de l'intermodalité



La comparaison des scénarios

Ces scénarios ont ensuite été comparés à l'aide de divers critères financiers, environnementaux, réponse aux enjeux identifiés et aux besoins de mobilité.



Principes d'évaluation des scénarios - critères de notation

	SCENARIO TENDANCIEL	SCENARIO 1	SCENARIO 2
REPONSE AUX ENJEUX	2	4	3
MISE EN ŒUVRE DU PROJET ET ACCEPTATION SOCIALE	2	3	2
EVOLUTION DES MOBILITES	2	3	4
BILAN FINANCIER	1	2	3
BILAN ENVIRONNEMENTAL	2	3	4
Score moyen	1,8	3,0	3,2

Évaluation des scénarios - synthèse de la notation

L'évaluation des scénarios a mis en évidence deux scénarios ambitieux, avec

- Un scénario « tendanciel » qui intègre les coups partis, mais ne permet pas de répondre aux enjeux de mobilité du territoire,
- Un scénario 1 « Efficacité et rapidité » répondant mieux aux enjeux et avec une mise en œuvre plus simple, mais avec un bilan financier moindre et un impact plus modéré sur l'environnement et la capacité à faire évoluer les mobilités,
- Un scénario 2 « Proximité et flexibilité » prenant plus en compte enjeux environnementaux et en faveur d'une plus forte évolution des mobilités, mais nécessitant un plus grand accompagnement du projet pour une acceptation des usagers.

Le choix d'un scénario

Après mise en débat lors du COPIL du 25 mai 2023, les élus du Grand Besançon et les partenaires ont fait le choix du scénario 2, faisant la promotion de la multimodalité, la flexibilité et la proximité, comme supports de la politique de Mobilité pour les 10 ans à venir.

La réponse aux trois objectifs généraux d'un développement équilibré du territoire et de la mobilité a guidé le choix du scénario retenu :

- Répondre aux attentes des usagers,
- Relever le défi des transitions environnementales,
- Favoriser le report modal vers des mobilités plus durables.

Objectif n° 1 : Répondre aux attentes des usagers

Concilier efficacité et prise en compte des enjeux environnementaux

Dans un contexte global de crise de l'énergie et d'urgence climatique, le PDM doit **répondre aux attentes des usagers et aux besoins d'organisation d'une mobilité durable sur le territoire**. Il doit offrir un système de transport efficace pour l'ensemble des usagers tout en permettant des solutions de déplacements plus résilientes et une utilisation plus économe des espaces à urbaniser ou à aménager (notamment imposée par l'objectif ZAN - Zéro Artificialisation Net régit au sein de la Loi Climat et Résilience).

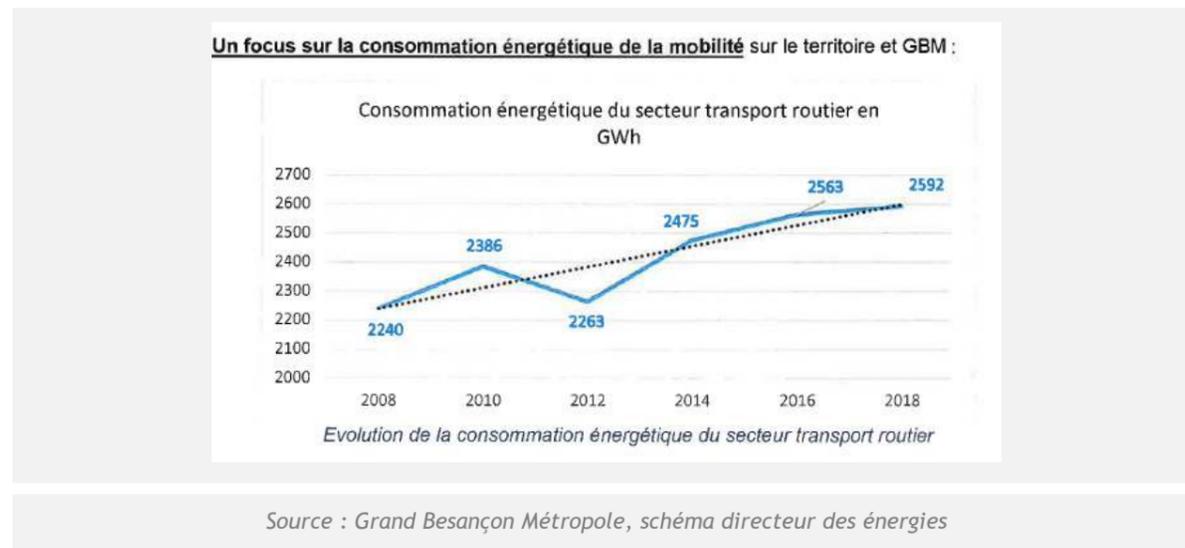
Le plan d'actions du PDM retenu par Grand Besançon Métropole visent ainsi à offrir des solutions de mobilités multiples afin de rendre agile et efficace le système de transport :

- Proposer des **déplacements rapides pour les actifs**, avec des alternatives crédibles à l'autosolisme en transports collectifs et à vélo, notamment par le développement de nœuds d'échanges multimodaux,
- Offrir de **nombreuses solutions de mobilités** pour les différents motifs de déplacements, en favorisant la proximité, tout en accompagnant les usagers dans cette transition en matière de déplacement,
- **Améliorer le confort et valoriser les modes de déplacements alternatifs** à la voiture particulière, pour rendre ces modes plus attractifs, notamment depuis la première couronne autour de Besançon,
- Établir une **mise en œuvre coordonnée et pragmatique du plan d'actions** pour permettre des changements progressifs des pratiques de mobilité.

Objectif n° 2 : Relever le défi des transitions environnementales

Une nécessaire prise en compte des objectifs environnementaux au sein de l'élaboration du PDM

Afin d'atteindre les objectifs du Plan Climat, Grand Besançon élabore un Schéma Directeur de l'Énergie. Ce document pointe que les deux principaux secteurs consommateurs d'énergie sont les transports (2 592 GWh), le résidentiel et le tertiaire (2 308 GWh sur un total de 5 783 GWh en 2018).



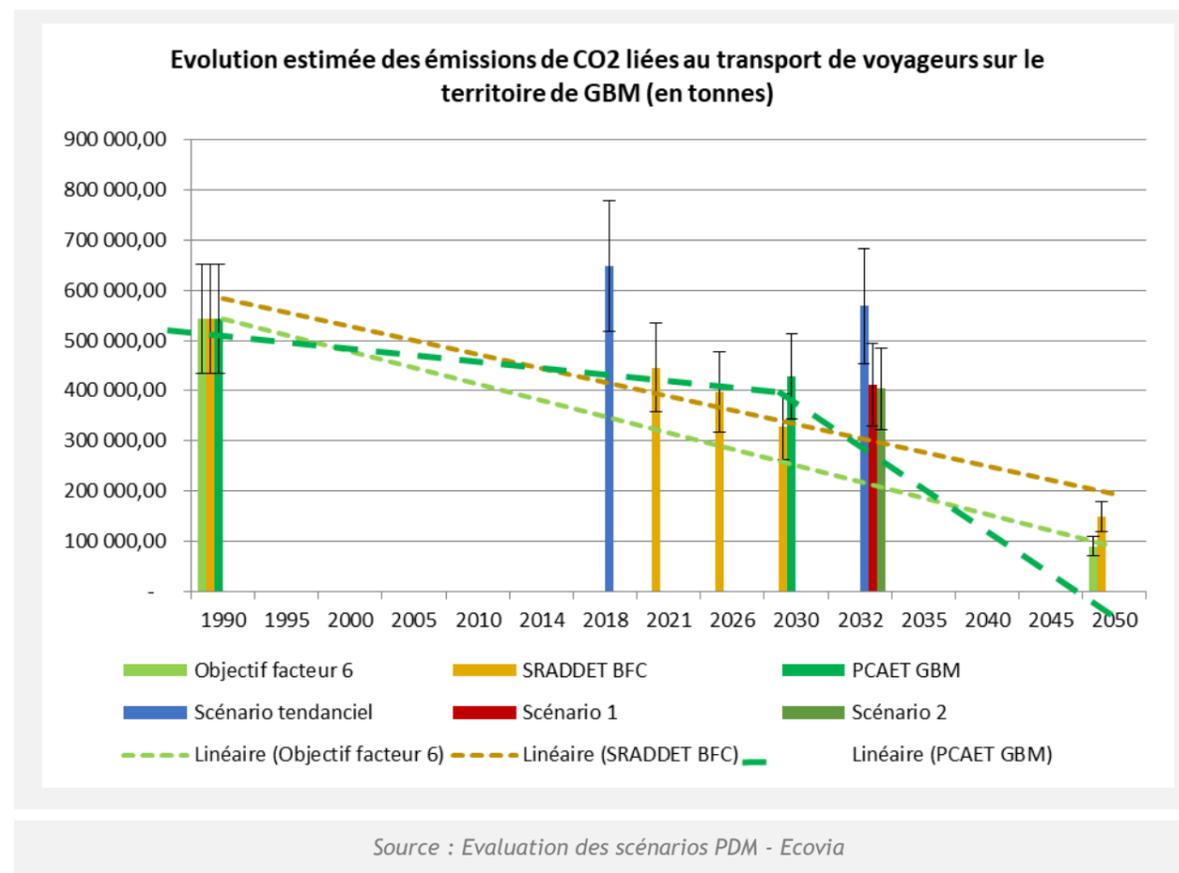
Alors que les actions menées dans le secteur du patrimoine bâti montrent un résultat positif avec une baisse continue de la consommation énergétique du secteur résidentiel et tertiaire sur la période 2008 - 2018, la consommation du secteur des transports routiers reste en hausse sur cette même période.

Le projet PDM doit apporter une contribution plus forte dans la prise en compte des enjeux environnementaux. Le développement des modes alternatifs à la voiture particulière et la valorisation des déplacements de proximité participent ainsi positivement à l'atteinte des objectifs environnementaux fixés :

- Objectif de division par 6 des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 (Loi énergie-climat de 2019 - Neutralité carbone)
- Objectif de réduction des émissions de GES de -42% en 2030 et -76% en 2050, par rapport à 2014 (SRADDET Région Bourgogne-Franche-Comté).
- Objectif de réduction des émissions de GES de -31% en 2030, par rapport à 2015, et un objectif de zéro émission pour 2050 (PCAET de Grand Besançon Métropole).

Le projet vise une diminution significative des émissions de gaz à effet de serre, de - 38% par rapport à 2018. Bien que le scénario ne satisfasse pas complètement les objectifs fixés, il cible une nette amélioration des émissions de GES par rapport à la situation projetée : 29% des émissions de GES en moins.

Evolution estimée des émissions de CO2 liées au transport de voyageurs sur le territoire de GBM (en tonnes) - selon les scénarios du PDM



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

Vers une hausse significative des modes alternatifs à la voiture

Entre 2005 et 2018, la part modale des véhicules motorisés a que très faiblement diminué. Cette tendance montre que les objectifs du PDU à l'horizon 2025 ne semble pas être atteints concernant les transports en commun (objectif de part modale TC de 17% en 2025, avec une part modale réelle de 10% en 2018). Il en est de même pour le vélo, avec une faible progression de la part modale entre 2005 et 2018. A contrario la part modale de la marche à pied (29,7% en 2018) a surpassé l'objectif fixé (28,5 % à l'horizon 2025).

Le scénario tendanciel à l'horizon 2035 tend vers une diminution de la part modale des véhicules motorisés, et une augmentation de la marche à pied et du vélo. Toutefois, sa trajectoire reste inférieure aux objectifs fixés par le PDU 2015-2025.

Le SRADDET fixe la règle suivante en matière d'objectifs de parts modales :

Règle n°9 du fascicule de règle du SRADDET BFC 2020 :

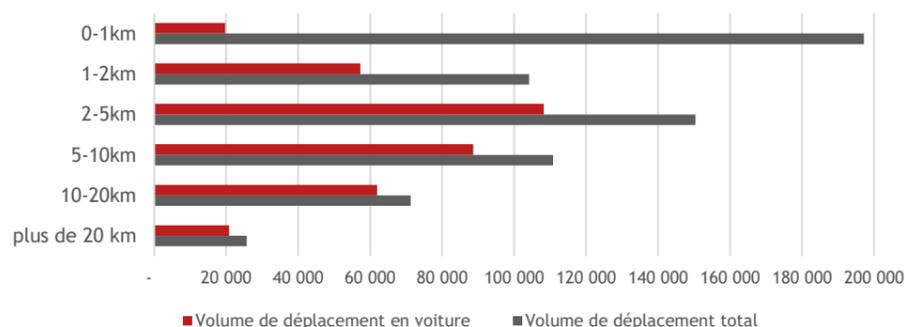
« La part modale relative à l'ensemble des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme fixée par les PDU doit, par rapport à l'état précédent, être :

- Supérieure à périmètre constant ;
- Neutre a minima, à périmètre évoluant. »

Le projet PDM à l'horizon 2035 cible un objectif ambitieux de **64% de part modale dédiée aux modes alternatifs** à la voiture particulière (transport en commun, marche à pied, vélo), en cohérence avec les évolutions des parts modales observées, le contexte environnemental, socio-économique, démographique, sanitaire, et les objectifs inscrits dans les plans nationaux. Soit une évolution de l'objectif de part modale dédiée aux modes alternatifs à la voiture de +11% entre les objectifs du PDU 2025 et du PDM 2035.

La réduction des distances de déplacement, et le rabattement vers les lignes structurantes de transport public sont les principaux objectifs du Plan de Mobilité. En 2018, 69% des déplacements effectués à l'échelle de Grand Besançon Métropole étaient inférieurs à 5km. Ainsi, les parts modales visées sont de 37% pour la marche à pied, et de 12% pour le vélo (correspondant à l'objectif national du Plan vélo).

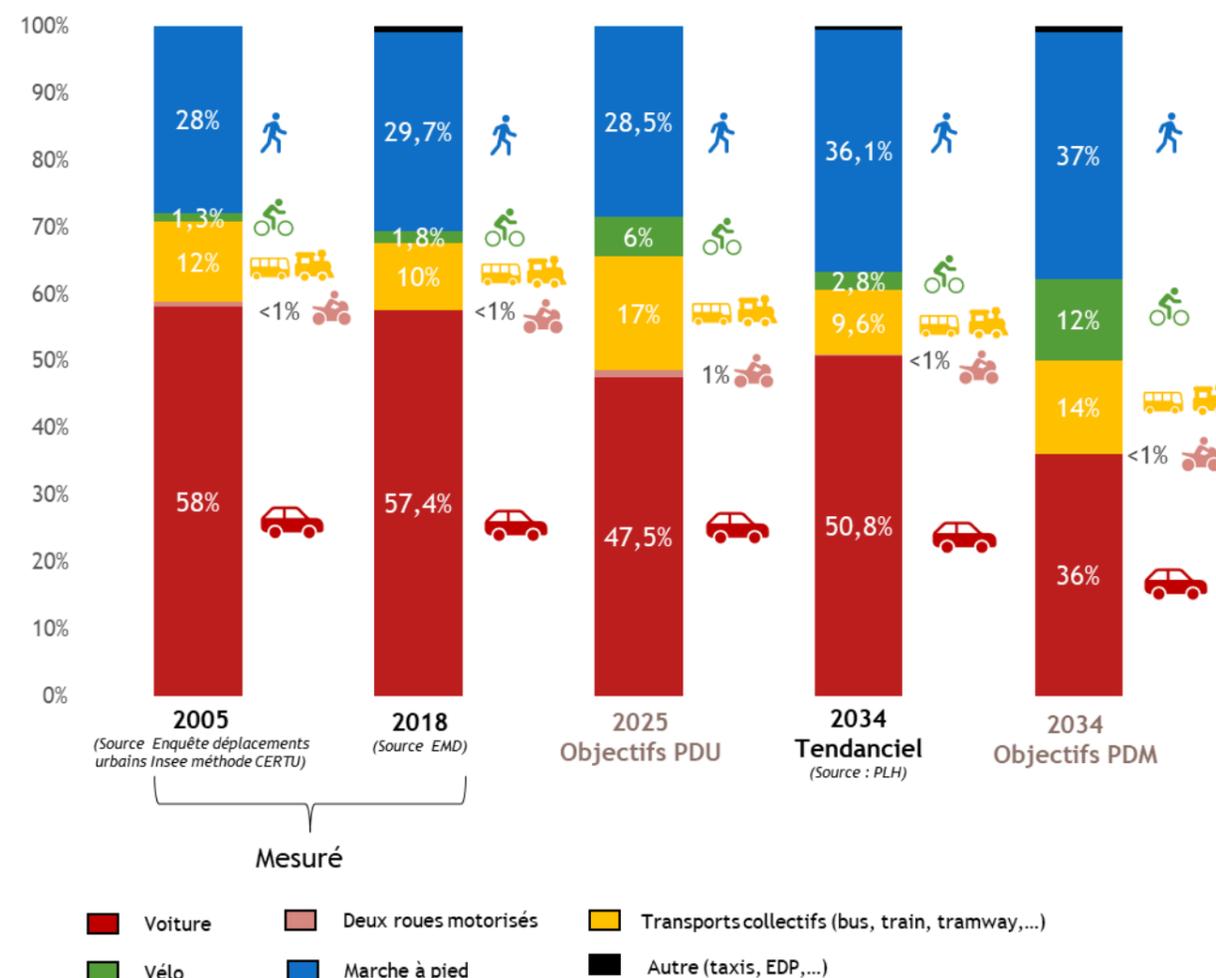
Répartition des volumes de déplacements journaliers par classe de distance, en 2018 (source : EMD 2018)



Au total, l'objectif de report modal de la voiture vers les modes alternatifs est fixé à **- 110 000 déplacements journaliers entre 2018 et 2035** (soit 21 points de moins entre 2018 et 2035), sur les 660 000 déplacements quotidiennement effectués. Un volume qui représente environ 40% des déplacements de moins de 10km effectués en 2018 sur le territoire de Grand Besançon Métropole.

Cela passe notamment par une augmentation à 14% de la part modale des transports collectifs (transport urbain et interurbains, routiers et ferrés), à 12% pour le vélo (objectif national du Plan Vélo de l'Etat instauré par la LOM et conforté par la loi Climat et Résilience) et à 37% pour la marche à pied.

Objectifs d'évolution des parts modales à 10 ans



LE PLAN D' ACTIONS DU PDM

Ambitions et structuration du plan d'actions

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 :

- Améliorer notre qualité de vie à travers les mobilités ;
- Développer les mobilités du quotidien ;
- Mettre en place une gouvernance vertueuse.

L'accent est ainsi mis sur le **développement des transports en commun et des modes actifs** pour la **mobilité quotidienne** liée au travail et aux études, via des aménagements et services plus diversifiés, et attractifs. Les **déplacements de proximité plus courts sont favorisés**, notamment, pour les déplacements liés aux loisirs, commerces et services, dans une optique d'amélioration de l'attractivité des centres-villes et centres-bourgs.

Le projet de Plan de Mobilité retenu favorise le **lien entre l'urbanisme et la mobilité**, pour **faciliter les déplacements de proximité** et atteindre les **objectifs réglementaires de réduction de la part modale de la voiture**. Il tient compte des différentes morphologies du territoire (zone urbaine dense, zones urbaines périphériques, zones rurales), afin de proposer des solutions adaptées et flexibles aux besoins variés des usagers. Il reflète les besoins actuels et anticipe les évolutions futures du territoire.

Cette politique de mobilité est **cohérente avec le développement** urbain qui devra se concentrer sur les polarités de bassin identifiées dans le SCoT. Elle prend en compte de façon réaliste **les enjeux d'énergie et de coûts pour les usagers**, et correspond aussi à l'ensemble de leurs problématiques urbaines et périurbaines et à leurs motifs de déplacement. Ainsi, le service à l'utilisateur est prépondérant : les habitudes de mobilité doivent évoluer, mais les difficultés de toutes natures feront l'objet d'un accompagnement. Enfin, la santé devra aussi guider les actions du Plan de Mobilité.

Les ambitions du PDM s'accordent avec les quatre piliers définis dans le projet de territoire :

- **Alliances** : Le PDM doit fournir des solutions à l'échelle de son périmètre, mais également en connexion avec les territoires voisins, et en partenariat avec tous les acteurs.
- **Cohésion** : Le PDM doit participer à l'aménagement du territoire en proposant une vision cohérente des politiques d'urbanisme et de mobilité (notamment en s'appuyant sur l'armature du Scot).
- **Transitions** : le PDM doit agir en faveur d'une amélioration de la qualité de vie des habitants du territoire, au travers d'une mobilité durable, plus respectueuse de l'environnement et de la santé.

- **Effervescence** : Le PDM doit viser une amélioration des services innovants et outils numériques, en lien avec les entreprises (démarche PDMe, animations, partenariats, prospections), pour faciliter l'accessibilité des offres de mobilité et renforcer l'attractivité du territoire.

Les idées fortes du plan d'actions

Une articulation nécessaire de plusieurs leviers

Outre le concept fondateur du PDU de « l'urbanisme des proximités », qui est conforté dans le projet de PDM actuel, le PDU de la période 2015-2025 s'appuyait notamment sur la mise en service du tramway en aout 2014, qui apportait de fortes perspectives des évolutions de mobilité sur le territoire bisontin.

Le PDM 2025 - 2035, met l'accent sur l'optimisation, le développement et la valorisation du système de mobilité actuel. En effet de nombreux investissements ont déjà eu lieu.

Cette optimisation repose sur les trois leviers techniques suivants qui sont le socle du programme d'actions développé dans le PDM :

- Améliorer l'efficacité des transports collectifs et de l'intermodalité,
- Développer une politique de stationnement cohérente et favoriser le partage modal de la voirie,
- Développer fortement les services à l'utilisateur.

La mise en œuvre de ces trois leviers techniques doit se réaliser de façon complémentaire, afin d'améliorer l'efficacité des trajets en transports collectifs, en vélo, à pied, en covoiturage, comparativement à ceux réalisés de bout en bout en voiture individuel.

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

L'amélioration de l'efficacité des transports collectifs se base sur une réorganisation du réseau et une revalorisation de l'offre de transports collectifs (ferroviaire, tramway, lignes fortes) lourde existante, par les actions phares suivantes :

- **Chaque bassin de proximité bénéficie d'une ligne « express » directe vers la ville centre,**
- **Le rabattement vers cette ligne « express » est facilité** pour tous les modes de transport (voiture, vélo, piéton), avec une **intermodalité organisée au sein des pôles de mobilité** de qualité maillant le territoire.

Dans une logique d'optimisation et de valorisation de l'offre existante, la ligne « express » est un service qui est soit existant, soit à revaloriser, soit à créer. Il s'agit des différents services

structurants maillant le territoire, à savoir les lignes TER régionales, le réseau de cars interurbains régionaux Mobigo, le réseau de tramway Ginko et les lignes fortes Ginko.

Cette stratégie permet également de s'inscrire dans le cadre des annonces gouvernementales relative à l'instauration d'un SERM - services Express Régionaux Métropolitains³, dont l'étude sera inscrite au CPER. Dans cette logique de développement de services à l'utilisateur et non uniquement d'offre de transports collectifs, les études sur la halte du Pôle de Santé et le schéma de covoiturage pourront figurer au sein du SERM.

Les actions relatives à cette stratégie de développement des lignes « express » inscrites au sein du PDM, feront également l'objet d'une contractualisation au sein du Contrat Opérationnel de Mobilité avec la Région Bourgogne Franche-Comté.

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

Pour conforter l'efficacité des transports collectifs et des lignes « express » proposées il est nécessaire de repenser plus fortement le partage de la voirie.

Cela se traduit tout d'abord par **une évolution cohérente de la politique de stationnement**, qui doit à la fois proposer une intermodalité renforcée dans les pôles de mobilité et les P+R urbains afin de fluidifier le parcours de l'utilisateur, et une contrainte plus forte pour les usagers pendulaires dans le centre-ville de Besançon. La politique de stationnement doit ainsi être un levier fort de la politique de report modal et d'attractivité de la ville centre, en favorisant la rotation des usagers des commerces et visiteurs des équipements et services.

Un rééquilibrage des aménagements de voirie laissant la place à l'ensemble des modes de transports doit également permettre de proposer des déplacements performants aussi bien en bus, qu'en vélo par la création de couloir bus et de pistes cyclables sécurisés, notamment sur les axes structurants pénétrants dans Besançon.

Développer fortement les services à l'utilisateur

Le développement d'un panel de services à l'utilisateur est nécessaire à la fois pour rendre plus attractif et plus confortable l'expérience des usagers empruntant les modes alternatifs à la voiture particulière, et pour rendre crédible l'intermodalité.

Cela passe notamment par le développement des outils numériques, le développement des accords d'interopérabilité (possibilité d'emprunter les trains avec les titres Ginko), des services à la personne (relais colis en gare par exemple), de la communication et des informations, ou encore des services de transport à la demande.

Un accompagnement nécessaire des usagers et une coordination à assurer

Les éléments précédents traduisent l'ambition technique « Développer les mobilités du quotidien » qui doivent nécessairement s'accompagner :

- D'un volet accompagnement de l'utilisateur développé dans l'ambition « Améliorer notre qualité de vie à travers les mobilités ».
- D'un volet coordination et gouvernance développé dans l'ambition « Mettre en place une gouvernance vertueuse ».

Le conseil en mobilité personnalisé auprès des habitants et des salariés est nécessaire pour mieux faire connaître les offres et services de mobilité proposés par les collectivités. Il est nécessaire pour faire découvrir de nouveaux modes de déplacements, sensibiliser aux enjeux environnementaux et de santé, et provoquer les changements de comportement.

Afin d'assurer la mise en œuvre du plan d'actions, **il convient également d'organiser la gouvernance et le pilotage du PDM**, notamment avec la Région Bourgogne Franche-Comté, le Département du Doubs et également avec les autres institutions (CCI, ADEME) ou les acteurs privés et de la société (représentants des zones d'activités, des commerces, des entreprises, association de cycliste, association PMR - Personnes à Mobilité Réduite, etc.), ainsi qu'avec les acteurs du bassin de mobilité « Autour de Besançon »..

³ Proposition de loi adoptée en première lecture le 16 juin 2023

Détail du plan d'action et présentation des fiches actions

Le plan d'actions se structure autour des 3 grandes ambitions politiques, puis il est décliné en 5 axes et 21 actions qui composent le Plan de Mobilité.

Les actions ont été développées en se basant sur :

- Les enjeux relevés en phase de diagnostic et auprès des acteurs locaux ;
- Les phases de concertation et échanges avec les acteurs institutionnels et les acteurs publics ;
- Les obligations de la Loi d'Orientation des Mobilités (cf. tableau page suivante).

Afin de faciliter la mise en œuvre ultérieure du plan d'action, chacune des actions envisagées est présentée sous forme d'une fiche action, contenant :

- Un rappel de la thématique et de l'objectif ;
- Un constat permettant de saisir la portée de l'action ;
- Une description de l'action ;
- Une échéance prévisible de réalisation ;
- Une indication de la maîtrise d'ouvrage et des partenaires théoriques ;

Le plan d'action est détaillé ci-dessous.

AMELIORER NOTRE QUALITE DE VIE A TRAVERS LES MOBILITES	
Axe A : Organiser le territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services	
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

Le plan d'actions veille à une prise en considération des orientations de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), comme le montre le tableau de synthèse ci-dessous.

Les orientations obligatoires fixées par le Code des Transports (Article L1214-2 du code des transports - version au 25 août 2021)

Orientation	Action(s) liée(s)
L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux	A.1 (Interface urbanisme/déplacements)
Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	C.7, C.7Bis (Aménagement de pôles de mobilité multi-serviciels en milieu urbain, dont proximité avec les QPV et en milieu rural peu dense), C.8, C.9 (Offrir des solutions de rabattement et une desserte « express » en zone peu dense), C.10 (Renforcer le réseau urbain) C.11 (Poursuivre la mise en accessibilité PMR)
L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'utilisateurs, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel	D.14 (Charte d'aménagement, SDC) D.16 (Requalification des pénétrantes en faveur de l'intégration de tous les modes) D.17 (Sécurisation des lieux à enjeux, suivi accidentologie) D.18 (Apaisement des vitesses et intégration des modes actifs)
La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur	A.1 (Réduction distances déplacement) B.2 (Sensibilisation aux enjeux environnementaux) B.5 et C.12 (Covoiturage, autopartage) Axe D (Aménagement en faveur des modes alternatifs, et définition d'une stratégie de stationnement en faveur du report modal)
Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied	C.7, C.8, C.9, C.10 (Développement transports collectifs) C.13 (Utilisation d'énergies moins polluantes) C.12, D.15 (Services et stationnement vélos) D.14, D.16, D.17 et D.18 (Intégration des mobilités actives dans les aménagements de voirie)
L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation	D.15, D.19 (Améliorer le jalonnement P+R et des itinéraires PL) D.16 (Requalification des pénétrantes en faveur de l'intégration de tous les modes) D.17 (Sécurisation des lieux à enjeux, suivi accidentologie) D.18 (Apaisement des vitesses et intégration des modes actifs)

L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'utilisateurs, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label "auto-partage"	D.15 (définition d'une stratégie de stationnement) D.19 (Intégration d'espaces de stationnement pour les livraisons) A.1 (Normes de stationnement dans le privé)
La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel	C.7, D.15 (Aménagement / création de P+R)
L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale	B.6, D.19 (Organisation de la logistique)
L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air	B.5 (PDME, PDMA)
L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives	B.2, B.4, B.5 (Sensibilisation) D.17 (Sécurisation des écoles)
L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire	D.17
L'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes	B.3 (Tarification, billetterie) C.10 (Extension de la DSP Mobilité)
La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 de la loi n° 2017-1837 du 23 décembre 2017 relative à la transition énergétique de la France, le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie	C.13 (Développement de bornes de recharges)

AMELIORER NOTRE QUALITE DE VIE A TRAVERS LES MOBILITES

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

Axe B : Accompagner les usagers au changement de mobilité

AMELIORER NOTRE QUALITE DE VIE A TRAVERS LES MOBILITES

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

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

Constats et enjeux

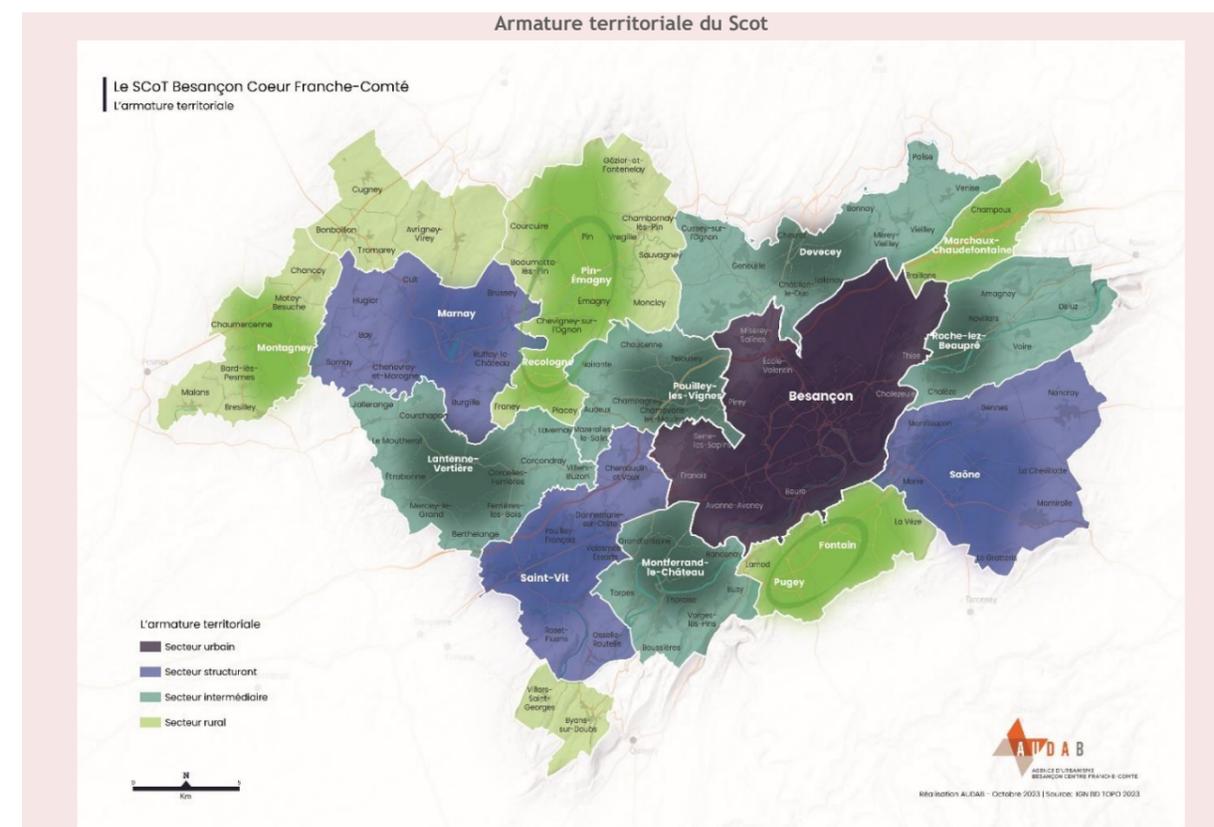
A l'échelle du Grand Besançon, le développement urbain s'est opéré ces dernières décennies au sein d'une couronne au nord-ouest de Besançon (RN 57 / RD673). Même si ces dernières années, Besançon connaît un gain de population en lien avec plusieurs projets urbains (Viotte, Vauban, Hauts-de-Chazal, ...), la ville centre a connu durant quelques années une perte légère d'habitants, au profit des communes périphériques du Grand Besançon Métropole (GBM) mais aussi au-delà des limites de l'intercommunalité. De ce fait, sans politique de mobilité volontariste en faveur des mobilités alternatives et d'une urbanisation cohérente avec les infrastructures de transports existantes, la voiture persistera à être largement préférée aux transports en communs et aux modes alternatifs, notamment depuis les communes périphériques du territoire.

L'organisation territoriale du SCoT se structure autour de l'unité urbaine de Besançon qui concentre l'emploi et les grandes fonctions métropolitaines, complétée par les polarités secondaires de Saint-Vit, Saône et Marnay. Depuis plus de 10 ans, le territoire a engagé la construction d'une organisation urbaine permettant à certaines communes de venir en appui à la ville-centre pour construire des polarités intermédiaires et structurantes.

Afin de s'adapter aux modes de vie qui évoluent et imposent de réinventer sans cesse les différentes politiques d'aménagement, le projet porte la volonté de poursuivre cette organisation qui articule et équilibre le secteur très urbain de l'agglomération de Besançon avec les espaces périphériques du territoire pour répondre aux besoins des habitants et retrouver les ambiances urbaines et villageoises caractéristiques de Franche-Comté.

Promouvoir une armature territoriale en bassins de proximité permet d'assurer l'accessibilité à une offre urbaine d'équipements, de services et commerces en moins de 5 minutes en voiture et moins de 15 minutes à vélo. Les polarités des bassins de proximité, lorsqu'elles existent, constituent le lieu privilégié d'implantation de l'offre.

L'armature territoriale repose sur l'affirmation d'une organisation en bassins de proximité offrant un éventail de logements, d'emplois, de services et d'équipements différenciés suivant la situation du bassin, et dont l'accessibilité ne nécessite pas l'usage impératif de la voiture individuelle.



Cette organisation en bassins de proximité répond à plusieurs objectifs :

- Permettre à chaque ménage d'accéder facilement à ses besoins quotidiens (équipements, commerces, services, diversité du parc de logements, culture, loisirs, éducation...) dans une proximité facilitant la pratique des modes actifs. Cette proximité est la première réponse apportée avant de devoir se déplacer vers une polarité supérieure pour des besoins plus spécifiques,
- Favoriser le vivre ensemble en créant des espaces multifonctionnels caractéristiques des cœurs de villages ou de quartiers permettant des échanges plus nombreux,
- Optimiser les équipements et services par une organisation en réseau maillant l'ensemble du territoire et une recherche de mutualisation pour une meilleure gestion des finances publiques,

- Lutter contre l'étalement urbain et la dispersion de l'urbanisation qui fragilise les centralités, fragmente les espaces naturels, agricoles et forestiers et les continuités écologiques, et contre la consommation foncière qui augmente sans qu'elle s'accompagne d'une croissance démographique ou économique,
- Lutter contre la banalisation des espaces et des paysages, qu'ils soient urbains ou naturels.

15 bassins de proximités couvrent l'ensemble du territoire autour de 13 polarités au sein du territoire, garantissant l'accès à tous à une offre de service diversifiée. Afin de prendre en compte la diversité actuelle des bassins et de leurs vocations futures, quatre niveaux ont été définis :

- Le bassin urbain, qui concerne Besançon et les communes périphériques, accueille la majorité du développement et consolide son rôle métropolitain,
- Les bassins structurants (Saint-Vit et Saône) jouent le rôle de relais auprès du bassin urbain en soutenant le développement du territoire et en accueillant des fonctions supérieures,
- Les bassins intermédiaires (Devecey, Pouilley-les-Vignes, Roche-lez-Beaupré, Montferrand-le-Château) accueillent une partie de la croissance et doivent structurer leur développement,
- Les bassins ruraux sont valorisés pour leurs caractéristiques agricoles et paysagères et soutiennent leur développement de manière à maintenir leurs équipements.

Objectifs opérationnels

- Respecter et renforcer l'armature territoriale du SCoT Besançon Franche-Comté pour une cohérence entre urbanisme et mobilités
- Assurer une cohérence entre politiques urbaines et de mobilité
- Assurer la coopération entre les acteurs dans le cadre des projets urbains

Descriptif de l'action

Respecter et renforcer l'armature territoriale du SCoT pour une cohérence entre urbanisme et mobilités

L'armature territoriale du SCoT Besançon Cœur Franche-Comté en bassin de proximité est utilisée comme référence de planification dans les documents cadre et pour les projets urbains, et de mobilité.

Des principes d'urbanisation et d'organisation des mobilités seront établis suivant le principe des bassins de proximité, pour favoriser les mobilités de proximité et le report modal. En effet il existe un intérêt commun pour l'attractivité des communes et le bon fonctionnement de la stratégie de mobilité, de penser et concevoir un urbanisme des proximités.

Pour réduire la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail et pour les motifs loisirs ou achat, les distances parcourues et le nombre de déplacements, plusieurs leviers sont à encourager :

- Une mixité de fonction : un urbanisme mixte mêlant logements, commerces et emplois permet de réduire le nombre de déplacements ou de réduire fortement la distance (ville des courtes distances).
- Une intermodalité facilitée : des aménagements et offres de mobilité facilitant le report modal et les liaisons entre les pôles de mobilité des bassins de proximité définis par l'armature territoriale du Scot, et les pôles d'échanges (cf. Action 7).
- Des normes de stationnement différenciées selon les secteurs de desserte en transport en commun à mettre en œuvre au sein du PLUi (cf. action 15) : pour limiter les taux de motorisation le long des axes de transport en commun avec une offre de mobilité permettant le report modal (cadence suffisante, horaires adaptés, aménagements cyclables, ...) et stationnement vélo dans un local fermé et sécurisé, adapté pour tous les types de vélo (basique, VAE, vélo-cargo).

Pour diminuer la place de la voiture dans les communes, la mutualisation des places stationnement, le foisonnement, la réversibilité des places de stationnement sont recherchés dans les opérations d'aménagement publiques ou privées ; à titre d'exemple le développement d'autopartage comme solution de réduction de normes de stationnement.

Il est également important de favoriser l'implantation d'équipements et de commerces de proximité, notamment au sein des polarités des bassins de proximité du Scot, ainsi que d'améliorer le confort des aménagements piétons et vélos pour éviter le recours à la voiture particulière systématique. Notamment, et en lien avec les autres actions du PDM :

- Aménagements des centres-bourgs (cf. Action 18) ;
- Installation de stationnement vélo (cf. Actions 7, 15 et 18) ;
- Aménager des itinéraires modes actifs de rabattement (Cf. Actions 7, 14 et 17) ;

Assurer une cohérence entre les politiques urbaines et de transports

Pour favoriser les déplacements de proximité, et l'usage des transports en commun, les actions suivantes seront réalisées dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) :

- La densification urbaine **autour des pôles de mobilités et dans les corridors de transports en commun** sera privilégiée.
- La **mixité habitat-emplois-services** sera également favorisée pour permettre les déplacements de proximité, à pied ou à vélo. Le PLUi devra encourager l'implantation de commerces au sein des centres urbains denses et aux générateurs de déplacement, en allant dans le sens du Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) porté par le syndicat mixte du SCoT Besançon Cœur Franche-Comté.
- La **requalification et l'essor des zones d'activités économiques (ZAE) devront intégrer des solutions de mobilité alternatives à la voiture**. Lors de requalification de ZAE, ou de

création de nouvelles zones d'activités, l'intégration d'aménagements et de solutions de mobilités alternatives à la voiture seront étudiés.

- La prévision d'espaces **dans les zones de développement**, pour anticiper les aménagements en faveur des mobilités alternatives à la voiture (modes actifs et transports en commun).

Le PLUi [en cours d'élaboration] de Grand Besançon Métropole, vise à définir des normes en faveur du stationnement vélo privé, avec :

- Des normes relatives à la création de place de stationnement vélo par rapport à la surface plancher et au nombre de logements dans les constructions de logement ;
- Des normes relatives à la création de place de stationnement vélo par rapport à la surface plancher dans les constructions à destination de bureau ;
- Sont soumis à l'obligation de réaliser des aires de stationnement pour les véhicules à deux-roues motorisés ou non :
 - Toute construction nouvelle ;
 - Tout changement de destination ou aménagement susceptible de générer des nouveaux besoins qu'il soit soumis ou non à autorisation ou déclaration ;
 - Toute extension de plus de 25 m² créant une augmentation de surface de plancher totale générant une nouvelle tranche au regard des normes de stationnement par rapport à la situation initiale ;
 - Pour la destination "habitat", toute évolution entraînant la création d'un ou plusieurs logements.

Normes stationnement PLUi [en cours d'élaboration]

Assurer la coopération entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagements urbains

Des **recommandations** seront élaborées pour guider les acteurs privés et les porteurs de projet publics dans leurs projets de construction. Ces fiches pourront concerner les thématiques suivantes :

- Le rappel de seuils de densité minimum en fonction de la desserte en transport en commun existante et future, et de la mixité et attractivité commerciale du secteur.
- La mutualisation du stationnement dans les zones à enjeux identifiées dans le PLUi
- La requalification des espaces urbains pour favoriser l'accès aux modes doux, et en transport en commun.
- La prise en compte et l'aménagement de zones apaisées dans les secteurs à forts conflits d'usage.
- L'aménagement de liaisons piétonnes et cyclables sécurisées.

Ces recommandations prendront en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Des **réunions de coordination** seront organisées entre les différents acteurs (Grand Besançon Métropole/communes/promoteurs/bailleurs sociaux), à l'initiative de Grand Besançon Métropole, pour assurer la cohérence avec les actions du Plan de Mobilité.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Tous les acteurs de la mobilité, de l'urbanisme et des espaces publics

Actions associées

- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- **Action D.14** - Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture
- **Action D.15** - Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement
- **Action D.16** - Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons
- **Action D.17** - Sécuriser les lieux à enjeux
- **Action D.18** - Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE

Estimation financière

- *Moyens internes*

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Ratio de logements construits autour des points de desserte des axes forts et secteurs desservis par les transports collectifs par rapport au nombre total de logement construit (zone tampon de 200 mètres)
- Nombre de fiches outils élaborées
- Nombre de réunions de coordination organisées
- Linéaire de voirie requalifié en faveur des modes actifs dans les projets d'aménagements urbains et de ZAE

Indicateurs d'évaluation

- Evolution de la part modale
- Evolution des trafics motorisés et cyclables
- Evolution du nombre de places de stationnement motorisé et vélo

Calendrier de mise en œuvre

- En continu

AMELIORER NOTRE QUALITE DE VIE A TRAVERS LES MOBILITES

Axe B : Accompagner les usagers au changement de mobilité

Action 2 - Acculturer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale

Constats et enjeux

Des enjeux formulés par le Plan Climat Air Energie (PCAET)

Le Plan Climat Air Energie (PCAET) en cours de révision, traduit l'engagement de Grand Besançon Métropole en faveur de la sobriété énergétique, de l'adaptation au changement climatique, du développement des énergies renouvelables et du maintien d'une bonne qualité de l'air sur l'ensemble de son territoire.

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) de 2019 induit des ambitions fortes en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui se traduisent au sein du PCAET sous 7 ambitions :

- Mettre le climat l'air et l'énergie au cœur des documents d'urbanisme afin de lutter contre le changement climatique
- Optimiser la gestion du patrimoine et services du territoire et la mobilisation des agents et élus
- Massifier la rénovation énergétique des bâtiments, lutter contre la précarité énergétique et prendre en compte le confort d'été
- Organiser le territoire en termes de déplacements et développer des modes actifs & doux, alternatifs aux modes carbonés
- Mettre la biodiversité et les milieux naturels en avant, améliorer la qualité de l'air et valoriser les ressources du territoire
- Cibler la sobriété numérique et créer la ville intelligente en accompagnant les citoyens dans leurs usages numériques
- Assurer le suivi et l'animation du plan climat, travailler avec les partenaires du territoire, développer la coopération extra-territoriale et rendre acteur le citoyen sur le changement climatique

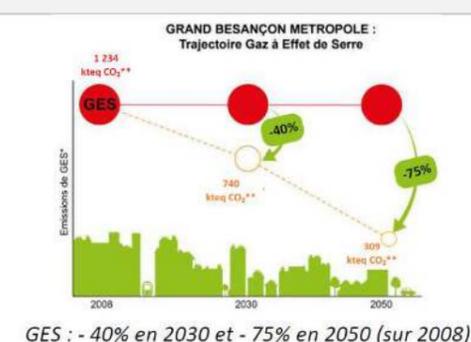
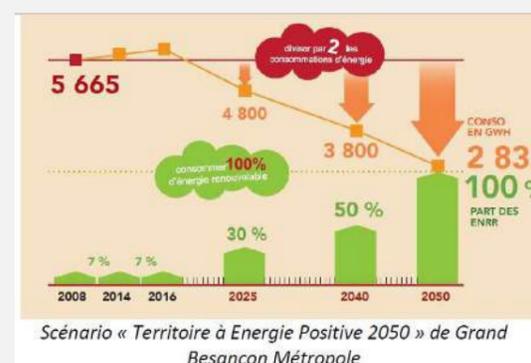
Le rapport du Schéma Directeur des énergies pointe que la consommation d'énergie du secteur du transport routier est toujours en hausse sur la période 2008 à 2018, alors même que celle du secteur résidentiel est baisse sur la même période. Il est donc important de réduire les impacts du secteur du transport qui reste un poste de consommation énergétique et d'émission de gaz à effet de serre important.

Le PCAET vise ainsi une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), une réduction des émissions d'oxydes d'azote, et une baisse des consommations énergétiques, dues à la mobilité. Les objectifs du PCAET pour 2030 sont :

- Pour les consommations d'énergies

- -14% de consommation énergétique en 2025 et - 28% en 2035,
- + 30% d'énergies renouvelables en 2025.

- Pour les émissions de gaz à effet de serre
 - - 40% des émissions de GES de 2008 en 2030
 - - 75% des émissions de GES de 2008 en 2050



Evolution de la consommation énergétique (GWh)					Actions principales
Secteurs	2 016	2 025	2035	2050	
Agriculture	20	-7%	-15%	-25%	Changement des pratiques
Transport	2 584	-14%	-30%	-54%	Eco-conduite ; report modal ; télétravail ; covoiturage ; progrès technique ; report du fret sur rail et autoroute
Résidentiel	1 648	-15%	-33%	-58%	Rénovation BBC (2800 logements / an) : plateforme rénovation, tiers financement ; sobriété
Tertiaire	751	-10%	-20%	-36%	Rénovation de 50% des bâtiments ; sobriété
Industrie	773	-8%	-17%	-30%	Changement de process ; écologie industrielle
Déchets	116	-36%	-42%	-51%	Economie circulaire, process, éducation
Total	5 892	-14%	-28%	-50%	

Stratégie PCAET

De ce fait, pour répondre aux ambitions et pour atteindre les objectifs fixés, les aménagements en faveur des mobilités alternatives doivent s'accompagner de mesures d'information et

d'acculturation de la population aux enjeux de la santé environnementale, intrinsèquement liées aux habitudes de vie et de déplacements.

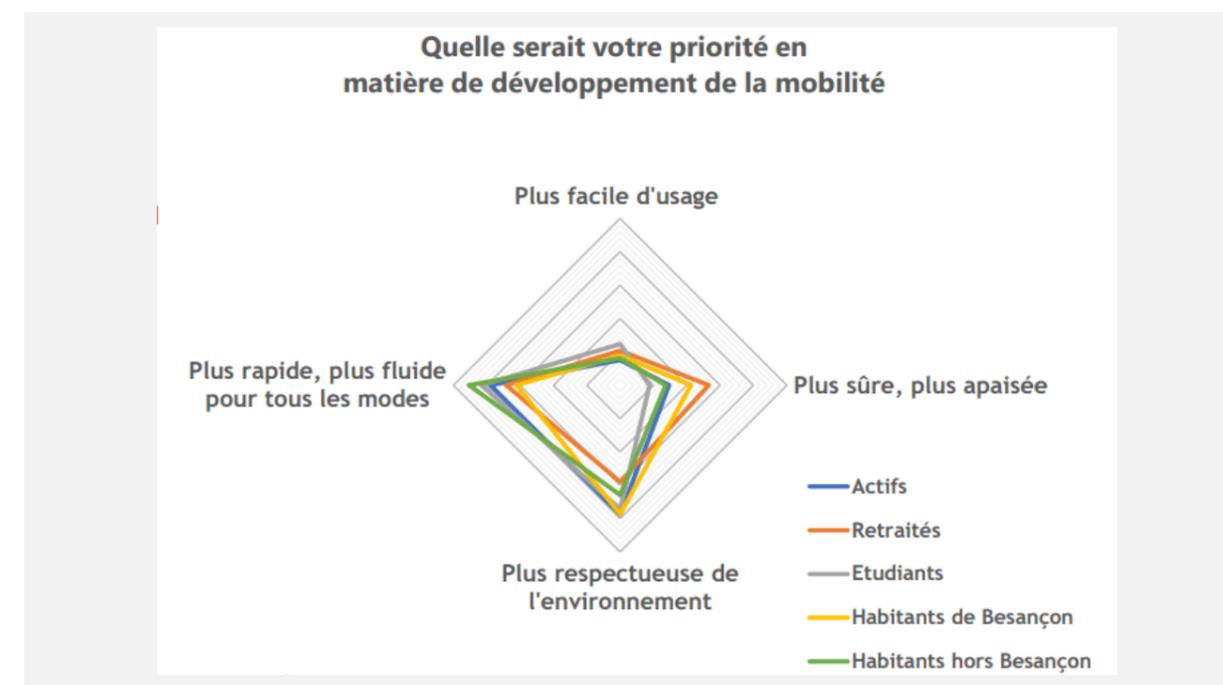
Des enjeux sanitaires.... et économiques

La pollution atmosphérique représente un enjeu sanitaire fort. Près de 48 000 décès sont imputés à la mauvaise qualité de l'air en France d'après l'agence nationale de santé publique, soit près de 2 200 en Bourgogne-Franche-Comté. La pollution atmosphérique constitue ainsi la deuxième cause de mortalité évitable en France, derrière le tabac et devant l'alcool. Elle est considérée comme la première cause environnementale de mort prématurée dans le monde, avec 6,5 millions de décès prématurés selon l'OMS.



Extrait étude ZFE _ GBM

De plus, d'après l'enquête mobilité réalisée par GBM en 2021, les usagers et habitants du territoire souhaiteraient s'orienter vers un développement de la mobilité plus respectueuse de l'environnement. Cette prise de conscience, également marquée par la crise sanitaire vise à repenser la mobilité.



Enquête mobilité GBM 2021 _ « Logement, mobilité, usages numériques : quelles tendances post-Covid ? » ORCEAC (Observatoire Régional et Territorial Energie Climat Air _ Bourgogne France Comté)

Objectifs opérationnels

- Bâtir des outils de communication et des événements de sensibilisation, reliant la santé environnementale et les mobilités
- Anticiper les conséquences d'une potentielle ZFE en termes de mobilité

Descriptif de l'action

Bâtir des outils de communication et des événements de sensibilisation, reliant la santé environnementale et les mobilités

Il s'agit de bâtir une communication en direction des habitants au sujet de la santé environnementale. Pour cela, des **campagnes de sensibilisation** autour de la santé environnementale (air, sol, eau) seront mises en place régulièrement. Celles-ci auront pour objectif d'informer les habitants, de manière pédagogique sur :

- La qualité de l'air, afin d'améliorer le confort de tous et favoriser la pratique des modes actifs,
- La lutte contre les îlots de chaleur,

○ Un îlot de chaleur, c'est quoi ?

Les îlots de chaleur sont des hausses de température de l'air et de surface, en ville par rapport aux zones périurbaines et zones rurales, particulièrement la nuit. Plusieurs facteurs urbains entraînent ce phénomène comme la morphologie urbaine (un tissu urbain dense, des voies de circulation importantes), les matériaux utilisés pour la construction des bâtiments, l'occupation du sol (sols minéralisés, absence de végétation), mais également certains facteurs naturels les favorisent l'apparition de ces îlots de chaleur.

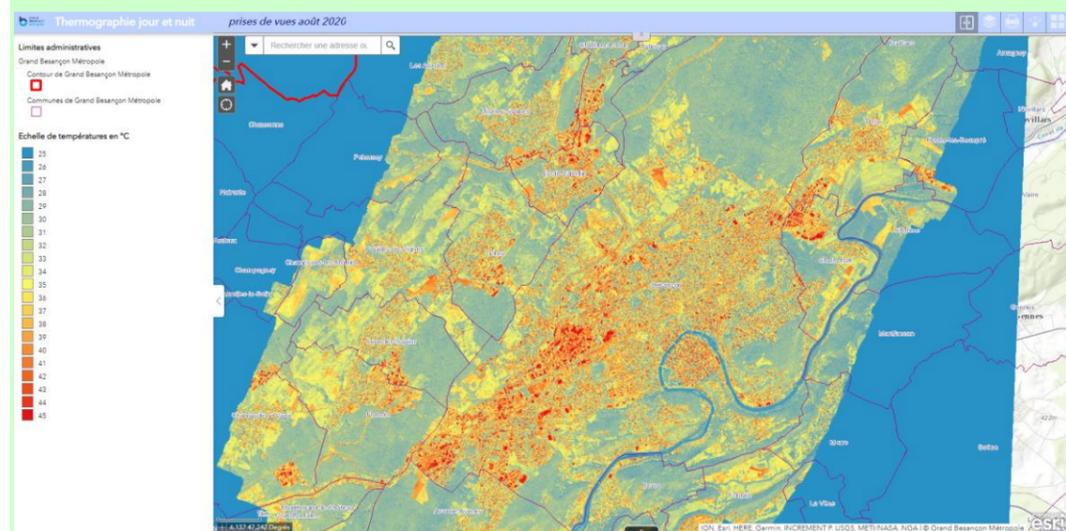
Ce phénomène a des conséquences multiples sur la santé (accentue le phénomène de canicule), le bien-être des habitants, la praticabilité de l'espace public, et l'attractivité des centres-villes.

Le changement climatique ainsi que l'augmentation de la population vont rendre ce phénomène de plus en plus présent.

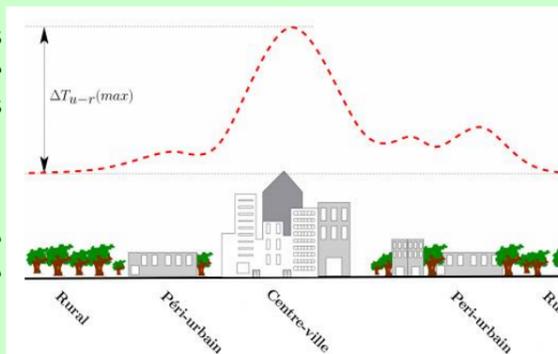
(Source : CEREMA)

Dans le cadre de leur politique d'adaptation au changement climatique, le Grand Besançon Métropole et la Ville de Besançon avec le soutien de l'AUDAB ont procédé, pendant l'été 2020, à une thermographie aérienne sur leurs territoires. Cette prise de vue permet de cartographier le territoire en mesurant les températures de surface en fin de journée et en fin de nuit et ainsi de mieux comprendre les facteurs favorisant l'apparition du phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Une cartographie interactive est disponible sur le site internet (<https://www.besancon.fr/actualite/identification-des-phenomenes-dilot-de-chaleur-urbain/>), permettant à tous d'apprécier les îlots de chaleur sur le territoire de Besançon et de sa périphérie.



(Thermographie jour et nuit 2020 - Grand Besançon Métropole)



- La gestion des eaux pluviales, avec le développement des noues végétales et la renaturation des sols (désimperméabilisation), participant également à la réduction des îlots de chaleur (il s'agit également d'une démarche essentielle dans le cadre de la démarche ZAN - zéro artificialisation nette),
- L'adaptation au changement climatique (adaptations des comportements, sobriété énergétique),

○ La sobriété énergétique, pourquoi faire ?

La sobriété énergétique est la diminution des consommations d'énergie par des changements de modes de vie et des transformations sociales. Elle nous permet de repenser notre mode de vie. Elle est utile à la fois sur le plan écologique, mais également sur plan économique. Elle favorise la mise en place de meilleures habitudes nous permettant ainsi de faire des économies d'énergie tout en réduisant nos émissions de gaz à effet de serre. Elle est donc indispensable pour la lutte contre le changement climatique tout en assurant notre bien-être.

- La gestion des pics de pollution,

GBM assurera la poursuite de la mise en gratuité du réseau Ginko, lors des pics de pollution.

○ Pics de pollution : GBM se mobilise !

ALERTE
POLLUTION

**En cas de pic
de pollution,
le réseau Ginko
est gratuit.**

Lors des pics de pollution, GBM se mobilise pour inciter chacun à privilégier des modes de transports moins polluants : bus, tram, vélo, marche, covoiturage... En ce sens, le **réseau Ginko** (bus, car, tram, P+R) est **gratuit durant cette période.**

- La réduction des bruits,

○ Le PPBE (Plan de prévention du Bruit dans l'environnement)

Actuellement GBM réalise l'élaboration des cartes stratégiques de bruit et le PPBE agglomération conformément à l'échéance 4 de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002. Cette dernière définit une approche commune à tous les Etats membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition du bruit ambiant. La directive impose ainsi aux agglomérations de plus de 100 000 habitants d'établir une cartographie du bruit (CBS) et un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) dans le but d'informer les citoyens du niveau du bruit dans lequel ils vivent, et de permettre aux autorités compétentes de mettre en place des actions correctives. Directive notamment transposée dans le droit français via l'arrêté du 14 avril 2017 listant les agglomérations concernées par les obligations d'élaboration de cartes de bruit avant juin 2022 et de plan de prévention du bruit dans l'environnement avant juillet 2024. Un arrêté datant du 10 juin 2020 a réintégré Besançon dans la liste des agglomérations de plus de 100 000 habitants concernés. Les CBS agglomération ainsi que le PPBE sont en cours de production.

Dans le cadre de l'échéance 4 de la directive européenne, le nouveau PPBE doit être réalisé au plus tard en juillet 2024.

Le PPBE de Grand Besançon Métropole souligne les actions permettant un gain dans la réduction des nuisances sonores. Parmi celles-ci, le plan d'actions fait état de mesures de réduction de la vitesse de circulation, de réalisation d'aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux et horizontaux), de mise en place de revêtements routiers acoustiques, de sensibilisation auprès des conducteurs de véhicules deux roues motorisés, de définition au travers du PLUi d'un retrait des futures constructions dans les secteurs situés le long d'une infrastructure routière identifiée comme bruyante, de végétalisation de la ville et de préservation de l'environnement sonore des espaces calmes.



Décrochement vertical de type plateau surélevé (à gauche) et décrochement vertical de type écluse (à droite)

Source : PPBE GBM 3^{ème} échéance - 2021 - Fiche action « Aménagements ponctuels de la voirie »

- La valorisation de l'activité physique à travers la pratique des déplacements actifs marche et vélo.

Exemples de campagne de sensibilisation (source : ADEME, Bruxelles Mobilités)



Pour accompagner le développement de ces concepts et pour les rendre plus concrets aux yeux des habitants, des actions seront valorisées, notamment sur la désimperméabilisation des sols, et l'implantation de végétaux (cf. actions 16 et 17), permettant d'agir positivement sur la qualité des espaces public, ainsi que sur la qualité de l'air. GBM pourra ainsi promouvoir et traduire ses engagements au sein de la charte des aménagements (action 14).

Anticiper les conséquences d'une potentielle ZFE-m en termes de mobilité

Grand Besançon Métropole s'informerera des potentielles évolutions réglementaires concernant la mise en place d'une ZFE-m (Zones à Faibles Emissions) sur son territoire.

Cependant, afin d'anticiper, et dans tous les cas pour poursuivre l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air, des campagnes de sensibilisation seront menées, pour informer les habitants et les professionnels (entreprises, commerçants...) sur les outils réglementaires à venir. Des campagnes de communication spécifiques sur chaque seuil Crit'air pourront être organisés, pour faciliter la compréhension et l'acceptation de ces mesures auprès des habitants et professionnels.

L'impact des mesures de la ZFE-m, notamment sur les ménages à faibles revenus, les artisans, devra être anticipé pour éviter un déplacement des activités et populations en dehors du périmètre de la ZFE-m. Pour cela, ces campagnes s'accompagneront de campagnes spécifiques sur les offres alternatives à la voiture particulière (cf. action 4), ainsi que sur les aides existantes pour accompagner les publics plus fragiles (personnes précaires) ou contraints (artisans, commerçants, ...) à renouveler leurs véhicules.

L'amélioration de la qualité de l'air / santé environnementale : un objectif fort du futur Plan de Mobilité

En plus des outils réglementaires déployés et des actions de communication, le plan d'actions du PDM vise à l'amélioration de la qualité de l'air/santé environnementale, afin de répondre à cet objectif fixé par la loi, avec :

- Un **développement de l'intermodalité** : renforcement des P+R, des Pôles d'échanges multimodaux en gare, des aires de covoiturage... (cf. actions 7, 7bis et 15) ;
- Un **aménagement en faveur des modes alternatifs à la voiture** (transports collectifs, piétons et vélo) (cf. actions 14, 16, 17 et 18) :
 - Des principales pénétrantes de la zone urbaine dense ;
 - Des espaces publics des zones d'activité ;
 - Des zones d'établissement scolaire ;
- Un **développement de l'offre pour mieux correspondre au projet démographique de l'agglomération** fixé par le SCoT (armature territoriale, cf. action 1) ;
- Une **gestion du stationnement mieux coordonnée avec les offres alternatives** (cf. action 15) ;
- Une **transition vers des énergies moins polluantes** (cf. action 13) ;

- Un travail avec les professionnels du transport pour mieux organiser la logistique urbaine (cf. actions 6, 14 et 19) ;
- Des actions fortes de pédagogie, communication sur la qualité de l'air et un conseil en mobilité renforcé pour accompagner les ménages et salariés (cf. actions 4 et 5).

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Communes, entreprises

Actions associées

- **Action A.1** - Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : densifier autour des pôles de mobilité et dans les secteurs bien desservis
- **Action B.4** - Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo : outils de communication et conseil en mobilité
- **Action B.5** - Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDMe)
- **Action B.6** - Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable
- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- **Action C.13** - Décarboner les transports et utiliser les infrastructures de mobilité pour produire de l'énergie
- **Action D.14** - Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture
- **Action D.15** - Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement
- **Action D.16** - Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons
- **Action D.17** - Sécuriser les lieux à enjeux
- **Action D.18** - Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE
- **Action D.19** - Organiser le transport de marchandises, dont la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels

Estimation financière

- Campagnes de sensibilisation : 10 000 €/an (pendant 10 ans)
- Campagnes spécifiques ZFE : 30 000 €
- Mise en place des actions « voirie » issues du Plan de protection du bruit dans l'environnement PPBE

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de campagnes de sensibilisation effectuées
- Budget investi dans les actions de communication

Indicateurs d'évaluation

- Visibilité des campagnes : Nombre de personnes ayant participé aux animations
- Niveau de satisfaction sur la qualité de vie (enquête spécifique à réaliser)

Indicateurs annexes nécessaires à la réalisation de l'action

- Suivi de la qualité de l'air dans différents secteurs de GBM
- Suivi des mesures de bruits
- Suivi des îlots de chaleur

Calendrier de mise en œuvre

- En continu

AMELIORER NOTRE QUALITE DE VIE A TRAVERS LES MOBILITES

Axe B : Accompagner les usagers au changement de mobilité

Action 3 - Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable

Constats et enjeux

Des services de mobilité pas toujours lisibles

Les différents services Vélocité, Ginko Vélo, Citiz ne sont pas regroupés sous la même identité, entraînant un manque de repères. L'accompagnement des usagers représente un enjeu important en faveur du report modal de la voiture, vers les modes de transports alternatifs.

Une billettique multimodale et des conventions tarifaires uniquement pour les abonnés

Le territoire dispose d'une billettique multimodale permettant pour les abonnés d'utiliser différents modes de transport et de services (transports collectifs, parking-relais, TER dans le Grand Besançon, services Vélocité, service Citiz). Des conventions tarifaires existent entre GBM et la Région (Ginko, TER, certaines lignes Mobigo), et facilitent les déplacements à l'échelle du territoire. Toutefois, ces conventions concernent uniquement les abonnés Ginko, les Pass Sésame, les Pass 18-25 ans et les Pass 4-17 ans, sont donc exclus les usagers occasionnels et les abonnements seniors.

Un besoin de capitaliser sur les retours des usagers

Des retours d'usagers sont effectués régulièrement, lors de projets avec consultation du grand public, à l'Agence Ginko Mobilités, ou de manière spontanée par courrier ou par mail. Chaque interpellation fait l'objet d'une réponse individualisée. Cependant, Il n'existe aucune analyse spatiale ou qualitative et quantitative de ces retours, en plus de ne pas être centralisés.

Objectifs opérationnels

- Centraliser l'information usager et mieux définir les cibles pour développer des outils & des actions adaptés
- 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

Descriptif de l'action

Centraliser l'information usager et mieux définir les cibles pour développer des outils & des actions adaptés

La transformation de la Délégation de Service Public (DSP) Transports en DSP Mobilités (cf. Action 10), favorisera une meilleure lisibilité des services de mobilités sur le territoire. L'évolution de la DSP s'accompagnera d'un **travail de réflexion sur le regroupement des services de mobilité au sein d'une seule identité**, associée à Grand Besançon Métropole plutôt qu'aux délégataires ; marque mobilité Ginko déjà identifiée par les usagers. Cette nouvelle identité favorisera une meilleure identification et compréhension des services de mobilité par les habitants.

Également, les cibles d'usagers de ces offres de mobilité seront mieux définies, afin de pouvoir développer une stratégie d'actions, des outils et des moyens adaptés. Mieux connaître le profil des usagers qui sont susceptibles de changer de modes (quel type d'automobiliste je peux convaincre d'essayer de changer de pratique ?) ou les usagers en situation de précarité mobilité qui ont besoin de se déplacer (comment je peux améliorer l'accès à l'emploi ou aux services pour certaines personnes) est essentiel pour décliner une stratégie de management de la mobilité efficace et personnalisée.

Mieux comprendre les attentes des habitants et capitaliser sur leurs contributions pour prioriser les interventions

Pour développer des outils et des aménagements adaptés aux besoins de la population, il est important de poursuivre la **capitalisation des retours des habitants**, via les actions suivantes :

- Poursuivre l'accueil des habitants, et centraliser les retours depuis les différentes sources de collecte de données : agence Ginko, courriers, mails, réseaux sociaux GBM et des communes,
- Spatialiser les retours,
- Effectuer une analyse quantitative et qualitative des retours afin de prioriser les interventions sur le territoire de GBM, ainsi que pour suivre les demandes, leurs types et leurs évolutions,
- Améliorer les méthodes de consultation de la population.

Pour faciliter le traitement de ces retours, et identifier les secteurs prioritaires, l'ensemble de ces **retours seront centralisés** sur une seule **plateforme** dédiée.

Faciliter les déplacements et améliorer l'accès à l'information des usagers actuels et potentiels

Pour favoriser le report modal de la voiture vers les offres de transports alternatives, et pour faciliter l'expérience des usagers actuels et potentiels, les actions suivantes seront réalisées :

- L'amélioration de l'expérience utilisateur, via **l'intégration du fonctionnement intermodal au sein de l'application multimodale Ginko**. En complément de l'aménagement des pôles de mobilité, les services déployés pourront être ajoutés à l'application.
- Des discussions avec la Région seront menées sur la possibilité d'implanter des **valideurs Ginko** dans toutes **les gares et haltes** ferroviaires de Grand Besançon Métropole. Les gares les plus fréquentées ou identifiées comme des PEM (cf. action A.7) seront équipées en priorité. Ces valideurs permettront de suivre l'évolution des usagers Ginko qui empruntent les réseaux régionaux, et de distinguer la part relative aux abonnés et aux occasionnels.
- L'implantation **d'affichage en temps réels** des lignes Mobigo aux arrêts Ginko desservis par les lignes Mobigo.
- L'élaboration et la diffusion du **guide de la mobilité** GBM (version numérique et papier) sur le territoire (cf. Action 4). Celui-ci recensera l'offre de mobilité disponible sur l'ensemble du territoire : lignes de transports et niveau de service, services de mobilité, tarification, billettique. Il sera publié en version numérique, sur les sites internet de Grand Besançon Métropole et Ginko. Le guide de la mobilité GBM sera disponible en version papier à l'agence Ginko Mobilités, mais également dans les lieux d'accueil du public, des Mairies de GBM, et dans d'autres bâtiments publics comme le CHU, l'Université, la CAF, la CPAM, etc.
- La promotion du guide de la mobilité de la Région.
- Le maintien, l'actualisation et le développement des données en open data et du calculateur d'itinéraires Ginko, pour faciliter l'accès à l'information.
- La poursuite des réflexions sur les tarifications préférentielles pour les usagers bénéficiant des minimas sociaux, jeunes/étudiants et seniors.
- La pérennisation et la poursuite des **conventions tarifaires Ginko/TER et des forfait combinés Ginko/Mobigo**. Les conventions tarifaires existantes entre Grand Besançon Métropole et la Région Bourgogne-Franche-Comté seront maintenues (services routiers et ferroviaires). Une réflexion sera menée avec la Région, pour étendre ces conventions :
 - Aux titres occasionnels ;
 - Aux abonnements pour les plus de 65 ans : Pass +64 mensuel et annuel ;
 - A toutes les lignes Mobigo desservant le territoire.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Région, SNCF

Actions associées

- **Action B.4** - Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo
- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- **Action C.10** - Renforcer le réseau urbain de transports collectifs pour plus d'efficacité et pour une meilleure intégration du bassin urbain

Estimation financière

- Création d'une plateforme pour les retours des habitants : 50 k€ (+ 5k€/an fonctionnement)
- Elaboration et diffusion d'un guide de la mobilité (*budget compris dans l'action n°2*)
- Renouvellement système billettique : 5 M€
- Affichage en station : 500 K€

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de retours d'usagers reçus et centralisés
- Nombre de valideurs Ginko installés en gare
- Nombre d'affichage numérique Mobigo implantés

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de visiteurs de l'application Ginko
- Nombre de téléchargement du guide de mobilité

Calendrier de mise en œuvre

- Court à moyen terme

AMELIORER NOTRE QUALITE DE VIE A TRAVERS LES MOBILITES

Axe B : Accompagner les usagers au changement de mobilité

Action 4 - Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo

Constats et enjeux

En plus des infrastructures et services, l'amélioration de la mobilité sur un territoire nécessite l'information, la sensibilisation et l'accompagnement des usagers au changement de comportement. Au sein de GBM, des actions de communication et de sensibilisation ont été menées, principalement auprès des entreprises et administrations. Le conseil en mobilité a permis de lancer une vingtaine de plans de mobilité employeur (cf. action B.5). Quelques événements et lieux d'informations et de sensibilisation sont implantés à Besançon, comme :

- L'agence Ginko Mobilités à Besançon rassemblant de l'information sur les services de mobilité de la Communauté Urbaine : Bus&tram, Ginko Vélo, Ginko VéloParks, P+R, stationnement, Citiz, VéloCité, TER et Mobigo
- L'organisation d'ateliers de réparation et de remise en selle.

GBM souhaite diversifier ses actions d'informations, de sensibilisation et d'accompagnement, notamment auprès du grand public.



Espace « Ginko Mobilités » place de la Révolution à Besançon



Atelier réparation vélo et remise en selle à Besançon (source : SDIC, ©JC SEXE)

Objectifs opérationnels

- Accompagner au changement

Descriptif de l'action

Développer un panel d'outils de communication et d'actions de sensibilisation

L'accompagnement des habitants au changement de leurs habitudes de mobilité, se fera par le développement d'un **panel d'outils de communication et d'actions de sensibilisation**, en faveur des modes alternatifs à la voiture solo. Des actions généralistes, pour toucher le plus grand nombre, et des actions ciblées pour les personnes qui sont prêtes à changer leurs habitudes de mobilité (cf. action B.2).

La mise en place d'aménagements en faveur des transports collectifs, du vélo, de la marche et du covoiturage s'accompagnera tout d'abord d'actions d'informations auprès des publics visés pour promouvoir les services mis en œuvre. La phase d'information est la première phase de la prise de conscience, l'utilisateur doit avoir entendu parler des solutions alternatives. L'information et la communication pourront se focaliser sur :

- A partir de la sensibilisation à la santé environnementale, et des outils de communication variés sur les services et infrastructures relatives à la mobilité (bandes cyclables, arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite, réseaux de transports collectifs...);
- Les évolutions des différentes offres de mobilité et des nouvelles infrastructures (pôles d'échanges, ...);
- Les dispositifs de subventions en faveur des modes alternatifs (covoiturage, acquisition vélo),
- La production d'une newsletter mobilités auprès des entreprises et des particuliers faisant état du système de mobilité (cf. action 5).

La sensibilisation et la proposition d'événements où l'on permet aux usagers de tester de nouveaux modes de déplacements sont importantes : cette phase permet à l'utilisateur de se projeter dans l'usage d'un nouveau mode et de nouvelles pratiques, d'échanger, de déconstruire ses a priori et de se former à d'autres formes de mobilité. L'objectif est de démontrer à l'utilisateur qu'il est tout à fait possible (et même souhaitable et agréable) pour lui de changer de pratiques. **La sensibilisation doit également être optimiste pour mener à l'action** : l'utilisateur doit prendre conscience que son action a un impact direct sur la santé environnementale (cf. action B.2). Les actions de sensibilisation pourront être les suivantes, à destination du grand public :

- Campagnes et ateliers de sensibilisation à l'usage du vélo : promotion des ateliers de réparation, de GinkoVélo, des vélo-écoles, ateliers de remise en selle et coach à vélo, sécurité à vélo, parcours personnalisés, valorisation des aménagements et services vélo. Pour les scolaires, promotion de la participation au programme national « savoir rouler à vélo ».
- Campagnes et ateliers de sensibilisation à la sécurité routière, à l'éco-conduite, à l'usage des engins de déplacements personnels, aux zones de circulation dans les « quartiers apaisés », à la limitation à 30 km/h, et au partage de la voirie (cf. action D.18).
- Poursuite des événements de type « journée sans voiture » dans le centre-ville ou les rues commerçantes, avec gratuité ou facilité d'accès aux transports collectifs et dans les pôles de mobilité.

L'ensemble de ces événements sera de préférence conçu et élaboré en **co-construction avec les associations et les structures ressources du territoire** (agence Ginko Mobilités, CCAS, Pôle emploi...).

Promouvoir les offres touristiques alternatives à la voiture

GBM souhaite promouvoir davantage les offres touristiques et de loisirs alternatives à la voiture particulière, à travers différents supports numériques et physiques à destination des touristes (panneaux, brochure, pages internet). Notamment :

- Les lignes de transports collectifs existantes : Ginko Osselle Plage, Ginko Piscine Chalezeule, Ginko Citadelle, ...
- La tarification Pass'tourisme qui permet un accès illimité au tramway et aux bus du réseau Ginko pendant 24h, et pouvant aller jusqu'à 72h avec des tarifs préférentiels.
- Les itinéraires vélos et piétons aménagés, ainsi que les possibilités de combiner le vélo avec les transports collectifs.

Sensibiliser, animer sur la base d'un outil de mise en relation pour le covoiturage

GBM animera des campagnes d'information et de communication sur les outils de mise en relation de covoiturage. Ces communications seront aussi bien à destination des habitants, que des professionnels (cf. action B.5).

Les démarches en cours pour définir la stratégie covoiturage de GBM sont poursuivies :

- Les rencontres des différents acteurs du covoiturage pour faire un benchmark des solutions clés en mains proposées par les principaux opérateurs (Karos, ex-Klaxit, BBC Daily, Mobicoop, Ecov et Colleag _ start-up bisontine). A la suite de ces rencontres, plusieurs scénarios seront établis (maintenir Mobigo comme plateforme référente ou conventionner avec un opérateur privé).

- La réalisation d'une étude de potentiel de covoiturage par l'agence d'urbanisme de Besançon (AUDAB), sur un périmètre allant au-delà des frontières de la Communauté Urbaine.

Le conseil de mobilité s'appuiera sur les EPCI voisins pour développer une promotion du covoiturage cohérente.

Réaliser des actions marketing ciblées

Pour encourager l'utilisation des transports en commun, un dispositif d'accueil spécifique sera proposé aux nouveaux arrivants du territoire, avec par exemple 1 mois d'abonnement gratuit sur le réseau Ginko.

Diffuser les orientations de GBM auprès des partenaires de la mobilité

Grand Besançon Métropole appuiera et diffusera lors des phases de concertation de projets, les orientations de la collectivité auprès des territoires voisins. Également, GBM soutiendra la promotion des actions menées par les partenaires (par exemple : actions menées par la Région et le Département au sein des PAMS - Plans d'Actions communs en matière de Mobilité Solidaire).

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Gand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Etat, Région, Département, EPCI, Voisins, Office du tourisme

Actions associées

- *Toutes les actions*

Estimation financière

- 1 ETP = 70 000 €/an
- Actions marketing : 10 k€/an
- Supports communication inclus dans action 2

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de campagnes (sensibilisation, promotion, etc.) effectuées
- Budget investi dans les actions de communication

Indicateurs d'évaluation

- Visibilité des campagnes

Calendrier de mise en œuvre

- En continu

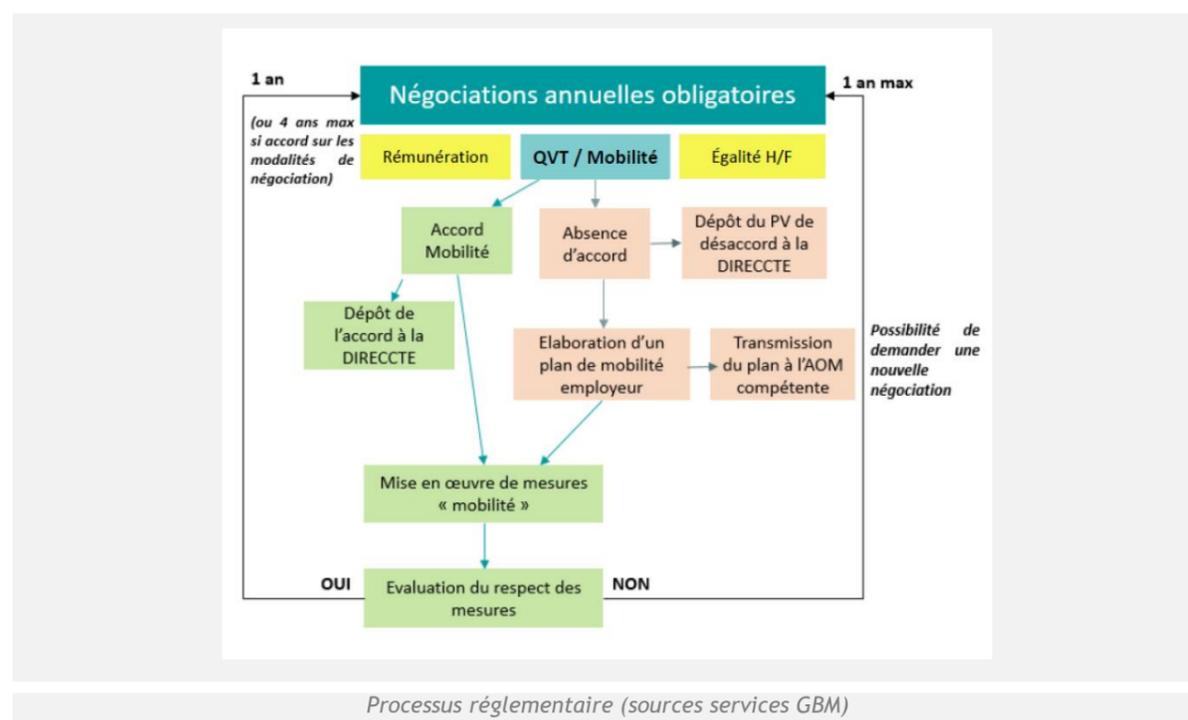
AMELIORER NOTRE QUALITE DE VIE A TRAVERS LES MOBILITES

Axe B : Accompagner les usagers au changement de mobilité

Action 5 - Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDMe)

Constats et enjeux

Depuis le 1er janvier 2020, dans le cadre de la LOM, les entreprises d'au moins 50 salariés doivent insérer un volet « mobilités » dans les Négociations Annuelles Obligatoires. A défaut, l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur s'impose.



Processus réglementaire (sources services GBM)

Depuis 2016 et la création du poste de conseiller en mobilité à GBM, 25 plans de mobilité ont été lancés et 160 entreprises ont été contactées. Ils sont réalisés soit avec des entreprises individuellement, soit en commun avec différents acteurs d'une même zone. Les actions mises en place ont été très ponctuelles : évolution du pourcentage de prise en charge de l'abonnement TC, investissement dans des flottes vélos et voitures électriques notamment, mais certaines actions ont pris du retard à cause de la crise sanitaire.

Une stratégie de mise en œuvre sur les 3 années à venir (2021 à 2023) a été définie par GBM : il est envisagé de réaliser au moins 30 PDMe et de développer le partage d'information : guide, fiches types, retours d'expérience. La stratégie de réalisation des PDMe a été revue par GBM en 2020, il s'agit notamment de :

- Réévaluer la stratégie d'accompagnement en se détachant du démarchage au coup par coup et travailler à l'avenir sur un accompagnement macroscopique à l'échelle des zones d'activité.
- Améliorer le processus d'accompagnement et de suivi des PDMe
- Fédérer les établissements autour d'évènements et de partenariats en organisant des évènements mobilité et des animations localisées pour fédérer les établissements et en mettant en place un comité de partenaires.

Par ailleurs, la Ville de Besançon, le CCAS et GBM ont réalisé un Plan de Mobilité d'Administration et un PDM inter-administration (état et région) a été mené pour le nouveau pôle administratif Viotte.

Objectifs opérationnels

- Faire aboutir les démarches en cours et en lancer de nouvelles
- Poursuivre le suivi et l'accompagnement pour la mise en œuvre des PDMe et de PDMec
- Animer le réseau d'acteurs investis dans les PDMe
- Faire de GBM une métropole exemplaire
- Favoriser le recours au covoiturage

Descriptif de l'action

Faire aboutir les démarches PDMec en cours

Actuellement trois démarches interentreprises, maintenant dénommées PDMec (Plan De Mobilités Employeurs Commun, ex-PDIE), sont en cours

- Sur les Hauts du Chazal (depuis 2018), regroupant 27 entreprises et 836 salariés (environ 15% des salariés travaillant sur la zone). Toutefois, le CHU avec ces 7000 salariés n'était initialement pas engagé dans la démarche.

Une reprise du dialogue avec le CHU a permis la relance du PDMec en 2023, avec actualisation du diagnostic en et élaboration d'un plan d'action en septembre 2023.

- Sur le secteur Temis : 28 entreprises, représentant environ 1 400 salariés. Définition des actions en cours à l'été 2023.
- Sur le secteur La Fayette, 35 structures identifiées. Diagnostic en cours à l'été 2023.

L'objectif est de faire aboutir l'engagement des différents partis pour la mise en œuvre des actions, notamment avec l'implication du CHU sur le secteur Hauts du Chazal.

Le secteur des Hauts-du-Chazal fera l'objet d'une attention toute particulière dans la réalisation de son PDMec. Ce secteur récent a été pensé pour optimiser les espaces de parkings et nécessite des actions fortes de la part de la collectivité et des employeurs pour inciter au report modal. Les actions de GBM et des entreprises ayant pris part au PDMec du secteur seront coordonnées avec celles prises par le CHU dans son PDMe.

Mobiliser de nouvelles entreprises

Plutôt que de démarcher des entreprises de manière individuelle, la stratégie de GBM vise à mobiliser des regroupements d'entreprises à l'échelle des zones d'activités. Cela permet d'atteindre des masses de salariés plus importantes nécessaire au développement du covoiturage et à la possible mutualisation d'un certain nombre de services à l'usagers, tels que les flottes de voiture en autopartage, de vélos à assistance électrique, les crèches, les services de restauration, le partage de salle de visioconférence, etc.

Cela nécessite toutefois d'impliquer et de mettre en relation les salariés des différentes entreprises qui sont parfois cantonnés à leur propre société. C'est un enjeu fort de réussite d'un Plan De Mobilité Employeur commun. Il faut pour cela s'appuyer sur les entreprises phares de la zone d'activités et développer des événements interentreprises (petit déjeuner « speeddating », fête des voisins, semaine de la mobilité, etc.).

GBM pourra également proposer des actions de communication et de sensibilisation sous forme d'ateliers au sujet des déplacements domicile-travail, destinés à des entreprises d'une même zone d'activité, afin d'initier une démarche PDMec qu'elle pourra ensuite accompagner. GBM continuera par ailleurs à organiser son Challenge de la Mobilité pour sensibiliser les entreprises aux enjeux de la mobilité de leurs salariés.

Afin de rendre la démarche attractive pour les employeurs et les salariés de la zone d'activités, GBM travaillera à l'identification de leviers forts pour chaque PDMec (financier, foncier, valorisation du recrutement, qualité de vie au travail, santé) et s'attachera à articuler la démarche autour de ces piliers.

Accompagner la mise en œuvre des PDMe

GBM interviendra dans chaque étape de la mise en œuvre des PDMe et conseillera les entreprises et administrations. La méthodologie de la mise en œuvre d'un PDMe est la suivante :



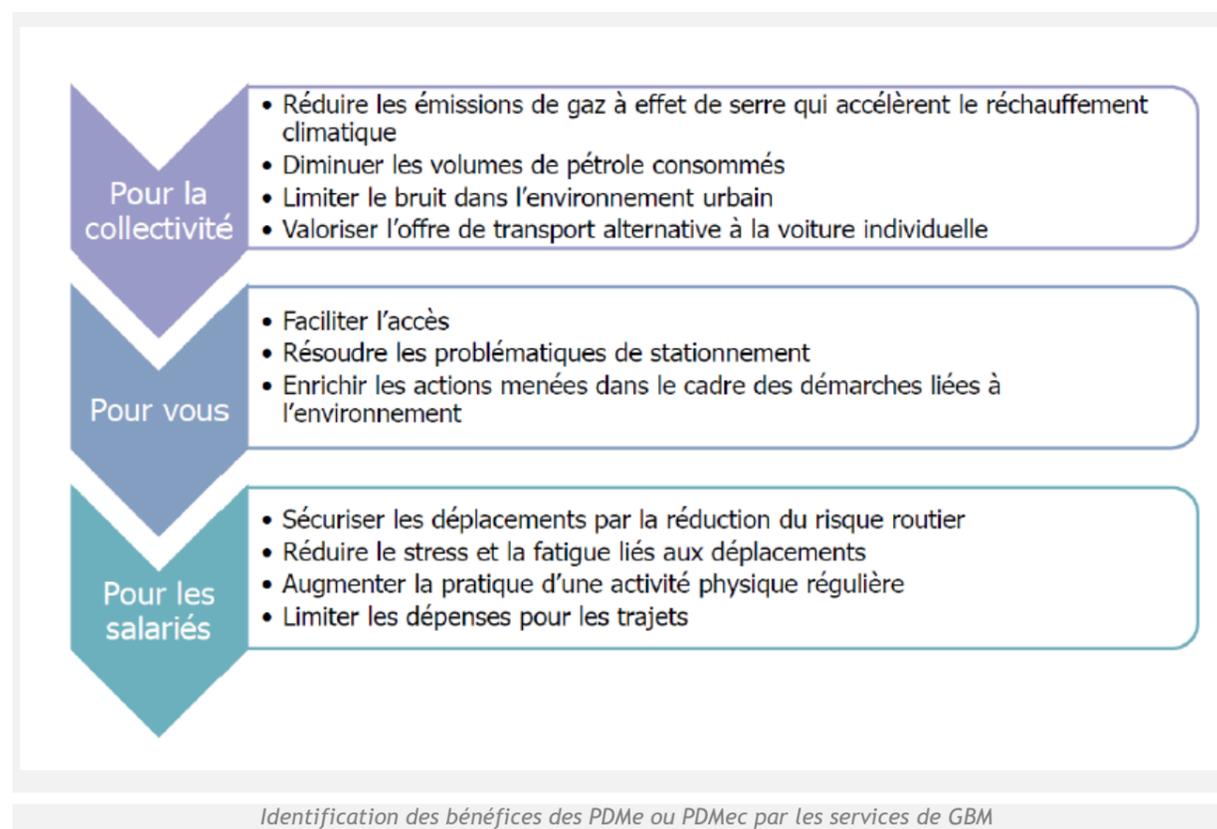
Pour favoriser l'élaboration d'un plan d'action pertinent, GBM favorisera les échanges entre entreprises au sein de la zone d'activités pour partager les préoccupations des différents acteurs et surtout pour partager les exemples réussis de mise en œuvre d'actions concrètes dans une démarche d'amélioration de la mobilité au travail. Si les démarches sont encore naissantes, GBM portera à connaissance d'autres démarches PDMec sur le territoire bisontin, voire sur d'autres zones d'activités, nécessitant une activité de veille et de benchmark proactif.

GBM élaborera un kit d'animation et de communication sur les solutions alternatives à la voiture particulière à destination des entreprises (employeurs et salariés), pour convaincre et faciliter l'adhésion aux démarches PDMe et PDMec, ainsi que pour fournir des supports de diffusion pédagogiques à destination des employées.

Les actions suivantes sont par exemple à proposer aux entreprises dans le cadre des PDMe :

- Instaurer un Forfait Mobilité Durable,
- Mettre en œuvre des conventions pour le télétravail,
- Désynchroniser le temps de travail,
- Privilégier les visioconférences pour des déplacements professionnels lorsque cela est pertinent,
- Aménager du stationnement vélo et des douches,
- Investir dans une flotte mutualisée de VAE et véhicules électriques,
- Faire connaître les offres de transports en commun et les aménagements cyclables existants,
- Développer un service de covoiturage et du stationnement pour covoitureurs,
- Organiser une « garantie retour » en cas d'absence d'un covoitureur,
- Mettre en place des services pour limiter les déplacements des salariés (restauration, crèche...).

Au-delà de aspects techniques de mise en œuvre, il faut également convaincre sur les bénéfices apportés par les différentes mesures



Assurer le suivi et l'évaluation des plans de mobilité employeurs

Pour assurer le suivi et l'évaluation des PDMes, une boîte à outils numérique ainsi que des kits d'animation et de communication clés en main seront mis en place. GBM proposera une **plateforme en ligne collaborative** regroupant veille technique et juridique et boîte à outils (kit « comment favoriser le covoiturage ? », kit « c'est quoi le forfait mobilité durable », kit « une comment mettre en œuvre une flotte de vélo à assistance électrique ? », etc.).

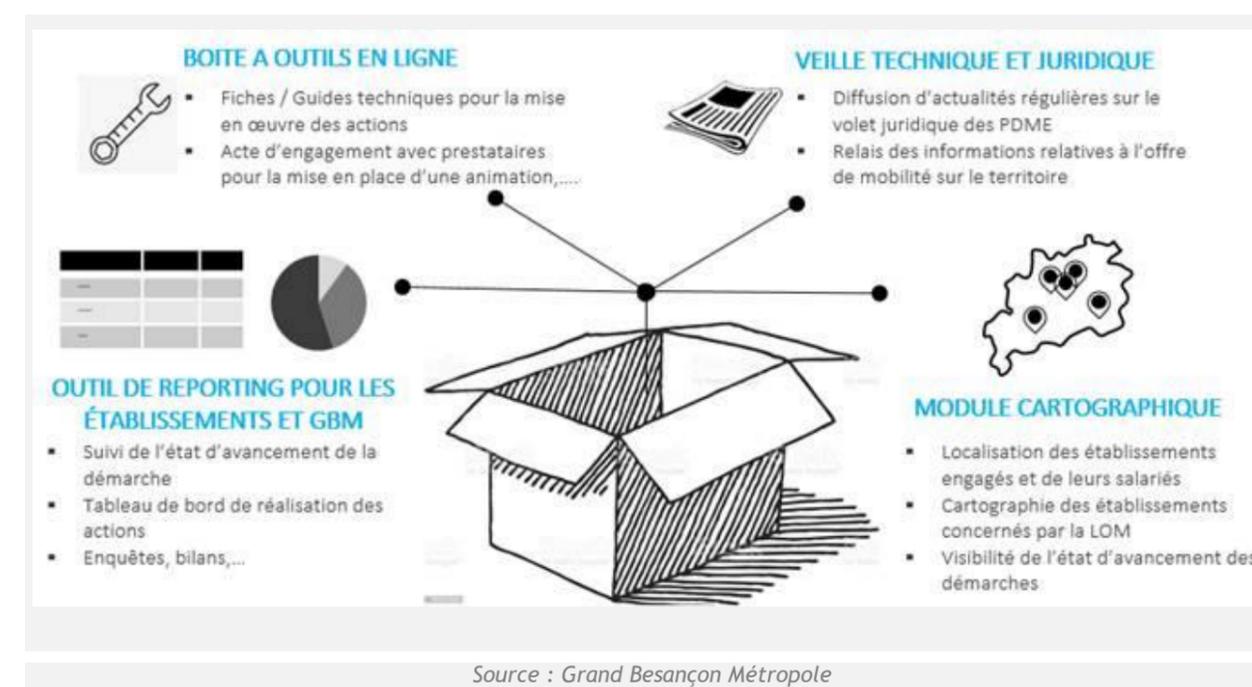
Il est également important de prévoir un espace d'échange et de communication, permettant à la fois :

- Aux entreprises de poser des questions, faire des retours, et partager les expériences,
- Aux services de GBM d'assurer le suivi et la cartographie des démarches en cours.

La plateforme PDMes permettra aux entreprises et à la collectivité, de suivre et d'animer le déroulement de leur PDMes (exemples des plateformes proposées par Strasbourg et Marseille : Optimix ; Conseil Mobipro). Les objectifs sont :

- **Pour les établissements :**
 - Assurer le suivi et l'évaluation de leur démarche PDMes,
 - Accéder à une boîte à outil en ligne alimentée par GBM pour la mise en place de leurs actions et de leurs animations,

- Connaître les actualités techniques et juridiques autour de la mobilité,
- Disposer de retours d'expériences d'autres entreprises.
- **Pour la collectivité :**
 - Pouvoir disposer de l'état d'avancement de l'ensemble des démarches PDMes sur le territoire et d'effectuer annuellement des bilans (soit sur l'ensemble du territoire, soit à l'échelle d'une zone d'activités),
 - Aider les entreprises encore non-inscrites dans cette démarche à connaître leurs obligations et l'assistance proposée par GBM,
 - Distiller régulièrement des informations relatives à la mobilité sous forme de veille technique et juridique,
 - Mettre en ligne des fiches actions, guides et procédures pour aider les établissements à mettre en œuvre leurs actions.



Animer le réseau d'acteurs investis dans les PDMes

Dans l'objectif de valoriser et de diffuser les bonnes initiatives, GBM animera le réseau d'entreprises investies dans les PDMes. La newsletter sera maintenue. Des rencontres autour d'ateliers thématiques, et l'organisation de la semaine de la mobilité permettront également aux différents acteurs de se rencontrer et d'échanger. Seront notamment intégrés à la démarche la CCI Saône-Doubs et la Région.

Faire de GBM une métropole exemplaire

GBM réinvestira le travail qui a été mené lors de son Plan de Mobilité Employeur en administration et poursuivra la démarche.

- GBM étudiera la possibilité de développement des services suivants : l'équipement de véhicules plus légers et électriques à GBM, la question de la mobilité entre les différents sites, l'adéquation de la flotte de VAE (taille des vélos notamment), les possibilités de stationnement de VAE dans les différents sites, la valorisation de la plateforme de réservation de véhicules, peu connue. Ces actions seront organisées pour répondre à des d'objectifs chiffrés en termes de nombres de déplacements, et des modes utilisés.
- GBM organisera des évènements pour sensibiliser les agents, leurs faire découvrir les nouvelles offres de mobilité et les solutions alternatives à la voiture particulière.

Favoriser le recours au covoiturage

Le covoiturage est un enjeu fort pour la diminution des impacts des déplacements des habitants et plus particulièrement pour l'accès aux zones d'emplois. En effet le covoiturage se révèle très pertinent pour les zones d'activités qui regroupent de nombreux salariés, permettant plus facilement d'atteindre une masse critique nécessaire pour offrir de plus nombreuses possibilités de trajets aux usagers.

GBM participera ainsi activement à la diffusion d'outils de mise en relation dédié au covoiturage (plateforme Mobigo intégrant la prime covoiturage de l'Etat) et à la promotion des services de covoiturage, via la fourniture d'outils de communication (bénéfices du covoiturage) et de kit à destination des entreprises (« Comment mettre en relation mes salariés ? », « Comment développer le covoiturage au sein de mon entreprise ? »).

GBM poursuivra également son travail partenarial inscrit au sein de son plan de déploiement du covoiturage en cours de réalisation et à déployer :

- Promotion des services et de la plateforme régionale, avec soutien à la Région Bourgogne Franche Comté pour l'intégration de la prime covoiturage de l'Etat directement au sein de l'application,
- Développement des aires de covoiturage avec le Département du Doubs.

Il sera également intéressant d'intégrer le covoiturage dans l'application multimodale de GBM (en lien avec les démarches de l'action B.3), à minima en relayant la plateforme régionale.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole et Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté
- **Partenaires** : ADEME, Entreprises, CCI Saône-Doubs, Gestionnaires de zones d'activités, Départements du Doubs pour l'aménagement des aires de covoiturage

Actions associées

- **Action B.2** : Acculturer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale
- **Action B.3** : Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durables
- **Action B.4** : Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo : outils de communication et conseil en mobilité
- **Action C.12** : Poursuivre le développement des outils de mobilité complémentaires au transport public
- **Action D.18** : Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE

Estimation financière

- GBM : 40 000€ / an pour études PDMe
- CRBFC : Amélioration de l'animation covoiturage

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de démarches PDMe et PDMeC en cours
- Degré d'avancement du plan d'action des PDMe
- Nombre d'actions inscrites aux PDMe réalisées

Indicateurs d'évaluation

- Mesure d'impact des actions des PDMe

Calendrier de mise en œuvre

- Court à long terme

Axe B : Accompagner les usagers au changement de mobilité

Action 6 - Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable

Constats et enjeux

Le transport de marchandises dépend étroitement du tissu économique en présence. Il est organisé majoritairement par les acteurs privés, les acteurs publics agissant principalement en matière de réglementation en vue de réduire les nuisances générées (bruit, pollution, dégradation des chaussées...).

L'organisation du transport de marchandise relève ainsi d'un enjeu important pour concilier attractivité économique et limitation des nuisances pour les usagers, dans un contexte où l'essor du e-commerce pendant la crise sanitaire a démultiplié les flux de marchandises vers les particuliers. Il est ainsi identifié deux axes majeurs d'intervention pour GBM

- Organisation du transport de marchandises sur les routes du territoire urbain, notamment en lien avec le développement des zones d'activités,
- L'encadrement de la logistique urbaine.

Objectifs opérationnels

- Etablir un cadre de gestion de la logistique urbaine
- Coordonner les actions publiques et privées
- Sensibiliser et accompagner les acteurs privés et les commerçants vis-à-vis des enjeux de la logistique urbaine durable

Descriptif de l'action

Etablir un cadre de gestion de la logistique urbaine

Plusieurs études et programmes sont en cours concernant la logistique urbaine :

- GBM participe au programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD, livraison du plan d'action en 2023). L'objectif de ce programme est de permettre le déploiement d'actions volontaires de collectivités et d'opérateurs économiques d'un même territoire sur le transport de marchandises en ville.
- Une convention tripartite La Poste/GBM/Ville de Besançon en faveur d'une logistique urbaine durable a été lancée en juin 2019 pour une durée de 3 ans (reconductible).

Ces démarches d'organisation de logistique urbaine doivent également s'articuler avec une éventuelle mise en œuvre d'une ZFE-m (cf. action B.2).

L'objectif de Grand Besançon Métropole est de finaliser l'étude Interlud et de faire aboutir la signature de la charte de logistique urbaine par les différents acteurs. Le groupe de travail établis pour la conduite de l'étude devra être pérennisé pour permettre la coordination et le suivi des actions comme précisés ci-après.

Coordonner les actions : créer une instance de coordination des acteurs publics et privés

Cette étude est également l'occasion de fédérer et d'animer un réseau local autour de la logistique urbaine qui se réunira régulièrement pour assurer l'animation et le suivi des actions qui seront fléchés dans le programme InTerLUD. Les acteurs conviés à cette démarche seront les acteurs économiques, institutionnels et élus identifiés lors de la démarche de mise en place de la gouvernance InTerLUD (action n° 10 de la charte logistique urbaine en cours de signature).

Sensibiliser et accompagner les acteurs privés et les commerçants vis-à-vis des enjeux de la logistique urbaine durable

GBM doit renforcer les actions de communication à destination des professionnels de la logistique, des commerçants, et du grand public, pour sensibiliser aux enjeux de la logistique et aux nuisances engendrées par ces activités. Il conviendra de les mobiliser pour qu'ils s'engagent dans les démarches Interlud, et leur fournir l'appui méthodologique et technique nécessaire à la mise en œuvre des actions (gestion des horaires de livraison, accès au centre-ville de Besançon, mutualisation des moyens de livraisons, promotion de la cyclologie, etc).

Les aspects opérationnels de la mise en œuvre des actions au regard de l'organisation de la voirie et de l'espace public sont plus largement évoqués dans l'axe D « Mieux partager l'espace public », au sein de l'action 19 : Organiser la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels, comprenant le traitement des itinéraires Poids Lourds (PL).

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole et l'Etat
- **Partenaires** : CD25, Communes, aménageurs zones d'activité, transporteurs et entreprises, CCI et autres chambres consulaires, réseau des commerçants, cyclologistique et autres acteurs de la filière logistique, associations d'utilisateurs.

Actions associées

- **Action 2** : Acculturer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale
- **Action 14** : Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode
- **Action 19** : Organiser la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels

Estimation financière

- *Coûts déjà engagés*

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Signature de la charte Interlud
- Nombre de réunions de l'instance de suivi de la charte Interlud
- Nombre d'acteurs économiques intégrés dans le projet

Indicateurs d'évaluation

- Nombre d'actions innovantes en termes de logistique urbaine

Calendrier de mise en œuvre

- Court terme

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

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

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

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

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

Introduction aux actions de l'axe C

Philosophie de l'axe

L'axe C, « développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité », s'appuie sur la définition d'une stratégie cohérente des transports en commun et de l'intermodalité.

En premier lieu, le réseau principal se structure autour (en accord avec la philosophie des futurs Services Express Régionaux Métropolitains) :

- D'un maillage hiérarchisé de pôles de mobilités équitablement répartis sur le territoire (**action 7**) ;
- Du confortement, de la valorisation, du renforcement et de l'amélioration des axes forts de transports en commun, permettant d'assurer des liaisons rapides et express entre les pôles de mobilités et le centre urbain (**action 8**).
- Du rabattement des zones résidentielles vers les pôles de mobilités (**action 9**).

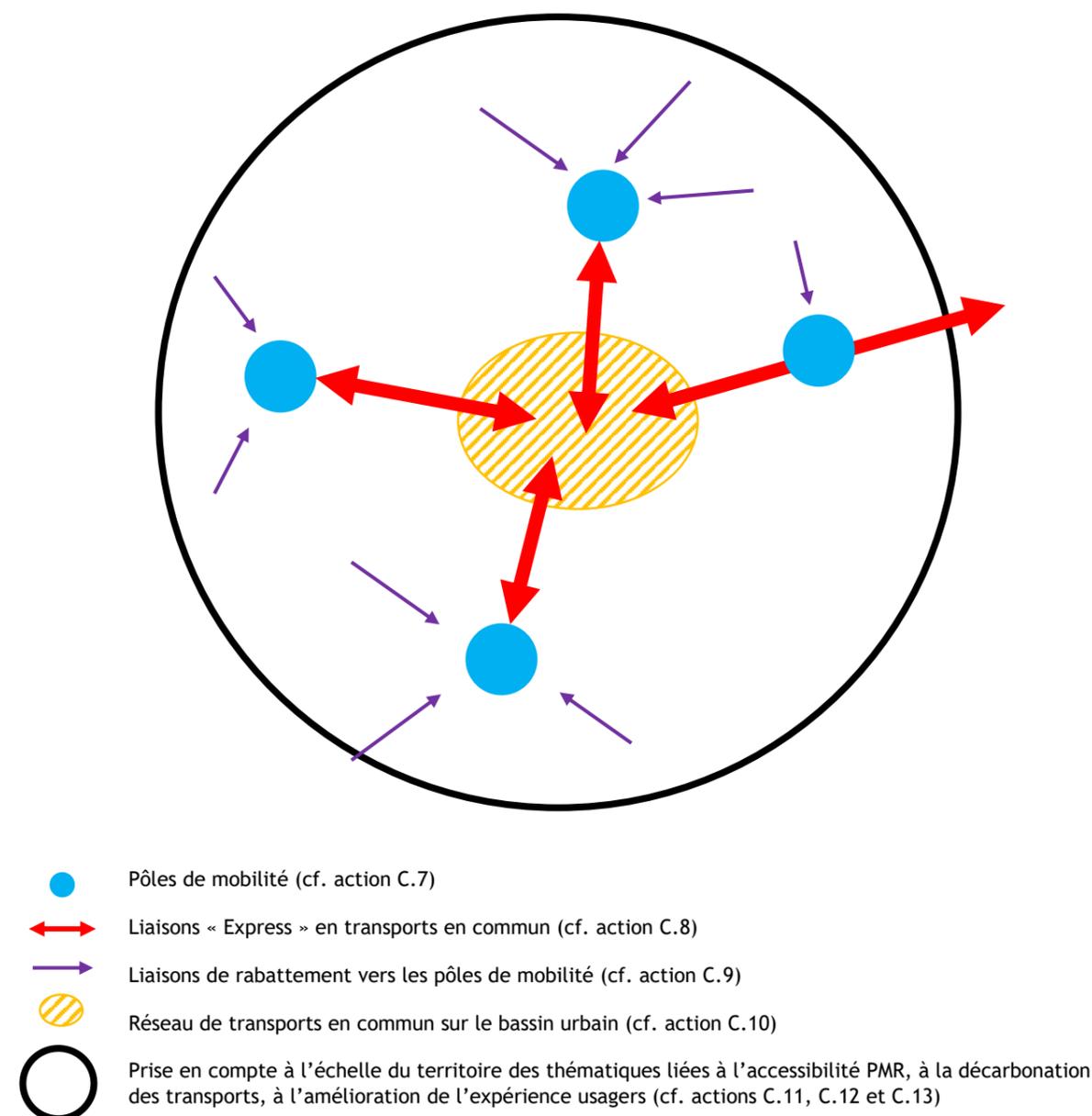
En complément, le réseau urbain sera mis en cohérence avec le périmètre du bassin urbain (**action 10**), avec :

- L'extension du périmètre du réseau urbain, et un prolongement des lignes urbaines.
- La favorisation du transport à la demande sur les liaisons et besoins spécifiques.

De manière transversale, les thématiques suivantes seront traitées à chaque échelle (actions 11, 12, 13) :

- L'accessibilité PMR (Personnes à Mobilité Réduite).
- Les services complémentaires / services à l'usagers / billettique (en lien avec l'axe B).
- La décarbonation des transports en commun.

Schéma de principe de l'axe C « développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité »



DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

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

Action 7 : Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité

Constats et enjeux

Le report modal est l'une des cibles principales du Plan de Mobilité, dont il est nécessaire d'améliorer les conditions, notamment au travers de l'intermodalité. Aujourd'hui, de nombreux sites de report modal sont présents sur le territoire (pôle d'échange, parking relais, aire de covoiturage, ...) ou en cours de développement. Toutefois, ces sites manquent de lisibilité.

La stratégie ferroviaire de GBM établie en 2022, identifie en priorité l'aménagement des gares et haltes pour favoriser le report modal.



Stratégie ferroviaire - 2022 - Grand Besançon Métropole

Sur le territoire de Grand Besançon Métropole, un pôle majeur bénéficie d'un aménagement qualitatif : La gare de Besançon-Viotte. Cette gare offre un accès à une offre conséquente de transport en commun à tout moment de la journée, ainsi que des services multimodaux (stationnement vélo (en cours de réorganisation et de développement), stationnement voiture, dépose-minute), et une bonne accessibilité piétonne.

Ce pôle majeur est complété par 6 pôles d'échanges sur Besançon (Orchamps, République, Chamars, Témis, Chazal, Micropolis), qui accueillent des services tous modes multiples. Globalement, les cheminements piétons sont bien aménagés et qualitatifs, notamment pour les pôles situés dans le centre-ville, avec du mobilier urbain d'agrément (banc, arbres, revêtements différenciés) favorisant aussi bien la traversée que le repos. Les pôles plus excentrés (Micropolis et Témis) offrent une ambiance majoritairement routière peu avenante. Également, ils souffrent pour certains d'une absence de desserte cyclable de qualité et de stationnement vélo sécurisé. Ces pôles urbains constituent des pôles de mobilité primordiaux à renforcer sur le territoire.



7 parkings-relais (P+R) sont présents sur la commune de Besançon. Ils sont reliés au moins par une ligne de tramway ou une ligne à niveau élevé de service (LIANES). Toutefois, leurs utilisations ne sont pas encore suffisamment optimisées. Plusieurs explications peuvent être données : un stationnement relativement aisé au centre-ville de Besançon, un manque de jalonnement, un cadre peu agréable (aucun commerce ou activités aux alentours). Toutefois, ces parkings apparaissent bien aménagés sur le plan fonctionnel, avec du marquage au sol et des cheminements piétons lisibles. Les P+R prévus pour du relais voiture/transports collectifs ne sont pas adaptés et compatibles pour du relais voiture/vélo. L'intermodalité voiture/vélo sur les P+R est à développer.

Parking-relais Micropolis



Parking-relais Témis



De manière générale, les gares du territoire sont peu valorisées et avec des conditions d'intermodalité limitées (absence de cheminement sécurisé, manque de stationnement qualitatif, ou de services complémentaires).

Objectifs opérationnels

- Améliorer l'accessibilité tous modes, et serviciel, à l'offre de transports en commun structurante par la hiérarchisation et l'aménagement de pôles de mobilité

Descriptif de l'action

Identifier, hiérarchiser et structurer un maillage de pôle de mobilité

Les solutions et infrastructures de transports tous modes s'appuieront sur un **maillage de pôles de mobilité**.

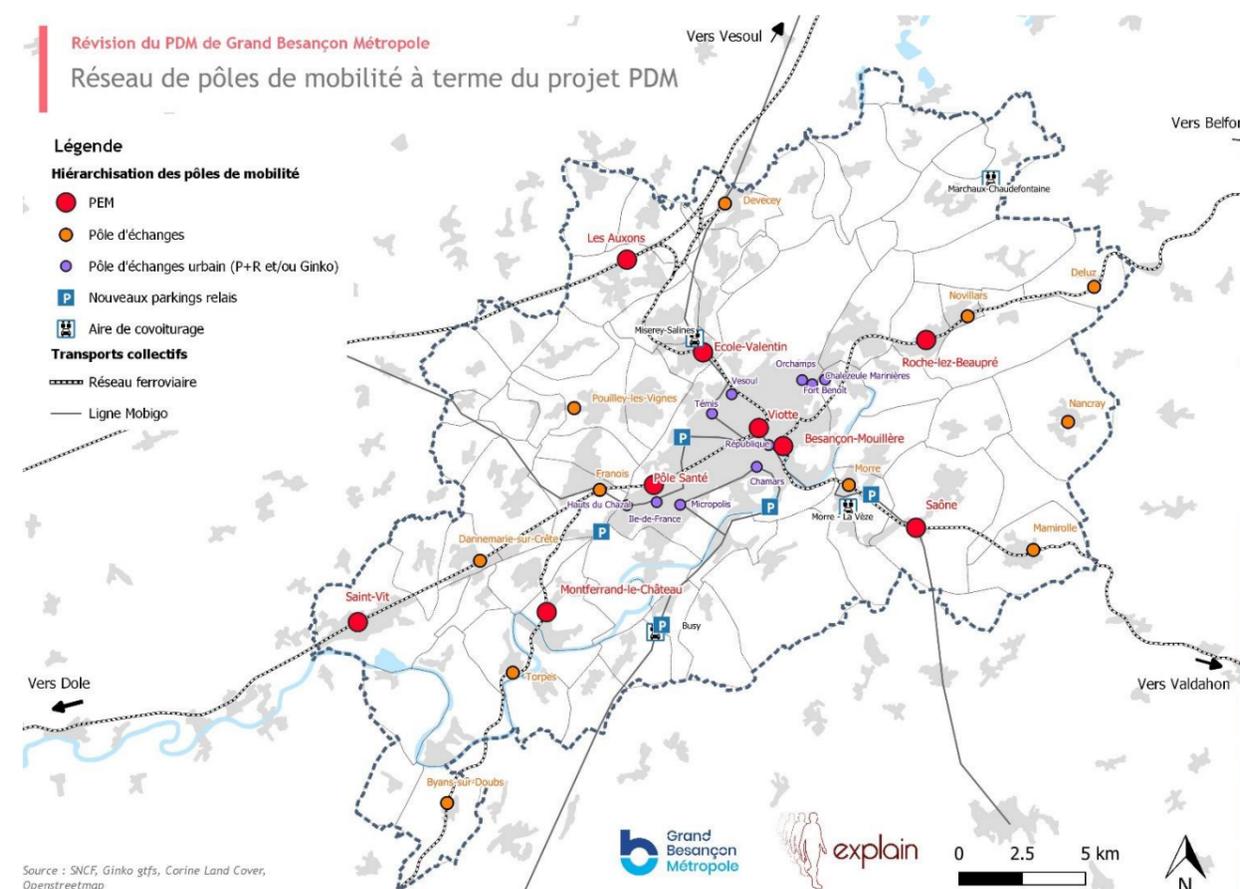
Pôles de mobilité : lieux dédiés à l'accueil de plusieurs solutions de transports (bus, vélo, train, covoiturage, ...) et situés dans un espace restreint, permettant aux usagers de changer de mode de transport facilement

Les pôles de mobilité suivront la hiérarchisation suivante :

- Des PEM (Pôle d'Echanges Multimodal ; en lien avec la typologie des haltes sur la carte page précédente) :**
 - Existant à conserver : PEM Saint-Vit, PEM Viotte, PEM Les Auxons
 - A améliorer : PEM Saône, PEM Besançon Mouillère, PEM Ecole-Valentin, PEM Roche-lez-Beaupré, PEM Montferrand-le-Château,
 - A créer : PEM Pôle Santé
- Des pôles d'échanges (en lien avec la typologie des haltes sur la carte page précédente) :**
 - Existant à conserver : Dannemarie-sur-Crête, Pouilley-les-Vignes
 - A améliorer : Byans-sur-Doubs, Torpes, Novillars, Nancray, Mamirolle, Morre, Deluz, Franois
 - A créer : Devecey

- Des pôles d'échanges urbains Ginko et des P+R sur Besançon :**
 - Existant à conserver : Hauts-du-Chazal, Micropolis, Chamars, République, Témis, Orchamps, Vesoul, Ile de France, Fort Benoit, Chalezeule Marnières
- Des P+R en périphérie de la zone urbaine, pour compléter l'offre existante en P+R :**
 - A améliorer : P+R Casamène
 - A créer : P+R Trou au Loup, Route de Gray, Belle Etoile, Busy (à côté du parking de covoiturage).
- Des aires de covoiturage**
 - Existant à conserver : Busy, Morre-la-Vèze, Marchaux-Chaufontaine, Miserey-Salines

Focus : la conception des aménagements des nouveaux P+R prend systématiquement en compte les enjeux environnementaux. Pour le P+R Trou au Loup, il est par exemple prévu un aménagement perméable des surfaces permettant une gestion plus durable des eaux pluviales.



Développer les aménagements au sein des PEM (Pôle d'Echanges Multimodal)

Ces pôles de mobilité forment les principaux points d'accès aux systèmes de transports à l'échelle de GBM, équitablement répartis sur le territoire. Ils doivent être aménagés comme de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM), avec un panel de solutions de mobilité. Les aménagements suivants seront mis en place pour chacun des pôles de mobilité :

- Implantation de **consignes sécurisées pour les vélos et engins de déplacements personnels** (cf. action D.15), et de quelques places de stationnement pour les **véhicules deux roues motorisés**. Implantation de gouttières à vélos lorsque nécessaire pour les passages avec escaliers.
- Implantation de places de **stationnement dédiées au covoiturage**, aménagées avec du marquage et une signalétique homogène.
- Amélioration de **l'offre de stationnement** : adéquation de la capacité, jalonnement, désimperméabilisation du revêtement.
- Amélioration des quais des cars : rapprochement de la halte ferroviaire ou entre les services urbains et interurbains, végétalisation, connexion au réseau de trottoirs.
- Implantation d'un affichage voyageurs en temps réel.
- Aménagement de **liaisons cyclables et piétonnes** confortables et sécurisées autour des pôles. **Mise en accessibilité des cheminements et des traversées piétonnes** à 200 m autour des pôles (cf. actions D.16 et D.17).
- **Amélioration du cadre paysager** par de la végétation, du mobilier urbain, ou des aménagements artistiques.

Pour l'ensemble de ces pôles, les **temps de correspondance** entre les lignes de transports en commun seront **optimisés** (lisibilité des espaces et organisation compacte des différents services, traitement qualitatif des interfaces et des cheminements entre les différents lieux du PEM).



Abris vélo sécurisé Ginko Vélo park

Développer les aménagements au sein des pôles d'échanges et P+R

Ces lieux correspondent à des points d'accès locaux au réseau de transports en commun, ou à des aires de covoiturage. L'aménagement de ces pôles doit se faire avec des solutions de mobilité adaptées à une mobilité plus rurale ou interurbaine. Les aménagements suivants seront mis en place :

- Amélioration des conditions de stationnement ;
- Implantation de **stationnement vélo sécurisé** (cf. action D.15) ;
- Aménager des **liaisons cyclables et piétonnes continues** entre les pôles de mobilité et les communes des bassins (cf. actions D.16 et D.17) ;
- Implantation de places dédiées au **covoiturage**. La mutualisation avec un parking existant sera recherchée pour l'implantation de places dédiées au covoiturage.

Ces services seront implantés :

- A proximité des gares pour les communes disposant d'une gare ou halte ferroviaire : Byans-sur-Doubs, Torpes, Franois, Novillars, Deluz, Morre, Mamirolle.
- A proximité d'un arrêt de bus, d'une aire de covoiturage ou d'un P+R existant pour les communes de Pouilley-les-Vignes, Busy, Nancray, Devecey et Marchaux-Chaudefontaine.

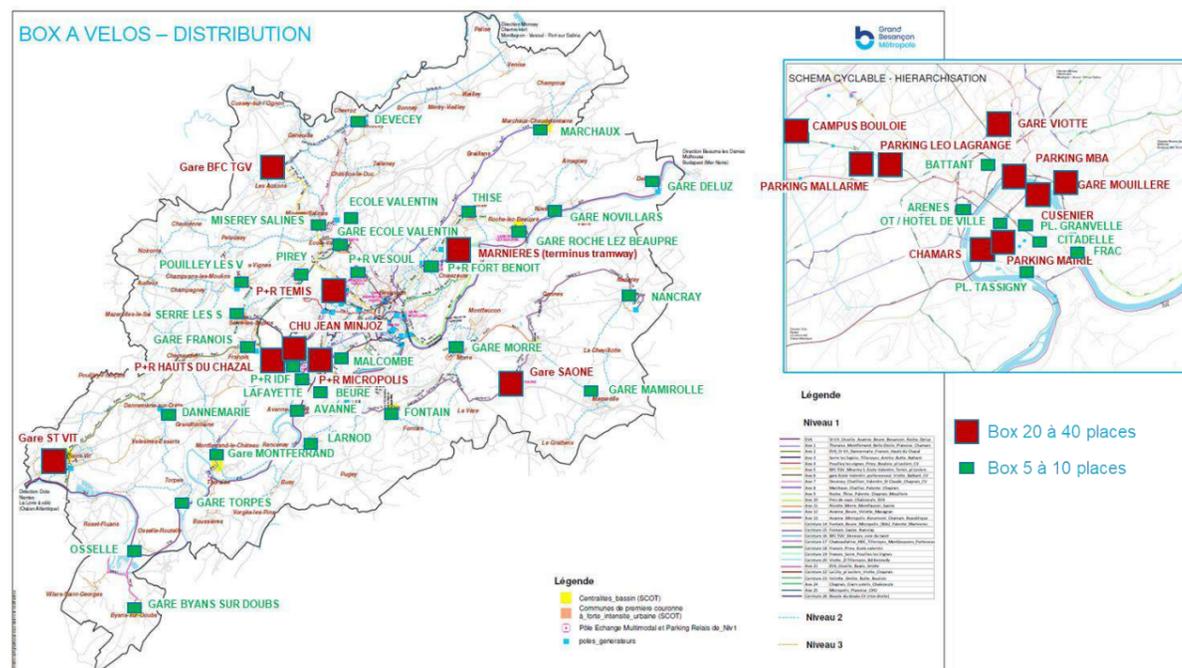
Pour l'ensemble des pôles, un jalonnement piéton et cycle sera mis en place en complémentarité du jalonnement routier, si les cheminements cyclables ne suivent pas les voiries.



Signalisation dédiée aux places de covoiturage



Affichage dynamique (source : Transbus.org)



Carte de déploiement des boxes à vélo - Schéma Directeur Cyclable - Grand Besançon Métropole

Développer les aménagements au sein des pôles d'échanges urbains, Ginko et des P+R

En milieu urbain, il s'agira d'encourager fortement le rabattement en transports en commun, à pied ou à vélo. Ces pôles représentent une opportunité de poursuite de la densification urbaine, et de dynamisation locale. En ce sens, ils doivent être aménagés comme des lieux de vie quotidienne. Les aménagements suivants seront mis en place pour chaque pôle :

- Implantation de **services quotidiens** : Borne de recharge pour les téléphones, fontaine à eau, mobilier urbain, consigne automatique ;
- Implantation de **stations vélo en libre-service** (cf. action C.12) ;
- Implantation de **stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacements personnels** (cf. action D.15), et **stationnement libre accès** pour les vélos (arceaux) ;
- Implantation d'une **station d'autopartage** (cf. action C.12) ;
- Végétalisation et désimperméabilisation des zones de stationnement ;
- Implantation d'emplacements dédiés et de services pour les campings cars ;
- Implantation d'un **jalonement piéton et cycle**.



Stationnement pour les trottinettes (source : abri-plus.com)



Station vélo en libre-service



Bornes de recharge We-Bike pour les téléphones en gare (M.Libert/20 Minutes)

Aménager et créer de nouveaux parkings-relais (P+R)

En complément des parkings-relais existants, de nouveaux P+R seront créés ou réaménagés : P+R Busy, P+R Belle étoile, P+R Trou au Loup, P+R Beure Casamène, P+R Route de Gray.

Des zones de stationnement seront à créer, avec du revêtement perméable et végétalisé, et avec potentiellement des ombrières photovoltaïques disposant d'un abri (cf. action C.13), et d'arrêts de cars aux normes d'accessibilité. Ces parkings seront aménagés avec une **signalétique homogène**, permettant aux usagers d'identifier facilement ces espaces de stationnement. Le jalonement tous modes sera homogénéisé et renforcé depuis les différentes pénétrantes des bassins de proximité définis par l'armature territoriale du Scot.

En complément de ces aménagements, une **étude** sera menée sur la **possibilité de créer des services du quotidien** à proximité des pôles de mobilité.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Région, SCNF, CD25 et l'Etat

Actions associées

- **Action C.11** - Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la Région BFC
- **Action C.12** - Poursuivre le développement des outils de mobilité complémentaires au transport public
- **Action D.15** - Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement
- **Action D.16** - Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons
- **Action D.17** - Sécuriser les lieux à enjeux

Estimation financière

- Aménagement des PEM et pôles d'échanges : 3 M€
- Création et aménagement des P+R : 1,5 M€
- Jalonnement des P+R : 2000 €/an
- Implantation des box vélos :
 - 1 M€ inclus dans le budget cyclable de l'action D.16
 - Système de gestion = 30 000€/an

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de pôles et PEM aménagés, et services présents
- Pourcentage de pôles d'échanges et PEM aménagés avec du stationnement vélo sécurisé
- Nombre de P+R aménagés et leur capacité
- Nombre de P+R jalonnés

Indicateurs d'évaluation

- Part des titres multimodaux dans les ventes de titre
- Fréquentation annuelle ferroviaire
- Fréquentation des P+R

Calendrier de mise en œuvre

- Court à moyen terme

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

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

Action 7 Bis : Identifier et créer un nouveau PEM "Pôle Santé"

Constats et enjeux

Le PDU 2015-2025 précise au sein de son plan d'action, la nécessité d'une réflexion sur l'implantation potentielle d'une halte ferroviaire au plus proche du CHU, pour faciliter l'accès Aux équipements de cette zone.

Le quartier des Hauts du Chazal est un secteur stratégique et dynamique, avec la présence du centre hospitalier universitaire, d'équipements public et d'enseignement, et de zones d'activités et universitaires. Le secteur induit des volumes de déplacements conséquents à toute heure de la journée et de la nuit, notamment par la présence :

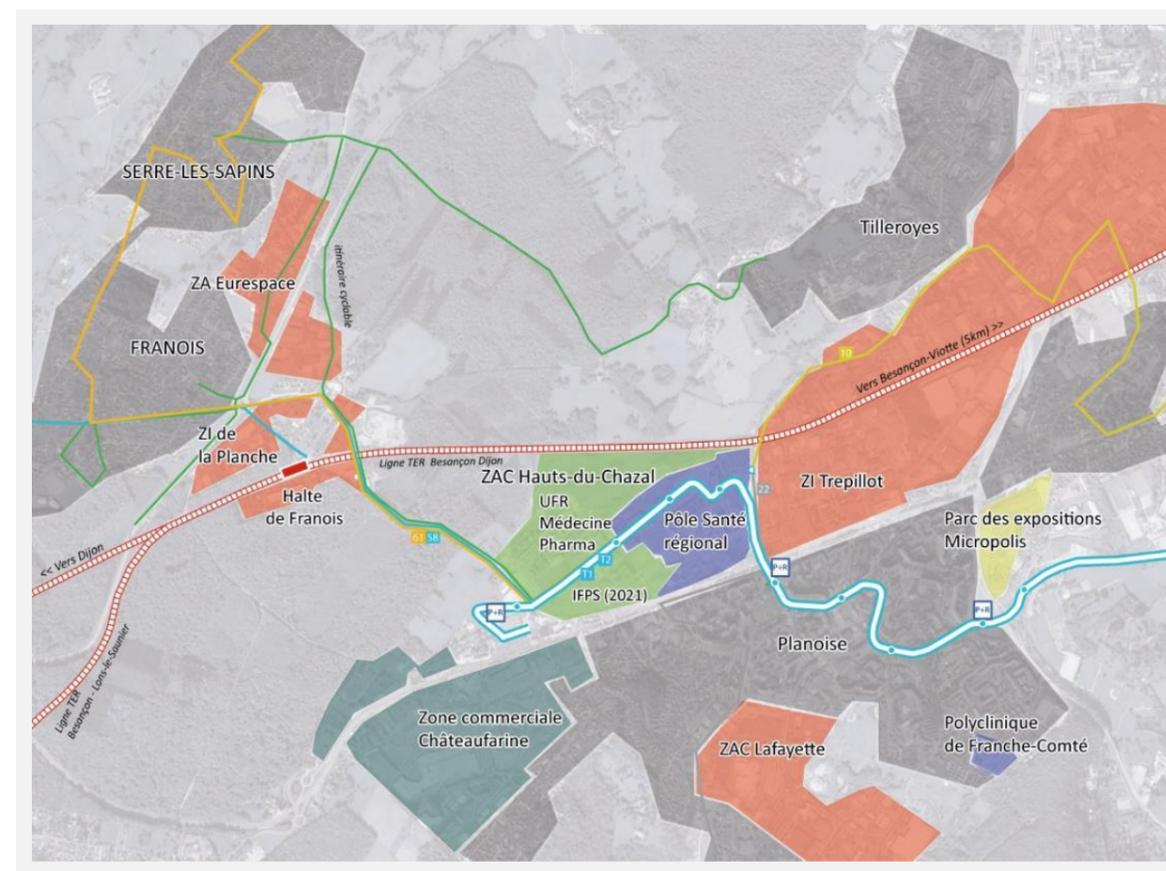
- D'équipements métropolitains, dont le pôle de santé, regroupant plusieurs milliers de salariés : 7 000 emplois au CHU, en moyenne 2 000 visiteurs/jour ;
- D'activités internes et à proximité : ZAC Hauts-du-Chazal : environ 500 emplois ; ZI Trépillot : environ 6 500 emplois, ZAC Lafayette : environ 2 600 emplois ; Zone commerciale de Châteaufarine : environ 1 800 emplois) ;
- Du parc d'Exposition Micropolis ;
- De zones de logements en expansion ces dernières années (Secteur Planoise : environ 18 000 habitants) ;

Aujourd'hui, la circulation y est de plus en plus complexe, avec :

- Une forte tension sur les espaces de stationnement existants, et du stationnement voiture illicite très présent aux abords du CHU.
- Une saturation des lignes de tramway en heure de pointe.
- Une attractivité forte des communes périurbaines voisines, avec des habitants qui viennent travailler à l'hôpital (25% salariés du CHU résident dans les communes de GBM (hors Besançon), et 34% hors de GBM - source AUDAB/CHU 2022).
- Une ligne ferroviaire reliant Dijon-Besançon-Belfort, marquant un axe Rhin-Rhône, qui jouxte ce secteur, avec environ 25 000 habitants, et environ 20 000 emplois.

En 2005 et 2015, une halte d'intérêt régional, reliée au Pôle Santé a été inscrite au Schéma régional des infrastructures de transport (SRIT), ainsi que dans le PDM 2015-2025 de GBM. En 2006, une étude d'opportunité menée par la Région/CAGB, avait permis l'évaluation du potentiel sur 2 sites (Franois et HDC). L'étude avait conclu sur un positionnement au plus proche du CHU. En 2017, la

Région BFC a décidé l'arrêt de la desserte de la halte de Franois sur l'axe Besançon-Dijon. 10 ans après la 1ère étude d'opportunité, le pôle Ouest de Besançon s'est fortement développé, comme en témoigne les contraintes de circulation et de stationnement actuelles.



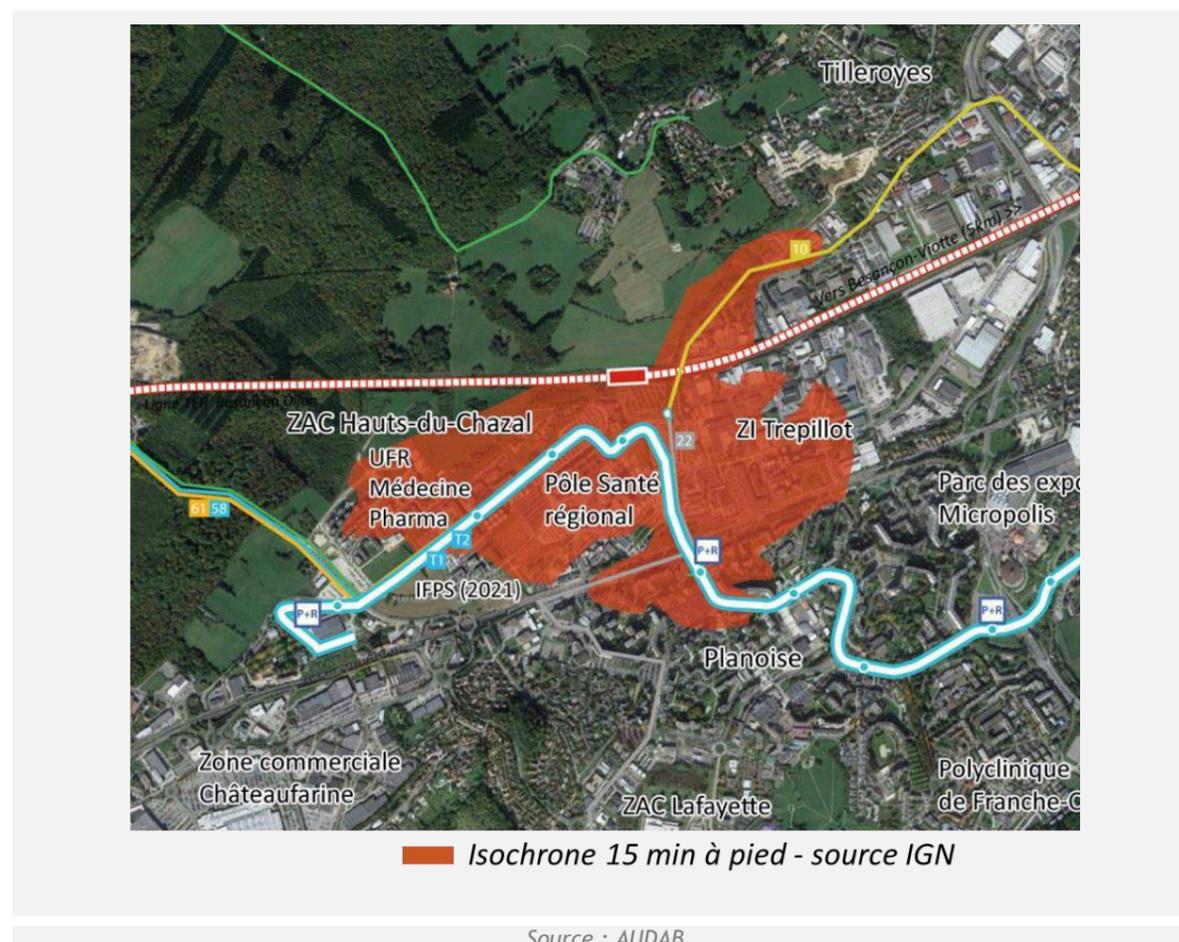
Source : AUDAB

Objectifs opérationnels

- Identifier et créer un nouveau PEM « Pôle Santé »

Descriptif de l'action

Poursuivre les études pour une halte ferroviaire au Pôle Santé

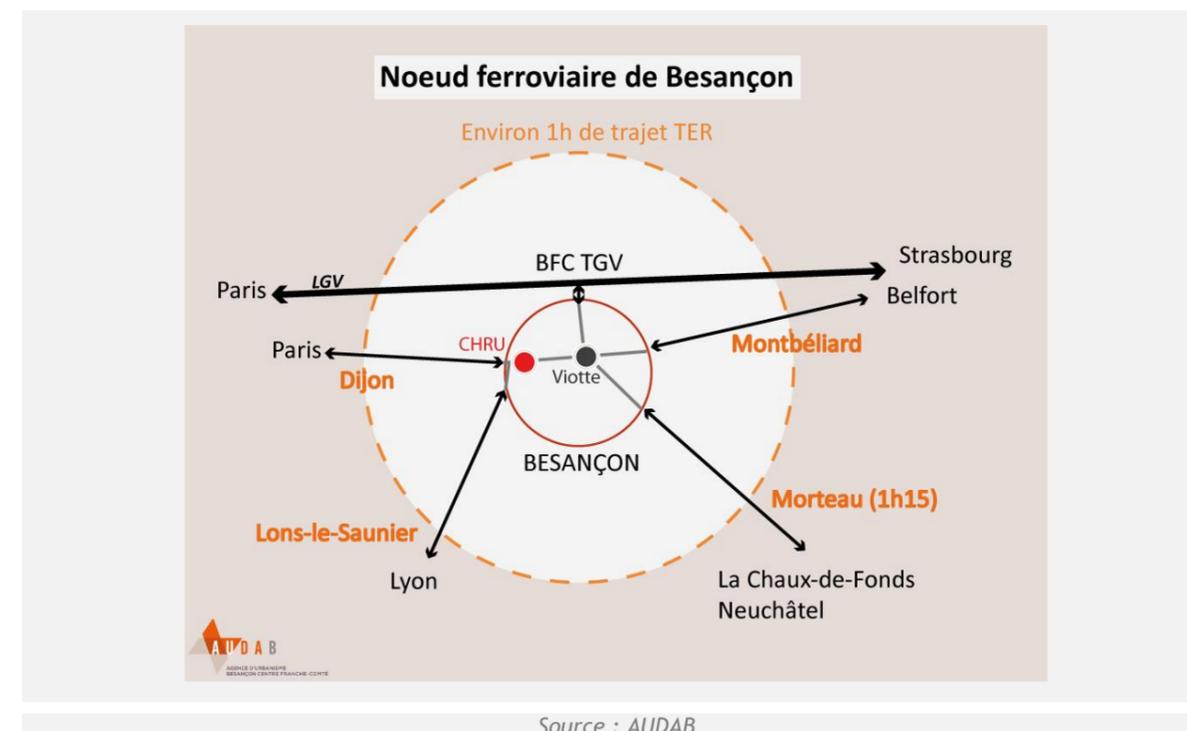


La création d'une halte au droit du CHU se justifie au vu des fonctions métropolitaines desservies sur un secteur d'envergure, au profit des usagers locaux et régionaux, à plusieurs niveaux (Régional/métropolitain) :

- Un besoin d'accessibilité renforcée aux équipements métropolitains régionaux, notamment aux structures de santé - dans un contexte sanitaire régional en tension - et à l'Université.
- Une halte qui trouve pleinement son sens régional en lien avec le GHT Centre Franche-Comté et l'accueil de soins spécialisés absents des filières de soins de GHT environnants.
- Un équipement structurant au bénéfice d'un grand territoire.
- Qui booste les déplacements alternatifs à la voiture : train, tram, autres transports en commun et modes doux pour répondre à l'urgence climatique, sociale et énergétique (respect des objectifs nationaux et locaux).

Une étude de localisation a été réalisée par SNCF Réseau en 2021. En ce sens, les **études sont à poursuivre** sur la création d'une halte ferroviaire au pôle santé.

Également, la **halte devrait faire l'objet d'une inscription au sein du CPER, via les études à poursuivre dans le cadre du SERM.**



Réaliser une étude d'aménagement du PEM « Pôle Santé »

En complément des études sur la création d'une halte ferroviaire, une **étude d'aménagement d'un pôle multimodal « Pôle santé »** sera réalisée. L'étude mettra en avant les localisations, les services et les aménagements propices au déploiement d'un pôle d'échange multimodal sur ce secteur.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Région, CD25 et l'Etat

Actions associées

- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité

- **Action C.8** - Valoriser et compléter les lignes « Express » de transport collectif depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre
- **Action C.9** - Rabattre en transport collectif depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité
- **Action C.10** - Renforcer le réseau urbain de transport collectif pour plus d'efficacité et pour une meilleure intégration du bassin urbain
- **Action D.15** - Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement

Estimation financière

- Participation à l'étude halte Pôle Santé : 0,3 M€
- Étude PEM Pôle Santé : 0,3 M€
- PEM Pôle Santé : 0,75 M€

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Inscription du PEM « Pôle Santé » au sein des documents cadres et contrat à porter supérieur (SERM - CPER)

Indicateurs de mise œuvre

- Ouverture du PEM « Pôle Santé »

Calendrier de mise en œuvre

- Etudes : Court terme
- Aménagement : Moyen terme

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

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

Action 8 : Valoriser et compléter les lignes « Express » de TC depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre

Constats et enjeux

Différents types de solutions express existent actuellement sur le territoire.

L'offre régionale ferroviaire

GBM présente un réseau ferré en étoile, centré sur Besançon. Ce réseau forme cinq branches ferroviaires utilisées par des lignes TER. Les lignes TER desservent 16 haltes & gares sur 14 communes de la Communauté Urbaine. Les lignes TER connectent GBM à Lyon, Dijon, Belfort et aux territoires voisins comme l'Alsace, le Jura, la Côte d'Or et la Suisse.

Les TER ont des fréquences de passage entre 20-30 minutes (Besançon Viotte <> Besançon TGV, Besançon <> St-Vit <> Dijon et Besançon <> Lons <> Lyon) et 1h en heure de pointe (Besançon <> Belfort et Besançon <> La Chaux de Fonds).

Les gares de Besançon-Viotte et Besançon TGV comptabilisent 89% de la fréquentation totale. La gare de Saint-Vit est la troisième gare en termes de fréquentation.

L'offre régionale routière Mobigo

Le réseau Mobigo sur le territoire de GBM est composé de 8 lignes régulières :

- Mobigo Gray (LR205)
- Mobigo Quingey (LR207)
- Mobigo Vesoul (LR201, LR202, LR208)
- Mobigo Gy (LR612)
- Mobigo Pontarlier (LR203, LR204)

Les lignes régulières offrent généralement entre 5 et 10 aller-retours par jour, dont les horaires sont majoritairement proposés en période de pointe. Ces lignes sont empruntées principalement pour des trajets quotidiens Domicile-Travail ou Domicile-Études.

Source : viamobigo.fr



Objectifs opérationnels

- Renforcer l'accessibilité de chaque bassin de proximité vers la ville centre, et améliorer la connexion avec les territoires voisins

Descriptif de l'action

Renforcer l'accessibilité de chaque bassin de proximité vers la ville centre, et améliorer la connexion avec les territoires voisins

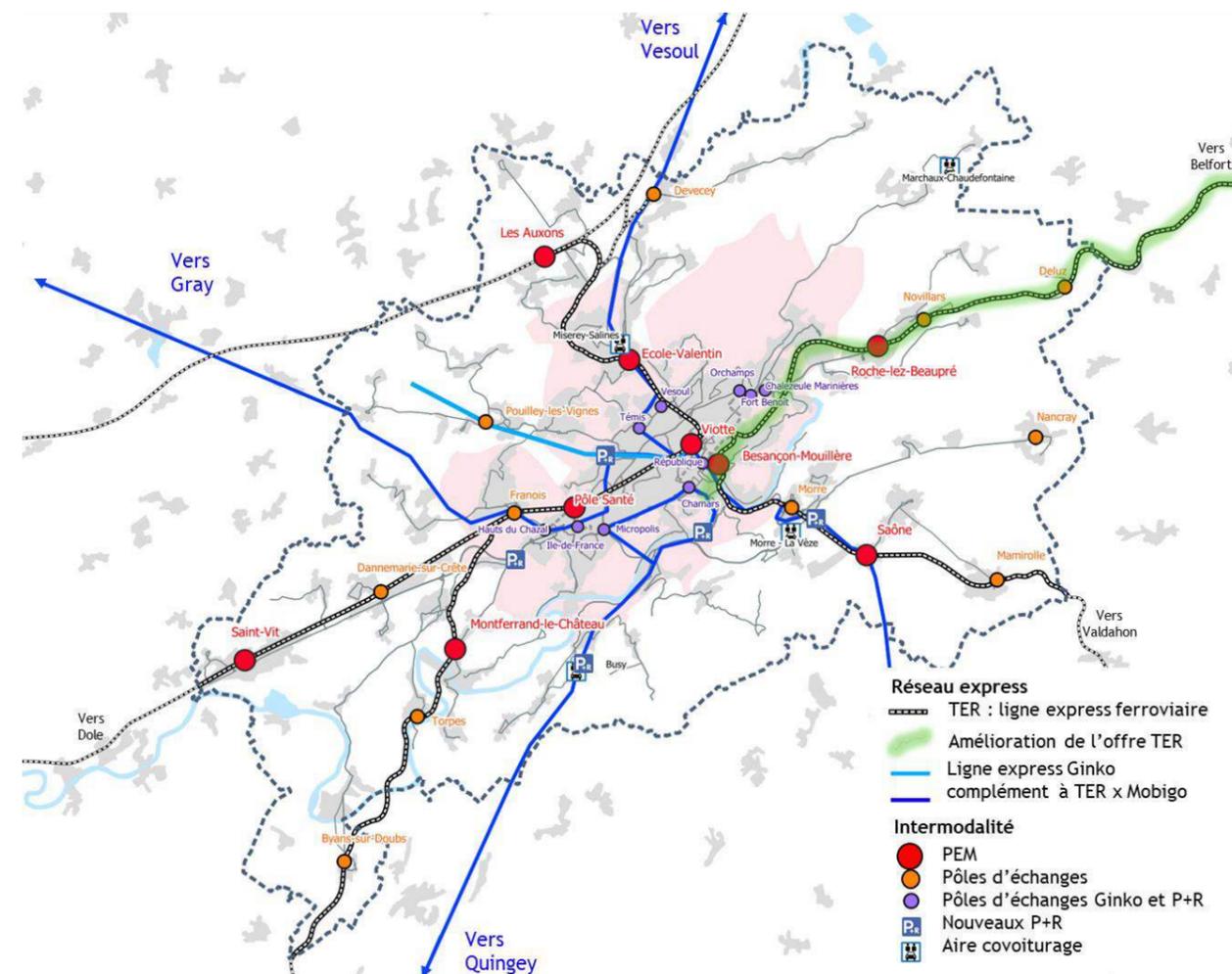
Les lignes de transports en commun « express » prendront différentes formes, en fonction des infrastructures déjà existantes et des spécificités de chaque territoire (densité de population, contraintes de relief) : ligne ferroviaire TER, cars Mobigo, cars Ginko.

Les lignes « express » doivent proposer le niveau de service suivant :

- Elles permettent un **accès direct depuis un PEM ou un pôle d'échanges en direction du centre-ville bisontin, en passant par un pôle d'échanges Ginko situé sur Besançon** : Viotte, Chamars, République, Micropolis, Témis, Orchamps, Hauts du Chazal.
- La **durée du trajet** entre le point le plus éloigné (sur le territoire de GBM) et Besançon est **inférieure à 30 minutes**.
- Elles offrent une fréquence importante en heure de pointe (plus attractive qu'en heure creuse et qu'une ligne régulière standard).
- Le trajet dispose **de quelques points d'arrêts** sur le territoire de GBM afin d'être performant.

Le tableau suivant récapitule les actions pour chaque ligne identifiée.

Secteur	Terminus	Ligne identifiée	Améliorations proposées
Secteur Est	Gare Viotte	Ligne TER	<ul style="list-style-type: none"> Valoriser les gares, améliorer l'offre multimodale, et les conditions de rabattement (cf. action C.7) Etudier l'amélioration de l'offre ferroviaire, notamment l'ajout d'un service TER sur l'axe Besançon-Montbéliard à Roche-lez-Beaupré en heure de pointe du matin.
Secteur Sud Plateau	Gare Viotte	Ligne TER	<ul style="list-style-type: none"> Valoriser les gares, améliorer l'offre multimodale, et les conditions de rabattement (cf. action C.7)
	Gare Viotte	Ligne Mobigo (Besançon - Pontarlier)	<ul style="list-style-type: none"> Promouvoir la ligne existante (cf. action B.4) Connecter la ligne au PEM de Saône
Secteur Sud-Ouest	Chamars - Micropolis	Ligne Mobigo (Besançon - Quingey)	<ul style="list-style-type: none"> Promouvoir la ligne existante (cf. action B.4) Prévoir un arrêt au parking de covoiturage/P+R de Busy (RN83)
	Viotte	Ligne TER	<ul style="list-style-type: none"> Valoriser les gares, améliorer l'offre multimodale, et les conditions de rabattement (cf. action C.7)
Secteur Ouest	Place Leclerc	Ligne Ginko	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une nouvelle ligne, ou restructuration des lignes existantes
	Viotte	Ligne Mobigo (Besançon-Gray)	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir un arrêt aux Hauts-du-Chazal (station au carrefour de la rue Ambroise Paré et de la RD11)
	Viotte	Ligne TER	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir un arrêt de la ligne Dijon - Besançon à la future halte « Pôle de Santé »
Secteur Nord	Témis / Viotte	Ligne Mobigo (Besançon-Vesoul via Rioz)	<ul style="list-style-type: none"> Promouvoir la ligne existante (cf. action B.4) Prévoir un arrêt au pôle d'échanges Témis dans les 2 sens
	Viotte	Ligne TER / navette	<ul style="list-style-type: none"> Promouvoir la ligne existante (cf. action B.4)



Pour les lignes ferroviaires, les actions suivantes seront mises en place :

- Une **conservation du niveau d'offre TER**
- Une **valorisation des gares/haltes** et une **promotion des services existants** (cf. actions B.4 et C.7) ;
- Une **pérennisation de la desserte TER** sur Ecole-Valentin ;
- Une **amélioration de l'offre ferroviaire**, notamment l'ajout d'un service TER sur l'axe Besançon-Montbéliard à Roche-lez-Beaupré en heure de pointe du matin.

Pour les lignes Mobigo, des **discussions seront menées entre la Région et GBM**, afin d'adapter au mieux le tracé des lignes. Les modifications suivantes sont proposées :

- Créer un arrêt supplémentaire au parking covoit' Busy sur la ligne Quingey-Besançon ;
- Déplacer l'arrêt à la station au carrefour avec la rue Ambroise Paré le long de la RD 11 (proche des Hauts-du-Chazal) sur la ligne Gray-Besançon ;
- Déplacer l'arrêt à Témis sur la ligne Besançon-Vesoul via Rioz dans les deux sens, et permettre l'usage du site propre de la LIANES 3 en direction de Viotte.

Pour la ligne Ginko (Pouilley-les-Vignes - Pirey - Besançon), une **étude sera réalisée** pour déterminer les **modalités de fonctionnement**, pour s'adapter au mieux aux besoins des usagers concernés : fréquences, amplitude horaire, jours de passage. Les besoins horaires des actifs seront pris en compte.

En parallèle, un **travail de communication** sera réalisé pour faire connaître les différentes lignes de transport en commun aux habitants et usagers du territoire, notamment au travers de campagnes publicitaires (affiches, brochures, impressions dans les journaux locaux, sites internet), et lors de rencontres avec les entreprises (cf. actions B.4 et B.5).

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole et Région

Actions associées

- **Action B.4** - Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo : outils de communication et conseil en mobilité
- **Action B.5** - Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDMe)
- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité

Estimation financière

- Exploitation ligne Express Ginko : 245 000 € /an

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Mise en œuvre des modifications sur les lignes

Indicateurs d'évaluation

- Fréquentation annuelle des gares/haltes
- Fréquentation annuelle des lignes Mobigo
- Fréquentation de la ligne Ginko Chaucenne- Pouilley-les-Vignes - Pirey - Besançon

Calendrier de mise en œuvre

- Moyen à long terme

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

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

Action 9 : Rabattre en transport collectifs depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité

Constats et enjeux

Différents services de transport à la demande complètent l'offre régulière de transports collectifs : à destination des usages du quotidien (Ginko Proxi - lignes à la demande), pour la desserte des gares ou des établissements de santé, et à destination des personnes à mobilité réduite. La fréquentation des lignes à la demande est globalement en baisse, en partie à cause d'un manque de connaissances des usagers sur le service et sur son fonctionnement. La réservation doit être anticipée la veille, ce qui implique d'utiliser le transport à la demande uniquement pour les trajets planifiés à l'avance.

Malgré l'offre présente, les services existants sont peu connus localement.

Objectifs opérationnels

- Assurer l'accessibilité en transports collectifs aux pôles d'échanges par la création de lignes de rabattement (ligne de rabattement, dont TAD)
- Conserver une offre de desserte régulière du territoire, de desserte des scolaires, et de desserte des sites touristiques et de loisirs

Descriptif de l'action

Assurer l'accessibilité en transports collectifs aux pôles d'échanges par la création de lignes de rabattement

En cohérence avec la valorisation du réseau ferroviaire, et la promotion des lignes dites « express » (cf. action C.10), le réseau périurbain s'appuiera sur la mise en place de **services de rabattement**, depuis les communes périurbaines et rurales, vers le **PEM le plus proche**.

Les **correspondances horaires** entre les **différents réseaux de transport** seront recherchées, les lignes de rabattement et de transport à la demande devant permettre des correspondances efficaces avec les lignes dites « Express » (Mobigo et TER ; cf. action C.8).

Engager une réflexion sur la transformation du TAD en TAD zonal

Transport à la demande (TAD) : Le transport à la demande est une offre de transport public qui ne se déclenche que si au moins un usager a réservé son voyage. Les modes de fonctionnements et de réservation peuvent être différents d'un système à l'autre. Le système peut fonctionner avec des arrêts fixes, des parcours prédéfinis, ou au contraire fonctionner en porte à porte.

Une réflexion sera menée sur le potentiel de création d'un **transport à la demande zonal**, permettant de **relier les communes, au lieu d'intermodalité** le plus proche (cf. action C.7).

Les arrêts pourront être des arrêts physiques du réseau Ginko, ou des arrêts virtuels ; des systèmes en porte à porte peuvent également être envisagés. Le transport aura vocation à assurer le rabattement vers le réseau de transport en commun dit « express » (cf. action C.8), et permettre aux habitants un accès aux polarités les plus proches.

Moderniser le fonctionnement du TAD, et le rendre plus dynamique

Dans un premier temps, il s'agira de moderniser le fonctionnement du transport à la demande existant, vers un système plus dynamique. Cette action concernera tous les services de transport à la demande⁴, notamment les lignes Ginko Proxi, destinées à un usage quotidien, depuis les communes de GBM vers les polarités de proximité.

Les actions suivantes seront mises en place :

- **Moderniser et rendre plus ergonomique la plateforme de réservation** en ligne ;
- **Réduire la durée de réservation** (à quelques heures avant le départ) ;
- Faire parvenir à l'usager une confirmation de son trajet (téléphonique et/ou numérique), quelques heures avant, pour **s'assurer** qu'il souhaite toujours le **conserver**.

Connecter les TAD des territoires voisins aux PEM et pôles d'échanges

Des discussions seront menées avec les territoires voisins, pour connecter les services de transport à la demande, aux PEM et pôles d'échanges identifiés sur le territoire du Grand Besançon Métropole (cf. action C.7) :

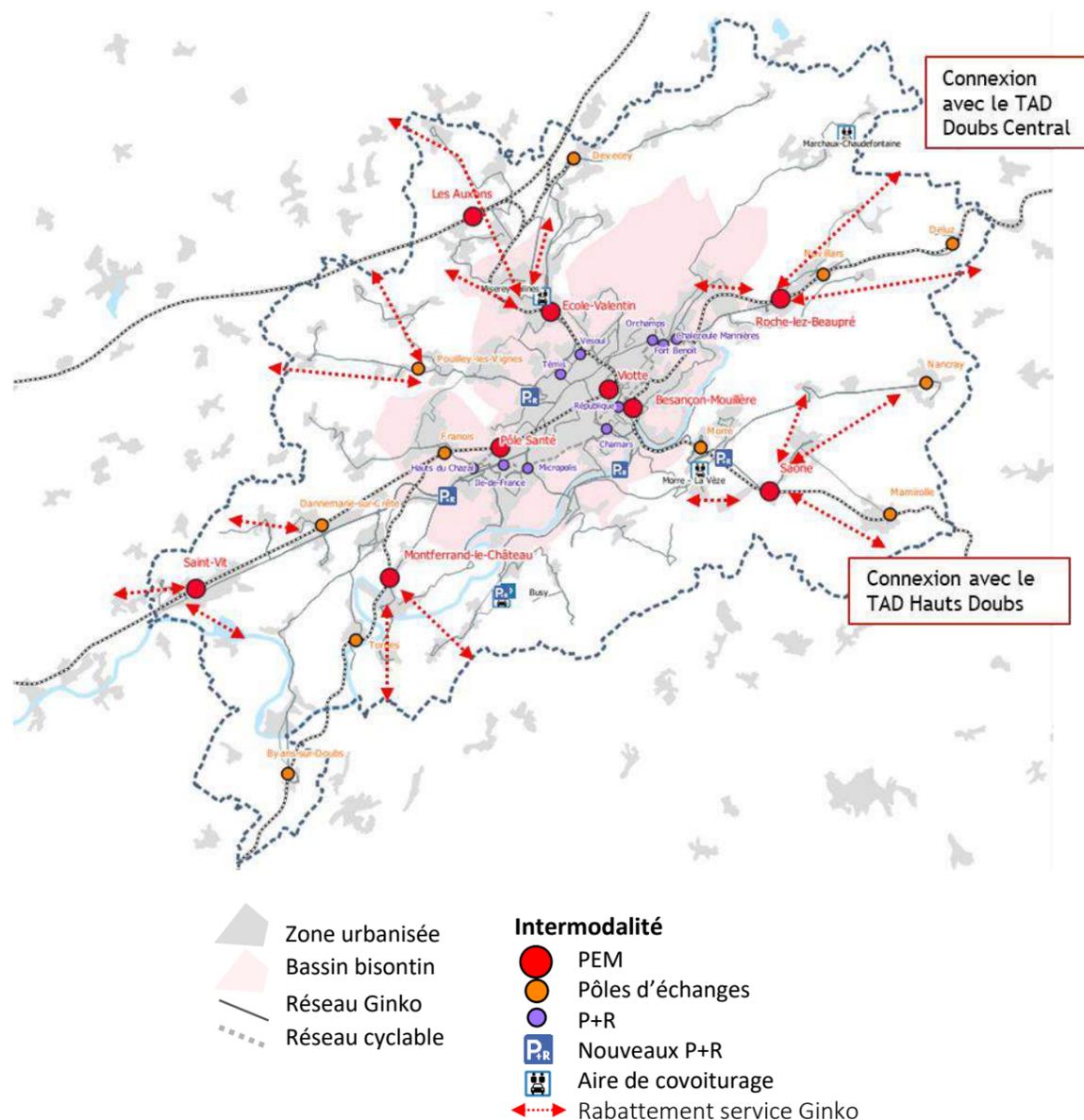
- Connecter le TAD du Doubs Central et le TAD des Portes du Haut Doubs au PEM de Saône ;
- Connecter le TAD du Doubs Central au pôle d'échange Orchamps.

⁴ Ginko access (TPMR), Ginko gare, Ginko hôpital, Ginko Clinique, Ginko Proxi

Conserver l'offre de lignes régulières, de lignes Diabolo et de desserte des sites touristiques et de loisirs

En dehors des services de rabattement à la demande vers les PEM et pôles d'échange, Grand Besançon Métropole veillera à conserver une offre :

- De lignes de cars régulières périurbaines ;
- De lignes Diabolo à destination des scolaires ;
- De lignes touristiques et de loisirs : *Ginko Osselle Plage, Ginko Piscine Chalezeule, Ginko Citadelle, opérations de transports lors de festival.*



Principe d'organisation du rabattement vers les pôles de mobilité

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Région, EPCI voisins

Actions associées

- **Action B.4** - Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo : outils de communication et conseil en mobilité
- **Action C. 7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- **Action C.8** - Valoriser et compléter les lignes « Express » de transport collectif depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre

Estimation financière

- Exploitation TAD dynamique : 8,4 M€

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de lignes de rabattement vers les PEM et pôles d'échanges, par pôle et par commune

Indicateurs d'évaluation

- Fréquentation des lignes régulières et des services de TAD

Calendrier de mise en œuvre

- Moyen à long terme

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

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

Action 10 : Renforcer le réseau urbain de TC pour plus d'efficacité et pour une meilleure intégration du bassin urbain

Constats et enjeux

Un réseau urbain performant

Le réseau Ginko propose une offre variée de transports en commun urbains, avec :

- 2 lignes de tramway ;
- 4 LIANES (Lignes A Niveau Elevé de Service), connectées aux lignes de tramway ;
- 7 lignes de bus urbaines desservant les principaux quartiers de Besançon ;
- 5 lignes de bus régulières complémentaires, permettant une desserte dans les quartiers plus excentrés et une connexion avec les communes limitrophes ;
- Des services de transports à la demande ;
- 1 ligne Ginko Citadelle (fonctionnant entre mars et octobre).

Le réseau urbain est performant. La fréquentation est en augmentation, avec + 4,4% de voyages supplémentaires entre 2018 et 2019. Les lignes de tramway sont les plus utilisées, avec 5,2 millions de voyageurs annuels sur la ligne T1 et 3,9 millions de voyageurs annuels sur la ligne T2 en 2019 (source : rapport annuel d'activités - 2019 Keolis). Un renfort des services de tramway a été mis en place en heure de pointe depuis septembre 2019, et a eu un impact sur la fréquentation : En 2019, 40 % de la hausse globale de la fréquentation du réseau urbain, correspond à des voyages gagnés sur les nouveaux renforts tramway (source : rapport annuel d'activités - 2019 Keolis).

Le nombre de voyageurs étant très élevé, la capacité du matériel roulant des tramways est parfois insuffisante, notamment en hyperpointe. La ligne de tramway T1 est longue, avec environ 40 min pour relier les Hauts-du-Chazal et Chalezeule, ce qui empêche l'injection de services supplémentaires. Il est aujourd'hui nécessaire de prévoir de nouvelles infrastructures pour développer l'offre et répondre à la demande croissante des usagers. La ligne L3 (Témis - Centre-ville) est également saturée en heure de pointe, notamment en lien avec la cité universitaire de La Bouloie.

Une périurbanisation nécessitant d'inclure un périmètre plus large du réseau de transport en commun

Même si ces dernières années, Besançon connaît un gain de population en lien avec plusieurs projets urbains (Viotte, Vauban, Hauts-de-Chazal, ...), la ville centre a connu durant quelques années une perte légère d'habitants, au profit des communes périphériques. En effet, certaines comptabilisent une croissance annuelle de la population positive significative, d'environ 2% sur Ecole-Valentin, 2,3% sur Miserey-Salines, 2,6% sur Serre-les-Sapins, entre 2014 et 2020 (source : Insee).

Aujourd'hui, la desserte de ces secteurs est assurée principalement par les lignes de cars périurbaines.

Des services de mobilité, complémentaires aux transports collectifs, pas toujours lisibles

La pluralité des services de mobilité (VéloCité, Ginko vélo, Citiz, Facility Park ...) et des opérateurs sur le territoire induisent une perte de la lisibilité de l'offre pour les usagers. Toutefois, depuis la création de l'agence Ginko Mobilités, l'ensemble de ces services se retrouvent présents, pour faciliter leurs usages. Seul le système VLS (Vélo en Libre-Service) sera intégré à la future DSP (Délégation de Service Public). L'accompagnement des usagers représente un enjeu important en faveur du report modal de la voiture, vers les modes de transports alternatifs.

Objectifs opérationnels

- Améliorer l'efficacité du tramway
- Mieux desservir le bassin urbain bisontin

Descriptif de l'action

Faire évoluer la Délégation de Service Public Transports en Délégation de Service Public Mobilités

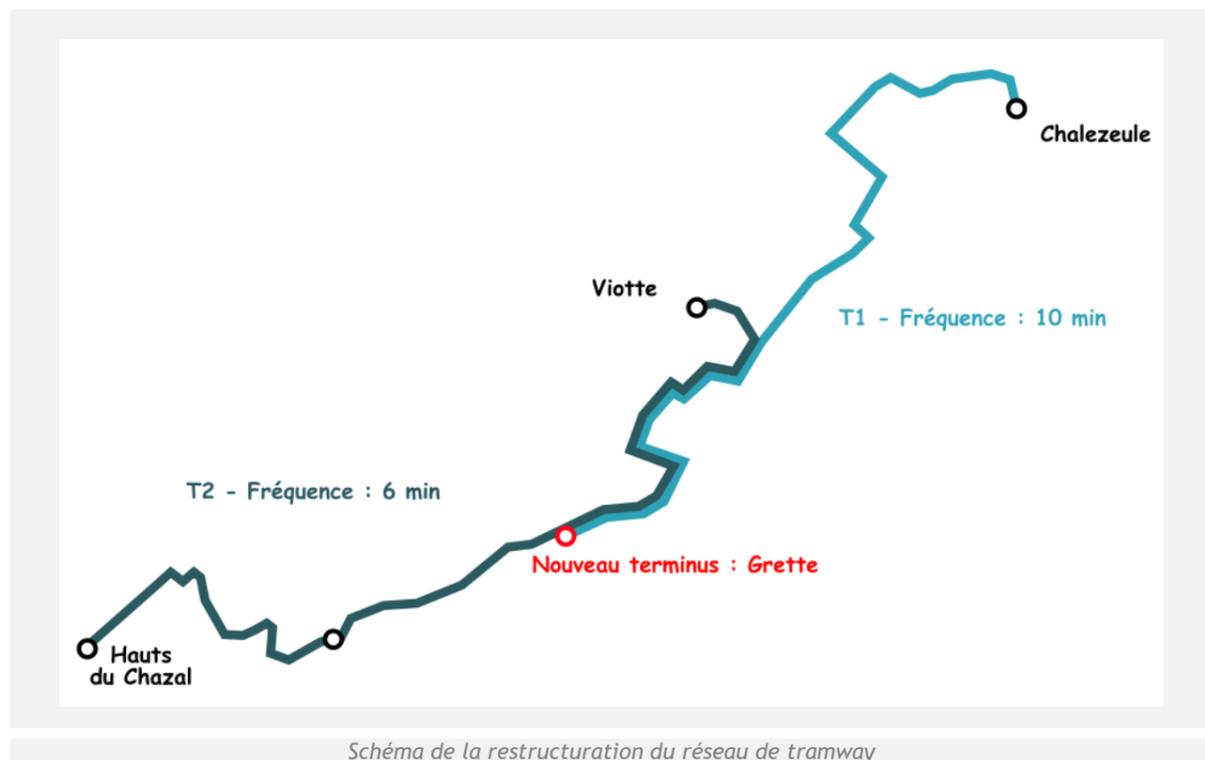
La Délégation de Service Public (DSP) Transports sera transformée en DSP Mobilités, pour inclure les services liés à la mobilité, tel que la gestion des P+R, la location de vélos, le stationnement vélo sécurisé, les vélos en libre-service, les informations voyageurs centralisés. L'évolution de la DSP permettra de développer plus fortement les services de mobilités, notamment aux pôles de mobilité (cf. action A.4). Un phasage sera réalisé pour assurer la transition entre les deux délégations. L'évolution de la DSP s'accompagnera d'une extension du périmètre de la DSP au bassin urbain.

L'évolution de la DSP s'accompagnera d'une réflexion sur le regroupement des services de mobilité au sein d'une seule identité, associée à Grand Besançon Métropole plutôt qu'aux délégataires.

Améliorer l'efficacité du tramway

En cohérence avec la hausse de fréquentation des lignes de tramway, un **nouveau terminus partiel sera créé à Grette**, dont le secteur est actuellement en expansion. Les lignes seront adaptées pour effectuer les trajets suivants :

- Ligne T1 : Chalezeule - Grette
- Ligne T2 : Hauts du Chazal - Pôle santé - Grette - Viotte



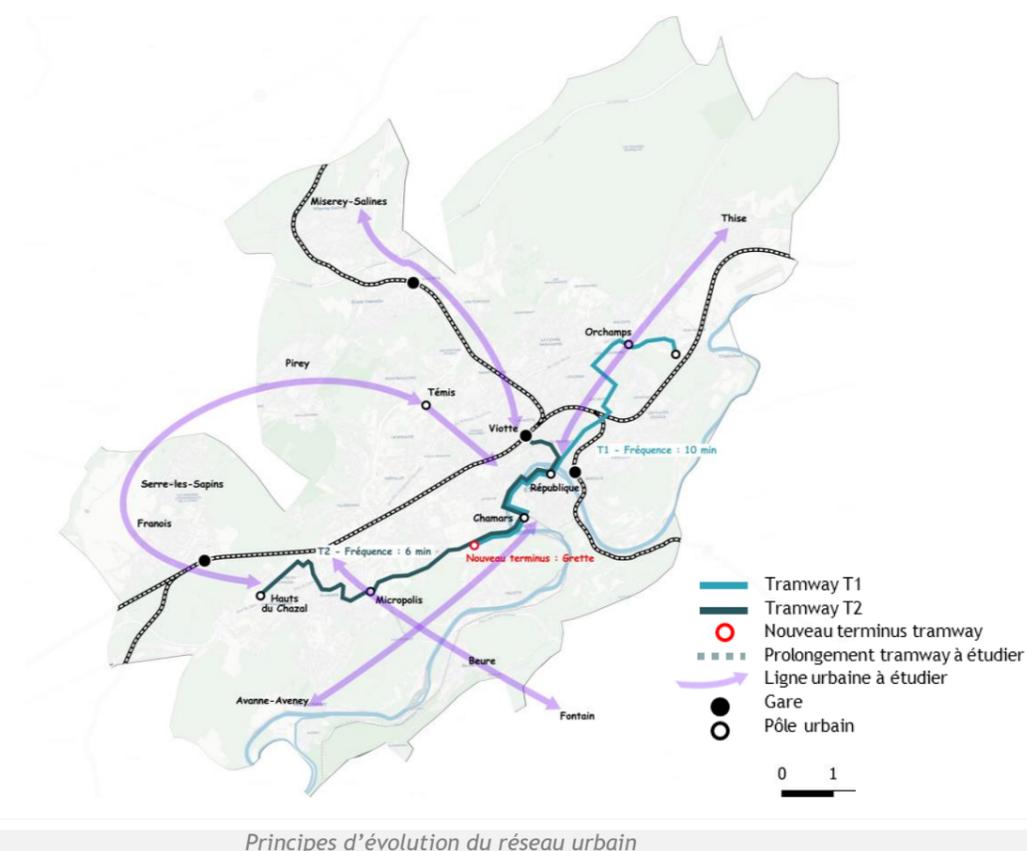
Cette disposition permettra de rééquilibrer la longueur des lignes et de simplifier l'exploitation. La création de ce terminus s'accompagne de **l'acquisition de rames longues** (horizon 2025) pour répondre à la sur-fréquentation de la ligne de tramway T2. Par conséquent, les **fréquences de passage seront renforcées**, avec environ un tramway toutes les 6 minutes sur le T2, et un tramway toutes les 10 minutes sur le T1. Cette configuration offrira un doublement de l'offre dans le centre-ville, avec des fréquences plus importantes.

En cohérence avec le réseau de tramway, et l'évolution urbaine de la ville), une réflexion pourra être engagée sur les possibilités de création d'une nouvelle ligne entre le futur terminus tramway, et la cité universitaire.

Mieux desservir le bassin urbain bisontin

De manière générale, une réflexion sera engagée pour **améliorer les liaisons en transports en commun entre les campus des Hauts-du-Chazal et de la Bouloie notamment**.

En cohérence avec l'extension du périmètre de la DSP au bassin urbain, des **études seront réalisées sur le prolongement ou la création de lignes urbaines, en direction des communes du bassin urbain**. Ces lignes permettront d'assurer une desserte plus continue du bassin urbain, et un lien direct avec la ville centre.



Les lignes suivantes seront développées :

- Le prolongement ou la création d'une ligne urbaine en direction de Miserey-Salines ;
- Le prolongement ou la création d'une ligne urbaine en direction de Beure/Fontain ;
- Le prolongement ou la création d'une ligne urbaine en direction de Avanne-Aveney ;
- Le prolongement ou la création d'une ligne urbaine en direction de Thise ;
- La création d'une ligne urbaine en direction de Pirey - Franois - Serre-les-Sapins ;

Les lignes desserviront au moins un pôle d'échange Ginko identifié à l'action C.7. Les correspondances horaires avec les autres lignes de transport seront recherchées. Elles effectueront leur terminus au plus près du cœur d'agglomération.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole

Actions associées

- **Action B.4** - Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo : outils de communication et conseil en mobilité
- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité

Estimation financière

- Nouveau terminus tramway : 4 M€
- Lignes urbaines (étude et mise en œuvre - en fonction de la faisabilité et de l'opportunité) : 4,5 M€/an

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Création du terminus du tramway
- Nombre de lignes étudiées
- Nombre de km parcourus/an sur les lignes créées ou prolongées

Indicateurs d'évaluation

- Fréquentation annuelle des lignes (2 lignes de tramway, lignes créées ou prolongées)
- Satisfaction des usagers du réseau

Calendrier de mise en œuvre

- Court terme : Rames, et terminus tramway
- Moyen terme : Etude et mise en œuvre des lignes

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

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

Action 11 : Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la RBFC

Constats et enjeux

Chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) a l'obligation de rendre son service de desserte régulière accessible à tous les types de handicap. La programmation est décrite au travers de schéma directeur d'accessibilité :

- Le schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux, validé en 2016.
- Le Schéma Directeur d'Accessibilité Agenda d'Accessibilité Programmée de la région Bourgogne-Franche-Comté, approuvé en avril 2016.
- Le Schéma Directeur Agenda d'Accessibilité Programmée SD'AdAP pour l'accessibilité des transports en commun et de la voirie du Grand Besançon, approuvé en 2015.

Bilan de la mise en accessibilité des gares et haltes

Quelques gares sont accessibles sur le territoire de Grand Besançon Métropole :

- Mise en accessibilité des bâtiments voyageurs : gares de Besançon Franche-Comté TGV (2011), Besançon Viotte (2014), Besançon-Mouillère (2014), Ecole-Valentin (2013).
- Mise en accessibilité des quais : Besançon Franche-Comté TGV (2011) et Ecole-Valentin (2013).

	Arrêt prioritaire au SDA-Ad'Ap régional	Accessibilité en 2015 : périmètre SNCF Mobilités (TER et Gares & Connexions)	Accessibilité en 2015 : périmètre SNCF Réseau
Besançon Franche-Comté TGV	OUI	Gare accessible depuis 2011	Gare accessible depuis 2011
Besançon-Viotte	OUI	Gare accessible depuis 2014	Etudes en cours en 2015
Besançon-Mouillère	NON	Gare accessible depuis 2014	Etudes projet réalisées en 2014
St-Vit	Etudes préliminaires réalisées en 2011	Etudes préliminaires réalisées en 2015	NON
Ecole-Valentin	Gare accessible depuis 2013	Gare non accessible	NON
Mamirolle	Gare non accessible	Gare non accessible	NON
Autres gares de GBM	Gare non accessible	Gare non accessible	NON

Ces gares sont aménagées qualitativement, avec des quais larges, du marquage au sol visuel, des bandes podotactiles, et parfois des ascenseurs. Toutefois, les escaliers ne sont pas accessibles pour le portage des vélos : absence de goulotte ou rail afin d'embarquer les vélos dans les trains. Les autres haltes et gares de GBM ne présentent pas ou peu d'aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite : quais dégradés sans bande podotactile, accès dégradés (revêtement stabilisé), absence de stationnement pour les personnes à Mobilité Réduite....

Bilan de la mise en accessibilité des lignes de transports urbaines et périurbaines

Le Schéma Directeur Agenda d'Accessibilité Programmée du Grand Besançon a permis la mise en accessibilité progressive des services suivants :

- 100% des stations de tramway.
- 167 arrêts de bus à Besançon et 99 arrêts dans les autres communes (correspondant à respectivement 29% et 19% des arrêts totaux).
- L'ensemble du parc de véhicules urbains (tramway et bus).

Un service de transport à la demande dédié aux personnes à mobilité réduite (« Ginko Access ») est ouvert 7j/7. Il permet de se déplacer porte à porte au sein de GBM.

Personne à Mobilité Réduite (PMR) : Toute personne rencontrant une difficulté à se déplacer, telles que les personnes en situation de handicap (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuil roulant), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, et des personnes avec de jeunes enfants

Objectifs opérationnels

- Faciliter l'accès aux réseaux de transports collectifs pour tous (plus particulièrement pour les piétons et les cyclistes)
- Améliorer et développer l'information à destination des PMR

Descriptif de l'action

Faciliter l'accès au réseau de transports collectifs pour tous, en cohérence avec les schémas directeurs

Pour encourager l'utilisation des transports en commun, l'accessibilité de l'ensemble des usagers (quel que soit leur niveau de mobilité) doit être facilitée. Cette accessibilité est d'autant plus importante aux abords des lieux de mobilité. Il s'agira de :

- Poursuivre la **mise en accessibilité des arrêts de bus sur les lignes les plus structurantes** :
 - Mise en accessibilité de tous les **points d'arrêts des LIANES** (Lignes A Niveau Elevé de Service). Les arrêts seront aménagés en priorité sur les tronçons suivants :
 - Entre le pôle Témis et le Pôle Chamars sur la ligne L6 ;
 - Entre Brégille et le pôle République sur la ligne L5.
 - Mise en accessibilité des **arrêts de transport accueillant les lignes « express » valorisées dans l'action C.8.**
- Capitaliser sur la double compétence (transports en commun et voirie) de GBM pour continuer la **mise en accessibilité des points d'arrêt routiers prioritaires** identifiés au Schéma Directeur Agenda d'Accessibilité Programmée de la région.

Commune	Nom de l'arrêt	Chef de file
Besançon	Témis	GBM
	Campus	GBM
	Centre St Pierre	Région BFC
	Chamars	GBM
	IUT	GBM
	Justices	GBM
	Leclerc/Voirin	GBM
	Micropolis	GBM
	Mouillère	GBM
	Rivotte	GBM
	Viotte	Besançon
Devecey	Devecey Centre Commercial	GBM
Ecole-Valentin	Dunand	GBM
Les Auxons	Besançon Franche-Comté TGV	Région BFC
Mamirolle	Mamirolle	GBM
Saône	Saône	GBM

Source : Schéma Directeur Agenda d'Accessibilité Programmée de la région Bourgogne-Franche-Comté

- Poursuivre la mise en accessibilité **des gares** (voirie, quais, bâtiment voyageurs) :
 - **Gares identifiées comme PEM** (cf. action C.7) : Gare de Viotte, St-Vit, Saône, Roche-lez-Beaupré, Montferrand-le-Château, Ecole-Valentin, Viotte et Besançon-Mouillère ;

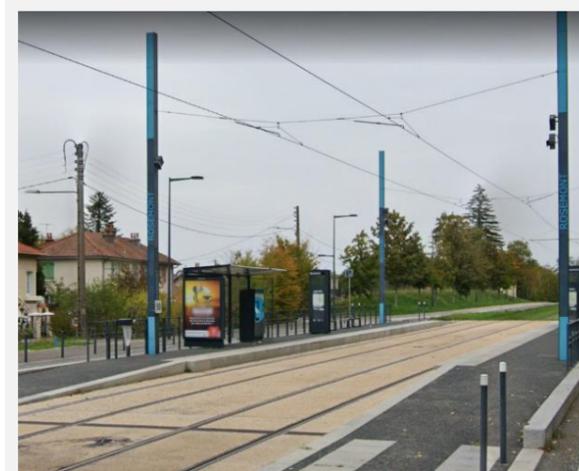
- Gare identifiée au Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé régional : gare de Mamirolle.

- Poursuivre la **mise en accessibilité du matériel roulant ferroviaire** prévue dans le Schéma Directeur d'Accessibilité Agenda d'Accessibilité Programmée de la région Bourgogne-Franche-Comté, avec un objectif de 89% du matériel roulant accessible en 2023.
- Rendre les escaliers accessibles aux cyclistes, avec la mise en place de rails, goulottes ou rampes permettant le portage des vélos.

Les arrêts seront aménagés avec des quais larges, et du revêtement podotactile sans obstacle et non-glissant conformément à la réglementation.

Une mise en accessibilité des cheminements piétons sera réalisée pour les arrêts routiers et ferroviaires mentionnés précédemment. Autour de chaque point, **les cheminements présents à moins de 200 m seront mis aux normes PMR**. La mise en accessibilité concernera les traversées piétonnes et les trottoirs. Les aménagements réalisés seront adaptés et qualitatifs, avec du revêtement podotactile sans obstacle et non-glissant, des largeurs de trottoirs conformes et adaptées à la fréquentation piétonne, des abaissés de trottoirs aux intersections. La mise en accessibilité est à articuler avec la mise en œuvre des PAVE (cf. action 17).

Rappel réglementaire : La Loi d'Orientation des Mobilités rend obligatoire la collecte des données accessibilité dans les réseaux de transports collectifs (tous modes) et en voirie (200 m autour des points d'arrêt prioritaires). Cette collecte doit être réalisée pour le 16 mai 2022 pour les communes disposant d'au moins d'une gare et de points d'arrêt prioritaires, et pour le 1^{er} décembre 2023, pour les autres communes comptant au moins un arrêt prioritaire.



Station de tramway accessible - Besançon



Traversée conforme avec plot, abaissement, marquage au sol et bande podotactile - Boulevard Alexandre Fleming Besançon

Améliorer et développer l'information à destination des personnes à mobilité réduite

La poursuite de la mise en accessibilité s'accompagnera du développement de l'information à destination des personnes en situation de handicap. Les **plans, itinéraires de calcul et application mobile existants**, intégrant l'état de l'accessibilité des transports urbains seront **étendus à tout le territoire de GBM** : GINKO FALC (Facile à Lire et A Comprendre), et EZYMOB (pour les déficients visuels).

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole, Région
- **Partenaires** : SNCF

Actions associées

- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- **Action C.8** - Valoriser et compléter les lignes « Express » de transport collectif depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre
- **Action C.17** - Sécuriser les lieux à enjeux

Estimation financière

- Accessibilité réseau Ginko : 300 000 €/an

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'arrêts de bus/cars accessibles
- Nombre de gares accessibles
- Linéaire de cheminements accessibles autour des arrêts de transport
- Dispositifs information PMR étendus à l'ensemble du territoire de GBM

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de consultation des dispositifs GINKO FALC et EZYMOB et satisfaction des usagers
- Satisfaction des usagers (enquête à établir)

Calendrier de mise en œuvre

- En continu

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

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

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

Constats et enjeux

Des services alternatifs à la pratique autosoliste de la voiture sont présents sur le territoire, avec :

- Des plateformes de mise en relation de personnes pratiquant le covoiturage : Ginko Voit' (GBM), et la plateforme covoiturage régionale. Toutefois, l'usage du covoiturage reste faible sur le territoire. En cause notamment : une circulation fluide, de faibles distances, pas ou très peu de problème de stationnement aux points d'arrivées, une absence d'animation pour les plateformes.
- Un service d'autopartage Citiz est déployé à Besançon. Son équilibre économique a été atteint en 2019. Ce service compte 25 véhicules et 19 stations pour 600 utilisateurs. Des projets de développement sont à l'étude : avec une station sur la ZA de Trépillot.
- Un service de vélos en libre-service (VLS) : Vélocité, présent dans l'hypercentre de Besançon, avec environ 200 vélos et 30 stations. Le contrat d'exploitation prend fin en 2023. Le service VLS sera intégré à la DSP Mobilité.
- Un service de location de VAE longue durée (Vélo à Assistance Electrique) : Ginko Vélo. Lancé en 2019, le service prévoit à terme un parc de 680 vélos.
- Une aide à l'achat pour un VAE (25% du prix d'achat, 200€ maximum) ou un vélo-cargo à assistance électrique (400€ maximum).
- Un atelier de réparation vélo (Vélocampus Bouloie) et une vélo-école qui propose des cours de vélo et de remise en selle.

Il n'y a pas sur le territoire de GBM d'ateliers de réparation en libre-service. En revanche, le territoire compte quelques bornes de gonflage aménagées dans la ville centre.

Objectifs opérationnels

- Développer les usages partagés de la voiture
- Poursuivre les services vélos

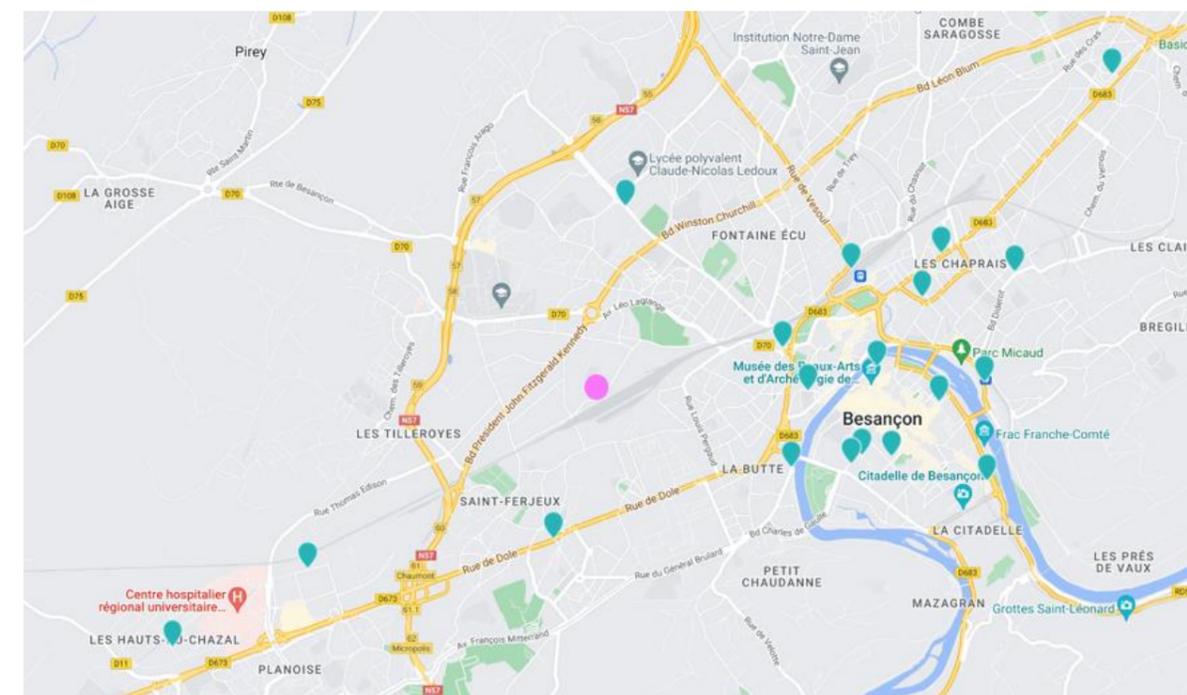
Descriptif de l'action

Développer les usages partagés de la voiture

Les usages partagés de la voiture seront développés au travers de :

- **La poursuite du développement du service d'autopartage** Des réflexions pourront être menées sur l'implantation de véhicules en autopartage sur les pôles d'échanges urbains identifiés à l'action C.7.

La communication autour de cette solution étant importante pour attirer de nouveaux usagers, une communication spécifique auprès des entreprises et des particuliers sur l'autopartage proposé sur le territoire, et sur l'autopartage entre particuliers (OuiCar, GetAround, Smiile...) pourra être menée par GBM. (cf. actions B.4 et B.5).



Stations Citiz ouvertes (en bleu) et en réflexion (en rose)

- Le développement du **covoiturage**, en lien avec les pôles de mobilité autour de Besançon :
 - Le déploiement d'actions de sensibilisation (cf. action B.4) et de coordination des actions avec les territoires voisins (cf. action E.20).
 - La création de places de covoiturage dans les PEM (cf. action C.7).
 - Le choix d'une stratégie de covoiturage à l'échelle de GBM, avec l'identification d'un outil de mise en relation à promouvoir.

L'ensemble de ces actions figureront dans le Schéma Directeur de Covoiturage.

Poursuivre les services vélos

Afin d'offrir une pluralité de services en faveur des vélos, les actions suivantes seront mises en place :

- Le renouvellement d'un système de VLS (Vélo en libre-service) sur Besançon. Le renouvellement des VLS est inclus dans la nouvelle DSP transport. Un développement vers les VAE (Vélo à Assistance Electrique) sera initié, notamment en lien avec le développement du tourisme. Une extension du périmètre pourra être proposée par le future prestataire.



Source : Site internet Ginko

- Le maintien du service Ginko Vélo (location de VAE longue durée).

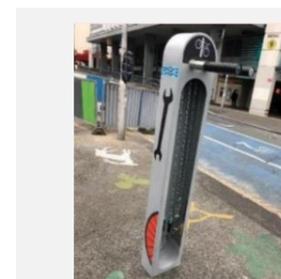


Source : Site internet Ginko

- Le développement de services vélos dans les gares, au niveau des polarités de bassins de proximité et au niveau des pôles touristiques :
 - Des services permettant d'entretenir ou de réparer son vélo seront mis en place aux alentours des principaux pôles de mobilité et le long des axes cyclables structurants (2 par axe structurant, dans les centres des communes, proches de pôles générateurs de déplacements, notamment touristiques). Ces services vélos comprennent des **stations de gonflage en libre-service et des ateliers de**

réparation en libre-service. Pour éviter les risques de dégradation, ces services seront disposés « à la vue de tous ».

- Le tissu associatif local sera sollicité afin de maintenir, promouvoir et mettre en place des **ateliers de réparation physique**, qui seront efficace notamment pour les personnes ayant besoin d'expertise et de conseils (exemple : Association Velocampus, Les Manivelles).
- L'implantation sur le site Ginko et la communication relative aux offres de stationnement vélo sécurisé de longue durée (information, location et réservation), et de courte durée.



Station de réparation en libre-service à Montreuil



Station de gonflage à l'office de tourisme de Besançon (© Jean-Charles Sexe)

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Communes

Actions associées

- **Action B.4** - Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo : outils de communication et conseil en mobilité
- **Action B.5** - Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDMe)
- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité

Estimation financière

- Implantation de services vélos (borne gonflage, ateliers réparation): 60 k€
- VLS : 82 K€/an
- Ginko vélo - location de VAE : 2,6 M€

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de véhicules en autopartage
- Nombre de VLS
- Nombre de VAE Ginko en location
- Nombre de services vélos implantés (borne de gonflage, atelier réparation en libre-service)

Indicateurs d'évaluation

- Nombre d'heures louées par an - véhicules autopartage
- Nombre de VAE loués par an
- Taux de rotation des VLS

Calendrier de mise en œuvre

- En continu

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

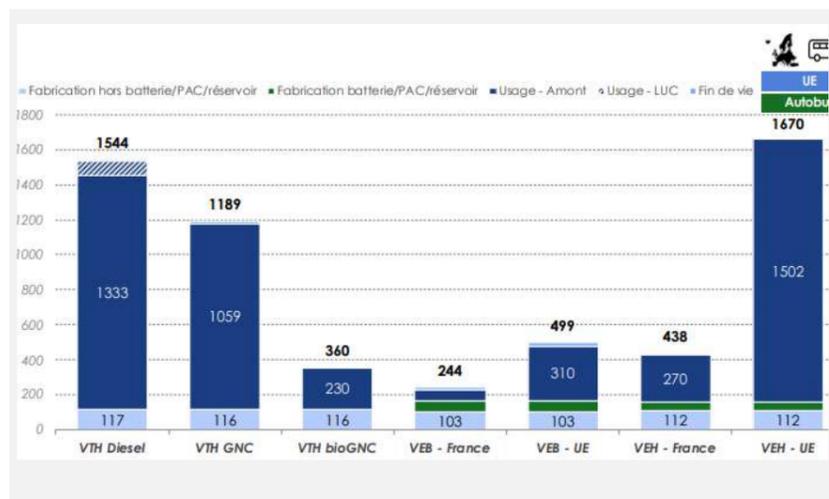
Axe C : Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité

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

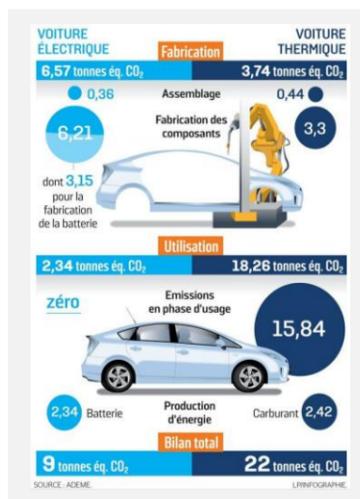
Constats et enjeux

La stratégie Nationale Bas Carbone vise une division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, et une baisse de 40% des émissions de GES dès 2030. En France, le secteur des transports est particulièrement émetteur de GES (31% des émissions). Un des leviers pour diminuer les émissions est d'utiliser des sources d'énergies moins émettrices.

Concernant la mobilité électrique, peu d'usages sont actuellement observés dans GBM malgré 7 bornes de recharge installées à Besançon et dans le périurbain. Le SYDED (Syndicat d'Energies du Doubs) a maillé le territoire du Doubs de 47 bornes de recharge dont aucune ne se trouve sur le territoire de GBM. GBM porte la réflexion de concéder de l'espace public à des opérateurs spécialisés susceptibles de supporter l'intégralité du risque économique. Le cadre légal est le suivant : la LOM vise une multiplication par 5 des points de recharge publics pour véhicules électriques entre 2019 et 2022.



Emprunte carbone moyenne sur la durée de vie d'un autobus (source : Carbone 4) (VTH : Véhicule thermique, VEB : Véhicule électrique sur batteries, V3H : Véhicule Electrique Hydrogène)



Emprunte carbone moyenne sur la durée de vie d'une voiture (150 000 km, source : ADEME)

GBM a fait le choix dès 1999 du Gaz Naturel (GNV) comme carburant alternatif pour l'exploitation de son réseau bus. Les bus fonctionnent au bio GNV (depuis 2023) ou au gasoil. Les rames de tramway sont électriques. Au total, 19 rames de tramway ont remplacé 70 bus thermique, pour plus de personnes transportées à kilomètres commerciaux équivalents. Deux bus électriques circulent également.

Des études d'opportunité ont été réalisées pour la mise en place d'un réseau TC moins émetteur : GBM ambitionne de passer la flotte diesel en HVO (huile végétale hydrotraitée) en 2024.

Les véhicules essence et diesel émettent également des oxydes d'azote et des particules fines, nocives pour la santé. Les véhicules électriques, HVO et GNV ne rejettent pas de particules fines et peu d'oxydes d'azote (pas d'oxyde d'azote pour les véhicules électriques).

Objectifs opérationnels

- Décarboner les transports
- Utiliser les infrastructures de mobilité pour produire de l'énergie

Descriptif de l'action

Initier la transition vers des véhicules moins émetteurs

GBM visera une décarbonation par étape de son parc de véhicules bus, bornes à ordures ménagères et poids-lourds (camions liés à des métiers, espaces verts et voirie).

Dans un premier temps, GBM utilisera le **biocarburant** comme énergie de transition (bioGNV et HVO). Depuis 2023, la flotte GNV fonctionne en bio GNV. GBM ambitionne également de transformer la flotte diesel en HVO en 2024. La baisse attendue des émissions de Gaz à Effet de Serre est de 80%. Deux nouveaux bus électriques seront également acquis pour la ligne Citadelle.

Dans un second temps, GBM ambitionne la mise en place d'un mix énergétique, avec : un tramway électrique, quelques bus électriques et des bus HVO et bio GNV.

Également, des vélos électriques sont mis à disposition des agents de la ville de Besançon, du CCAS et de Grand Besançon Métropole, pour leurs déplacements professionnels. De plus, l'ensemble des points lumineux du centre de maintenance tramway sont des LED.

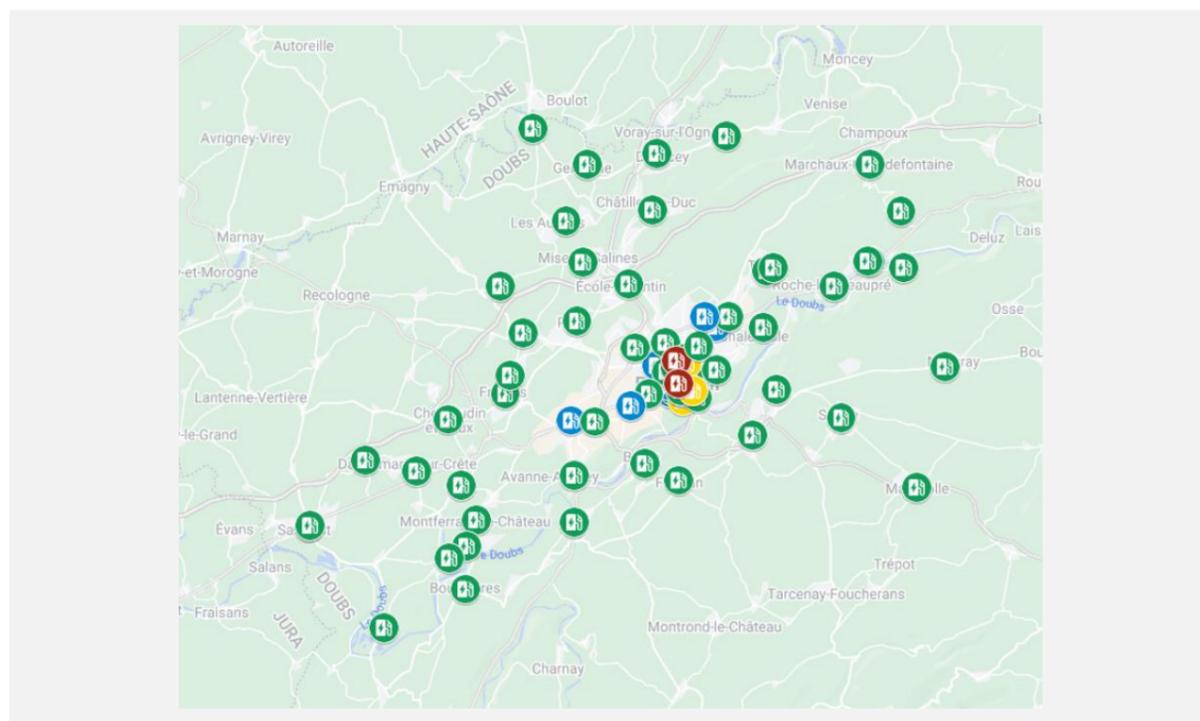
Développer un maillage de bornes IRVE sur le territoire

En 2022, une étude a montré un déficit de bornes de recharge pour véhicules électriques, le besoin étant évalué à une cinquantaine de bornes. GBM possède 7 bornes sur son espace public (5 à

Besançon, 1 à Thoraise, 1 à Boussières), dont la gestion et la maintenance sont assurées par le SYDED (Syndicat Mixte d'Energies du Doubs).

Par conséquent, GBM a lancé un appel à initiatives privées en vue de retenir un concessionnaire pour implanter un réseau d'infrastructures. L'opérateur Easy Charge a été retenu. Une convention d'une durée de 17 ans, a été négociée entre GBM et Easy Charge.

88 bornes (176 places) doivent être déployées sur 40 communes à l'horizon 2025. Ce déploiement permet d'offrir l'accès à une borne de recharge à moins de 5 kilomètres pour chaque habitant.



-  Stations 60 kW DC (2 PDC) (59)
-  Stations 22kW AC (4 PDC) (12)
-  Stations 120 kW DC (2PDC) (3)
-  Stations 150 kW DC (2PDC) (2)

Carte implantation des bornes - horizon 2024-2025 (source : GBM)

Déployer des ombrières photovoltaïques

Avec la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (Loi n° 2023-175 du 10 mars 2023), les mobilités peuvent contribuer au développement des énergies renouvelables. Dans le cadre de l'identification des ZAER (Zones d'Accélération des Energies Renouvelables) par les communes, des ombrières photovoltaïques seront aménagées pour les espaces de stationnement de plus de 1 500 m² (ombrière : structure permettant de fournir de l'ombre aux véhicules, tout en produisant de l'électricité). Le déploiement des ombrières concernera 50% de ces espaces de stationnement. Une attention sera apportée sur la faisabilité des ombrières sur les parkings.

Ces ombrières pourront servir à l'alimentation des bornes électriques.



Parking relais avec Ombrières (source : grenoblealpesmetropole.fr - Ombrière photovoltaïque (smmag.fr))

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Easy Charge (bornes IRVE)

Actions associées

- Action B.2 - Acculturer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale

Estimation financière

- Renouvellement flotte bus (Ginko) : 69 M€

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de bornes disponibles
- Nombre de véhicules renouvelés GNV, HVO ou électriques

Indicateurs d'évaluation

- Fréquentation des bornes de recharges
- Emissions de polluants

Calendrier de mise en œuvre

- Court terme : Borne IRVE
- En continu : renouvellement des véhicules

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

Axe D : Mieux partager l'espace public

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

Constats et enjeux

L'organisation du réseau viarie est structurée par l'aménagement historique des nationales et départementales maillant le territoire du Grand Besançon, permettant l'accès à la ville centre de Besançon et les liaisons est-ouest Dijon- Dole - Montbéliard (RD673 en complément de l'A36) et les liaisons nord - sud, Gray ou Vesoul et Poligny ou Pontarlier, ainsi que les liaisons vers la Suisse

Le réseau viarie est complété également par des voies de desserte locale des communes.

L'ensemble de ces voies est historiquement aménagé pour faciliter la fluidité du trafic voiture et poids lourds, sans prendre en compte les problématiques d'accessibilité transports collectifs et vélo aux pôles urbains.

Un travail sur la hiérarchisation du réseau viarie a été mené en 2018. Toutefois, les axes routiers restent en décalage avec la typologie des aménagements souhaités. La place attribuée aux modes alternatifs (bus, vélo, piéton) est limitée, voire inexistante, et peut impliquer des conflits majeurs.

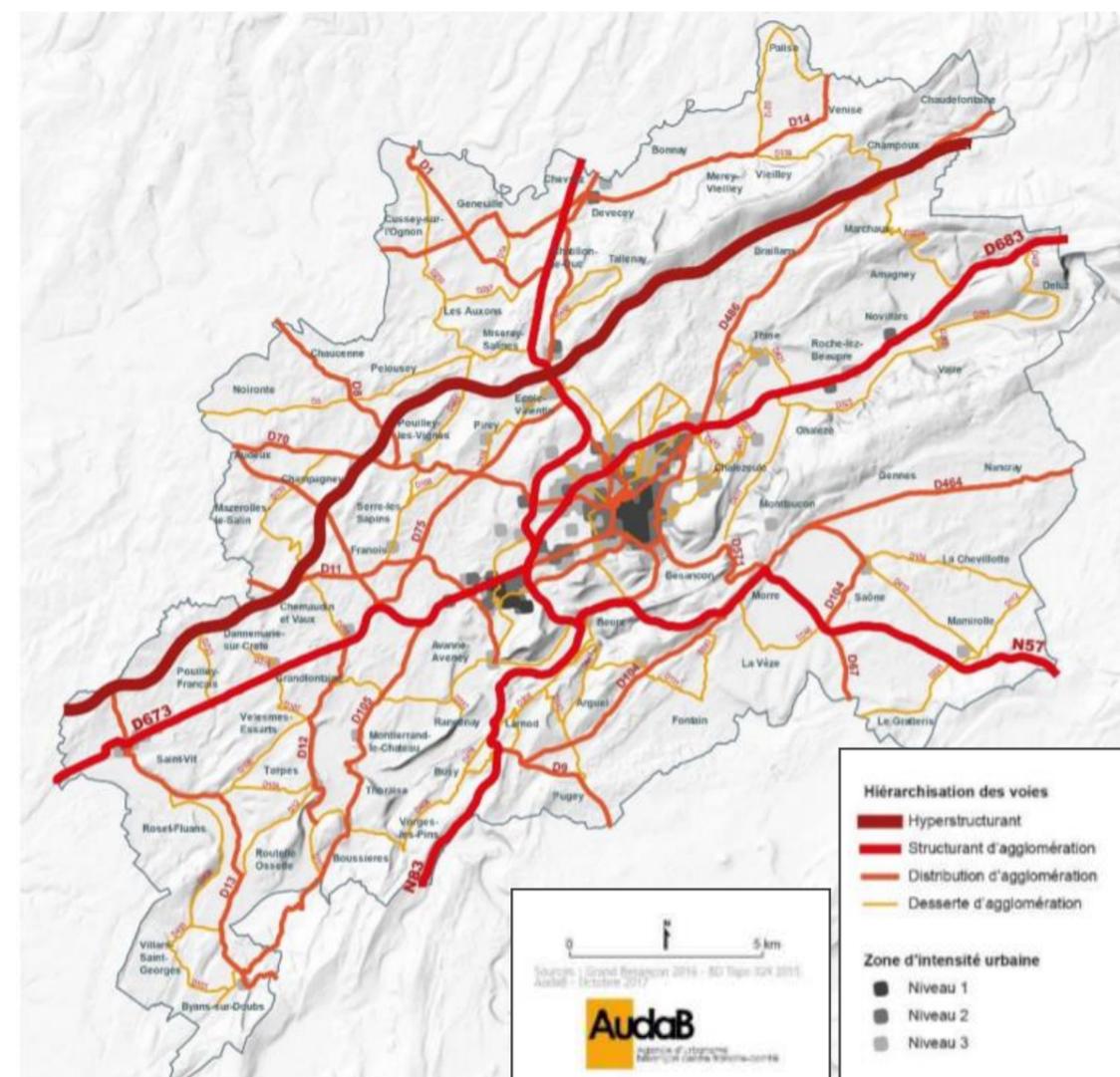
L'organisation du réseau viarie, et son évolution vers plus de partage des modes (initié par la requalification des pénétrantes d'accès à Besançon, cf. action 16), doivent s'articuler avec une politique de stationnement cohérente, en faveur d'une libération de l'espace public (cf. action 15). En effet, les faibles emprises disponibles, les alignements compliqués et longs à mettre en place, les méthodes d'élargissement type Haussmann inenvisageables dans le contexte actuel, nécessitent de réduire la place de la voiture, au profit des modes de transport alternatifs (transport en commun, modes actifs).

Objectifs opérationnels

- Assurer le partage multimodal de la voirie
- 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

Hiérarchisation des voies de circulation

Source : AUDAB, Rapport analyse des fonctions urbaines pour une hiérarchisation des voies à GBM

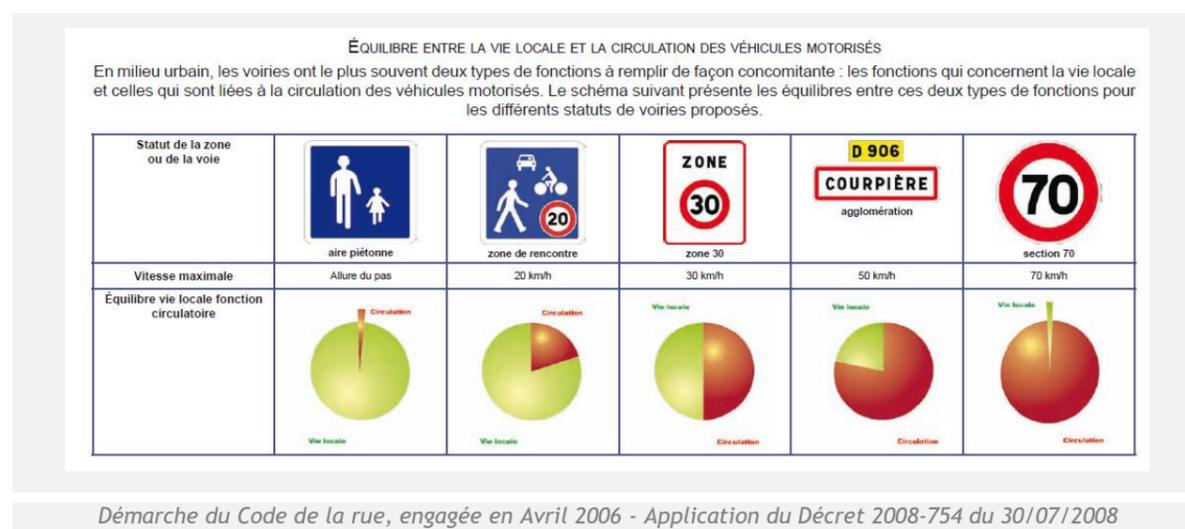


Descriptif de l'action

Assurer le partage multimodal de la voirie

Chaque nouveau projet de création ou de requalification de la voirie et des espaces publics doit prendre en compte les fonctionnalités multimodales des aménagements, rendant compte des besoins des usagers.

Cela passe par la définition **d'une spatialisation des enjeux sur les voies de GBM** cohérente avec la stratégie globale du PDM, à partager avec tous les gestionnaires de voirie. La place de la voiture sera repositionnée pour assurer un meilleur équilibre avec les modes actifs et les transports collectifs. Les flux et les fonctions urbaines de chaque voie seront reconsidérés pour favoriser la vie locale et les modes alternatifs à la voiture.



La spatialisation des enjeux figurera dans le programme de requalification de chaque opération d'aménagement de rue (cahier des charges). Le programme abordera :

- En premier, la fonctionnalité des voies et la répartition modale type selon la morphologie urbaine et les usages souhaités ;
- Les largeurs minimales de voirie à respecter ;
- Les vitesses de circulation et les aménagements de zone apaisée, en fonction du milieu urbain traversé ;
- Les préconisations d'aménagements dédiés à la circulation des transports en commun ;
- Les aménagements cyclables en fonction des vitesses de circulation et du trafic routier. La charte s'appuiera sur la hiérarchisation du Schéma Directeur Cyclable, et sur les fiches de préconisations du CEREMA (tableau d'aide décisionnelle en fonction des trafics et des vitesses des véhicules) ;
- Les aménagements piétons en fonction des besoins locaux, et les normes PMR à respecter pour les traversées piétonnes et les trottoirs.

Ainsi, les piétons et les vélos seront replacés au cœur de la conception des aménagements, dans une logique d'incitation au report modal. Des exemples d'aménagements réussis ou d'expériences de réalisation seront également partagés.

L'aménageur devra prendre en compte les plans et schéma directeur modaux présentés dans le paragraphe suivant et à prendre en compte dans le processus de projet.

Finaliser ou réaliser les études permettant de spatialiser les différents besoins sur les espaces publics

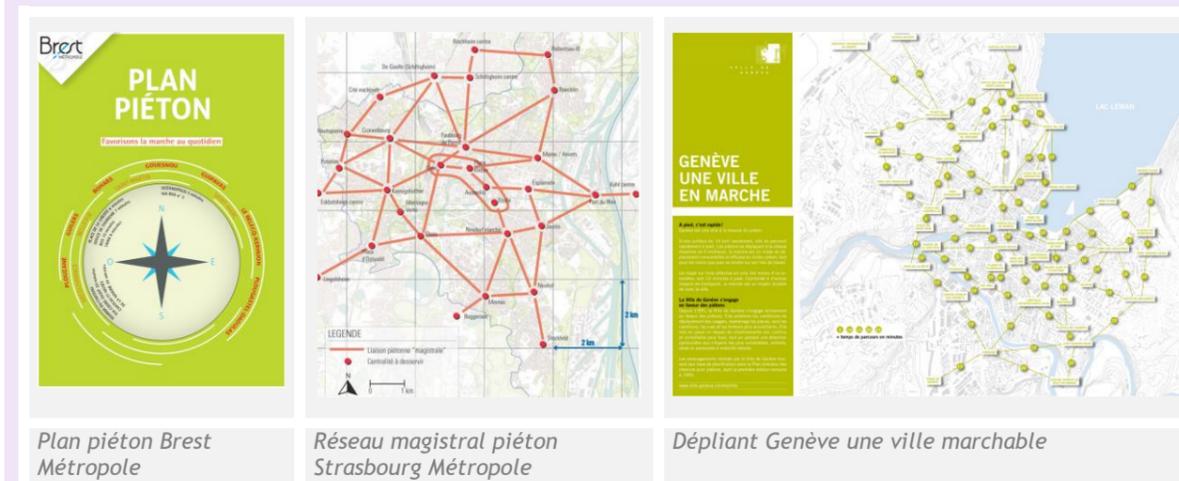
Sur la base de la hiérarchisation des voies, il convient de mener ou poursuivre les études suivantes qui seront à traduire en termes d'aménagements (*ces éléments sont développés de manière plus opérationnelle dans les actions suivantes de l'axe D, « Mieux partager l'espace public »*) :

- **Elaborer un plan piéton à l'échelle de GBM**, avec un zoom sur les centres-bourgs, le centre-ville et les centralités de quartiers de Besançon ;
- Mettre en place **une stratégie du stationnement sur l'ensemble du territoire de GBM** portant sur toutes les offres de stationnement (voiture et vélo) pour les rendre cohérentes avec la politique mobilité du PDM (intermodalité, report modal vers les transports collectifs notamment). Cette étude abordera les différentes thématiques du stationnement : réglementation, zonage, tarification (cf. action D.15) ;
- Réaliser un **schéma directeur des itinéraires PL** en collaboration avec les services de l'Etat et le département du Doubs (cf. action D.19) ;
- Finaliser et mettre en œuvre le **Schéma de covoiturage** (cf. action B.4) ;
- Etudier la mise en place de **voies réservées au covoiturage** ;
- Réfléchir à la **place de la voiture (et des TC) au sein du secteur de la boucle**, afin de redonner plus de place aux modes actifs et à la végétalisation ;
- Poursuivre les réflexions sur le **déploiement de la ville apaisée** (à Besançon et dans les autres centralités urbaines) (cf. action D.16) ;
- Réaliser une **EMD (Enquête Ménage Déplacement)**, afin de suivre l'évolution des flux de déplacements et des habitudes de mobilité des habitants et des usagers du territoire (cf. actions B.4 et E.21).

L'ensemble de ces plans sera intégré à la réflexion d'élaboration de tous les projets touchant la création ou la reprise d'espaces publics dans GBM. Il conviendra également de planifier la mise en œuvre de ces schémas directeurs modaux dans une logique globale en accord avec la stratégie du PDM.

Le plan piéton

Le plan piéton sera étudié à l'échelle de GBM. Seront prioritisés les itinéraires desservant les pôles de mobilité, et les bassins de proximité définis par l'armature territoriale du Scot. Une attention toute particulière sera portée sur la programmation dans le temps des réaménagements en faveur des piétons.



L'objectif du plan piéton est double :

- Établir une programmation pour le réaménagement d'itinéraires, places et secteurs prioritaires,
- Sensibiliser et promouvoir une culture piétonne dans les projets d'aménagement dans l'objectif de remettre le piéton au cœur des projets d'aménagements

Cette étude permettra à la fois :

- De conforter des priorités d'actions selon les typologies urbaines : secteurs prioritaires de la zone dense, centres-bourgs des bassins de proximité, liaisons structurantes entre les bassins de proximité et les pôles de mobilité, liaisons loisirs emblématiques...
- De définir des principes d'aménagements pour les actions récurrentes : avancée de trottoir et dégagement des masques de visibilité au droit des passages piétons, traitement des parvis des établissements scolaires, aménagements des pôles de mobilités
- D'identifier des actions phares pour promouvoir la pratique de la marche : rue aux écoles, journées sans voitures, marches thématiques, urbanisme tactique... (cf. action B.4)
- De définir des méthodologies de travail, pour une prise en compte renforcée du piéton dans les projets d'aménagement (organisation des services, diagnostic terrain partagé avec des associations et riverains sur certains chantiers...)
- De réfléchir à développer des mobiliers innovants sur les lieux emblématiques de manière temporaire ou événementiel (jalonnement interactif et augmenté).

Poursuivre la programmation dans le temps des aménagements cyclables en intégrant tous les acteurs

Le Schéma Directeur Cyclable de Grand Besançon Métropole

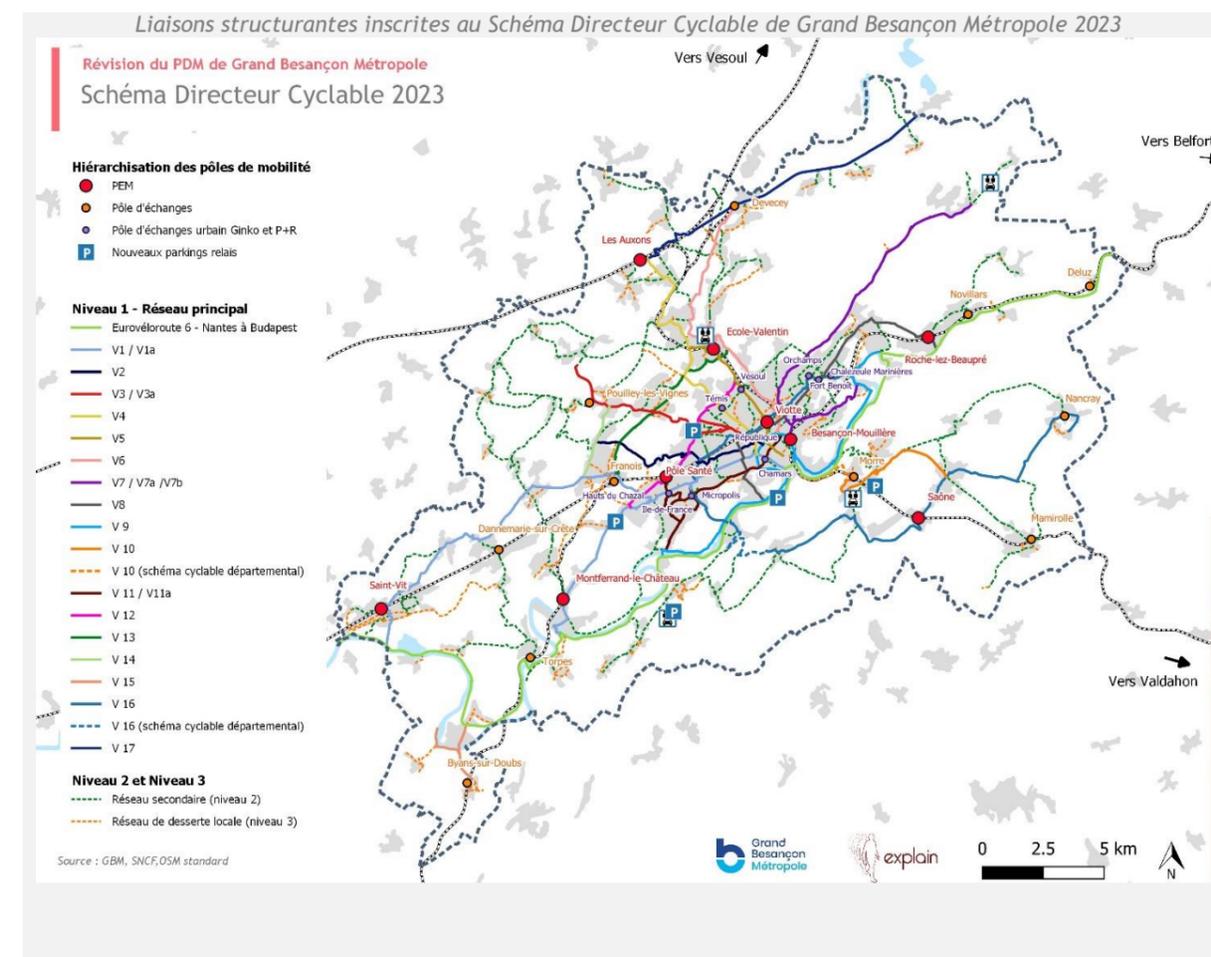
Le Schéma Directeur Cyclable définit une stratégie visant à planifier le développement du vélo sur un territoire. L'accent est mis sur l'infrastructure, les services et la culture du vélo.

Après un premier schéma directeur cyclable en 2005, puis un second en 2019, Grand Besançon Métropole a débuté en 2022, la révision de son schéma directeur cyclable. Celui-ci a pour objectif d'encourager la pratique cyclable par la réalisation d'aménagements cyclables au travers d'axes structurants, d'axes secondaires et d'un maillage de desserte locales.

Assurer le suivi de la programmation des 584 km d'aménagements cyclables inscrits au **Schéma Directeur Cyclable** répartis en 3 niveaux :

- Niveau 1 : Réseau principal (grands axes, pénétrantes) ;
- Niveau 2 : Réseau secondaire (communes secondaires) et maillage interne à Besançon ;
- Niveau 3 : Réseau de desserte locale à l'intérieur des communes périphériques.

Au total, 28% des aménagements inscrits sont déjà réalisés.



La programmation doit prioriser la réalisation d'aménagements cyclables structurants participant à la stratégie du PDM :

- Pour le rabattement en direction des pôles de mobilités,
- Lors de la requalification des pénétrantes d'accès au bassin urbain bisontin, des requalifications des itinéraires entre la ceinture des P+R et la ville-centre,
- Dans les polarités de bassins de proximité.

Dans un second temps, il conviendra d'aménager :

- Des liaisons pour relier chaque bassin de proximité à la ville centre,
- Des liaisons entre les bassins de proximité ;
- Des liaisons au sein et en direction des zones d'activités.

Afin d'assurer la qualité des aménagements cyclables, il est proposé de mettre en œuvre une validation technique systématique par les référents vélo de GBM, que cela soit pour le développement du réseau structurant ou par opportunité dans le cas d'autres projets de voirie.

Pour résorber les discontinuités cyclables et desservir toutes les polarités communales, les communes en lien avec GBM devront mettre en œuvre les itinéraires de desserte inscrits au Schéma Directeur Cyclable dans les périmètres des agglomérations.

En parallèle des travaux d'infrastructures cyclables, et afin d'apporter un service aux cyclistes en attente d'aménagements plus sécurisés, le jalonnement cyclable sera mis en place sur l'ensemble du territoire de GBM, avec éventuellement des itinéraires provisoires de déviation en l'absence de cheminements cyclables pas encore programmés.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Etat, Région, Département, Communes et Usagers

Actions associées

- **Action B.4** - Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo : outils de communication et conseil en mobilité
- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- **Action D.15** - Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement
- **Action D.16** - Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons

- **Action D.17** - Sécuriser les lieux à enjeux
- **Action D.18** - Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE
- **Action D.19** - Organiser le transport de marchandises, dont la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels
- **Action E.21** - Assurer le suivi des actions du PDM

Estimation financière

- Plan piéton : 100 K€
- Etudes sur les voies réservées au covoiturage : 20 K€
- Autres études prospectives : 100 K€ / an
- Enquête Ménage Déplacement : 350 K€

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Réalisation de la charte d'aménagement et de la notice à destination des maîtrises d'ouvrage
- Réalisation des différents schéma modaux (plan piéton, schéma de covoiturage, stratégie de stationnement)
- Inscription de lignes budgétaires pour la programmation des itinéraires cyclables

Indicateurs d'évaluation

- Pourcentage d'emprises affectées aux modes alternatifs à la voiture particulière dans les projets d'aménagements (couloir bus, piste cyclable, trottoir) et à la végétalisation
- Linéaire d'aménagements cyclables réalisé

Calendrier de mise en œuvre

- En continu

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

Axe D : Mieux partager l'espace public

Action 15 : Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement

Constats et enjeux

Une offre de stationnement diversifiée

Plusieurs offres de stationnement motorisé sont disponibles au sein du Grand Besançon Métropole :

- Un centre-ville réglementé, avec du stationnement payant ;
- Un stationnement réglementé aux Hauts-du-Chazal, début 2023, avec 200 places sur voirie et 130 places en ouvrage.
- Quelques zones bleues (à Ecole-Valentin, et Saint-Vit) pour favoriser la rotation des véhicules et permettre l'accès aux commerces, ou aux équipements ;
- Des P+R en approche du centre urbain ;
- Du stationnement sur voirie, en enclos et en ouvrage ;
- Des espaces de stationnement parfois peu valorisés autour des haltes.

Concernant le stationnement vélo, seulement trois box à vélos sécurisés sont présents sur le territoire (Ginko VéloPark « République », « Crous Université » et « Marnières »). Il existe des arceaux vélos pour le stationnement de courte durée, aux abords des équipements collectifs, des services et des commerces.

Une saturation des parkings gratuits en périphérie de zone payante

La ville de Besançon dispose d'une offre de stationnement payante et à durée limitée dans l'hypercentre. Cette réglementation favorise la rotation des véhicules, et le report modal vers les lignes de bus et de tramway desservant directement le centre, depuis la périphérie. Toutefois, la présence de grands parkings gratuits en périphérie de la zone de stationnement payante limite les effets du report modal, et induit une saturation de ces parkings et de la circulation. En outre, le coût d'une heure de stationnement est équivalent au coût d'un titre Ginko (1€40 pour 1 heure de transport), ce qui n'incite pas les usagers à préférer les transports en commun à la voiture. De plus, un système de jeton « free pass » offre la possibilité de se stationner gratuitement pendant 1h, pour les usagers se rendant dans les commerces du centre-ville, pour des achats supérieurs à 50€.



Parkings gratuits Battant (à gauche) et Robelin (à droite) - Saturation du stationnement qui nuit à l'attractivité du centre-ville

Hormis dans la ville de Besançon, les dysfonctionnements liés au stationnement sont peu nombreux sur le territoire. Des difficultés de stationnement sont principalement localisées à proximité des pôles générateurs de Besançon (CHRU, gares, centre-ville commerçant), où les besoins sont les plus forts. Le manque de rotation ou d'adéquation de la réglementation des véhicules implique un stationnement illicite sur le trottoir, et du stationnement en double file.

Un stationnement en gare de qualité variable

Enfin, le stationnement en gare est un facteur important pour le rabattement des usagers vers le réseau ferroviaire. Aujourd'hui, toutes les gares disposent d'un parking pour les voitures, mais avec une capacité et une qualité hétérogène. Certains parkings ne disposent pas de marquage au sol, de revêtement qualitatif, de cadre agréable, ni même de places pour les personnes à mobilité réduite. Le stationnement vélo en gare souffre d'un manque de sécurisation pour les voyageurs qui n'embarquent pas leur vélo dans le train. Les accroches vélos ou arceaux existants (non sécurisés) ne permettent pas un rabattement des cyclistes vers le réseau ferroviaire.

Pour les parkings relais les plus excentrés du cœur de ville, l'ambiance est souvent peu attractive pour les usagers (couloir de vent, absence de commerces ou restauration à proximité, absence de mobilier urbain, services ...).

La structuration des pôles de mobilité de l'armature territoriale du SCoT doit permettre de développer une offre de stationnement en faveur du report modal.

Objectifs opérationnels

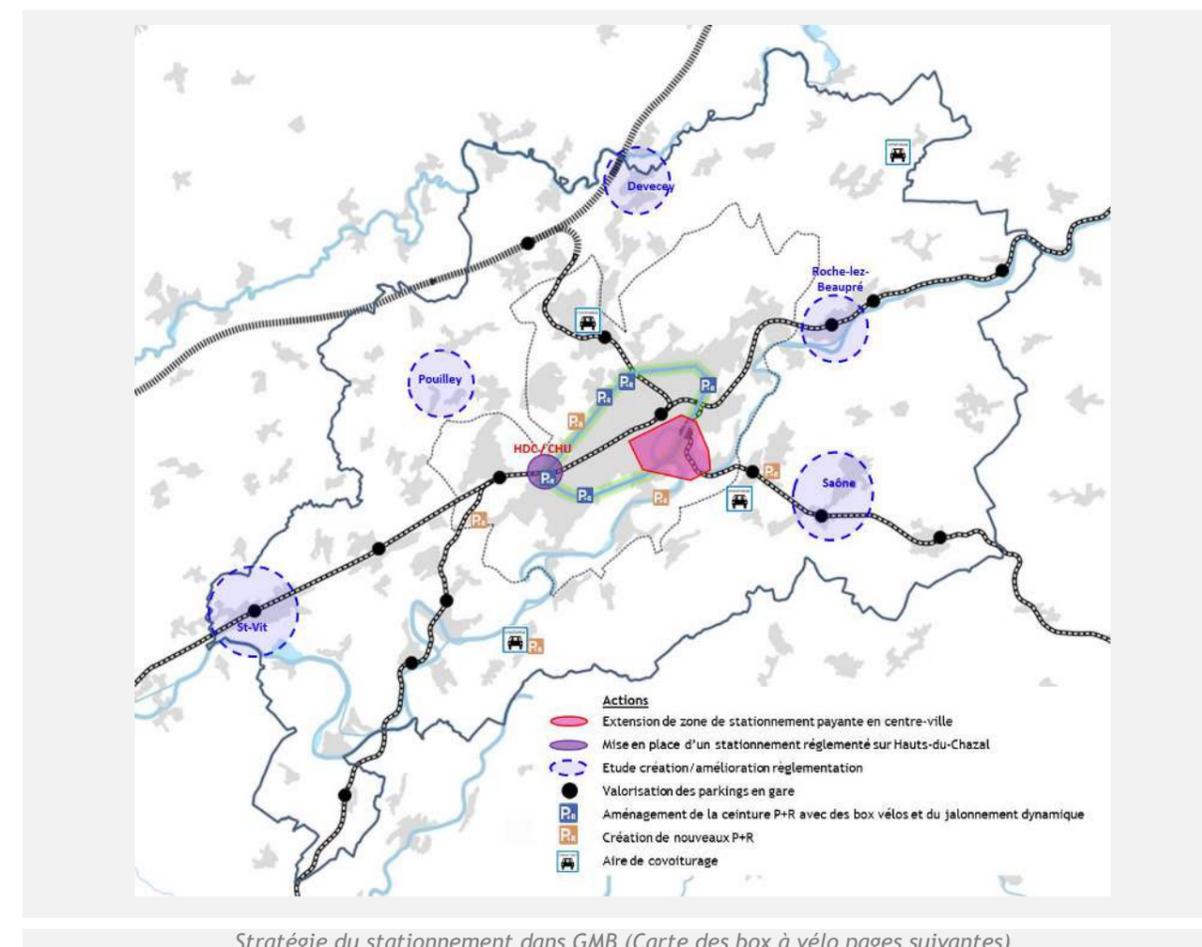
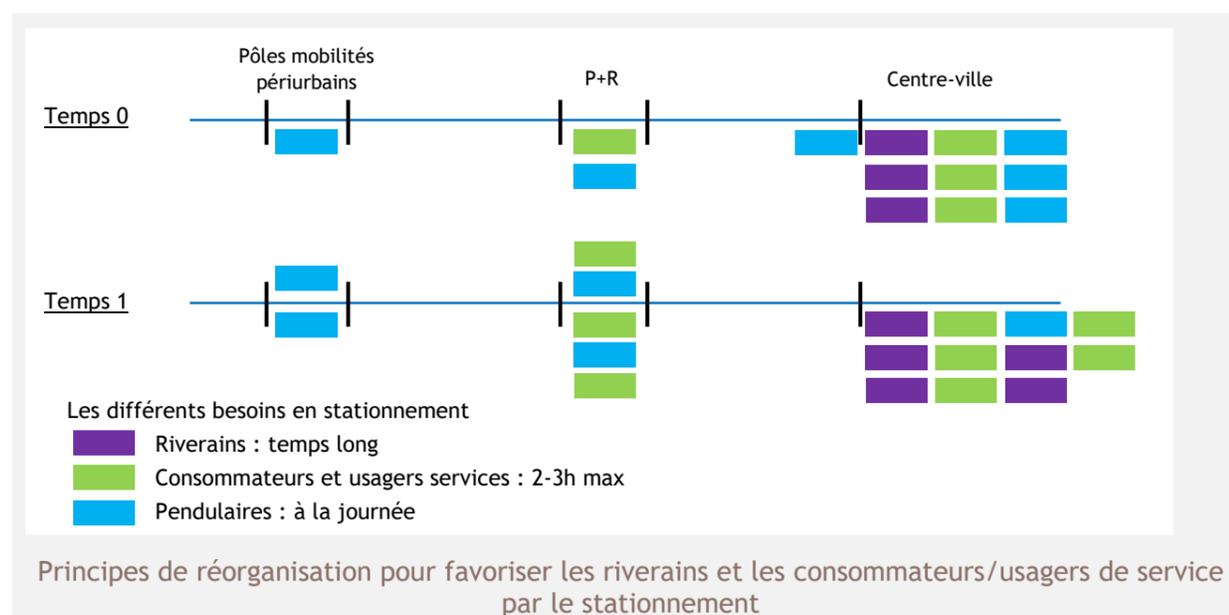
- Permettre une meilleure articulation entre urbanisme et mobilité
- Rendre cohérent l'ensemble des offres de stationnement
- Améliorer l'accès aux parkings en ouvrage et au P+R, pour libérer de l'espace sur voirie
- Développer le stationnement vélo de courte et de longue durée, aux abords de tous les pôles générateurs de déplacements vélos
- Réduire l'impact du stationnement sur l'environnement

Descriptif de l'action

Définition d'une stratégie globale du stationnement

La gestion du stationnement est une composante majeure de la politique de mobilité. Il s'agit d'un levier nécessaire pour permettre le report modal. La mise en œuvre d'une politique de stationnement efficace repose sur :

- Le bon équilibre entre une accessibilité et acceptabilité pour les différentes cibles d'utilisateurs : permettre aux riverains de se stationner proche de chez eux et de laisser leur véhicule en journée pour se déplacer avec un autre moyen de transport, faciliter la rotation devant les commerces et services, offrir des solutions variées aux pendulaires ;
- La complémentarité entre les différentes offres de stationnement permettant ces différents usages : P+R et stationnement de rabattement voiture et vélo, stationnement sur voirie, stationnement en ouvrage, aire de covoiturage, stationnement vélo ;
- L'adéquation de la réglementation et la tarification entre ses différentes offres, et avec le coût des transports collectifs ;
- La cohérence de la réglementation dans les règles de construction en habitation et dans les bureaux (PLUi).



Permettre une meilleure articulation entre urbanisme et mobilité

Il est nécessaire d'assurer une cohérence sur les normes de production de l'offre de stationnement privé en fonction du milieu urbain, de la proximité des modes de transports collectifs et des possibilités de stationnement mutualisé. Pour ce faire, cette action consiste à engager une réflexion intercommunale sur l'évolution des normes de stationnement dans le PLUi en cours de révision, qui ambitionne :

- De réduire les normes plancher (seuil minimal) de création de place de parking dans les habitations neuves et les bureaux, aux abords des lieux disposant d'une bonne desserte en transport collectif : à moins de 500 mètres des gares et pôles de mobilité, d'une station de tramway et des arrêts les plus structurants des LIANES bus à haut niveau de service.
- D'encourager des processus de mutualisation du stationnement entre des habitations et des équipements publics ou privés (lieux culturels, sportifs, administration publique, ...) ou avec des zones d'activités, sur les secteurs à enjeux identifiés au sein du PLUi ;
- De renforcer les normes de stationnement vélo (nombre de places et fonctionnalités) ;
- De réfléchir à la mise en place d'un zonage selon les typologies urbaines du territoire (centre-ville de Besançon, bassin urbain de Besançon, les centralités des bassins urbains,

autres communes), afin de moduler les normes de stationnement en fonction des réalités du niveau de desserte de transport collectifs et des taux de motorisation observés ;

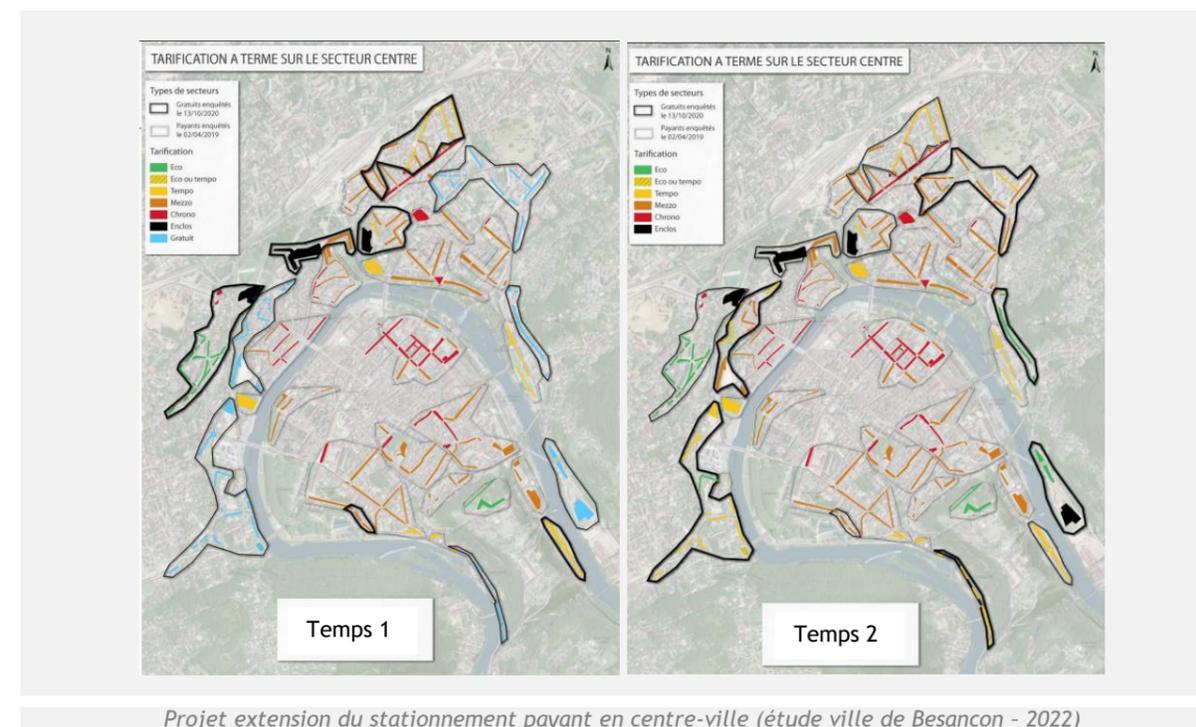
- De réfléchir à l'instauration de normes plafonds dans certains de ces secteurs (seuil maximal) ;
- De réfléchir à l'instauration de modulation (diminution de l'offre) en cas d'implantation d'offre d'autopartage dans les constructions neuves.

Rendre cohérente l'ensemble des offres de stationnement

La mise en cohérence de la politique de stationnement passe par une **extension du périmètre de stationnement payant en centre-ville** aux parkings gratuits situés en périphérie en accord avec l'étude menée par GBM (2022). Cette extension est nécessaire pour modifier le comportement des usagers pendulaires et doit impérativement s'accompagner des mesures suivantes :

- **Valoriser les parkings existants en gare et aux pôles de mobilité** pour favoriser l'usage du train et des tramways : jalonnement routier, services multimodaux, arrêts minute, cadre paysagers et espaces d'attente (cf. action C.7) ;
- **Mieux identifier et jalonner les parkings en ouvrage** de la zone urbaine ;
- **Traiter les cheminements piétons** (aménagement et jalonnement incitatif) depuis les poches de stationnement, vers les centralités et équipements du centre ;
- **Planter de nouveaux P+R** en périphérie du bassin urbain (P+R Belle étoile ; P+R Trou au Loup ; P+R Beure Casamène ; P+R route de Gray ; P+R Busy) et **renforcer les P+R** existants à Chalezeule et Témis (amélioration de l'offre de services) ;
- **Permettre l'entrée et la sortie aux P+R, aux détenteurs d'un titre de transport en commun, ainsi qu'aux détenteurs d'un titre d'achat à un box vélo.**
- **Planter des box vélos sécurisés** sur les pôles de mobilités et les lieux stratégiques identifiés au Schéma directeur cyclable ;
- **Rendre cohérente la tarification** entre le stationnement sur voirie, le stationnement en ouvrage, le stationnement en P+R / gare / pôles de mobilité, le coût des transports collectifs, en prenant en compte les différentes cibles d'utilisateurs (adaptation de la tarification selon la durée de stationnement permet de discriminer les riverains, pendulaires et visiteurs). Notamment, le stationnement sur voirie devra être plus onéreux qu'en ouvrage ;
- **Moderniser les systèmes de paiement** (renouvellement des horodateurs), et renforcement de la communication concernant les applications de stationnement « Flowbird et « Paybyphone » ;
- **Renforcer les contrôles** pour assurer le respect des usages souhaités ;
- **Confirmer les abonnements riverains** ;
- Diffuser une **cartographie de l'ensemble des offres de stationnement** de GBM ;

- Réaliser une veille sur l'expérimentation de la tarification du stationnement des poids-lourds.



Zone d'accueil de parc relais, avec du stationnement vélo sécurisé et des brochures touristiques à disposition - ville de Nîmes (Source : Explain)



Exemple de parking végétalisé (Source : Explain)

En complément il convient également

- D'étudier des solutions pour réglementer le stationnement aux abords des pôles d'attractivités hors centre-ville bisontin, et des pôles de mobilités des polarités de bassin, des centres-bourgs dynamiques et commerçants : *Exemples : Saône, Roche-lez-Beaupré, Devecey, Pouilley-les-Vignes* ;
- De poursuivre les réflexions sur la corrélation entre les tarifications de stationnement et le poids des véhicules.

Développer le stationnement vélo

Que cela soit pour les trajets intermodaux ou de bout à bout, le stationnement vélo est nécessaire pour assurer une continuité et un confort d'itinéraire aux cyclistes.

L'implantation de dispositifs de stationnement adaptés en fonction des besoins (arceau, abri, abri local sécurisé) **participe à encourager la pratique cyclable sur le territoire**. Pour développer un stationnement vélo efficace, GBM assurera une offre adéquate en fonction des usages (courte, moyenne ou longue durée) :

- Courte durée : accroche libre, arceaux
- Moyenne durée : accroche libre, avec une partie d'offre abritée,
- Longue durée : abris en accès libre ou box fermé

Le stationnement doit nécessairement permettre l'accroche du cadre et de la roue, les stationnements pince-roues sont à proscrire.

Le stationnement est à développer :

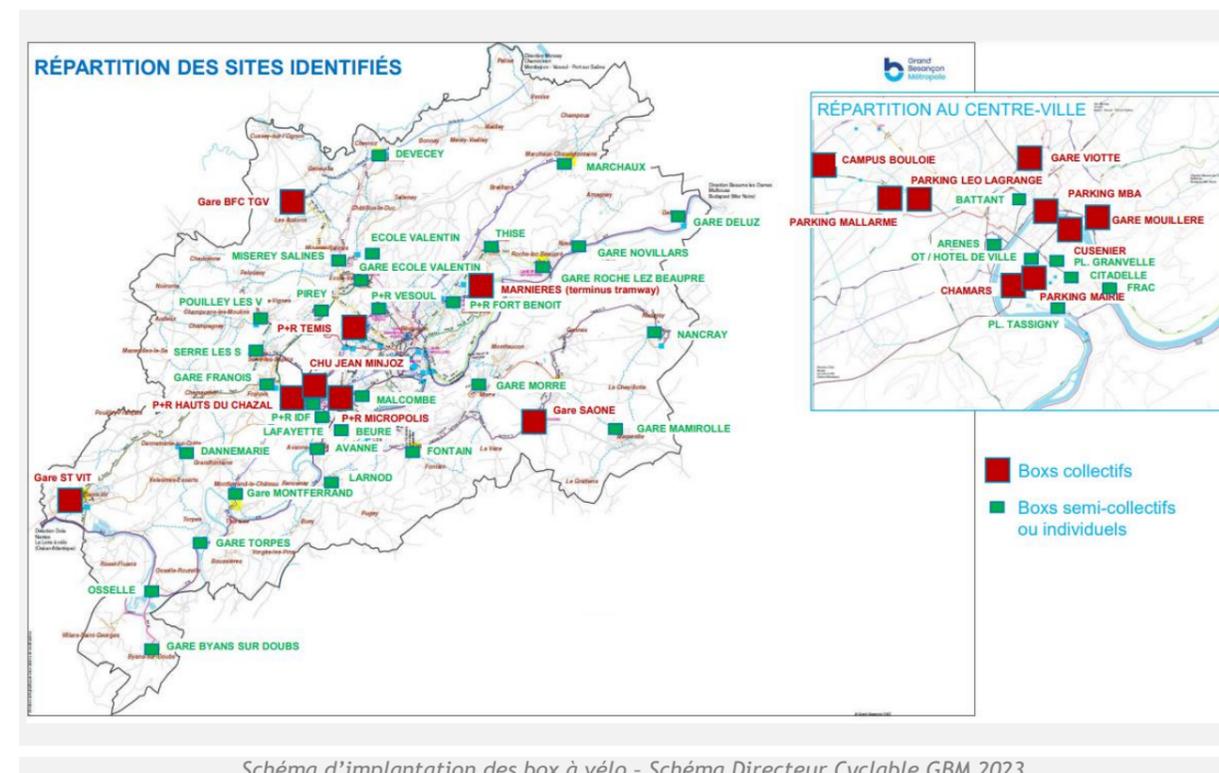
- Dans les pôles de mobilité pour faciliter l'intermodalité (cf. action C.7) ;
- A proximité des pôles générateurs (services administratifs, équipements sportifs, commerces, pôle de loisirs, etc), notamment dans les polarités des bassins de proximité (cf. action D.18)
- Au sein des opération d'habitat (cf. action A.1), avec une offre de box vélos résidentiel sur voirie (notamment dans le centre contraint) ou d'espaces de stationnement de copropriété à mettre en place en collaboration avec les partenaires concernés (bailleurs notamment). *(Pour rappel, GBM peut programmer uniquement du stationnement résidentiel en espace urbain dense, où les locaux privés ne disposent pas d'espace disponible (garage, abri, cour...) pour le stockage sécurisé des vélos).*



Box vélo résidentiel sécurisé sur voirie (Montreuil)



Box vélo mutualisé (copropriété à Gerzat, Clermont Métropole)



Zoom sur les normes relatives au stationnement

Un taux minimum de 2% de places de stationnement seront dédiées aux personnes à mobilité réduite (arrêté du 1er août 2006).

Les places de stationnement en amont des passages piétons doivent être supprimées d'ici le 31 décembre 2026 afin d'assurer la visibilité des usagers (PAMA : décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015).

La suppression de ces places permet également la mise en œuvre de stationnement vélo, qui est autorisé du fait des plus faibles gabarits des vélos conservant de bonnes conditions de co-visibilité.



Réduire l'impact du stationnement sur l'environnement

Diverses solutions sont envisagées :

- La réduction de l'offre de stationnement à chaque fois que cela est possible ou obligatoire (suppression ou mutualisation d'offre), permet la requalification de l'espace public : aménagement de cheminements piétons, implantation de mobilier urbain, implantation de stationnement vélo, végétalisation et renaturation des sols, etc.
- La végétalisation du stationnement lors de projet de requalification de voirie pour lutter contre les îlots de chaleur, pour améliorer le traitement des eaux pluviales, et favoriser la désimperméabilisation des sols.
- Les nouvelles infrastructures (parkings-relais par exemple) intégreront la mise en œuvre d'une gestion des eaux de ruissellement permettant la réduction du transport des macropolluants.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Communes, CD25 et SCNF

Actions associées

- **Action A.1** - Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative
- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- **Action D.14** - Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture
- **Action D.18** - Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE

Estimation financière

- Extension du stationnement règlementé : 400 K€
- *Box à vélos* : Chiffré dans l'action C.7
- *Nouveaux P+R* : Chiffré dans l'action C.7

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de place de stationnements règlementés, payant ou non
- Nombre de P+R, parkings gare et pôles de mobilité aménagés qualitativement
- Nombre de places végétalisées

Indicateurs d'évaluation

- Analyse des fréquentations sur ces espaces règlementés
- Analyse des FPS (Forfait Post Stationnement)
- Fréquentation des P+R
- Fréquentation des parkings en ouvrage
- Retours des usagers
- Nombre de contrats de stationnement sécurisé (courte et longue durée)

Calendrier de mise en œuvre

- Court à moyen terme

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

Axe D : Mieux partager l'espace public

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

Constats et enjeux

La desserte routière de Besançon depuis/vers les territoires voisins, est organisée autour de grands axes (principalement des routes nationales et départementales). Hormis dans certains carrefours ou rues de l'hypercentre bisontin aux heures de pointe, la circulation reste fluide. Une offre de stationnement gratuite préexiste à proximité du centre-ville, encourageant la circulation. Les zones d'emplois situées hors du centre urbain disposent le plus souvent d'une large offre en stationnement privé. Ainsi, les axes routiers se décomposent en deux catégories :

- Les voies structurantes utilisées pour la desserte de l'agglomération et pour le trafic de transit. Ces axes accueillent parfois des trafics très importants, pouvant aller jusqu'à 60 000 véhicules par jour, par exemple pour l'entrée ouest (RD673).
- Les voies de distribution secondaires, qui visent à la desserte du centre urbain.

Ces axes permettent un accès principalement routier. Ils provoquent des congestions aux heures de pointe dans le centre urbain saturé dans lequel les transports collectifs ne sont pas assez compétitifs par rapport à la voiture, et où les modes actifs n'ont pas leur place.

En continuité des requalifications réalisées pour le tramway, il convient de donner plus de places aux modes alternatifs sur l'ensemble des pénétrantes vers la zone urbaine dense. Ce rééquilibrage de l'espace public est à réaliser de façon complémentaire avec l'offre P+R qui forme aujourd'hui une ceinture à l'intérieur de laquelle le report modal pour les déplacements pendulaires devrait avoir eu lieu.

Opérations réalisées	Opérations en cours	Opérations programmées à moyen/long terme
<ul style="list-style-type: none"> • Rue Gambetta • Rue Weiss • Rue de Trépillot • Rue Ampère 	<ul style="list-style-type: none"> • Rue Proudhon • Rue de la République • Rue de Dole • Rue René Char • Rue Cassotte et Deux Princesses 	<ul style="list-style-type: none"> • Avenue de Montrapon • Rue de Vesoul • Avenue Denfert Rochereau • Rue de Belfort • Rue Pergaud

Synthèse des opérations de requalification

Objectifs opérationnels

- Sécuriser et favoriser le partage modal au sein du centre urbain
- Provoquer le report modal en amont du centre-urbain
- Sécuriser les déplacements cyclables entre les secteurs de GBM et la ville centre

Descriptif de l'action

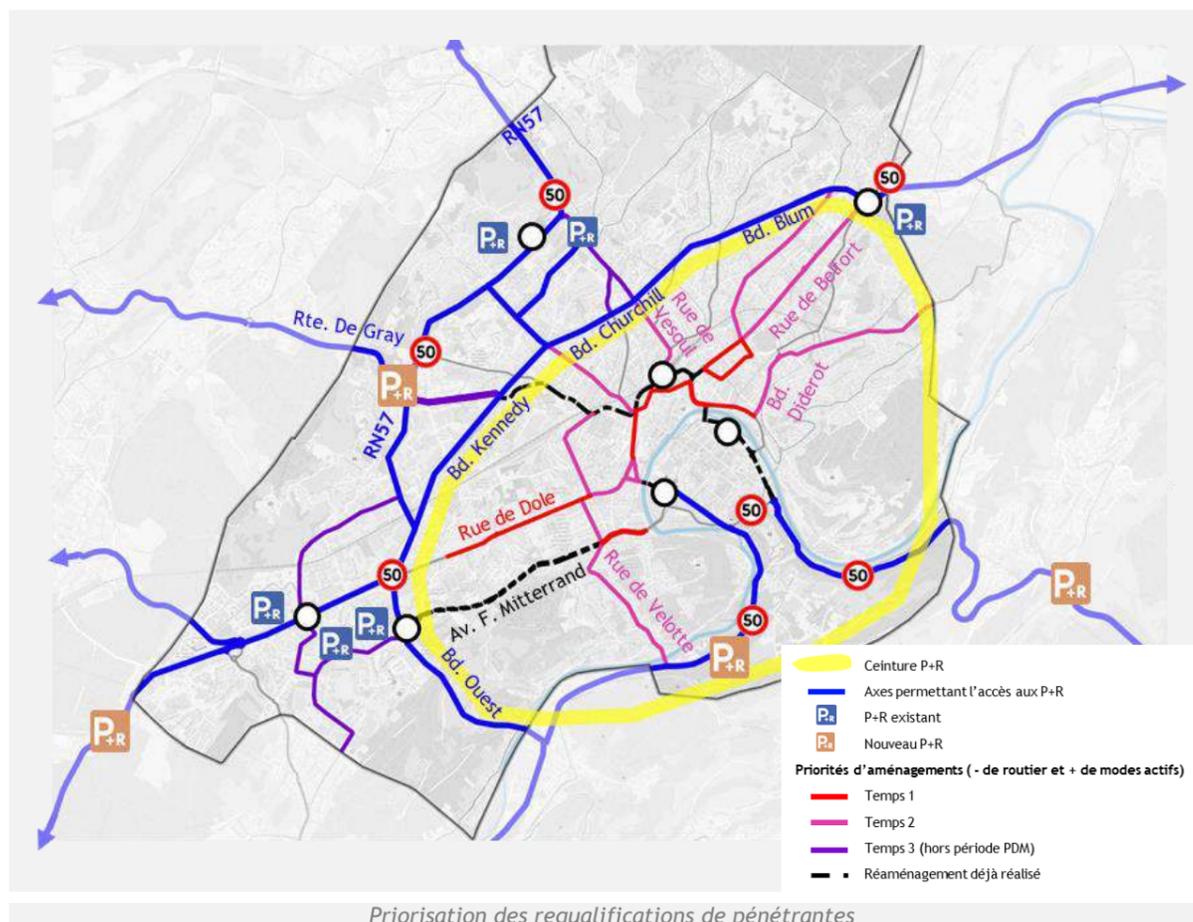
Requalifier et sécuriser l'accès à Besançon au sein du centre urbain

La requalification des pénétrantes d'accès au centre urbain de Besançon poursuit deux objectifs complémentaires :

- **Assurer un meilleur partage de la voirie**, par la création de couloirs bus, de voies d'insertion bus en amont des carrefours à feux, d'aménagements cyclables et de trottoirs confortables, afin de rendre ces modes plus sûrs, plus confortables et plus compétitifs face à la voiture.
- **Pacifier les circulations** pour limiter les conflits entre les modes et redonner une place sécurisée aux piétons et aux vélos. Cela participe également à favoriser le confort de cheminements pour ces usagers.

Cette pacification est à articuler avec le développement de quartiers apaisés (cf. action D.18), en instaurant une dégressivité des limitations de vitesses à l'approche de la ville centre. Les aménagements seront cohérents avec l'évolution des limitations de vitesse.

Un effort d'aménagement est plus particulièrement à réaliser au niveau de la ceinture des P+R qui doit constituer un message fort pour l'usager entrant dans la zone urbaine.



Les requalifications sont envisagées dans la temporalité suivante :

- Temps 1 : réaménager les voies de distribution situées dans la ceinture des P+R de Besançon,
- Temps 2 : réaménager les voies de desserte locale situées dans la ceinture des P+R de Besançon,
- Temps 3 (hors période PDM) : réaménager les voies de distribution situées en dehors de la ceinture des P+R de Besançon.

Dans le cadre des requalifications de pénétrantes, des enrobés phoniques seront mis en œuvre afin de limiter les nuisances sonores des riverains, et d'augmenter le confort acoustique des usagers. La sécurité sera également améliorée, puisque les enrobés phoniques améliorent l'adhérence du revêtement de la chaussée.

Également, les nouvelles infrastructures intégreront la mise en œuvre d'une gestion des eaux de ruissellement permettant la réduction du transport des macropolluants.

Le stationnement longitudinal sera désimperméabilisé sur les pénétrantes, en fonction de la faisabilité technique.

Relier et sécuriser les liaisons cyclables entre les secteurs de GBM et la ville-centre

Ces deux approches : agir sur les pénétrantes depuis les différents secteurs de GBM et dans la ceinture des P+R intégreront l'ensemble des **composantes de l'aménagement de la voirie, en cohérence avec les schémas directeurs et études** présentés dans l'action 14.

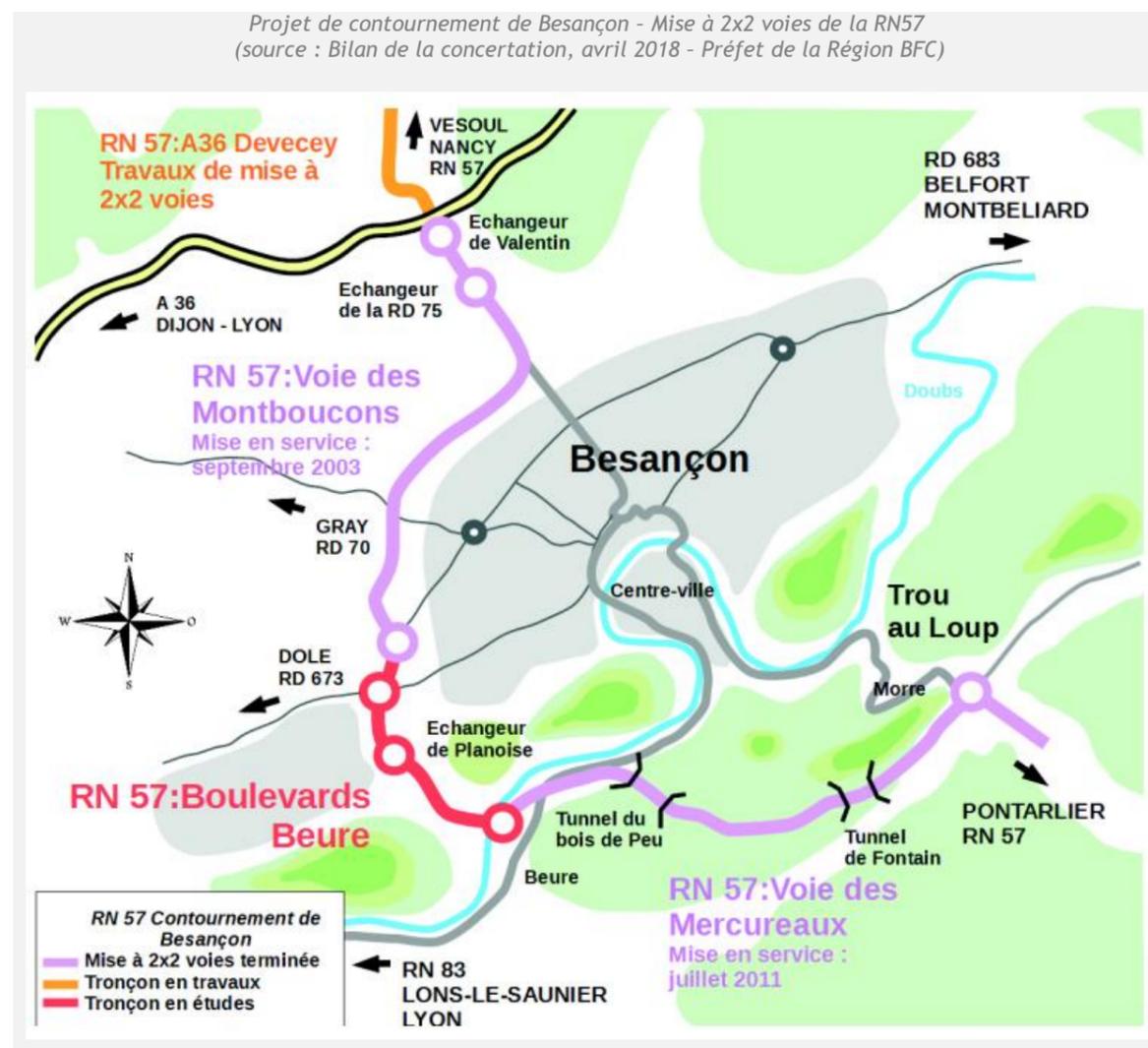
- **La mise en œuvre des axes du Schéma Directeur Cyclable**, en lien la priorisation des itinéraires définie à l'action 14 :
 - Axe 1 : Thoraise/Montferrand le Ch. - Besançon Tarragnoz
 - Axe 1a : St Vit -Chateaufarine - Besançon Tarragnoz
 - Axe 2 : Serre les sapins - Besançon Arènes
 - Axe 3 : Pelousey/Pouilley les Vignes - Besançon Battant
 - Axe 4 : Les Auxons TGV - Ecole Valentin - Besançon Canot
 - Axe 5 : Ecole Valentin - Besançon Citadelle
 - Axe 6 : Devecey - Miserey Salines - Besançon République
 - Axe 7 : Marchaux Chateaufontaine - Besançon Mouillère
 - Axe 8 : Roche les Beaupré - Thise - Besançon Velotte
 - Axe 10 : Saone - Morre - Besançon (GBM et Département)
 - Axe 11a : Avanne Aveney - Besançon République
 - Axe 16 : Nancray - Saone - Fontain - Beure

Aménagement cyclable réalisée sur l'axe RD105 entre La Marne et Chateaufarine (Besançon)



- **La mise en œuvre des aménagements qui seront définis au Plan Piéton** (cf. action D.14). Les itinéraires et places identifiés dans la convention Action Cœur de Ville pour la revitalisation de l'hypercentre bisontin feront l'objet d'une attention particulière dans la programmation du plan piéton ;
- **L'amélioration de l'accessibilité aux P+R** existants ou futurs (aménagements incitatifs, gestion de carrefour et jalonnement) ;
- **L'aménagement de la RN57**. Le doublement de la RN57 finalise un axe structurant contournant le centre urbain, et facilite l'accès à la ceinture des P+R. En conséquence, cela rend cohérent la requalification des pénétrantes au sein de cette ceinture des P+R. Le doublement de la RN57

est accompagné d'un réseau d'itinéraires cyclables structurants localisés sur plusieurs axes du schéma cyclable de GBM (axe 1, axe 11 et axe 16) qui permettent d'apporter des franchissements aux barrières de la RN57, de la route de Dole et du Doubs, et de mieux desservir le secteur de Micropolis.



Ces requalifications seront aussi l'occasion d'apporter plus de végétalisation pour répondre aux enjeux environnementaux et lutter contre les îlots de chaleur. Les nouvelles infrastructures intégreront la mise en œuvre d'une gestion des eaux de ruissellement permettant la réduction du transport des macropolluants.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole + Etat (RN57) + CD25

Actions associées

- **Action D.14** - Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture
- **Action D.17** - Sécuriser les lieux à enjeux
- **Action D.18** - Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE

Estimation financière

- Requalifications urbaines : 36,4 M€ (sur 10 ans)
- Requalifications pénétrantes : 800 K€ / an
- Doublement de la RN 57 : 1^{ère} phase 25 M€
- Schéma cyclable : 3 M€ / an
- Plan piéton : 1,25 M€

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Linéaire de pénétrante requalifiée (km)
- Ratio d'emprise dédié aux modes alternatifs à la voiture particulière (bus, vélo, piéton) et à la végétation

Indicateurs d'évaluation

- Analyse de la circulation et du comportement des usagers aux endroits aménagés
- Evolution de la fréquentation par modes de transports
- Evolution de la fréquentation au sein des P+R et des parkings vélos sécurisés

Calendrier de mise en œuvre

- Court à moyen terme : Plan piéton, requalifications urbaines
- Moyen à long terme : requalifications périurbaines
- En continu : Schéma Directeur cyclable

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

Axe D : Mieux partager l'espace public

Action 17 : Sécuriser les lieux à enjeux

Constats et enjeux

Le nombre d'accident est en baisse sur la période 2015-2019, des efforts sont à poursuivre pour faire diminuer leur nombre, mais aussi leur gravité.



Les accidents se concentrent sur le centre de Besançon et sur les grands axes de circulation :

- La RD673 entre Saint-Vit et Besançon,
- La RN57 entre Devecey et Besançon, et notamment son tronçon à Ecole-Valentin et Besançon,
- L'échangeur entre la RN57, la RD571 et la RD464 à Morre,
- La RN83, notamment dans la traversée de Beure et Larnod, sur laquelle on compte plusieurs accidents mortels et impliquant des blessés hospitalisés.

Les piétons, les vélos et les 2-Roues motorisés sont des cibles d'utilisateurs plus vulnérables à prendre en compte dans l'aménagement de la route : ils sont tous surreprésentés dans les victimes graves en comparaison avec le nombre d'accidents les impliquants.

Au-delà des enjeux d'apaisement de la circulation (cf. actions D.16 et D.18), il convient de poursuivre l'objectif de réduction de l'accidentologie sur les routes du territoire en articulation avec la politique de sécurité routière du Département du Doubs, et avec de nouvelles données à prendre en compte autour des déplacements du quotidien à vélo : sécurité des cyclistes, priorisation des voies cyclables sur les voies de parkings et voies de desserte de quartier, visibilité et lisibilité des traversées d'aménagements cyclables dans les carrefours.

Objectifs opérationnels

- Sécuriser les intersections (giratoire, carrefour) pour les modes actifs
- Sécuriser les abords des établissements scolaires
- Faciliter l'accessibilité piétonne aux endroits stratégiques
- Diminution des vitesses aux abords des voies cyclables
- Améliorer les franchissements de passages à niveau
- Assurer un suivi de l'accidentologie avec la DDT

Descriptif de l'action

Offrir une meilleure sécurisation et un meilleur partage de la voirie dans les giratoires et les carrefours

Les principes d'aménagements définis à l'action D.14 doivent permettre de mieux définir le partage modal de la voirie. La gestion des intersections est également un point clé de la transformation de l'espace public. En effet, la dangerosité d'un franchissement est parfois plus pénalisante pour l'utilisateur que le manque d'aménagement sur un linéaire de voirie et constitue parfois un facteur de renoncement d'un trajet à vélo par exemple.

Par conséquent, un soin particulier sera apporté à l'aménagement ou à la requalification des carrefours pour assurer une sécurité et une continuité aisée pour les modes actifs. L'aménagement des carrefours en limite de la ceinture des P+R doit plus particulièrement constituer un signal fort d'entrée dans la zone urbaine, et annoncer une nouvelle hiérarchie des modes (cf. action D.16).

La **requalification des intersections principales** sur les pénétrantes du centre urbain **intégrera systématiquement les réflexions** relatives à :

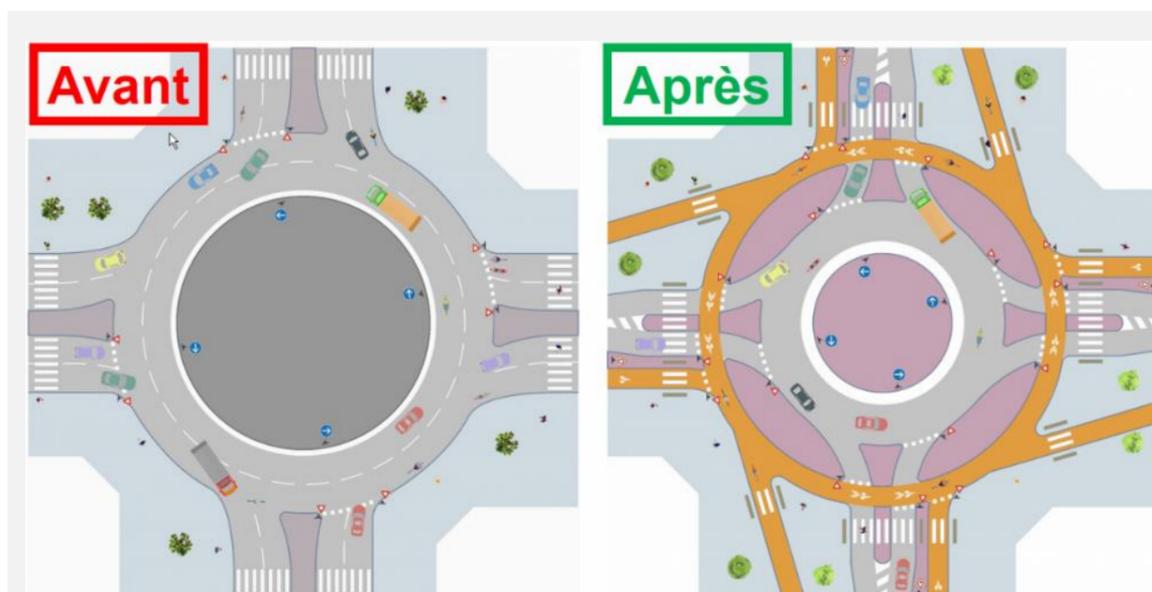
- **L'efficacité des circulations bus**. Même en l'absence de couloir, il convient de réfléchir à la configuration du carrefour pour faciliter certains mouvements et à la priorisation des bus dans la gestion des carrefours à feux.
- La **continuité et à la sécurité des modes actifs** : aménagements cyclables en approche, sas vélo, continuités piétonnes et avancée de trottoir, etc.

L'aménagement passe par une réduction de l'espace dédié aux véhicules motorisés afin de diminuer les largeurs de traversées piétonnes et cyclables (gain de sécurité important) et de réduire les vitesses des voitures.

Une recherche de baisse des vitesses motorisées, compatible avec les recommandations d'aménagements cyclables du CEREMA, devra être étudiée dès lors qu'un aménagement cyclable traverse une chaussée ou qu'un aménagement cyclable est matérialisé sur une chaussée sans séparateur (bande cyclable, chaussée à voie centrale banalisée).

L'aménagement de ces intersections doit constituer un signal fort en entrée de ville et faire transition vers la ville apaisée à 30km/h.

La suppression du modèle d'aménagement avec deux voies d'entrée sur un carrefour avec une traversée cyclable ou piétonne, et remplacement par une seule voie d'entrée sera un objectif pour supprimer les masques de visibilité et l'accidentologie avec les piétons et les cyclistes.



Requalification d'un giratoire (source : Cerema)



Requalification d'un carrefour à feux à îlots-amandes (source : Cerema)

Sécuriser les établissements scolaires

Déployer un **programme de sécurisation des abords des écoles**. Les mesures peuvent être :

- Une sécurisation, de type plateau traversant au droit de l'entrée, suppression des stationnements gênant et des masques de visibilité ;
- L'instauration d'une « rue aux écoles », nécessitant une réflexion plus globale avec modification du plan de circulation du quartier ;
- L'instauration d'une circulation à vélo dans les deux sens, y compris dans les rues à sens unique, pour faciliter l'accès des écoles à vélo.

Dans ce second cas, le recours à l'expérimentation avant d'effectuer des aménagements définitifs s'avère pertinent pour mesurer les améliorations, ainsi que les impacts sur les autres fonctionnalités du quartier.



Exemple de rue aux écoles, Lyon (source Explain)
Utilisation de l'urbanisme tactique : du provisoire au permanent (et désimperméabilisation des sols)

Faciliter l'accessibilité piétonne aux endroits stratégiques

L'amélioration de la sécurité et de l'accessibilité piétonne passe par :

- La **poursuite de la mise en œuvre des PAVe**, avec **priorisation aux abords des pôles d'intermodalité** (cf. action C.7), des centres-bourgs et à proximité des commerces ou services.
- La **résorption des coupures au droit des pôles de mobilité** : une continuité des passages piétons est à assurer jusqu'au parvis, plus spécifiquement depuis les arrêts de transport collectifs et depuis les parkings relais ;
- Le **jalonement des itinéraires piétons** (avec temps de parcours) depuis les centres-bourgs, vers les principales polarités des communes (en lien avec le plan piéton) ;
- **L'aménagement des zones accidentogènes identifiées dans le diagnostic d'accidentologie ou par les usagers** ;
- La systématisation de dispositif permettant de promouvoir la place du piéton au sein de l'espace public, tels que les **avancées de trottoirs en intersection et les trottoirs traversants**.

Il convient également d'agir sur l'incitation à la marche par des aménagements plus innovants : urbanisme tactique, actions nudges, interventions artistiques, ludiques, etc. ;

- La suppression des circulations de cyclistes sur les trottoirs par une mise aux normes des trottoirs transformés en voie verte et la séparation des flux piétons et cyclistes en dehors des aires piétonnes.

L'ensemble de ces mesures seront cohérentes avec le plan piéton (cf. action D.14).



Plateau traversant devant un équipement



Trottoir traversant (source Cerema)



Totem piéton à Lyon



Jalonnement directionnel à Besançon



Urbanisme tactique Lyon

Améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau

Les passages à niveau devront respecter les prescriptions réglementaires et seront aménagés avec de la signalisation, et des espaces dédiés aux piétons. En approche du passage à niveau, l'aménagement de bandes cyclables ou de pistes cyclables sera recherché pour dégager un espace sécurisé d'attente à côté des véhicules à l'arrêt.

En articulation avec la stratégie du Département, une priorité sera donnée aux passages à niveau empruntés par les lignes de transports scolaires, ainsi que les passages à niveau disposant d'un flux piéton/vélo important.



Passage à niveau aménagé avec des trottoirs pour les piétons et des barrières de sécurité - Besançon @GoogleMaps



Passage à niveau sans espace pour la circulation des piétons @GoogleMaps

Assurer un suivi de l'accidentologie avec la DDT

Enfin Grand Besançon Métropole participera au programme de suivi de l'accidentologie de la DDT, afin de faciliter les remontées d'informations et identifier les lieux prioritaires à aménager.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Département

Actions associées

- **Action B.3** - Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable
- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- **Action D.14** - Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture
- **Action D.16** - Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons
- **Action D.18** - Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE

Estimation financière

- Traitement du passage à niveau de Saône : 500 k€
- Amélioration de l'accessibilité piétonne : 3 M €
- *Schéma directeur cyclable : budget dans l'action 16.*
- *Requalification des axes routiers : budget dans l'action 16*

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de passage à niveau améliorés
- Nombre d'intersection sur la ceinture des P+R réaménagés / requalifiés
- Nombres de sécurisation devant les écoles
- Nombre de campagnes de prévention effectuées

Indicateurs d'évaluation

- Suivi des vitesses
- Evolution annuelle de l'accidentologie

Calendrier de mise en œuvre

- En continu

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

Axe D : Mieux partager l'espace public

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

Constats et enjeux

L'aménagement des axes routiers traversant les villes et villages de Grand Besançon Métropole est hétérogène sur le territoire. Certaines communes ont fait le choix de les aménager avec des zones 30, des cheminements piétons et traversées piétonnes qualitatives. D'autres, présentent encore des centres-villages à la configuration très routière, sans aménagements pour les autres modes que la voiture. Ces configurations sont souvent en décalage avec les usages et les besoins de la population, notamment sur l'intégration des piétons, cyclistes et des transports en commun.



Ambiance routière dans le centre-village de Saône (malgré la présence d'un ralentisseur)



RD408 : Ambiance routière sur la traversée de Marchaux © Google

Peu de zones 30 et de rencontre sont présentes sur le territoire, pour permettre une cohabitation plus apaisée entre tous les modes de déplacements, ainsi que pour améliorer la sécurité. Certaines zones apaisées ne disposent pas assez d'aménagements spécifiques en faveur de la réduction de la vitesse des automobilistes (chicane, ralentisseurs, plateau surélevé, revêtement différencié, ...).



Zone 30 aménagée avec uniquement de la signalisation (Pelousey)



Zone 20 aménagée avec uniquement de la signalisation (Besançon)



Zone 30 qualitative aménagée avec du marquage, de la signalisation et des trottoirs abaissés (St-Vit)



Zone 20 aménagée avec des infrastructures incitant les automobilistes à ralentir (Les Auxons)

Sur la ville de Besançon, plusieurs zones apaisées sont aménagées, principalement dans le cœur urbain, et à proximité des zones d'habitat denses. La ville a récemment lancé une étude, concernant la mise en place d'une limitation à 30km/h sur l'ensemble la commune, en faveur de la sécurité des usagers, et de la cohabitation des différents modes de transports (démarche « Ville à 30 »). Le déplacement des piétons et des cyclistes dans ces secteurs est un enjeu fort face à la proportion de déplacements motorisés sur des trajets de courtes distances inférieurs à 2km (46% des déplacements font moins de 2 km - d'après l'EMD de GBM menée en 2018).

L'accès tous modes aux ZAE (Zone d'Activité Economique) est également un enjeu sur le territoire. Souvent, celle-ci ne disposent pas d'aménagements spécifiques pour les modes actifs en rabattement vers la ZAE depuis les centre-bourgs et pour circuler au sein de la zone. 3 ZAE font l'objet d'études de requalification des espaces publics : ZAE BTC, ZAE Saône, ZAE Les Belles ouvrières.

Objectifs opérationnels

- Aménager les centres-bourgs en priorisant les polarités de bassin, en faveur d'un apaisement des vitesses, du développement des déplacements de proximité, et des modes actifs
- Requalifier les ZAE pour sécuriser les déplacements des modes actifs
- Améliorer la cyclabilité des bassins de proximité et leur attractivité pour les cyclistes

Descriptif de l'action

Aménager les centres-bourgs en priorisant les polarités de bassin, en faveur d'un apaisement des vitesses et du développement des déplacements de proximité et des modes actifs

L'action vise le **réaménagement des entrées et des traversées de communes**, pour adapter la vitesse et la conduite des automobilistes en fonction du milieu traversé. Un travail de révision des vitesses de circulation sera mené à l'échelle de Grand Besançon Métropole, en fonction du tissu urbain.

En entrée de ville, le **profil de la voirie sera modifié pour paraître plus urbain** : Par exemple, de l'accotement enherbé à transformer en trottoir ou bordure, réduction ou suppression des terre-plein centraux ou du marquage en zébra, installations de chicanes, l'ajout d'aménagements

spécifiques pour les cyclistes pour les raccordements au réseau cyclable hors agglomération et les insertions dans une voie apaisée et partagée en agglomération, etc.

Également, un **traitement paysager** avec de la végétation, et du mobilier urbain sera privilégié pour informer les automobilistes qu'ils pénètrent dans un lieu de vie (avec potentiellement des cyclistes, des piétons traversant la chaussée). Pour les communes dont la limitation de vitesse sera diminuée, des **actions de réduction des vitesses** sur l'axe principal seront implantées au droit des lieux spécifiques (passages piétons, équipements, centre-bourg, etc..) : plateaux surélevés, coussins berlinois, écluses,

Au sein des centres-bourgs concentrant un flux de piéton significatif (place du village, écoles, commerces), des **zones apaisées seront mises en place ou renforcées**. Ces zones seront aménagées avec une signalisation adaptée, du marquage au sol et des infrastructures en faveur de la réduction des vitesses de circulation. Toutes les chaussées à sens unique à 30 km/h seront à double sens pour les cyclistes (sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police), et aménagées en ce sens. L'aménagement des doubles sens cyclables permet d'ailleurs la réduction de la largeur de voie circulée et concourt à la réduction des vitesses. Une vigilance sera mise en place pour le traitement des déplacements des piétons et des cyclistes, afin de rester dans les normes d'accessibilité des trottoirs et de maîtriser les conflits : *pas de trottoirs mixtes, pas de trottoirs transformés en voie verte, pas de piste cyclable sur trottoir mais sur chaussée, etc.*

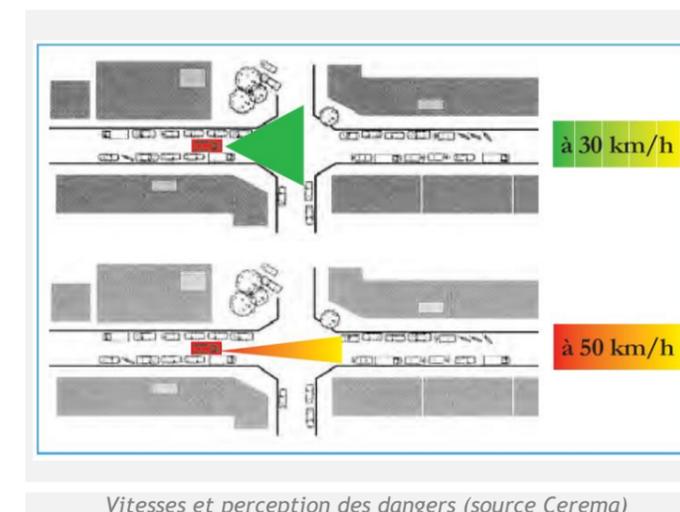
Ces démarches permettent également de revaloriser l'espace public, de le rendre plus attrayant, plus favorable aux commerces de proximité et au dynamisme local.

Les traitements des traversées des centres-bourgs s'axeront en priorité sur les polarités de bassin : *Devecey, Marchaux, Roche-lez-Beaupré, Saône, Fontain, Montferrand-le-Château, Saint-Vit et Pouilley-les-Vignes.*

L'aménagement de zones apaisées sera privilégié à proximité des établissements scolaires, où les flux piétons sont les plus conséquents à certaines périodes de la journée. Un travail sera mené pour étudier la possibilité de fermeture de certaines rues (aux périodes d'entrée et de sortie des élèves) pour sécuriser les abords des établissements (cf. action D.17). Également, un travail devra être mené pour rendre ces établissements accessibles à vélo depuis le réseau cyclable de GBM jusqu'au parking à vélo de l'établissement. Le stationnement vélo devra être, si possible, différencié : à l'intérieur du site pour les élèves et enseignants, sur l'espace public pour les accompagnants.

En complément, un **jalonement tous modes** sera mis en place vers le pôle de mobilités le plus proche depuis le centre-ville (cf. action. C.7).

Cette action sera appuyée par une campagne de communication en termes de sécurité routière à destination de la population, pour sensibiliser sur les bienfaits des réductions de vitesses (cf. action B.4).



Favoriser la pacification des mobilités et l'émergence de nouveaux usages dans les quartiers de Besançon

Les actions suivantes seront mises en place sur la commune de Besançon :

- **Planifier et poursuivre la mise en œuvre de la ville apaisée, quartier par quartier**, pour une meilleure cohabitation des modes de déplacement.

La démarche s'accompagnera :

- D'une modification de la signalisation ;
- De dispositifs d'apaisement de la circulation (vitesse et flux), et de reports des trafics de transit sur des voies adaptées et calibrées pour cet usage ;
- De dispositifs de mise en impasse des voies résidentielles (impasse débouchante pour les piétons et les vélos) ;
- De la fermeture à la circulation motorisée de voies sans accès riverains (aire piétonne)
- De la suppression des espaces de stationnement motorisé ou leur report sur des parkings plus éloignés ;
- De sécurisation des traversées piétonnes ;
- De la mise en place des doubles sens cyclables dans les voies à sens unique à 30 km/h (mesure obligatoire sauf disposition contraire, dans toutes les rues avec une vitesse inférieure ou égale à 30km/h. La mise en place d'un double sens cyclable est conseillée et recommandée dans les rues à 50 km/h).

Article R412-28-1 du Code de la Route :

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, de cyclomobiles légers et les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

- **Renforcer l'apaisement de la circulation dans les différents quartiers bisontins**, par l'implantation de zone 30, de zone de rencontre ou d'aire piétonne. Notamment :
 - Aux abords des établissements scolaires. Un travail ciblé sera mené sur les écoles les plus fréquentées, pour améliorer les conditions de circulation, et la sécurité des élèves (dispositif de « rue aux écoles » envisageable sur des voirie locale ; cf. action D.17) ;
 - Aux abords des pôles de mobilité et pôles d'échanges, où les flux tous modes sont les plus importants : Gare Viotte, Chamars, République, Orchamps, Micropolis, Témis ;
 - A proximité de pôles d'intérêts impliquant un flux conséquent principalement piéton, et nécessitant d'être sécurisé ;

Ces démarches sont à envisager en co-construction avec les riverains.

Sur ces zones apaisées, il convient d'envisager des traitements qualitatifs permettant de remettre les piétons au cœur de l'aménagement et d'inverser le rapport de perception des modes.



Reprise totale de l'aménagement de voirie en Z30 aux Mureaux - Source CEREMA



Zone de rencontre en parvis de gare à Horgen (Suisse) - Source CEREMA

- **Renforcer l'apaisement des circulations au sein du centre-historique**, pour sécuriser les déplacements piétons et cyclables, renforcer son attractivité, et limiter les conflits entre les différents modes. Cela passe par :
 - Une amélioration du système d'accès par bornes et une extension du périmètre protégé par les bornes,
 - Une prise en compte renforcée des problématiques de livraison des commerces (en lien avec une meilleure organisation de la logistique urbaine, cf. action D.19),
 - Un renforcement du stationnement vélo de courte durée aux abords des commerces et des établissements publics.

Rendre les ZAE plus favorables aux déplacements en modes actifs

Les zones d'activités souffrent souvent d'un manque de prise en compte des modes actifs dans leur conception. Il convient ainsi d'en revoir les aménagements pour **insérer des aménagements cyclables** de qualité en continuité des liaisons cyclables depuis des zones urbaines ou les gares et selon la configuration des zones d'activités. Si possible les aménagements seront séparés de la chaussée pour assurer la sécurité, notamment dans les zones à enjeux de circulation de véhicules poids lourds (des aménagements sur chaussée sont aussi envisageables dans les zones à dominante tertiaire).

Ces **aménagements cyclables seront connectés aux liaisons structurantes du schéma directeur cyclables et aux pôles de mobilité**. Elles permettront également les liaisons vers les services interentreprises tels que les services de restauration. L'offre d'aménagement cyclable sera complétée par des dispositifs de stationnement vélo adaptés, de préférence couvert (le stationnement étant de moyenne à longue durée), voire sécurisé (*voir obligations de stationnement vélo pour les entreprises, administrations et locaux tertiaires sur leurs espaces privatifs ; cf. action A.1*).

Les **liaisons piétonnes** seront également prises en compte en veillant à la continuité des passages piétons et à leur mise en sécurité.

Améliorer la cyclabilité des bassins de proximité et leur attractivité pour les cyclistes

Afin de favoriser les déplacements de proximité à vélo, un développement d'itinéraires cyclables (en lien avec le Schéma Directeur Cyclable) sera en priorité au sein des polarités de bassin.

Une priorisation sera établie dans cet ordre (Schéma Directeur Cyclable GBM) :

- Les axes structurants de niveau 1 ;
- Les axes secondaires de niveau 2 pour rejoindre les axes de niveau 1 et 3 ;
- Les axes de desserte vers ou depuis les polarités locales pour rejoindre les axes de niveau 1 et 2.

Les nouvelles infrastructures intégreront la mise en œuvre d'une gestion des eaux de ruissellement permettant la réduction du transport des macropolluants.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Département, Communes

Actions associées

- **Action B.3** - Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable
- **Action B.4** - Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo
- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- **Action D.14** - Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture
- **Action D.16** - Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons
- **Action D.17** - Sécuriser les lieux à enjeux et résorber les coupures urbaines pour les modes alternatifs
- **Action D.19** - Organiser le transport de marchandises, dont la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels

Estimation financière

- Démarche de quartiers apaisés à Besançon : 300 K€/an
- Aménagement des centres-bourgs dans les polarités de bassin : 4,5 M€ (9 centralités)
- Requalifications périurbaines : 12 M€ (sur 10 ans)
- Requalification ZAE : 1 M€/an

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre d'entrées de ville traité
- Nombre de centre-bourgs traité et de zones apaisées déployées dans les communes hors Besançon
- Nombre de quartiers apaisés au sein de Besançon

Indicateurs d'évaluation

- Suivi des vitesses
- Evolution de l'accidentologie

Calendrier de mise en œuvre

- En continu

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN

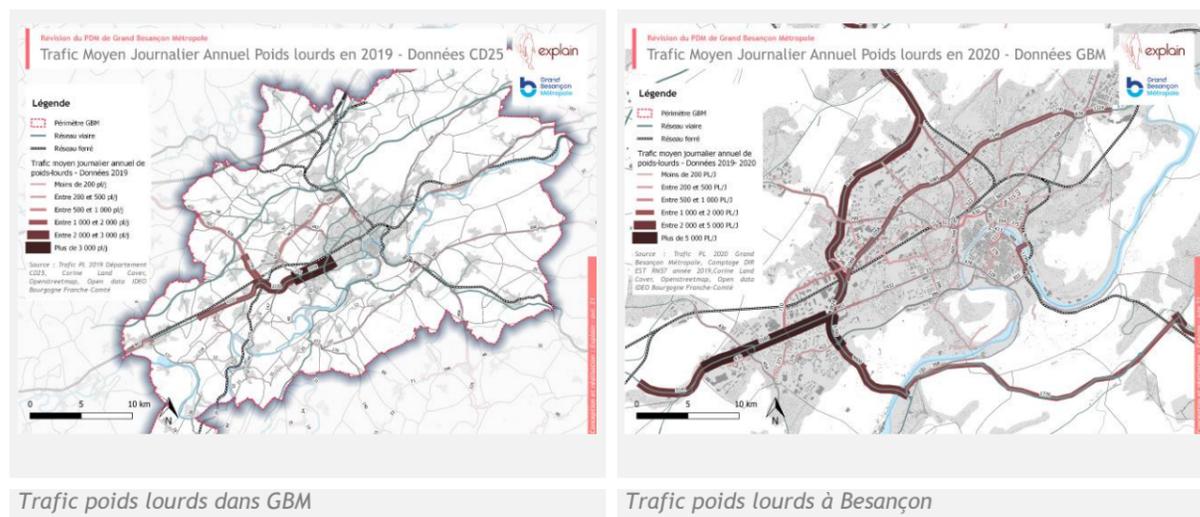
Axe D : Mieux partager l'espace public

Action 19 : Organiser le transport de marchandises, dont la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité du centre-ville aux professionnels

Constats et enjeux

En termes d'infrastructures routières GBM se situe sur un corridor de transit logistique important entre la Suisse, l'Allemagne et l'Espagne. L'autoroute A36 porte la majorité de ces flux de transit transfrontaliers et nationaux. De nombreux flux logistiques desservent également GBM : les zones d'activité de Saint-Vit, Ecole-Valentin, Roche-lez-Beaupré et Besançon.

Ces flux logistiques, s'ils ne sont pas encadrés et régulés peuvent être responsables de nuisances. Bien que des restrictions de circulation existent dans certains centres urbains, des itinéraires de shunt sont observés, et des trafics importants de poids lourds circulent sur la RD673, la RN57 et la RN83. Par ailleurs, un manque de possibilité de stationnement poids lourds (PL) dans les zones d'activité (à Ecole-Valentin notamment) est responsable de stationnement sauvage sur voirie, dégradant les chaussées et les trottoirs.



La logistique urbaine, ou logistique du dernier kilomètre est le dernier maillon de la chaîne logistique. En moyenne, en France, le flux de marchandise représente 15 à 20% du trafic routier en ville. De plus, la logistique urbaine est un secteur en évolution constante, notamment du fait de l'essor du e-commerce (+14% de croissance annuelle). En ville, l'activité logistique est visible et est source de nuisances variées : pollution atmosphérique, nuisances sonores, congestion, conflits d'usage, stationnement illicite...

A Besançon et dans GBM, il y a peu de solutions mises en place en faveur d'une logistique urbaine durable. Il n'y a pas de consignes automatiques en gare et seule une trentaine de points relais (Mondial Relais) sont identifiés sur le territoire (principalement dans Besançon).

Toutefois, le sujet est en cours d'organisation comme en témoignent les études et programmes en cours : Interlud à l'échelle de GMB, étude logistique urbaine durable est en cours sur la commune de Besançon et convention tripartite La Poste/GBM/Ville de Besançon en faveur d'une logistique urbaine durable (cf. détail dans l'action B.6).

Enfin, Besançon est équipée d'aires de livraison qualitatives et nombreuses, toutefois l'accès au centre ancien dans la boucle de Besançon se révèle contraint. Cela pose notamment des questions d'accessibilité aux commerces pour les livreurs, nécessaire à l'activité économique du centre-ville parfois contradictoire avec les besoins d'apaisement des cheminements piétons.

Objectifs opérationnels

- Réduire les nuisances de la logistique urbaine
- Poursuivre l'étude de déploiement de zone logistique
- Anticiper les besoins de logistiques urbaines
- Mettre en place des mesures durables en faveur du dernier kilomètre via l'ELU
- Réduire le volume de poids-lourds en transit
- Améliorer les conditions de livraison en cœur de ville
- Sensibiliser et accompagner les acteurs de la logistique, les commerçants et les habitants vis-à-vis des enjeux de la logistique urbaine durable

Descriptif de l'action

Mettre en œuvre le plan d'action INTERLUD de la Charte et en assurer le suivi

GBM pilotera la mise en œuvre du plan d'action InTerLUD et assurera le suivi des actions. GBM fera notamment le lien entre les différents acteurs et participera à la structuration de la filière logistique avec les partenaires investis dans l'instance logistique urbaine.

GBM se positionnera également comme un facilitateur des projets, ou porteurs de projets, souhaitant développer une logistique durable (appuis méthodologie, subventions, mise en relation d'acteurs).

Un travail de concertation a été engagé avec les acteurs économiques dans le cadre **du programme InTerLUD**. Il a permis d'aboutir à la validation d'un plan d'action composé de 13 actions :

Axe 1 : Partage de l'espace public et réglementation

- Action 1 : Elaborer un schéma directeur des aires de livraison
- Action 2 : Faire évoluer la réglementation d'accès au centre-ville
- Action 3 : Elaborer un schéma d'accessibilité poids lourds
- Action 4 : Réguler les flux relatifs à la logistique de chantier

Axe 2 : Émergence et valorisation de nouvelles pratiques logistiques

- Action 5 : Intégrer les enjeux logistiques au sein du futur PLUi
- Action 6 : Créer un Espace de Logistique urbaine (ELU)
- Action 7 : Développer les points de livraison hors domicile
- Action 8 : Optimiser la collecte et encourager le réemploi des cartons des commerçants
- Action 9 : Accompagner la décarbonation des flux de marchandises sur le territoire

Axe 3 : Communication et gouvernance

- Action 10 : Animer et fédérer un réseau local des acteurs de la logistique urbaine
- Action 11 : Sensibiliser et communiquer auprès du grand public et des commerçants
- Action 12 : Valoriser les métiers de la logistique
- Action 13 : Action de plaidoyer national

Poursuivre l'étude de déploiement de zone logistique et anticiper les besoins de logistiques urbaines

Au-delà des actions portées dans le programme InTerLUD GBM restera vigilant aux opportunités foncières pour l'implantation de ZLU, ELU, PAM et PAV (cf. définition ci-après) sur le long terme ainsi que sur lors de phases de transitions immobilières (reconversion de locaux en attente qu'un programme immobilier se mette en place).

GBM veillera également à intégrer des espaces pour les livraisons dans les projets d'aménagement en :

- Définissant un ratio logistique dans les projets d'aménagement pour intégrer à minima des places de livraison dans les projets structurants, en accord avec les besoins des commerces ou autres activités nécessitant des livraisons,
- S'assurant que les AOP logistiques sont bien prises en compte dans l'aménagement des zones d'activités (existantes et en projet) pour limiter les débordements sur l'espace public.

Enfin, dans le cadre d'une potentielle mise en œuvre de la ZFE-m, GMB accompagnera les professionnels dans le changement de la flotte de véhicules : communication, aide pour les recherches de subventions, mise en relation avec les acteurs du territoire, etc.

Mettre en place des mesures durables en faveur du dernier kilomètre via l'ELU

La logistique urbaine vise à limiter les flux entrant dans l'hypercentre en régulant les véhicules entrant en fonction de leurs gabarits, motorisations, tonnages. Les flux sont également optimisés, et organisés entre plusieurs Espaces Logistiques Urbains (ELU), interfaces entre envois et réceptions.

Ces espaces sont les suivants : Centres de Distribution Urbains (CDU), Espaces Logistiques de Proximité (ELP), Points d'Accueil des Véhicules (PAV), Points d'Accueil des Marchandises (PAM), Boîtes Logistiques Urbaines (BLU), qu'il convient de développer en lien avec les actions de veille foncière.

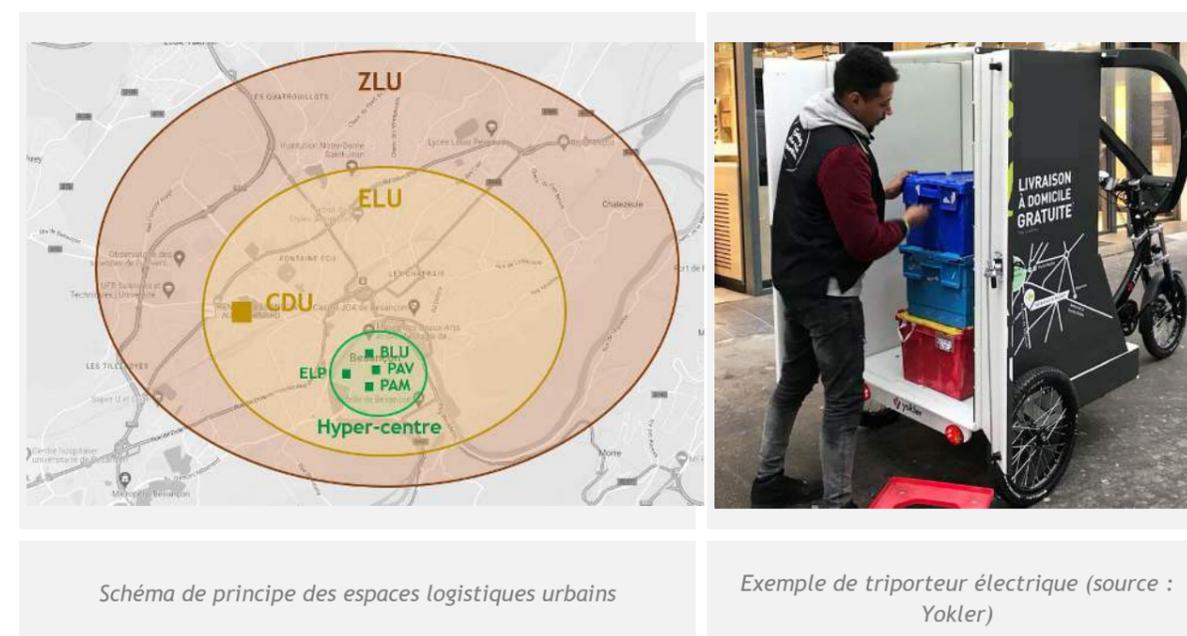


Schéma de principe des espaces logistiques urbains

Exemple de triporteur électrique (source : Yokler)

Le développement des points relais et consignes dans les communes péri-urbaines et rurales permet également de concentrer les lieux de livraison et éviter la multiplication des flux dans des secteurs non souhaités. Les points-relais seront situés dans les commerces des centres-bourgs des communes redynamisées et les consignes au niveau des pôles de mobilité (cf. action C.7). Les opportunités d'investir des bâtis mutables seront aussi étudiées.

Identifier, jalonner et réglementer les itinéraires PL pour inciter à l'usage des autoroutes (pour les flux de transit régionaux et nationaux)

L'identification, le jalonement et la réglementation des itinéraires des poids lourds sur le territoire du Grand Besançon est un travail permettant de mieux réguler les flux de transports de marchandises et de diminuer la population aux expositions des nuisances.

GBM entreprendra en co-pilotage avec le Département du Doubs la rédaction d'un schéma directeur de la circulation PL. Par le jalonnement et les interdictions de circulation liées au tonnage, les centres-bourgs des communes doivent être préservés des trafics de shunt. La RD673 et la RN83 qui supportent actuellement des trafics poids lourds importants feront l'objet d'une attention particulière.

Dans l'objectif de communiquer sur le travail mené autour des restrictions poids-lourds et de coordonner les actions, une instance sera créée entre acteurs publics et privés. Les acteurs investis dans cette instance sont les gestionnaires de voirie (Département du Doubs, GBM, les communes), la CCI, les gestionnaires de zones d'activité et des représentants des secteurs de la logistique et du transport sur le territoire. Cette instance pourra être l'occasion d'informer sur la réglementation des itinéraires poids lourds en vigueur. Elle permettra également d'encourager les initiatives privées de mutualisation des espaces de livraison ainsi que d'encourager la commande groupée de véhicules pour limiter les émissions de gaz à effets de serre.

En lien avec l'organisation des flux PL, un travail sera également mené avec les aménageurs des zones d'activité pour créer du stationnement poids-lourds au sein de ces zones d'activités permettant le stationnement des chauffeurs en attente de dépose ou chargement de marchandises. Des zones de stationnement peuvent être prévues au sein des parcelles ou mutualisées sur un espace sécurisé de la zone d'activité (caméras, voire aire fermée pour les plus grosses ZA) et à proximité des commerces ou espaces de restauration si disponible sur la zone d'activité. A défaut un espace sanitaire et cuisine pourrait être aménagé sur le site du stationnement PL mutualisé.

Il conviendra également de réfléchir à une aire de stationnement poids-lourds sécurisée, permettant la régulation des chauffeurs en repos. Ce stationnement sécurisé fournira aux chauffeurs de poids-lourds des services : abris et sanitaires (dont douches). L'existence de cette aire pourra être indiquée sur l'autoroute.



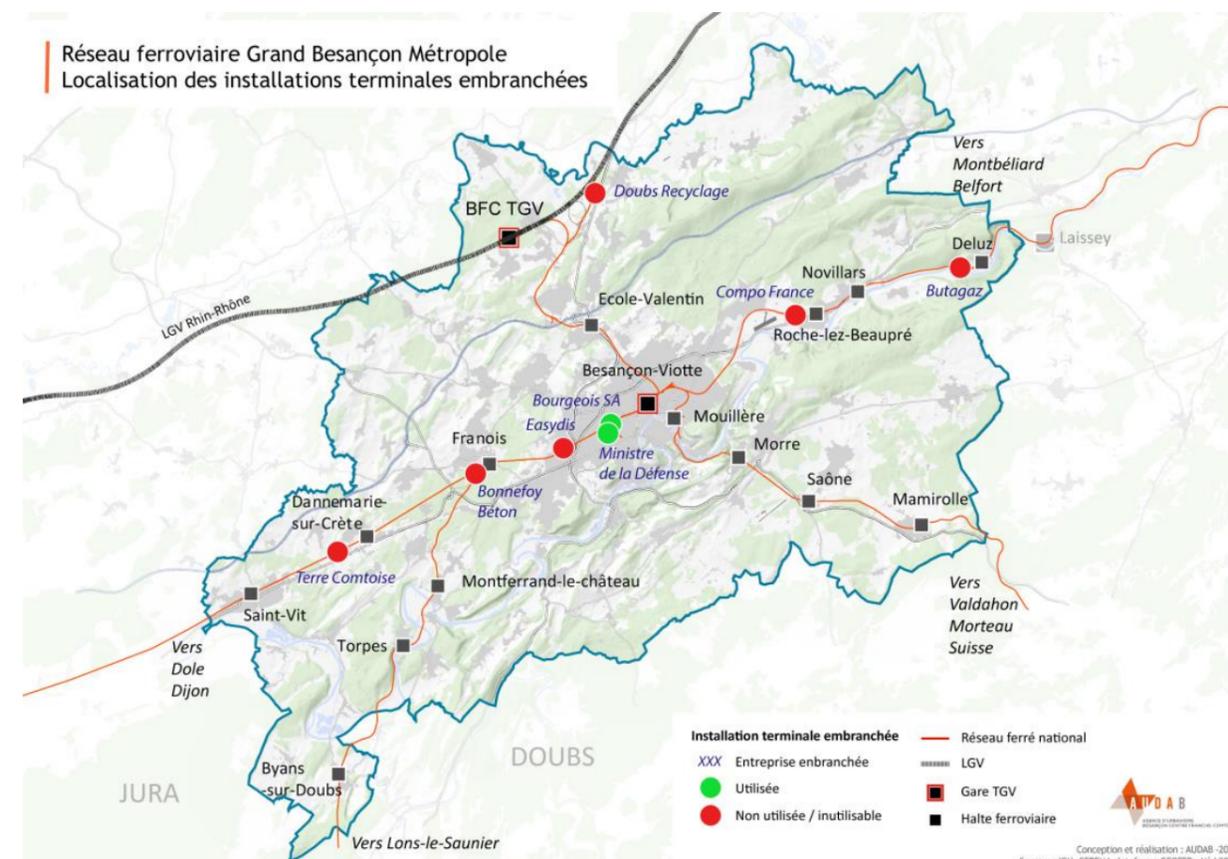
Aire de repos Poids Lourds et services intégrés (source : Edeis Park)

Ces aménagements auront pour objectif de limiter le stationnement sauvage à proximité des zones d'activité, cause de nuisance pour les riverains, et responsable de dégradation sur la chaussée et les trottoirs.

Enfin, des dispositifs de contrôle seront mis en place pour faire respecter les règles en vigueur.

Poursuivre les réflexions sur la logistique multimodale

Les évolutions en matière de déplacement de fret doivent s'accompagner d'une réflexion sur le secteur de la logistique multimodale (ferroviaire et fluviale). Les infrastructures terminales embranchées (ITE) présentes et fonctionnelles sur le territoire seront à conserver et à valoriser.



Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Services de l'Etat et Département du Doubs (pour les itinéraires PL), signataires de la Charte INTERLUD, représentants des entreprises, transporteurs, fédérations, acteurs de l'ensemble des filières de la logistique, représentants des commerçants, chambres consulaires

Actions associées

- **Action B.6** - Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable
- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- **Action D.14** - Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture et les Poids Lourds

Estimation financière

- ELU : Subvention 500 000€
- Jalonnement itinéraire pour les poids-lourds : 20 000€

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de concertations avec les professionnels
- Nombre d'espace logistiques déployés
- Nombre de stationnement PL mis en place
- Réalisation du schéma directeur des itinéraires poids lourds
- Réalisation des actions opérationnelles de la charte logistique urbaine

Indicateurs d'évaluation

- Retour d'expérience par les professionnels
- Evolution de la circulation, respect des tonnages et du stationnement PL
- Tonnages de marchandise transitant par les ELU

Calendrier de mise en œuvre

- Court à moyen terme

METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE VERTUEUSE

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

METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE VERTUEUSE

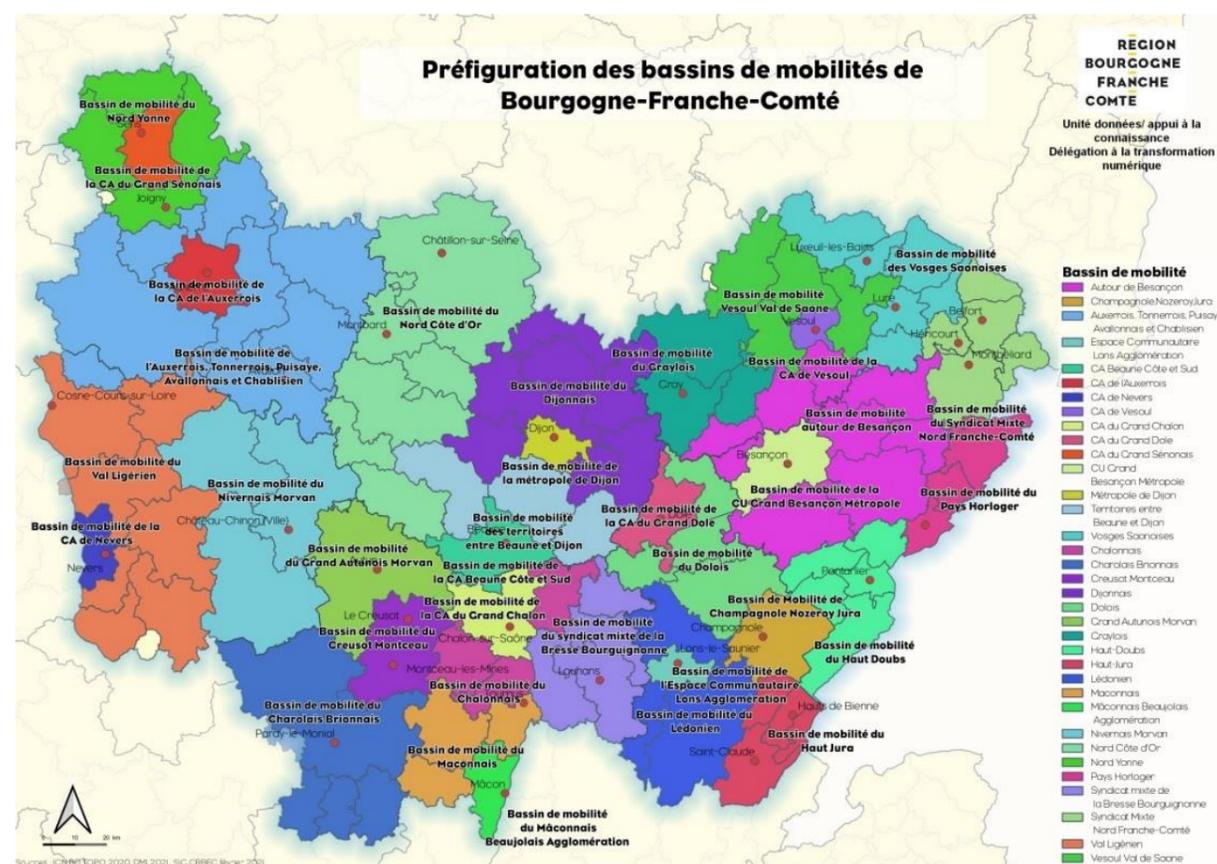
Axe E : Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité

Action 20 : Assurer des échanges réguliers avec les partenaires de la mobilité

Constats et enjeux

La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) vise entre autres une meilleure organisation de la mobilité par une clarification de la gouvernance et une coopération accrue des collectivités. Elle instaure notamment la Région en tant que cheffe de file de la Mobilité et une organisation par bassin de mobilité au sein d'une même région pour faciliter la coordination entre les différents EPCI voisins.

Grand Besançon Métropole constitue un seul et même bassin de mobilité. Le bassin de mobilité « autour de GBM » comprend les collectivités voisines : CC du Val Marnaysien, CC du Pays Riolois, CC du Pays de Montbozon et du Chanois, CC des Deux Vallées Vertes, CC du Doubs Baumois, CC du Pays de Sancey-Belleherbe, CC des Portes du Haut-Doubs, CC Loue-Lison.



Source : <https://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr>

Cette séparation en deux bassins impose une coordination afin de répondre aux besoins des usagers. Sans contractualiser d'engagements financiers, le contrat opérationnel de mobilité recense les projets de mobilité pour lesquels les coopérations inter-collectivités sont nécessaires pour assurer un service efficace aux usagers. Par conséquent, pour les deux bassins de mobilité, les contrats opérationnels devront être cohérents. Les thématiques abordées du contrat opérationnel sont :

- L'intermodalité et les pôles multimodaux : accès en gare, amélioration des services multimodaux en gare, connexion des PEM par les différents services de transports collectifs (urbains et interurbains), amélioration des rabattements cyclables
- La billettique et l'interopérabilité : Mobigo, convention tarifaires, abonnements combinés,
- La structuration des lignes avec les territoires voisins,
- Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilités et actions mises en œuvre : communication sur les horaires au sein des différents opérateurs,
- L'accompagnement et la promotion de nouvelles pratiques : covoiturage, autopartage, challenge de la mobilité,
- Le développement du management de la mobilité, notamment auprès des entreprises,
- L'aide à la conception et la mise en place d'infrastructure et service de mobilités par les AOM : aide financières, ingénierie, relais locaux et retours d'expérience.

Quatre échelles seront considérées : L'échelle du bassin, l'échelle du pôle métropolitain, l'échelle régionale, l'échelle nationale et les liens avec la Suisse.

Au-delà de ces acteurs clés que sont la Région et les EPCI voisines, Grand Besançon Métropole se doit d'entretenir des liens avec les autres acteurs de la mobilité, notamment les acteurs publics et privés, à travers les comités des partenaires, ainsi que les acteurs nationaux, dont l'Etat sur les questions d'offre TGV et de fret ferroviaire.

Objectifs opérationnels

- Favoriser une mise en œuvre partagée régionale et locale
- Assurer un lien avec les réseaux partenariaux de développement de la mobilité à l'échelle nationale

Descriptif de l'action

Favoriser une mise en œuvre partagée régionale et locale

La mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité s'accompagnera d'**échanges réguliers avec les partenaires de la mobilité**, afin de favoriser une mise en œuvre partagée. Dans ce cadre, il s'agira :

- **D'assurer un suivi de la desserte du territoire et des connexions avec les territoires voisins, par les lignes ferroviaires, les lignes Mobigo et lignes de transport-à-la demande.** Le suivi permettra de s'assurer de la cohérence entre les différents réseaux de transports, par rapport aux enjeux du Plan de Mobilité. Une importance particulière sera mise sur la coordination des horaires entre les bus et les trains, ainsi qu'à la desserte des lignes Mobigo en lien avec les nouveaux pôles d'échanges identifiés (cf. actions C.7, C.8 et C.9).
- **D'améliorer la coordination, et de participer aux instances organisées par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale.**
- **De poursuivre et d'alimenter des échanges réguliers avec les EPCI voisines.** Cela pourra se traduire par des groupes de travail pour mener à bien les sujets de connexions aux pôles d'échanges.
- **De poursuivre et d'alimenter les échanges réguliers en comité de partenaires.**

Assurer un lien avec les réseaux partenariaux de développement de la mobilité à l'échelle nationale

Grand Besançon Métropole sera attentif aux réflexions et projets de mobilité des partenaires, à une échelle plus large que celui de son territoire, régionale ou nationale. Notamment, il s'agira pour GBM :

- **D'œuvrer pour la conservation de l'offre TGV actuelle**, ainsi que la conservation de l'offre des **trains de nuit** ;
- De suivre les innovations, comme les trains à hydrogène ;
- De suivre les évolutions relatives au **fret ferroviaire** ;

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : AOM voisins (CC du Val Marnaysien, CC du Pays Riolais, CC du Pays de Montbozon et du Chanois, CC des Deux Vallées Vertes, CC du Doubs Baumois, CC du Pays de Sancey-Belleherbe, CC des Portes du Haut-Doubs, CC Loue-Lison), Département du Doubs, Région Bourgogne Franche Comté (BFC), Comité des partenaires

Actions associées

- **Action C.7** - Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
- **Action C.8** - Valoriser et compléter les lignes « Express » de transport collectif depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre
- **Action C.9** - Rabattre en transport collectif depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité

Estimation financière

- Moyens internes existants

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de participation aux instances de l'AOM Régionale
- Nombre de rencontres avec les territoires voisins et sujets des rencontres
- Nombre de comité des partenaires effectués

Calendrier de mise en œuvre

- En continu

METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE VERTUEUSE

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

Action 21 : Assurer le suivi des actions du PDM

Constats et enjeux

Dans le cadre du suivi et de l'évaluation continue du Plan de Mobilité, l'efficacité de chaque action doit pouvoir s'illustrer, afin de mesurer l'avancement des actions, et l'atteinte des objectifs fixés. Pour cela, la création d'un outil de suivi des actions programmées et des impacts réels sur les pratiques de mobilité, de l'environnement et de la population, est nécessaire.

Objectifs opérationnels

- Assurer le suivi des actions du PDM

Descriptif de l'action

Assurer le suivi des actions du PDM

Le suivi de l'avancement et de l'évaluation des actions du Plan de Mobilité sera assuré par des outils techniques. Ils prendront les formes suivantes :

- Un « **tableau de bord** » des indicateurs de suivi et d'efficacité des actions. Cet outil comprendra à minima les informations suivantes :
 - Les actions, et leurs objectifs ;
 - Le référent de la mise en œuvre et les acteurs concernés ;
 - Les indicateurs de suivi (pour l'avancement des actions) et d'évaluation (pour l'efficacité des actions), leur état de référence, la périodicité des mesures, le périmètre d'étude et le(s) fournisseurs de données ;
 - Le degré d'avancement des actions et les budgets investis,
- Un **SIG** (Système d'information Géographique), pour visualiser l'avancement territorial des actions, et faciliter la collecte de données ;
- Un **tableau de suivi financier**, des budgets d'investissements et de fonctionnement par action.

Les outils seront mis à jour régulièrement, afin d'établir à minima, un **bilan annuel** de l'avancée du Plan de Mobilité. Le suivi des actions permettra de vérifier leur réalisation, leur efficacité par rapport aux objectifs fixés, et apportera une aide à la décision, afin d'orienter la mise en œuvre, voire d'engager d'éventuelles mesures correctrices.

Afin de collecter les données nécessaires pour la mesure des indicateurs, il s'agira :

- D'identifier et de mettre en œuvre les **mécanismes de remontée et centralisation des informations**. La collecte des données s'appuiera sur la plateforme de centralisation des données mentionnée à l'action B.3
- De prévoir des **outils de suivi de mesure de l'impact des actions** : campagnes de comptages, enquêtes usagers, etc.

Cette collecte de données viendra alimenter la base de données en open data.

Également, il s'agira d'assurer un **suivi régulier** avec le comité des partenaires et avec un groupe de travail élargi, pour :

- Faire l'état des lieux de l'avancement et de l'efficacité des actions du PDM ;
- Coordonner et programmer les actions restantes ;
- Coordonner les financements, la programmation temporelle et spatiale, les maîtres d'ouvrage et partenaires techniques et financiers.
- Définir les adaptations éventuelles, tout en préservant les objectifs fixés. Le comité des partenaires pourra orienter la mise en œuvre de certaines actions, ou la révision du Plan de Mobilité, en fonction de l'évolution du territoire et des besoins des habitants.

Ces instances **se réuniront périodiquement**, au minimum 1 fois par an.

Pilote et partenaires associés

- **Pilote** : Grand Besançon Métropole
- **Partenaires** : Région, Département, AOM voisins, Comité des partenaires

Actions associées

- *Toutes les actions du Plan de Mobilité*

Estimation financière

- *Moyens internes existants*

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre d'actions inscrites au PDM réalisées

Indicateurs d'évaluation

- Degré d'avancement du plan d'action du PDM

Calendrier de mise en œuvre

- En continu

MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDM

MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDM

Stratégie de mise en œuvre des actions

Une nécessité d'agir sur les différents leviers de manière cohérente et pragmatique

Pour être efficace, il est nécessaire de mener les différentes actions de manière coordonnée, d'agir sur la réglementation du stationnement, tout en offrant de nouvelles possibilités de rabattement en bus ou à vélo.

A travers la mise en œuvre du plan d'actions, le PDM permet ainsi de rendre cohérent et de coordonner les orientations prises par la collectivité à travers les autres schémas engagés : schéma directeur cyclable, schéma directeur des énergies, schéma directeur P+R et covoiturage, etc.

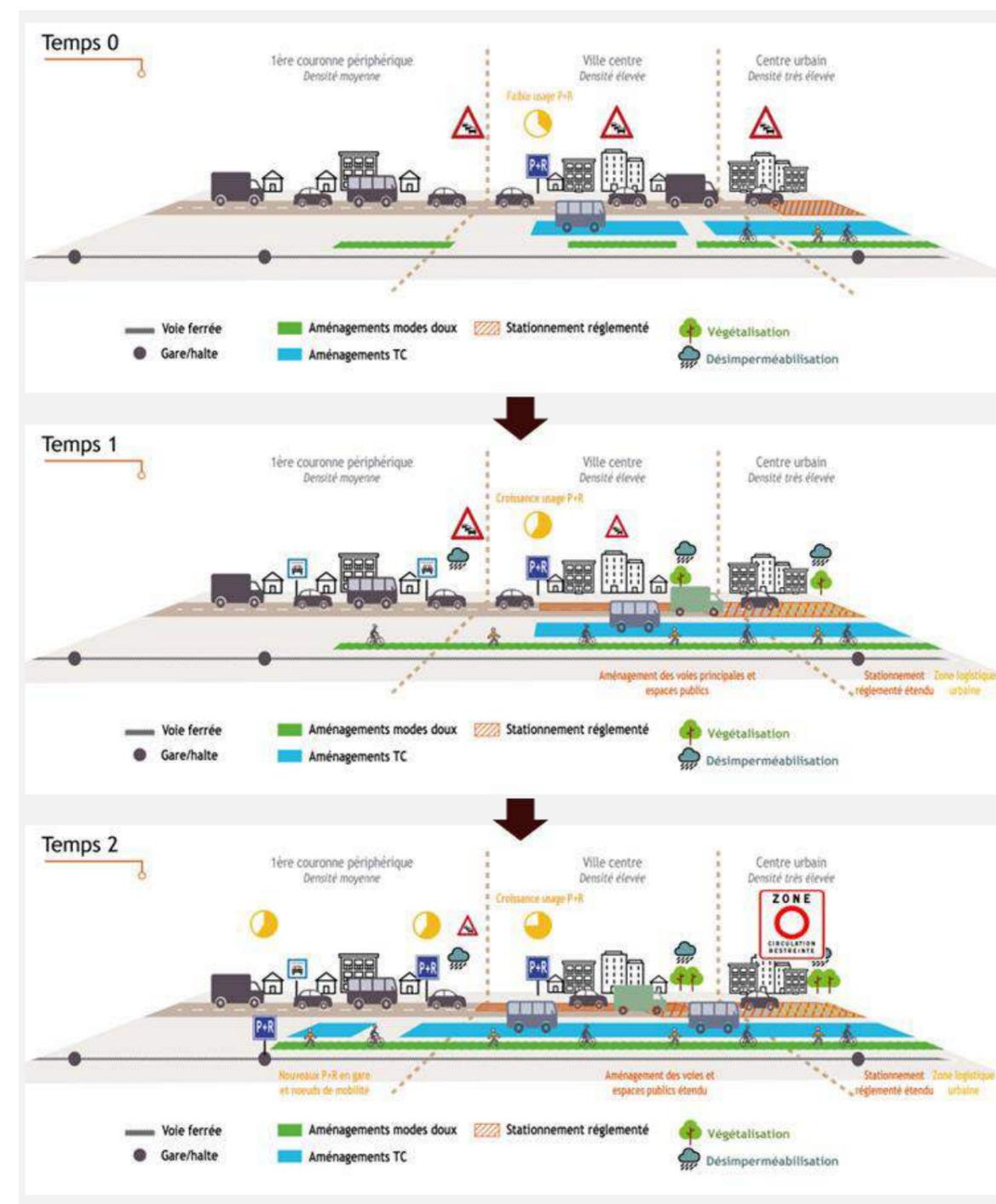
Une mise en œuvre phasée permet d'agir de manière progressive pour favoriser les changements de comportements, limiter l'autosolisme et rendre nos déplacements plus vertueux (moins polluants et moins énergivores).

Une coordination spatiale et temporelle

Concrètement la programmation des actions du PDM s'attachera à établir une mise œuvre qui permet un équilibre entre contraintes et alternatives pour assurer la crédibilité des déplacements alternatifs à la voiture particulière aux usagers et une acceptabilité du plus grand nombre.

Sur un même bassin de vie, il convient par exemple de prévoir dans un temps relativement court la création/amélioration du P+R du secteur, avec valorisation de la ligne « express » lorsque l'extension du stationnement payant est prévue sur le secteur centre-ville correspondant à l'arrivée de la pénétrante de ce bassin de vie.

Une coordination des actions par bassin de vie, tout en assurant un maillage équitable du territoire est une condition de la réussite de la mise en œuvre du PDM.



Principes de mise en œuvre progressive et coordonnée des actions mobilités (source Audab)

Les maîtrises d'ouvrage et partenariats

Grand Besançon Métropole, l'Etat, la Région Bourgogne-Franche-Comté, et le Département du Doubs sont les principaux maîtres d'ouvrage des actions à réaliser au titre de la mise en œuvre du PDM.

Des partenariats techniques peuvent également être mis en place avec d'autres institutions comme pour l'action C.13 (avec l'opérateur Easy Charge pour l'implantation de bornes de recharges électriques), ou l'action D.19 (avec les signataires de la charte Interlud).

Grand Besançon Métropole, chargé de l'élaboration et de la révision du Plan de Mobilité, n'est pas le seul garant de la réussite du Plan de Mobilité, et de l'atteinte des objectifs fixés. L'aspect multipartenarial de certaines actions souligne l'importance des actions de gouvernance établies au sein de l'axe E.

Le tableau ci-dessous récapitule les maîtrises d'ouvrages et les partenaires ciblés pour chaque fiche action.

N°	Intitulé de l'action	MOA	Partenaires
Axe A : Organiser le territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services			
A.1	Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : densifier autour des pôles de mobilité, et dans les secteurs bien desservis	GBM	Tous les acteurs de la mobilité, de l'urbanisme et des espaces publics
Axe B : Accompagner les habitants et les professionnels au changement de mobilité			
B.2	Acculturer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale	GBM	Communes, entreprises
B.3	Remettre les besoins des usagers au centre des politiques de mobilité durable	GBM	Région, SNCF
B.4	Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo	GBM	Etat, Région, Département, EPCI Voisins, office du tourisme
B.5	Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDMe)	GBM, Région	ADEME, Entreprises, CCI Saône-Doubs, Gestionnaires de zones d'activités
B.6	Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable	GBM, Etat	CD25, Communes, aménageurs zones d'activité, transporteurs et entreprises, CCI et autres chambres consulaires, réseau des commerçants, cyclologistique et autres acteurs de la filière logistique, associations d'usagers.
Axe C : Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité			
C.7	Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité	GBM	Région, SNCF, CD25, Etat
C.7 bis	Identifier et créer un nouveau PEM "Pôle Santé"	GBM	Région, CD25, Etat
C.8	Valoriser et compléter les lignes « Express » de transports collectifs depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre	GBM, Région	
C.9	Rabattre en transport collectifs depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité	GBM	Région, EPCI voisins
C.10	Renforcer le réseau urbain de transports collectifs pour plus d'efficacité et pour une meilleure intégration du bassin urbain	GBM	

C.11	Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la Région BFC	GBM, Région	SNCF
C.12	Poursuivre le développement des outils de mobilité complémentaires au transport public	GBM	Communes
C.13	Décarboner les transports et utiliser les infrastructures de mobilité pour produire de l'énergie	GBM	Easy Charge
Axe D : Mieux partager l'espace public (requalification, sécurisation et occupation du domaine public)			
D.14	Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture	GBM	Etat, Région, Département, Communes, Usagers
D.15	Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement	GBM	Région, Communes, CD25, SNCF
D.16	Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons	GBM, Etat, CD25	
D.17	Sécuriser les lieux à enjeux et résorber les coupures urbaines pour les modes alternatifs	GBM	CD25
D.18	Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE	GBM	Communes, CD25
D.19	Organiser la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels	GBM	Signataires de la Charte Interlud, entreprises, transporteurs, fédérations, acteurs de l'ensemble des filières de la logistique, représentants des commerçants, chambres consulaires
Axe E : Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité			
E.20	Assurer des échanges réguliers avec les partenaires de la mobilité	GBM	Région, Département, AOM voisins, Comité des partenaires
E.21	Assurer le suivi des actions du PDM		

Le financement des actions

Le plan d'actions se compose de 21 actions de portée et d'avancement divers :

- Des actions renvoyant à de la gouvernance ou des mesures de communication : action B.2, action B.4, action B.6, action E.20 et action E.21 ;
- Des actions renvoyant à des intentions, et études complémentaires ou préliminaires : action A.1, action B.5, action C.7bis, action D.14, action D.19 ;
- Des actions renvoyant à des mesures opérationnelles : action B.3, action C.7, action C.8, action C.9, action C.10, action C.11, action C.12, action C.13, Action D.15, action D.16, action D.17, action D.18.

Plusieurs maîtres d'ouvrage pouvant être concernés, les modalités de partenariat et de financement ne peuvent parfois pas être anticipées.

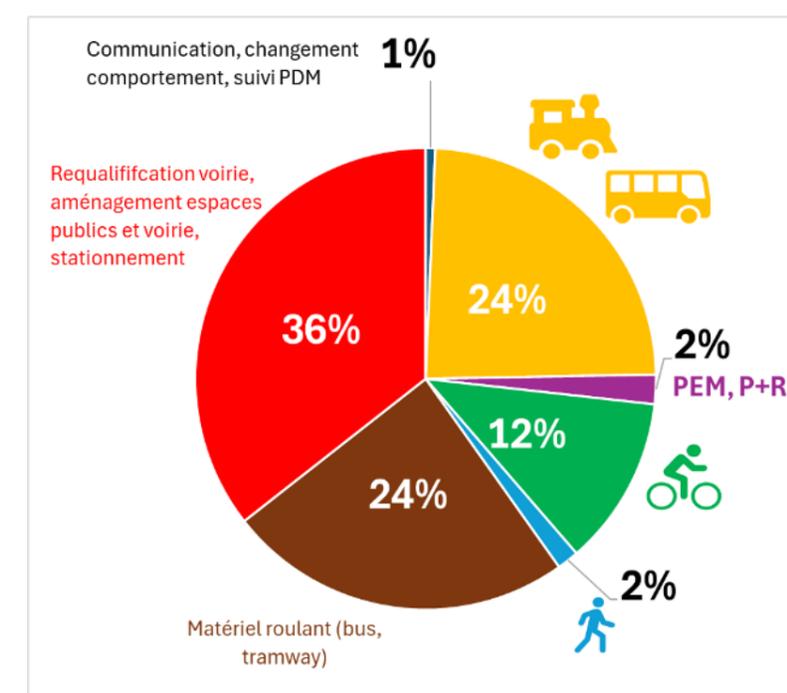
Le tableau ci-dessous synthétise les financements et budgets prévisionnels pointés dans les fiches actions.

N°	Intitulé de l'action	MOA	Coût Total sur 10 ans (€)
Axe A : Organiser le territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services			
A.1	Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : densifier autour des pôles de mobilité, et dans les secteurs bien desservis	GBM	-
Axe B : Accompagner les habitants et les professionnels au changement de mobilité			
B.2	Acculturer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale	GBM	130 000
B.3	Remettre les besoins des usagers au centre des politiques de mobilité durable	GBM	5 595 000
B.4	Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo	GBM	800 000
B.5	Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDMe)	GBM, Région	400 000
6	Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable	GBM, Etat	-
Axe C : Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité			
C.7 et C.7.bis	Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité	GBM	6 160 000
C.8	Valoriser et compléter les lignes « Express » de transports collectifs depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre	GBM, Région	2 450 000
C.9	Rabattre en transport collectifs depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité	GBM	8 400 000
C.10	Renforcer le réseau urbain de transports collectifs pour plus d'efficacité et pour une meilleure intégration du bassin urbain	GBM	49 000 000
C.11	Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la Région BFC	GBM, Région	3 000 000
C.12	Poursuivre le développement des outils de mobilité complémentaires au transport public	GBM	3 480 000
C.13	Décarboner les transports et utiliser les infrastructures de mobilité pour produire de l'énergie	GBM	69 000 000
Axe D : Mieux partager l'espace public (requalification, sécurisation et occupation du domaine public)			
D.14	Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture	GBM	1 470 000
D.15	Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement	GBM	400 000
D.16	Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons	GBM, Etat, CD25	100 650 000
D.17	Sécuriser les lieux à enjeux et résorber les coupures urbaines pour les modes alternatifs	GBM	3 500 000
D.18	Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE	GBM	29 500 000
D.19	Organiser le transport de marchandises, dont la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels	GBM	520 000
Axe E : Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité			
E.20	Assurer des échanges réguliers avec les partenaires de la mobilité	GBM	-
E.21	Assurer le suivi des actions du PDM		
TOTAL			284,4 M€

Les coûts se concentrent principalement sur les axes C et D, relatifs à la mise en place d'infrastructures et de services, plutôt que sur les axes A, B et E relatifs aux actions de communication, de sensibilisation, à l'accompagnement et au suivi des actions.

Bilan financier par Axe	
	Bilan financier sur 10 ans HT
Ensemble PDM	284,4 M€
Axe A, B et E	6,9 M€
Axe C	141,5 M€
Axe D	136,0 M€

Répartition des coûts totaux par thématique



Echéanciers

La mise en œuvre du plan d'actions du PDM relève d'une multiplicité d'acteurs publics et privés, selon des temporalités diverses et suppose la définition de partenariats à géométrie variable. Cette diversité d'acteurs implique par ailleurs une diversité de financements.

Les tableaux présentés ci-après, ne visent pas à l'exhaustivité mais permettent de présenter une vision synthétique de l'échéancier prévisionnel, à court (moins de 2 ans), à moyen (entre 2 et 5 ans) et à long terme (plus de 5 ans).

N°	Action	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
A.1	Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : densifier autour des pôles de mobilité, et dans les secteurs bien desservis	Densifier autour des nœuds de mobilité, en fonction de l'armature du SCOT										
B.2	Acculturer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale	Sensibilisation autour de la santé environnementale										
B.3	Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable	Elaboration d'un guide mobilité	Construire un service central à l'utilisateur	Améliorer l'application multimodale			Affichage temps réel Mobigo			Valideurs Ginko gare		
B.4	Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo	Accompagner au changement : promotion, sensibilisation, communication										
B.5	Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDMe)	Poursuite des PDMe & développement du conseil en mobilité et Métropole Exemple										
6	Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable	Charte LU	Instance logistique urbaine									
C.7	Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité	PEM Saône, PEM Mouillère, PEM Ecole-Valentin, PEM Roche, PEM Devecey, PEM Montferrand, PEM Saint-Vit, PEM Pôle santé										
		P+R & covoit Busy + Jalonnement	P+R Dole; P+R Belle étoile ; P+ R trou au loup ; P+R Beure casamène; P+R route de Gray +Jalonnement									
C.7 bis	Identifier et créer un nouveau PEM "Pôle Santé"		Etude définition PEM									
C.8	Valoriser et compléter les lignes « Express » de transports collectifs depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre	Créer ligne Ginko et améliorer la desserte Mobigo										
C.9	Rabattre en transport collectifs depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité	TAD Dynamique										
C.10	Renforcer le réseau urbain de transports collectifs pour plus d'efficacité et pour une meilleure intégration du bassin urbain	Nouvelles rames de tramway	Nouveau terminus Tramway	Lignes urbaines dans bassin urbain bisontin								
C.11	Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la Région BFC	Poursuite de la mise en accessibilité des réseaux de TC										
C.12	Poursuivre le développement des outils de mobilité complémentaires au transport public	Citiz, VLS, Ginko vélos										

C.13	Décarboner les transports et utiliser les infrastructures de mobilité pour produire de l'énergie	Implantation bornes de recharge	Remplacement flotte bus et autres véhicules GBM vers énergies renouvelables		
D.14	Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture	Suivi et programmation du Schéma Directeur cyclable			
		Hierarchisation multimodale et Plan piéton		EMD	
		Politique globale du stationnement			
		Plan de gestion de la circulation des PL dans GBM	Etudes prospectives mobilités		
D.15	Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement	Extension réglementaire périmètre 1	Extension réglementaire périmètre 2	Réglementation HDC	Etude implantation de zones « bleues »
		Implantation de box à vélos			
D.16	Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons	Requalification temps 1		Requalification temps 2	
		Mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable			
		Pla piéton			
D.17	Sécuriser les lieux à enjeux et résorber les coupures urbaines pour les modes alternatifs	Faciliter l'accessibilité piétonne			
D.18	Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE	Ville apaisée	Requalification des polarités de bassins, et ZAE		
D.19	Organiser le transport de marchandises, dont la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels		Jalonnement itinéraire PL Soutien à l'expérimentation potentielle d'ELU		
E.20	Assurer des échanges réguliers avec les partenaires de la mobilité	Assurer un lien avec les réseaux partenariaux de développement de la mobilité à l'échelle nationale			
E.21	Assurer le suivi des actions du PDM	Assurer le suivi du PDM			

ANNEXES

ANNEXE

SIGLES

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

CC : Communauté de communes

CCAS : Centre Communal d'Action Sociale

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

CD25 : Conseil Départemental du Doubs

CEREMA : Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CO2 : Dioxyde de Carbone

CRBFC : Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté

DAAC : Document d'Aménagement Artisanal et Commercial

DP : Déclaration Préalable

DSP : Délégation du Service Public

ELU : Espace Logistique Urbain

EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale

ETP : Equivalent temps plein

GBM : Grand Besançon Métropole

GES : Gaz à Effet de Serre

GNV : Gaz naturel pour véhicules

GWh : Gigawattheure

HVO : Hydrotrated Vegetable Oil

InTerLUD : Innovation Territoriale et Logistique Urbaine Durable

IRVE : Infrastructure de Recharge de Véhicule Electrique

LGV : Ligne à grande vitesse

LIANE : Lignes A Niveau Elevé de Service

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

P+R : Parc relais

PAMS : Plan d'action commun en matière de Mobilité Solidaire

PAVE : Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

PC : Permis de Construire

PCAET : Plan Climat-Air-Energie Territorial

PDM : Plan de Mobilité

PDME : Plan De Mobilité Employeur

PDMEc : Plan De Mobilité Employeur commun

PDZ : Plan de Déplacements de Zone

PEB : Plan d'Exposition au Bruit

PEM : Pôle Echanges Multimodal

PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation

PLH : Plan Local de l'Habitat

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PPBE : Plan de prévention du Bruit dans l'environnement

RBFC : Région Bourgogne-Franche-Comté

RD : Route départementale

RN : Route nationale

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SD'AdAP : Schéma Directeur Agenda d'Accessibilité Programmée

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SERM : Services Express Régionaux Métropolitains

SNBC : Stratégie Nationale Bas Carbone

SNCF : Société Nationale des chemins de fer

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement

TAD : Transport à la demande

TC : Transport en commun

TER : Transport express régional

TGV : Train à grand vitesse

VAE : Vélo à assistance électrique

VL : Véhicule léger

VLS : Vélo en libre-service

ZAE : Zone d'Activités Economiques

ZAN : Zéro Artificialisation Nette

ZFE-m : Zone à Faibles Emissions mobilité

Annexe accessibilité

Voir document.

Evaluation environnementale

Voir document.