



*Comment desservir un territoire  
en forte évolution ?  
- le cas du Grand Besançon -*

# Un territoire contrasté



- **La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon en 2015,**
  - AOM sur un périmètre de 56 communes, soit 420 Km<sup>2</sup>
  - 180.000 habitants
  - Une ville-centre : Besançon, 120.000 habitants, 70 % de la population, 80 % des emplois
  - Une agglomération contrastée : la deuxième commune de l'agglomération compte 3.500 habitants ; la plus petite commune de l'agglomération compte 80 habitants ; 900 habitants en moyenne par commune périurbaine.
  
- **Une structuration du territoire favorisant la convergence des déplacements vers l'hyper-centre :** 14.000 habitants, 17.000 emplois et 1.000 établissements dans le centre-ville de Besançon



# Un territoire en permanente évolution



- **Une évolution structurelle**
  - Un phénomène d'urbanisation, de centralisation urbaine puis de périurbanisation depuis 60 ans.
- **Une évolution institutionnelle qui suit approximativement ce rythme structurel**
  - Une ville-centre, capitale régionale, concentrant sur son seul territoire l'offre de transport public urbain de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle à 1993
  - La création d'un syndicat mixte de transport (1993-2001) : 36 communes, 36,000 habitants, hors ville-centre ; l'addition d'une offre périurbaine à une offre urbaine dense ; deux autorités organisatrices des transports « urbains » sur le même territoire
  - La loi Chevènement de 1999 : création de la Communauté d'Agglomération en 2001, 420 Km<sup>2</sup>, 59 communes, 180 000 habitants, y compris la ville centre ; une seule autorité organisatrice des transports « urbains » sur un territoire peu aggloméré
  - La loi NOTRe : au 1<sup>er</sup> janvier 2017, 15 communes supplémentaires, 530 Km<sup>2</sup>, 192 000 habitants ; un territoire de plus en plus vaste et de moins en moins dense

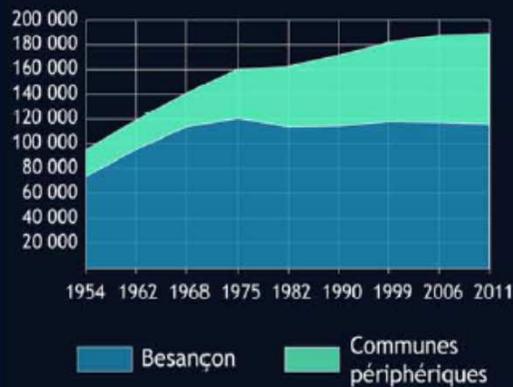


Evolution de la tache urbaine  
du Grand Besançon

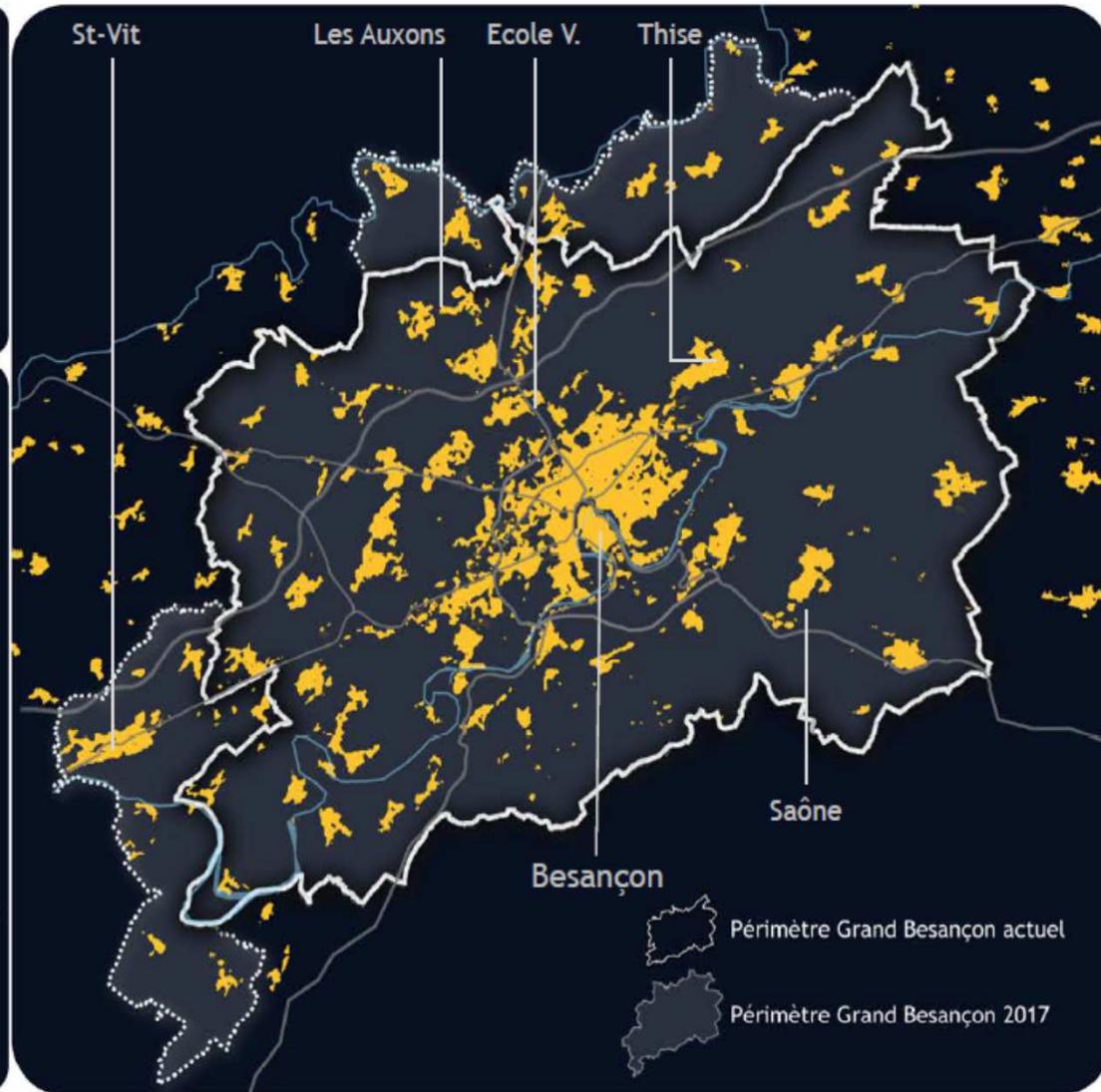
2011

Evolution de la population  
du Grand Besançon  
(périmètre futur 2017)

189 580 habitants



Source : population INSEE RP - Evolution des taches urbaines - DREAL F-C - ©AudaB

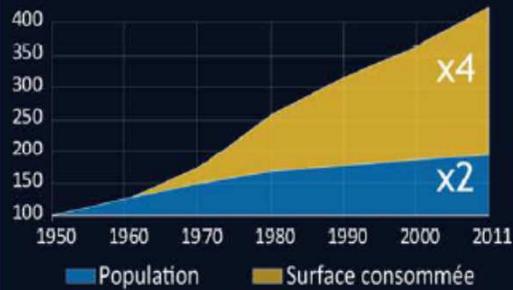


*Une dynamique urbaine et démographique marquée par un tournant au milieu des années 1970 où un phénomène de périurbanisation observé à l'échelon national se met en mouvement - habitat et zones d'activité -*

Evolution de la tache urbaine  
du Grand Besançon

1950-2011

Evolution comparée  
de la consommation d'espace  
et de la population (base 100)

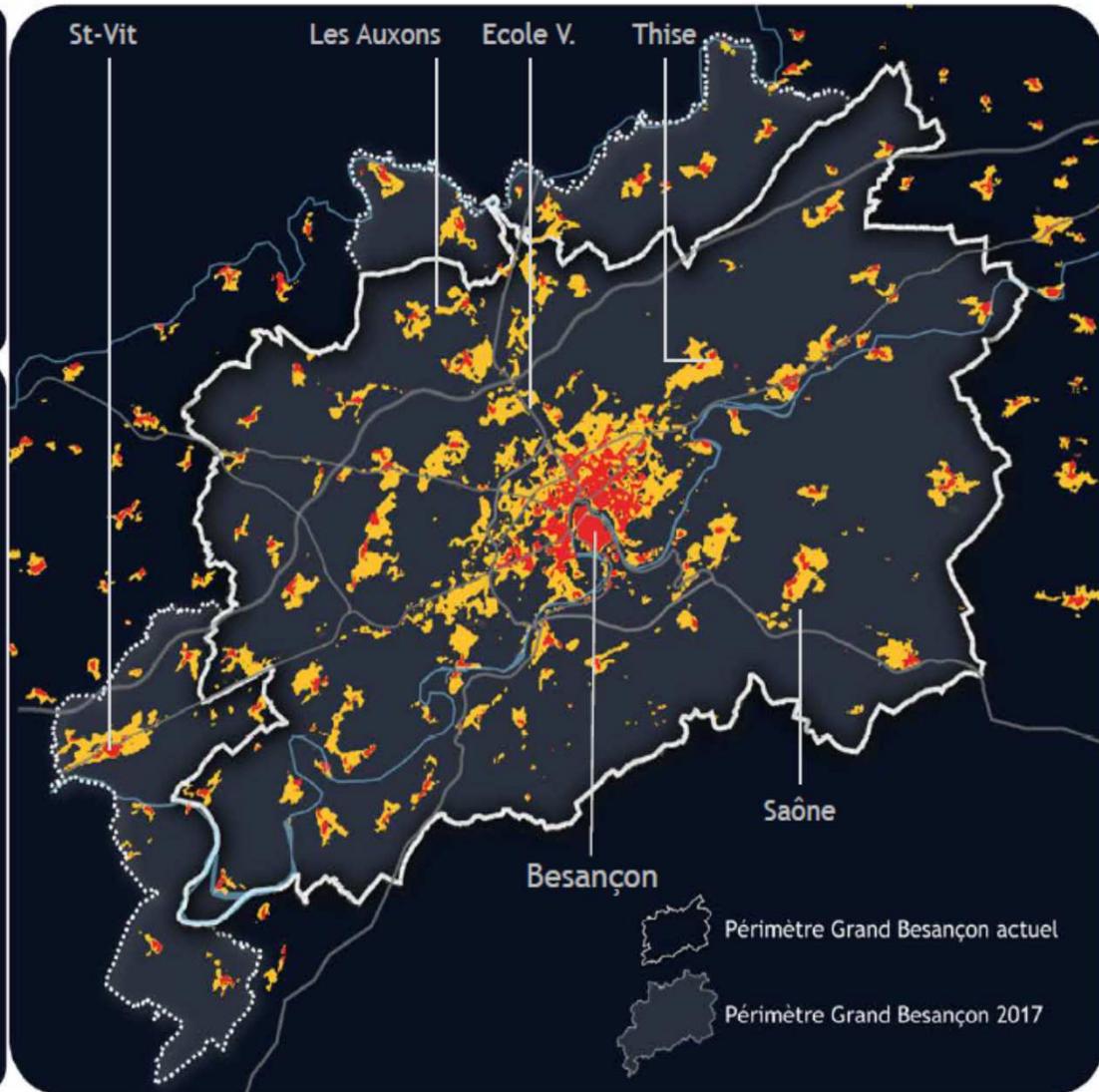


**Gain de population : + 94 404 hab. dont :**

Besançon : + 42 434 hab.	+ 58 %
--------------------------	--------

Communes périph. : + 51 970 hab.	+ 240 %
----------------------------------	---------

Source : population INSEE RP - Evolution des taches urbaines - DREAL F-C - ©AudaB



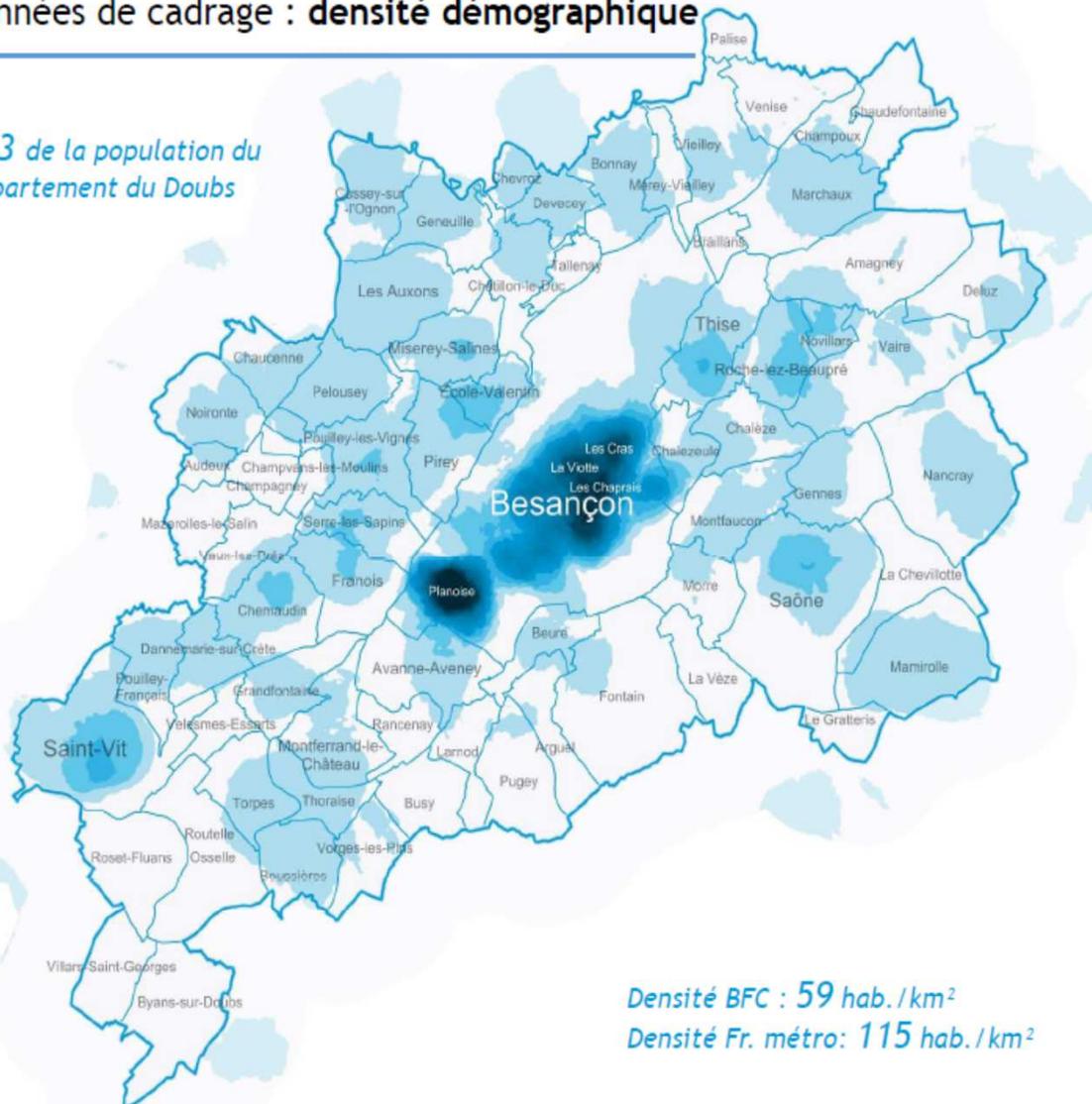
← Une consommation accrue d'espaces bâtis dans l'ensemble de l'agglomération

# Grand Besançon 2017

## Données de cadrage : densité démographique

1/3 de la population du  
Département du Doubs

Réalisation : Audab 2016 / Source : IGN, INSEE



Densité BFC : 59 hab./km<sup>2</sup>  
Densité Fr. métro: 115 hab./km<sup>2</sup>

Superficie

530 km<sup>2</sup>

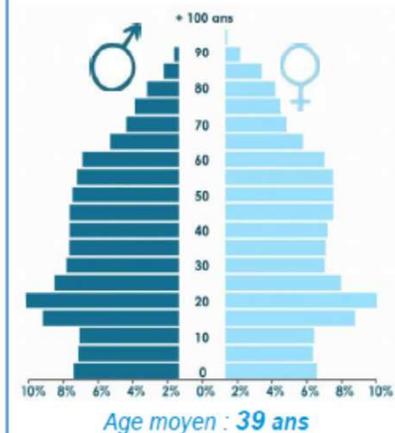
Nombre de communes

71

Densité démographique



Pyramide des âges



192 042 habitants pour 530 km<sup>2</sup>  
Soit 362 habitants / km<sup>2</sup>



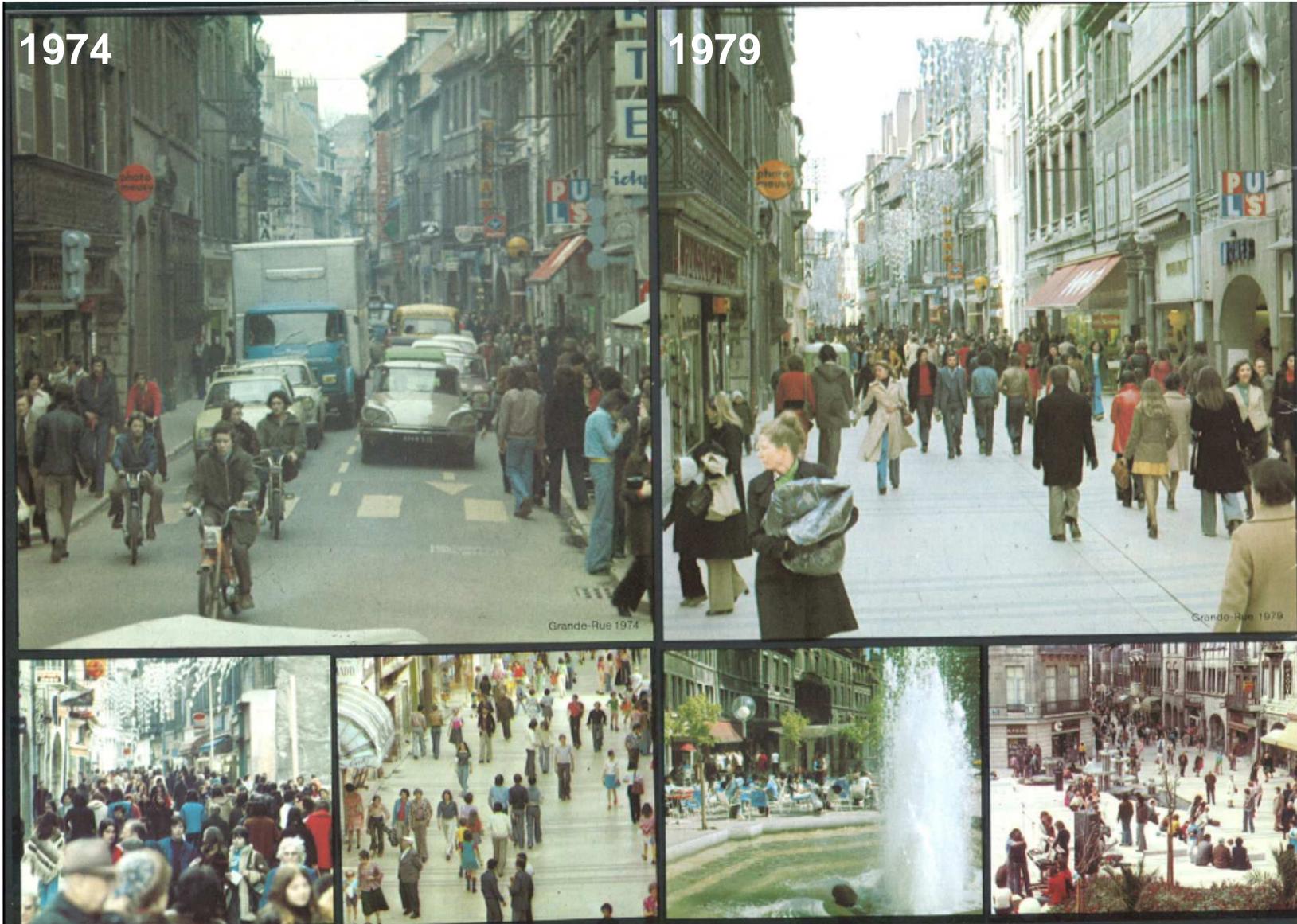
# Une réponse progressive en transports publics, adaptée aux zones urbaines denses

- **Une première réponse historique** : répondre au besoin de déplacement du plus grand nombre
  - Les premiers tramways hippomobiles puis électriques de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, exclusivement sur le Ville de Besançon, qui compte alors environ 50 000 habitants ;
  - L'émergence de l'autobus, l'abandon du tramway (1952) et la forte urbanisation de l'après guerre : un réseau exsangue pour une population urbaine qui a doublé
  - Le tournant des années 1970 : doublement de l'offre de transport urbain, premier réseau moderne (SAE), premier secteur piétonnier « étanche », premier plan de circulation (un PDU avant l'heure) ; le réseau de la ville de Besançon passe d'un usage de 60 voyages/habitants par an à plus de 120 ; l'offre quantitative génère la demande.
  - Les années 80 et 90 : les premières voies en site propre et la priorisation aux carrefours à feux ; le renforcement de l'efficacité technique de l'offre



*Le tramway dans la Grande Rue au début du XX<sup>e</sup> siècle*

Les années 70 : un centre-ville piétonnier et réglementé (des bus dans les voies piétonnes...)





*Les années 80-90 : « Ville nouvelle », voies en site propre, priorité aux feux et SAEIV*



# Un élargissement de la réflexion aux questions de desserte périurbaine



- **Une seconde réponse historique au tournant des années 2000** : continuer de répondre aux besoins des populations, mais dans un contexte de concurrence accrue de la voiture particulière
  - 1993 : création du SMTGB (36 communes; 36 000 habitants) ; la naissance d'un vrai réseau périurbain (16 lignes, « Taxis Verts »)
  - Septembre 2002 : création de GINKO, augmentation de l'offre kilométrique ; 14 % de hausse de fréquentation ; 190 voyages par habitants par an dans la ville-centre ; la demande répond toujours à l'offre en hausse



# GINKO, une réponse en transports publics, répondant aux zones peu denses



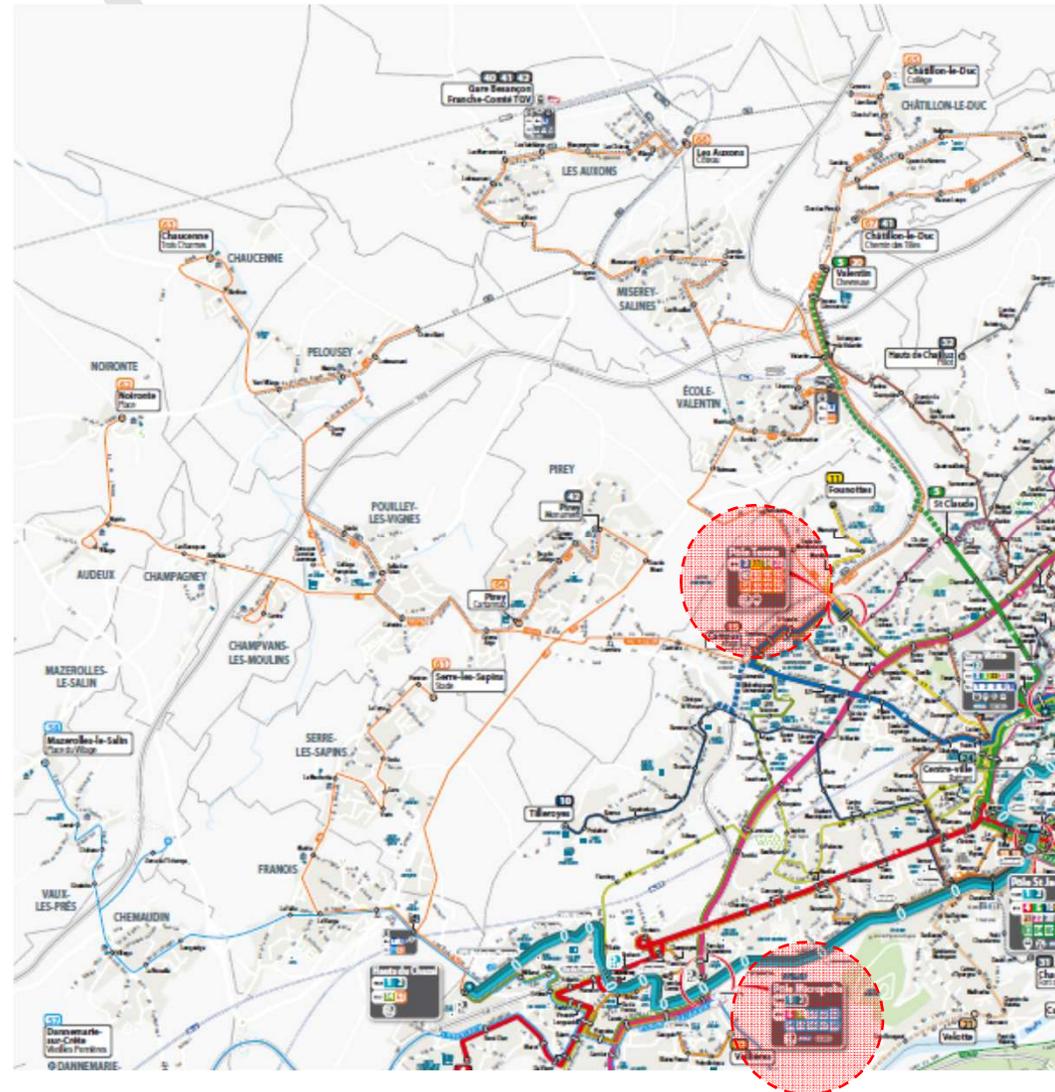
- **GINKO, un réseau global conçu politiquement en 2002 sur un concept d'équité** : les 56 communes de l'agglomération sont desservies ; pas de zonage tarifaire ; création d'un lien social sur le territoire (appartenance à une même « communauté »)
- **Un réseau fortement maillé qui joue la carte de la proximité** : 90 % de la population de l'agglomération est à moins de 300 mètres d'un point d'arrêt (plus de 400 points d'arrêts sur les lignes régulières périurbaines)
- **Un réseau intégrant une offre de transport multiple** : une offre régulière « adaptée » (en moyenne 7 A/R par jour par commune), le développement des horaires à la demande (155 000 horaires réservables par an ; 30 % de taux de déclenchement ; 1,6 voyageur par course) sur des lignes régulières (couvrir les horaires de frange) ou sur des lignes virtuelles à destination de générateurs de déplacements (gare TGV, bourg-centre, etc.)
- **Un réseau d'emblée conçu sur un concept d'intermodalité qui joue la complémentarité entre les offres des différentes autorités organisatrices** : 4 pôles d'échanges d'entrée de ville et un pôle multimodal central ; tarification combinée avec les Ter et certaines lignes départementales ; information et vente multimodale



# Un fonctionnement des lignes périurbaines par secteur



- **L'ensemble des lignes régulières périurbaines convergent vers un pôle d'échanges** d'entrée d'agglomération, selon un principe de secteur (« bassin versant »)
- **Il y a peu de superposition des lignes urbaines et périurbaines dans la ville centre** : la correspondance est imposée, et les kilomètres gagnés sont redéployés en périphérie
- **Des lignes « virtuelles » peuvent converger, selon les secteurs, vers des générateurs de déplacements** identifiés, telles qu'un bourg-centre, une gare ou halte ferroviaire, etc.



# Un transport à la demande développé pour le périurbain



- L'ensemble des lignes régulières périurbaines proposent plusieurs horaires à la demande sur réservation (la veille avant 18h ; réservation possible sur un mois complet au maximum)
- Un système qui permet de tester le besoin avant d'adapter l'offre, si nécessaire, et qui ne coûte que quand il est déclenché
- Une variante : la ligne exclusivement virtuelle (ex : rabattement sur une gare)
- Un système désormais déployé aussi sur les quartiers périphériques de Besançon

## Période scolaire

	lundi au sam.	mer.	lundi au sam.	mer. au vend.	lundi au vend.	sam.	lundi au sam.	lundi mardi jeudi vend.	lundi au vend.	sam.	lundi au sam.
<b>BESANÇON</b>	🕒		🕒		🕒					🕒	🕒
Chamars (Pôle St Jacques)	11:35	12:15	12:35	13:35	16:35	16:35	17:35	18:15	18:35	18:35	19:35
France 3	11:36	12:16	12:36	13:36	16:36	16:36	17:36	18:16	18:36	18:36	19:36
Lecourbe	11:37	12:17	12:37	13:37	16:37	16:37	17:37	18:17	18:37	18:37	19:37
Rivotte	11:39	12:19	12:39	13:39	16:40	16:40	17:40	18:20	18:39	18:39	19:39
<b>MONTFAUCON</b>											
Four à Chaux	11:54	12:34	12:54	13:54	16:56	16:56	17:56	18:36	18:55	18:55	19:51
<b>GENNES</b>											
Litonière	11:56	12:36	12:56	13:56	16:58	16:58	17:58	18:38	18:57	18:57	19:53
Bascule	11:56	12:36	12:56	13:56	16:58	16:58	17:58	18:38	18:57	18:57	19:53
Mairie	11:56	12:36	12:56	13:56	16:58	16:58	17:58	18:38	18:57	18:57	19:53
La Ramée	11:59	12:39	12:59	13:59	17:02	17:02	18:02	18:42	19:00	19:00	19:56
<b>NANCRAY</b>											
Pompier	12:02	12:42	13:02	14:02	17:06	17:06	18:06	18:46	19:03	19:03	19:59
Centre	12:03	12:43	13:02	14:03	17:07	17:07	18:07	18:47	19:04	19:04	19:59
Les Pins	12:04	12:44	13:03	14:04	17:08	17:08	18:08	18:48	19:05	19:05	20:00
Maisons Comtoises				14:05							

## Période scolaire / Vacances scolaires / Eté

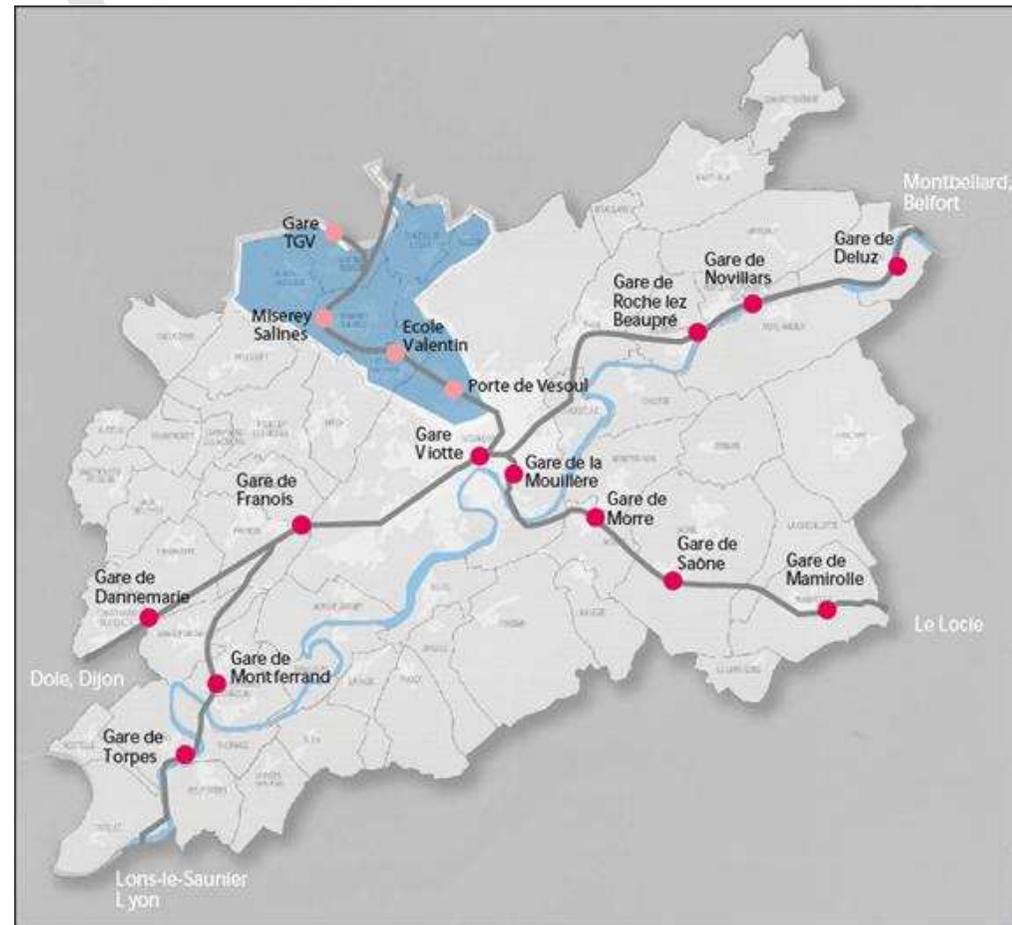
	lundi au vend.	lundi au sam.	lundi au vend.	vend.	lundi au sam.	lundi au vend.	lundi au samedi	lundi au vend.
Le Gratteris Village	🕒	🕒	🕒	🕒	🕒	🕒	🕒	🕒
Mamirolle Le Noret	7:01	7:31	8:03	8:29	9:34	11:48	13:30	17:31
Mamirolle Gare	7:04	7:33	8:06	8:32	9:37	11:51	13:33	17:34
Mamirolle Gare	7:06	7:36	8:08	8:34	9:39	11:53	13:35	17:36

Ligne en correspondance avec le TER 10 Mamirolle > Besançon

# Un complément indispensable : l'offre ferroviaire



- **Le constat** : une agglomération desservie par 11 gares et haltes ferroviaires (14 depuis 2013), dont 1 gare TGV (2 depuis 2011), selon un réseau en étoile centré sur Besançon ; le train, le meilleur « TCSP » pour la périphérie
- **Une nécessité** : coordonner les offres ; GINKO périurbain (cabotage, maillage et desserte de pôles d'échanges d'entrée de ville) est l'alternative du train (rapidité et desserte de deux gares centrales) et inversement ;
- **Des solutions trouvées** : connecter physiquement le réseau GINKO aux gares et haltes ; participer financièrement à la création de nouvelles haltes si nécessaire ; proposer une tarification multimodale pour faciliter le passage d'un mode à l'autre aux points de contact des deux réseaux



# Une obligation de réorganisation de l'offre dans l'urbain dense

- **L'élargissement territorial révélateur d'une faiblesse de l'offre interne à Besançon** : la création de lignes périurbaines en rabattement sur les pôles d'échanges (correspondances imposées) et l'importance de l'intermodalité ferroviaire en gare Viotte ont révélé l'absence de structuration de l'offre urbaine et la faiblesse des infrastructures dédiées
  - Schéma directeur TCSP de 2005 : un réseau urbain réorganisé autour d'axes structurants de bus et de TCSP (tramway ?) ; attirer les populations périurbaines dans leurs déplacements urbains au sein d'une ville en stagnation démographique ; simplifier les correspondances
  - 2010 : décision de réaliser deux lignes de tramway, connectées aux principaux pôles d'échanges, dont la gare Viotte, avec la création d'un réseau de P+R
  - Le concept : un réseau capacitaire à l'ouest ; un réseau porteur de développement urbain à l'est ; un réseau pacifié dans l'hyper-centre
  - Septembre 2014 : un réseau urbain restructuré autour de 6 lignes essentielles dont 2 de tramway (5 radiales, 1 concentrique)



Septembre 2014 : le nouveau réseau GINKO, un projet porteur et appui de développement urbain

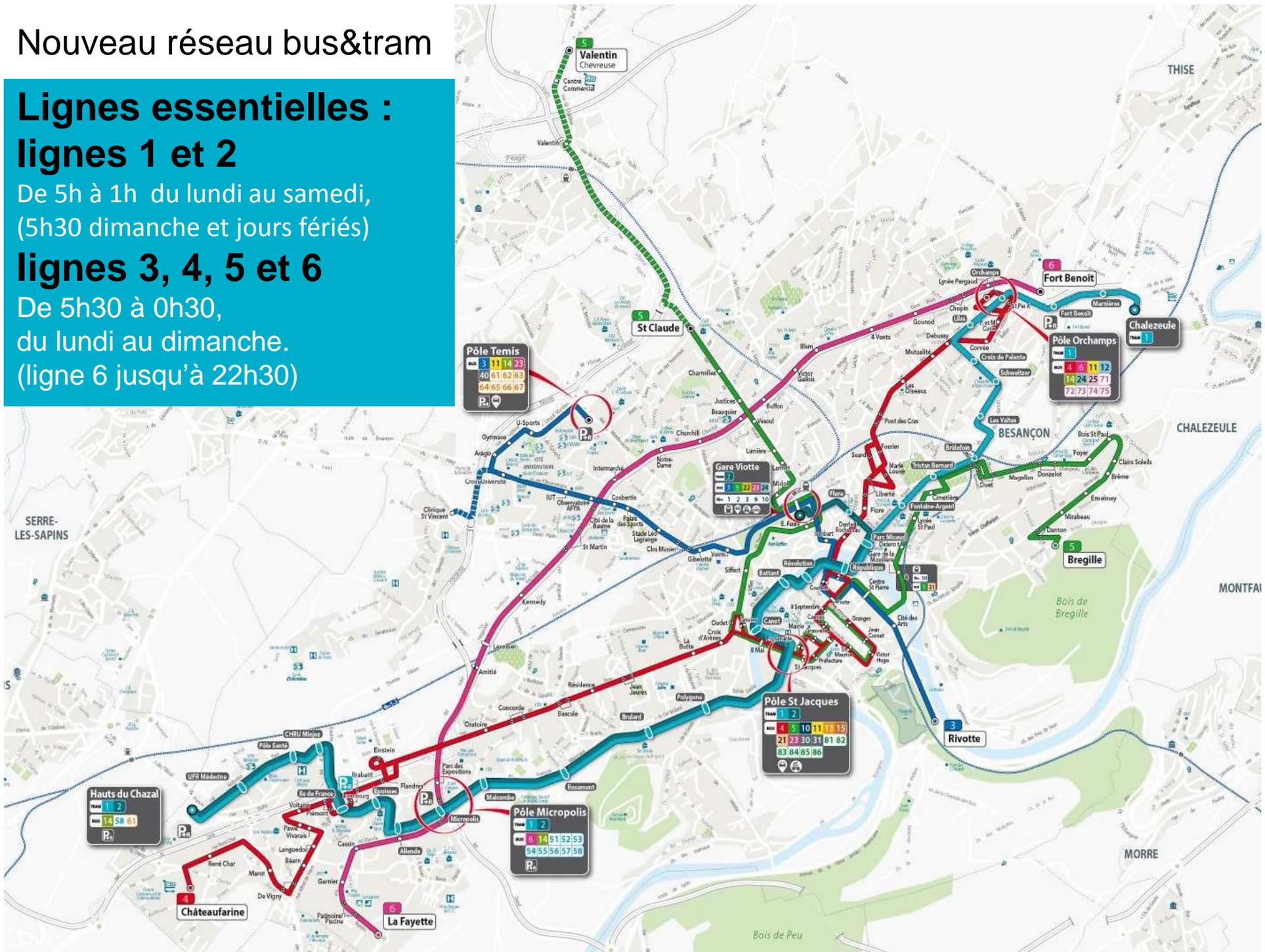
# Nouveau réseau bus&tram

## Lignes essentielles : lignes 1 et 2

De 5h à 1h du lundi au samedi,  
(5h30 dimanche et jours fériés)

## lignes 3, 4, 5 et 6

De 5h30 à 0h30,  
du lundi au dimanche.  
(ligne 6 jusqu'à 22h30)



## Nouveau réseau bus&tram

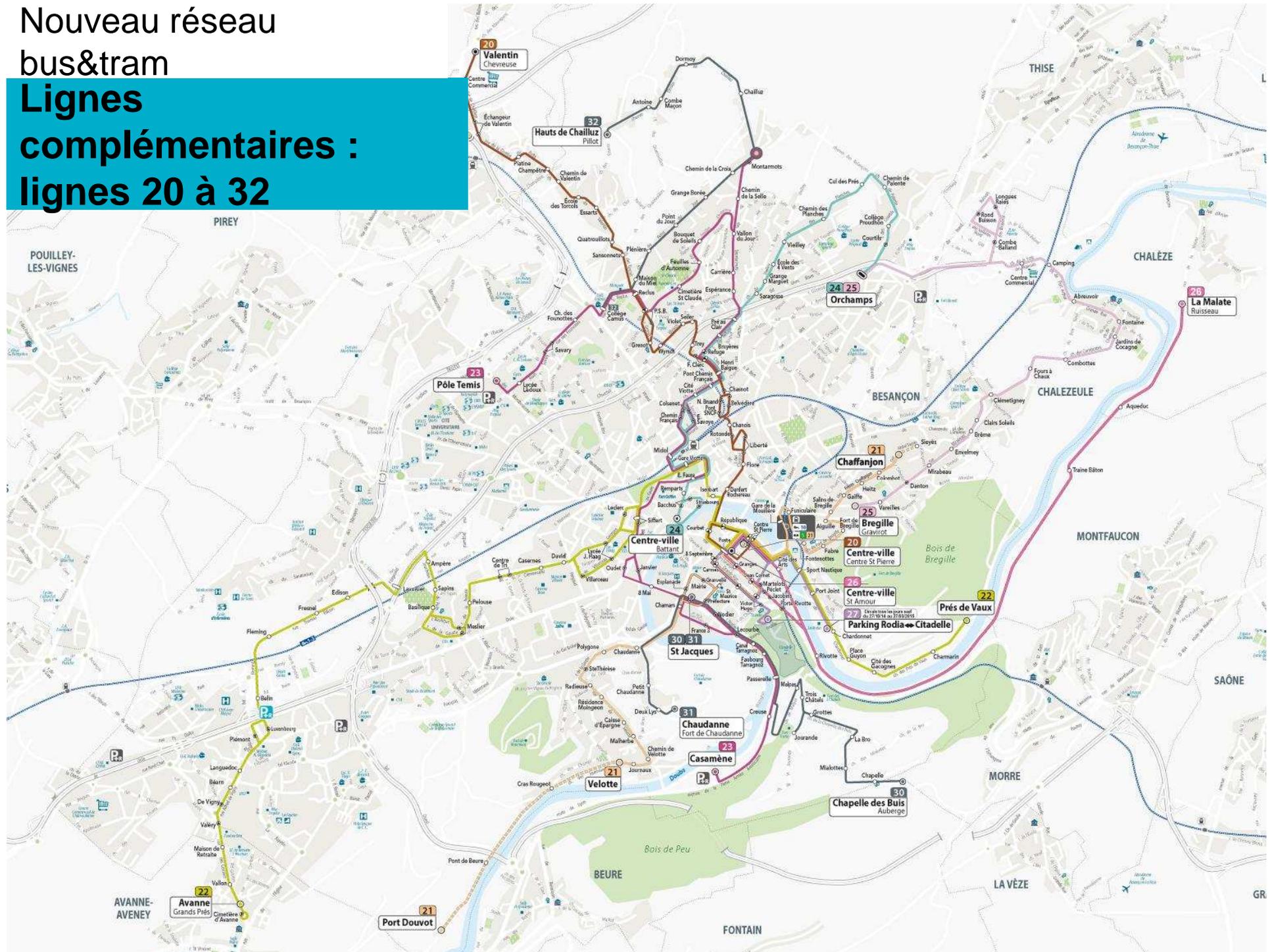
### Lignes secondaires : lignes 10, 11, 12, 13, 14 et 15

De 6h à 20h30, du lundi au samedi.  
(certains départs assurés dès 5h30).

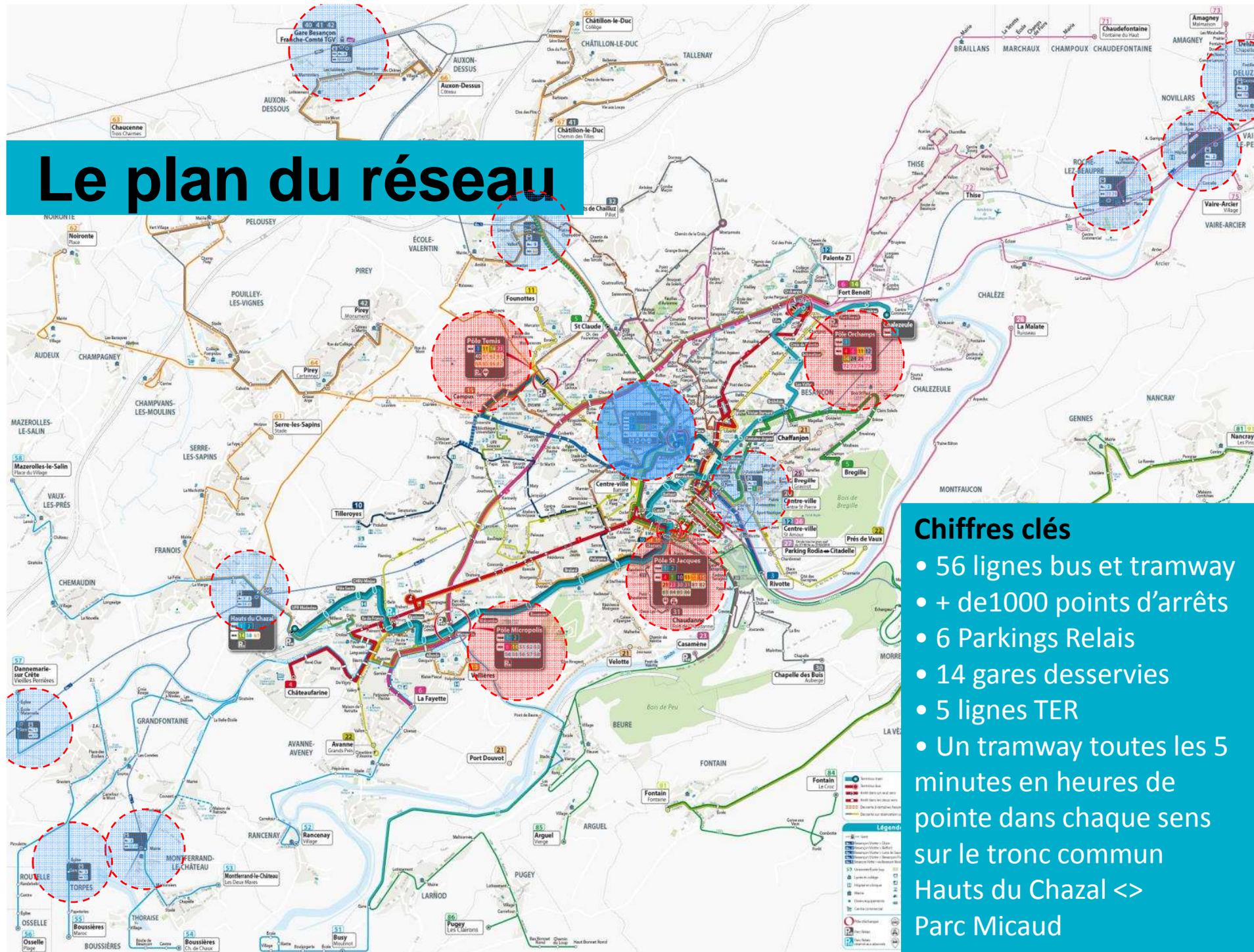


# Nouveau réseau bus&tram

## Lignes complémentaires : lignes 20 à 32

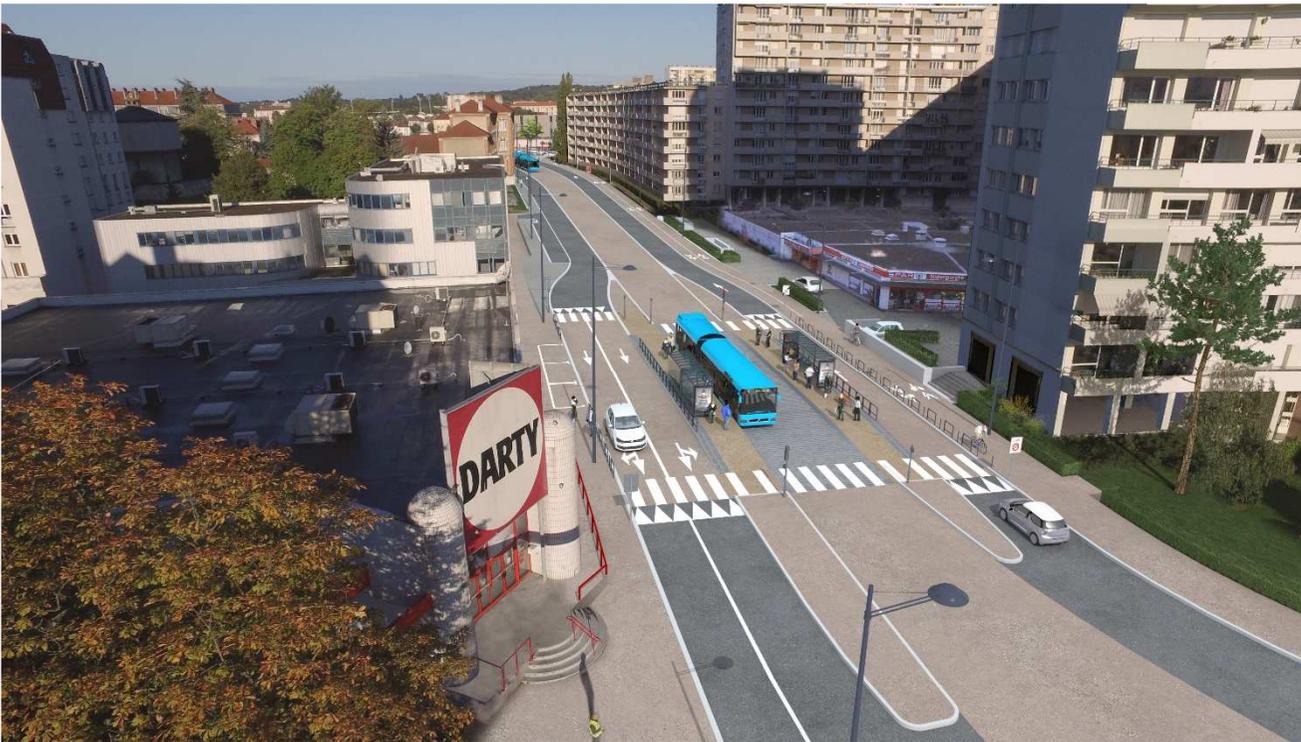


# Le plan du réseau



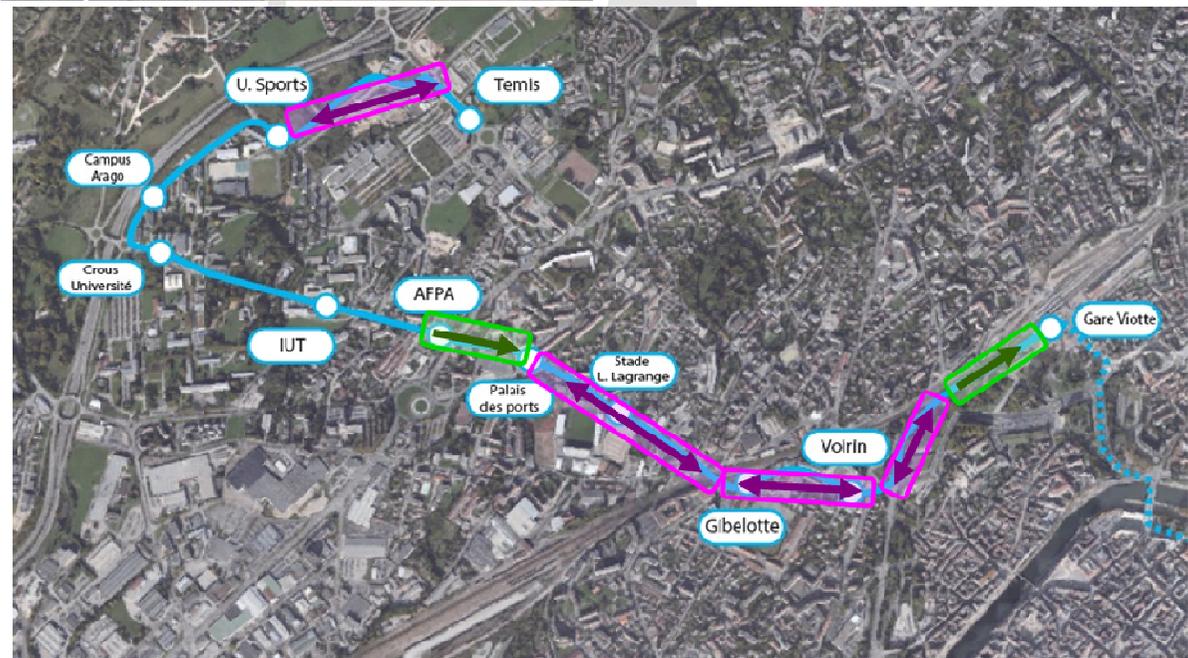
## Chiffres clés

- 56 lignes bus et tramway
- + de 1000 points d'arrêts
- 6 Parkings Relais
- 14 gares desservies
- 5 lignes TER
- Un tramway toutes les 5 minutes en heures de pointe dans chaque sens sur le tronçon commun Hauts du Chazal <-> Parc Micaud



**Septembre 2017 : le TCSP Viotte-TEMIS, renforcer la performance du pôle d'échanges de TEMIS, le lien avec la Gare Viotte et la desserte du Campus de la Bouloie**

- Longueur : 4,5 km
- 2 km en site propre intégral (2 voies réservées) et 400 m avec une voie (sens entrant ville)
- Priorité à tous les carrefours
- 9 000 voyageurs par jour
- Un rôle de lien urbain/périurbain, complémentaire au tramway

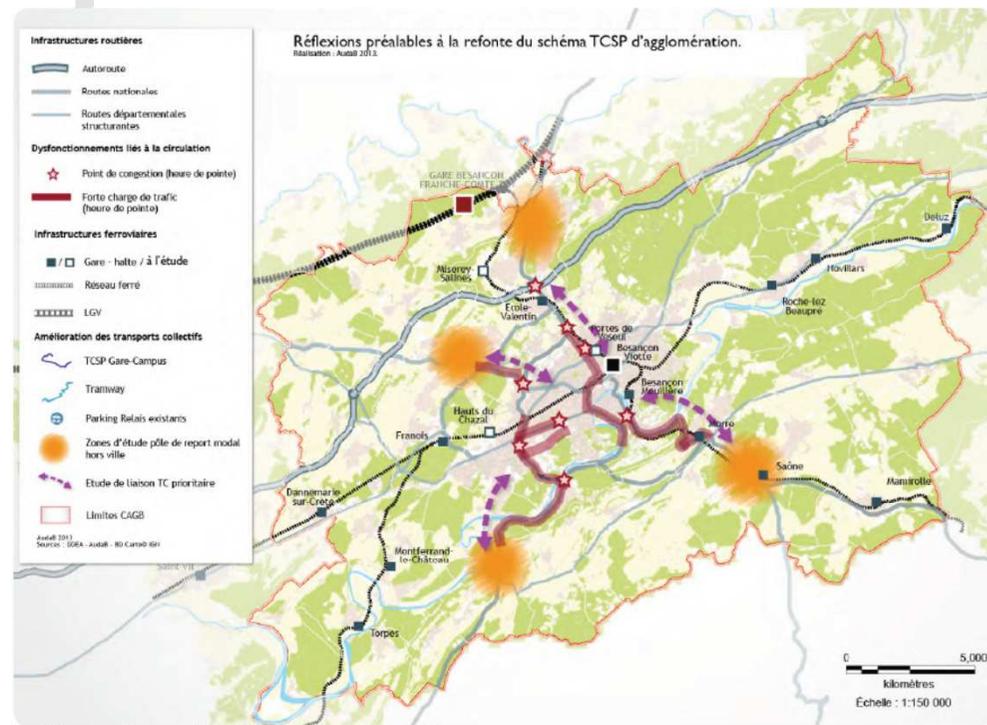


 Voies réservées bus DOUBLE SENS

 Voie réservée bus UN SEUL SENS (entrant ville)

# 2017 : une nouvelle extension du périmètre qui remet en cause le modèle actuel

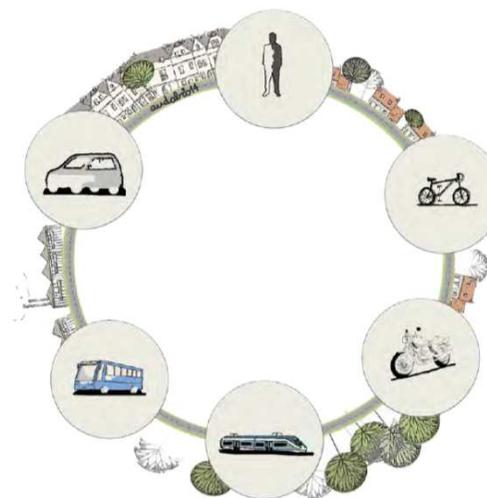
- **Des communes de plus en plus éloignées** : la convergence systématique de lignes vers les pôles d'échanges d'entrée de Ville n'est plus envisageable ; le nouveau modèle va s'appuyer au maximum sur la convergence de TAD GINKO vers de nouveaux bourg-centres locaux (Devecey et Saint-Vit), seuls en lien direct avec la ville-centre
- **Le recentrage des lignes périurbaines GINKO sur des axes forts, avec une offre accrue** : le maillage fin du réseau GINKO, en heure de pointe, pourrait être remis en cause, hors transport scolaire, pour augmenter l'offre sur des axes structurants ou des troncs communs permettant d'attirer une clientèle commerciale sensible à la rapidité des connexions et à la fréquence.
- **L'élargissement des missions du délégataire urbain** : afin d'améliorer la coordination entre les services urbains et périurbains, des missions du délégataire urbain seront élargies à l'ensemble du périmètre, notamment en matière d'actions commerciales, d'études, de régulation, etc. L'idée est d'optimiser l'offre de transport, en se donnant la possibilité d'un redéploiement kilométrique à l'échelle du territoire tout entier.



# 2017 : une nouvelle extension du périmètre qui remet en cause le modèle actuel

- **Le déploiement de « l'innovation » en périphérie** : les outils technologiques du réseau (SAEIV, information dynamique, applis, etc.) ne sont déployés actuellement que sur les lignes urbaines ; leur déploiement futur sur l'ensemble du périmètre est un objectif pour rassurer des usagers occasionnels, très éloignés des centres urbains et tributaires d'une offre limitée (fréquence faible, TAD), et simplifier la compréhension et l'accès à l'offre de transport.
- **La régionalisation des transports interurbains départementaux** : sur le modèle de l'intermodalité ferroviaire, il s'agira de généraliser l'intermodalité du réseau GINKO avec les lignes régionales d'autocars, en allant jusqu'à autoriser le cabotage à l'intérieur du territoire communautaire. Les discussions restent à engager après le 1<sup>er</sup> janvier 2017.
- **La prise en compte de nouvelles pratiques modales** : conformément au PDU, créer des aires de report modal sur les pénétrantes d'agglomération associant notamment le co-voiturage, une connexion aux liaisons cyclables, l'offre régionale (ferroviaire ou routière) et GINKO

Le système de mobilité à développer où chaque mode de transport a sa place dans l'espace public



**Multimodalité**  
Recours à plusieurs modes de transport pour satisfaire les besoins de déplacement des personnes et/ou des marchandises.

**1** Une mobilité vectrice de qualité de vie : replacer le citoyen au cœur de l'espace public et permettre une réduction des déplacements contraints (domicile-travail, domicile-études, domicile-achats alimentaires de base).

**2** Une mobilité pour tous et adaptée aux besoins de chacun : adopter une approche systémique de la mobilité en équilibrant et adaptant toutes les solutions de déplacements (marche, vélo, vélo électrique, transports collectifs en site propre ou non, 2 roues motorisés, voiture particulière...) aux différents besoins de se déplacer.

**3** Une mobilité dynamique et pourvoyeuse de développement : articuler les politiques urbanistiques, de développement économique, culturel et touristique avec la politique déplacements, utiliser la mobilité comme un levier du dynamisme de l'agglomération.

# Conclusion ?



**La mutation du territoire du Grand Besançon, notamment sur les 40 dernières années, a imposé la mise en œuvre d'une multiplicité d'outils de transport public différents**, parfois expérimentaux, parfois inadaptés aux besoins réels de déplacements, parfois intermodaux, mais répondant tous à une logique globale d'une offre conçue de manière descendante, de la collectivité vers l'utilisateur.

**Depuis le tournant des années 2000, les territoires à desservir, très diffus, les besoins de déplacements, très individualisés, nous obligent à respecter le fait que l'offre de transport public ne peut pas répondre à tous les besoins.** C'est le passage d'un réseau GINKO conçu « pour tous » à un réseau GINKO à inventer « pour chacun ».

**La transition d'une AOT devenant une AOM et le projet d'une transformation en Communauté Urbaine sont autant d'indicateurs que, sans minimiser l'importance du transport en « commun » dans les zones denses de l'agglomération, le Grand Besançon devra désormais se positionner en facilitateur d'initiatives privées (autopartage, co-voiturage, locations vélos longue durée, VLS, transport d'entreprise, etc.) plus qu'en opérateur de transport.**



*Merci de votre attention*