

RAPPORT DE PRESENTATION

Diagnostic territorial

Diagnostic socio-économique

PLUi arrêté par délibération du conseil
communautaire du 11 décembre 2025

SOMMAIRE

Les dynamiques métropolitaines	4
Les dynamiques démographiques	28
Les dynamiques résidentielles	49
Les dynamiques économiques	81
Le développement économique	95
Les dynamiques en matière d'équipements	138
Les dynamiques de mobilité	153

RAPPORT DE PRESENTATION

Diagnostic socio-économique

Les dynamiques métropolitaines et territoriales

PLUi arrêté par délibération du conseil
communautaire du 11 décembre 2025

SOMMAIRE

1. Grand Besançon Métropole dans son environnement régional	5
1.1. La situation géographique de Grand Besançon Métropole	5
1.2. Les réseaux de transports dans et autour de GBM	6
1.3. Les continuités écologiques (la trame verte et bleue) avec les territoires voisins	7
1.4. Le positionnement fonctionnel de GBM dans l'espace régional de Bourgogne-Franche-Comté	8
1.5. Le pôle métropolitain centre Franche-Comté	9
1.6. La situation frontalière avec la Suisse	11
2. Grand Besançon Métropole dans son environnement métropolitain	13
2.1. L'environnement urbain et rural de Grand Besançon Métropole	13
2.2. L'armature des centres d'équipements et de services de Grand Besançon Métropole	15
2.3. L'armature territoriale du schéma de cohérence territoriale (SCoT) Besançon Cœur Franche-Comté	18
3. Les savoir-faire de Grand Besançon Métropole	19
3.1. Technopole TEMIS, santé, microtechnique...	19
3.2. TEMIS Microtech	20
3.3. TEMIS santé	20
4. L'identité de Grand Besançon Métropole au travers de son projet de territoire	23
Synthèse	24



1. Grand Besançon Métropole dans son environnement régional

1.1. La situation géographique de Grand Besançon Métropole

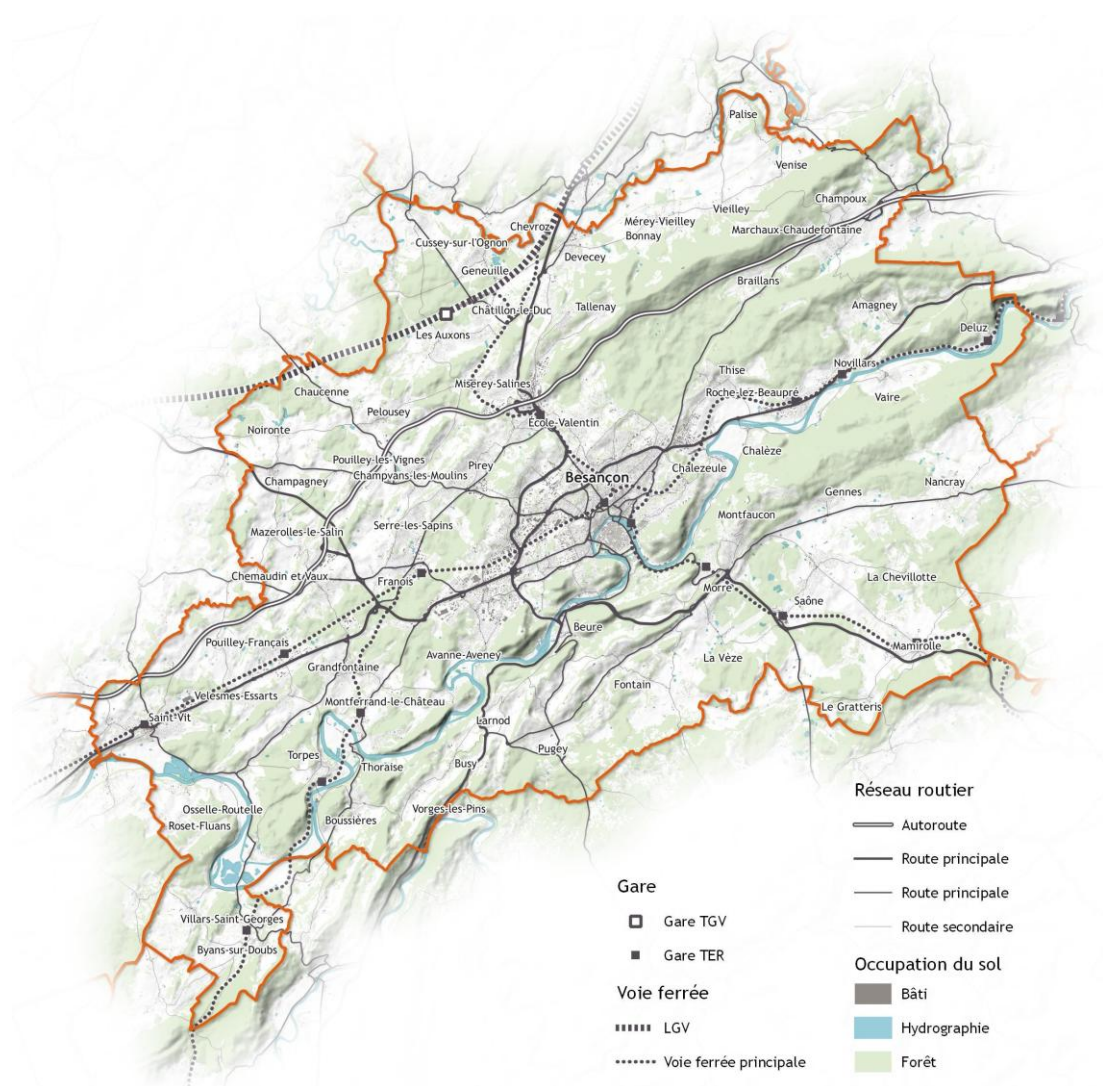
Située dans la partie orientale de la Bourgogne-Franche-Comté, sur l'axe Rhin-Rhône, les limites de la communauté urbaine du Grand Besançon Métropole sont distantes, à vol d'oiseau, de près de 300 km de Paris (soit 2h30 min. en train), 175 km de Strasbourg (soit 3h30 min. en train), 150 km de Lyon (soit 3h15 min. en train), 100 km de Berne et Genève (2h30 min. en voiture) et 50 km de Dijon (1h15 min. en train). Grand Besançon Métropole est équidistant des métropoles de Strasbourg et de Lyon (200 km).



Carte – Situation géographique de GBM (AUDAB, 2022)

1.2. Les réseaux de transports dans et autour de GBM

Tissée par 695 km de routes nationales et départementales, 35 km d'autoroutes (dont 3 échangeurs autoroutiers), 100 km de lignes ferroviaires dont 10 km de lignes à grande vitesse (LGV) et accueillant 16 gares et haltes ferroviaires (dont une gare TGV implantée dans la commune des Auxons à 10 km au nord-ouest de Besançon), la communauté urbaine est structurée par un réseau de communication essentiellement orienté nord-est / sud-ouest reliant le Rhin au Rhône (A36, D673 puis D683, N83, lignes ferroviaires du Revermont et de Dole-Belfort). Un deuxième axe de communication moins dense orienté nord-sud se dessine également et vient croiser l'axe Rhin-Rhône au niveau de Besançon (la route nationale 57 reliant la Lorraine à la Suisse ; la ligne des Horlogers reliant Besançon au Locle-Col-des-Roches également en Suisse). Grand Besançon Métropole est traversé par des voies de communication structurantes et d'envergure européenne reliant de part et d'autre la mer du Nord à la Méditerranée. Toutefois, si GBM est au centre d'un réseau de communication européen et national, il s'opère plus généralement des flux de transit.



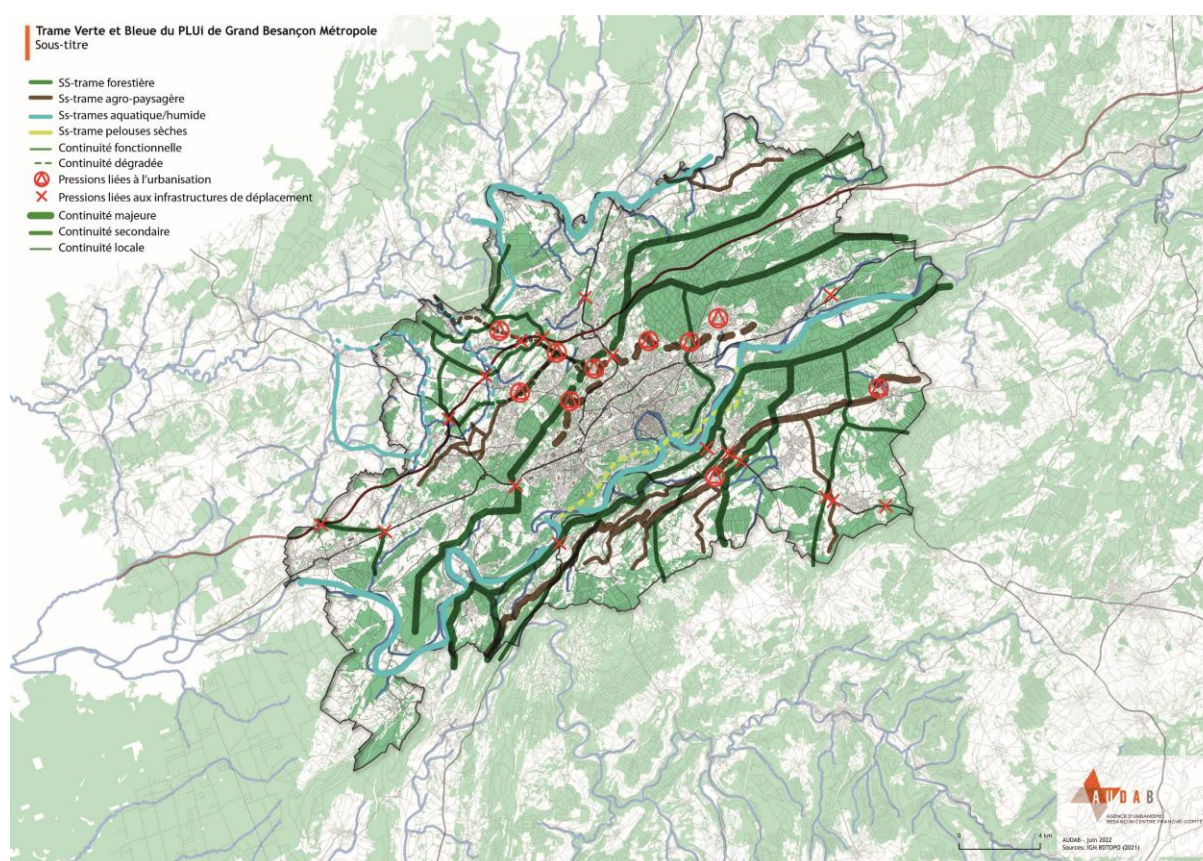
Carte - Armature des réseaux de transports de GBM (AUDAB, 2022)

1.3. Les continuités écologiques (la trame verte et bleue) avec les territoires voisins

En complément des infrastructures de transport terrestres, les continuités écologiques jouent un rôle essentiel de connexion avec les territoires voisins pour les déplacements de la faune.

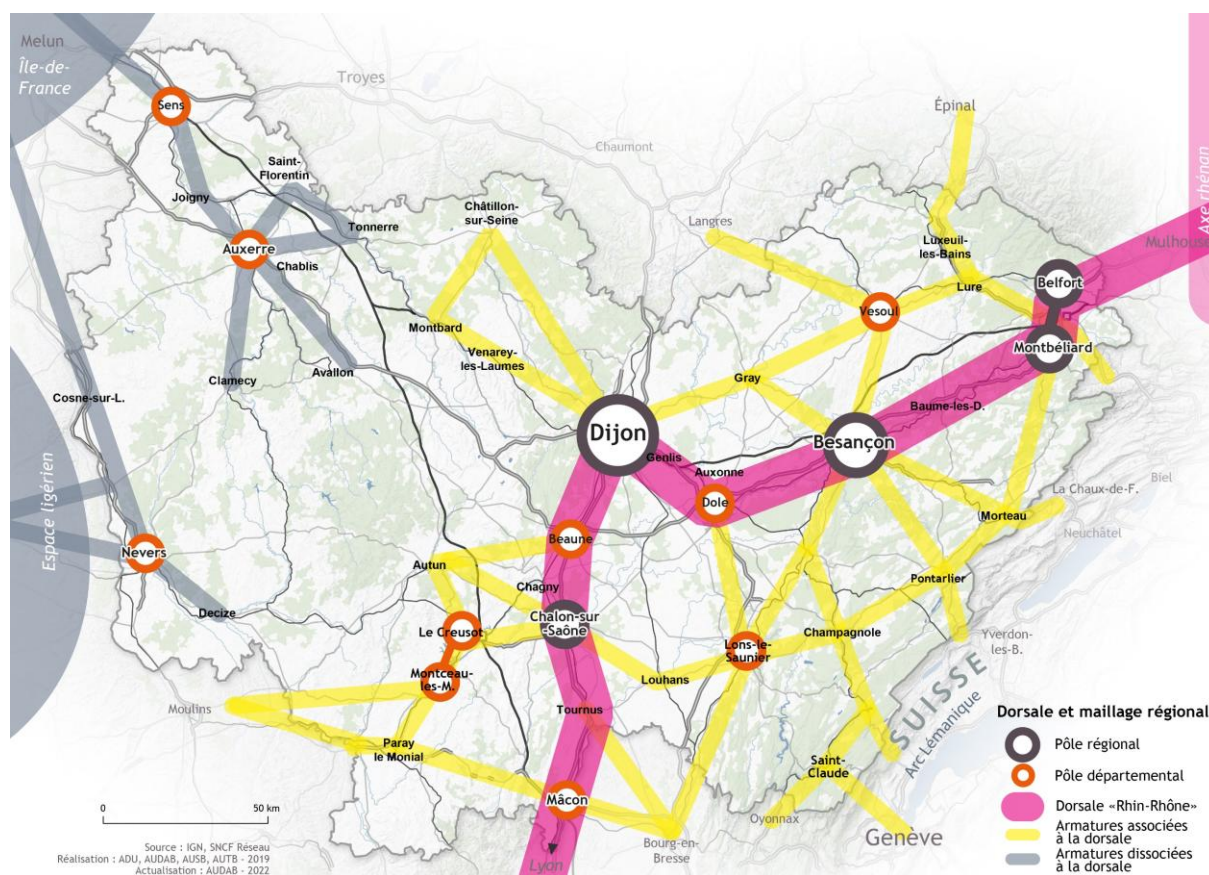
La trame verte et bleue du Grand Besançon Métropole s'appuie sur la présence de milieux naturels reconnus, préservés mais aussi plus ordinaires : milieux humides, milieux agricoles, milieux forestiers, milieux aquatiques et pelouses sèches.

La trame verte (milieux forestiers, milieux agricoles ou pelouses sèches) s'articule autour de grandes continuités également orientées nord-est / sud-ouest, selon les lignes de relief du territoire. Quant à la trame bleue, composée des milieux humides et aquatiques, elle s'articule autour de la vallée du Doubs, qui dessine une vaste continuité écologique centrale. Vallée encaissée présentant peu d'affluents, elle ménage des méandres au sein desquels on retrouve les milieux humides. Le quart nord-ouest du territoire communautaire est également marqué par la présence d'affluents de l'Ognon et de milieux humides associés.



Carte – Trame verte et bleue du PLUi de GBM (AUDAB, 2022)

1.4. Le positionnement fonctionnel de GBM dans l'espace régional de Bourgogne-Franche-Comté



Carte - Armature territoriale de la Bourgogne-Franche-Comté (ADU, AUDAB, AUSB, AUTB, mäj 2022)

La région Bourgogne-Franche-Comté est essentiellement structurée par une quinzaine de polarités urbaines liées et dont la dynamique se prolonge le plus souvent hors région (Alsace, Auvergne-Rhône-Alpes, Suisse). C'est tout d'abord le cas de l'axe Rhin-Rhône, dans lequel Grand Besançon Métropole (GBM) s'inscrit, qui est la résultante d'un triple constat territorial :

- Un alignement de centralités régionales structurantes (Mâcon, Chalon-sur-Saône, Dijon, Dole, Besançon, Montbéliard et Belfort) ;
- Un système de liens forts entre ces centralités et avec l'extérieur de la région ;
- Un corridor de trafic équipé de puissantes infrastructures de communication (LGV, A36, A6, ligne Dijon – Belfort, etc.)

La continuité de cette dorsale régionale s'étend du nord de la Franche-Comté au sud de la Bourgogne (Montbéliard - Belfort, Besançon, Dijon, Chalon-sur-Saône) et concentre à ce jour plus de la moitié de la population régionale ainsi que près des deux tiers des emplois régionaux. Ce corridor représente l'axe dynamique régional qui allie populations jeunes et croissance démographique.

GBM s'inscrit pleinement dans l'armature régionale grâce à son action d'articulation intermédiaire au sein de l'axe Rhin-Rhône et à sa connexion avec la Suisse, pays voisin avec lequel elle partage une culture commune ancestrale, le savoir-faire horloger. Du fait de sa proximité avec les montagnes jurassiennes et de par ses liaisons transfrontalières, Grand Besançon Métropole est connecté avec la Suisse (canton de Vaud) via le Haut-Doubs, territoire qui représente une forte interface d'échanges et de coopération franco-suisse.

Données de cadrage	Pop. 2022	Densité 2019	Part des hab. de BFC	Part des emplois de BFC
GBM	198 387 hab.	376 hab./km²	7 %	9 %
Dijon Métropole	258 630 hab.	1 078 hab./km²	9 %	13 %
Région BFC	2 803 977 hab.	59 hab./km²	-	-

Tableau - Données de cadrage comparatives de GBM en 2022 (INSEE, 2025)

Deuxième territoire le plus peuplé après Dijon Métropole, Grand Besançon Métropole accueille 7 % de la population, à la fois totale et active, de Bourgogne-Franche-Comté et offre une densité démographique six fois plus élevée que la moyenne régionale.

Accueillant près d'un emploi sur dix de Bourgogne-Franche-Comté, GBM est également un pôle économique régional majeur au rayonnement large et qui s'étend au-delà de ses propres limites administratives (influence ancrée dans le centre de l'ancienne Franche-Comté). Avec 95 000 emplois, il constitue le deuxième pôle majeur de Bourgogne-Franche-Comté après celui de Dijon Métropole (136 480 emplois).

Alors que la plupart des zones d'emploi de BFC telles que Dijon, Auxerre, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Nevers et Avallon sont plutôt orientées vers une activité économique diversifiée avec une légère surreprésentation du tertiaire marchand (commerces, transports, activités financières, services rendus aux entreprises et aux particuliers, hébergement-restauration, immobilier, information-communication, etc.), la zone d'emploi de Besançon demeure la seule au niveau régional à dominante tertiaire dite non marchande (administration publique, enseignement, santé humaine, action sociale). Le CHU, la Ville de Besançon / GBM / CCAS ainsi que l'Université de Franche-Comté composent le podium des plus grands employeurs de la communauté urbaine.

1.5. Le pôle métropolitain centre Franche-Comté

Le pôle métropolitain centre Franche-Comté (PMFCF), créé en 2012, rassemble les agglomérations de Besançon, Dole, Vesoul, Morteau, Pontarlier et Lons-le-Saunier représentant 369 000 habitants pour une densité de 227 hab. / km², 179 000 emplois et environ 25 000 étudiants. La communauté urbaine de Besançon en est le cœur.

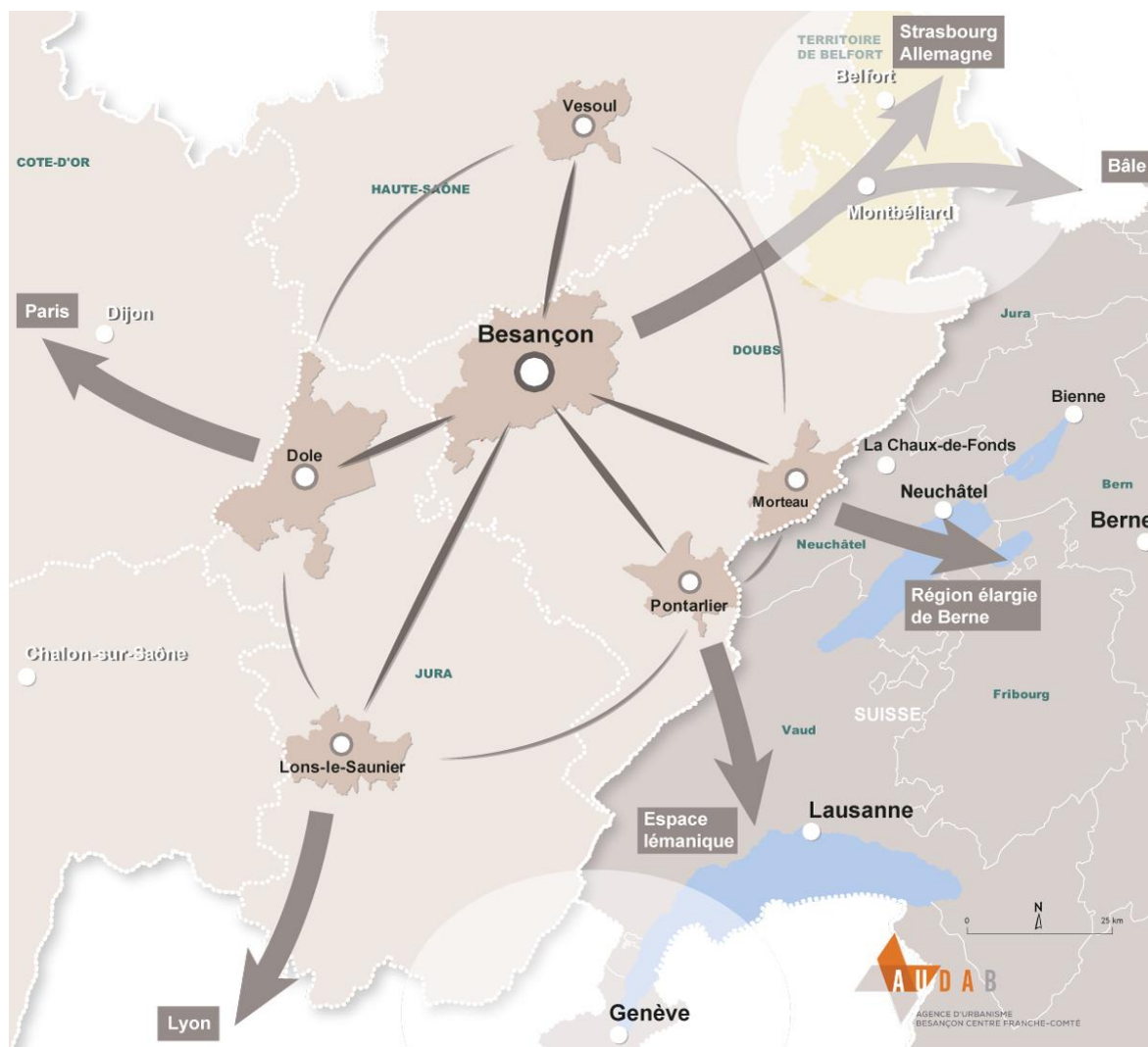
Ce pôle dispose d'espaces ouverts sur l'extérieur, notamment sur la Suisse, à l'est, et sur les aires urbaines de Dijon et du Val de Saône, à l'ouest. Ces relations lui confèrent un rôle de carrefour au sein d'une large partie Est de la France. Il constitue un des piliers d'un espace économique cohérent, bordé par l'espace rhénan et le nord de Rhône-Alpes, et qui s'étend en France sur une grande partie des régions Bourgogne et Franche-Comté.

Le pôle métropolitain centre Franche-Comté, et les agglomérations qui le composent, accueille plus précisément 369 248 habitants en 2022 contre 302 851 en 2011 (+0,3 % par an) et ce, à périmètre constant (CC val de Morteau compris). Que ce soit à l'échelle stricte des 6 EPCI du pôle métropolitain qu'à l'échelle élargie, la dynamique de population reste positive sur les 10 dernières années, portée notamment par le Département du Doubs avec une part active de GBM et de la bande frontalière franco-suisse en particulier, alors même que la Région amorce une légère baisse démographique.

Données de cadrage démographique	Pop. 2011	Pop. 2022	Taux de variation annuel
GBM	189 580 hab.	198 387 hab.	0,4 % / an
CA Gd Dole	53 830 hab.	54 697 hab.	0,1 % / an
CA ECLA	34 577 hab.	34 210 hab.	-0,1 % / an
CA Vesoul	32 657 hab.	32 339 hab.	-0,1 % / an
CC Gd Pontarlier	26 743 hab.	28 580 hab.	0,6 % / an
CC Val de Morteau	19 294 hab.	21 035 hab.	0,8 % / an
PMFCF	356 681 hab.	369 248 hab.	0,3 % / an

Tableau - Données de cadrage démographique du PMFCF en 2022 (INSEE, 2025)

Le pôle métropolitain a pour principales fonctions d'être force de proposition pour ses membres et au sein de l'espace régional et d'accompagner des projets territoriaux dans les domaines de la mobilité, des transports, de l'aménagement, du numérique, du développement économique, du tourisme, de la promotion du territoire, de la qualité de vie, des services à la population, de l'énergie, de l'environnement et de l'urbanisme. Pour la période 2021-2027, l'objectif affiché et ciblé par le PMCF est de mettre l'espace centre franc-comtois en capacité d'attirer et de maintenir les jeunes actifs, dans une perspective de transition écologique et de redynamisation économique.



Carte – Positionnement du pôle métropolitain centre Franche-Comté (AUDAB, 2021)

1.6. La situation frontalière avec la Suisse

Dès la fin du XVIII^{ème} siècle, la ville de Besançon a noué des liens avec la Suisse voisine (distante de 75 km par la route) avec l'accueil d'horlogers venant de Genève, du Locle, de Neuchâtel ou de Porrentruy. En 1793, l'horloger genevois Laurent Mégevand a été le premier à ouvrir une manufacture d'horlogerie à Besançon lançant ainsi l'activité horlogère dans la capitale franc-comtoise qui sera suivie ensuite par d'autres activités techniques puis microtechniques (optique-lunetterie, bureautique, automobile, aéronautique, informatique...).

A ce jour, les relations entre Grand Besançon Métropole et la Suisse s'expriment, entre autres, au travers des flux de travailleurs frontaliers qui passent chaque jour la frontière suisse pour aller y exercer une activité professionnelle en lien essentiellement avec les secteurs de l'industrie manufacturière, de l'horlogerie, des microtechniques et des services marchands.

Frontaliers en 2018	Nombre de travailleurs actifs	Part dans horlogerie	Part dans autre activité	Part secteur primaire	Part secteur second.	Part secteur tertiaire	Part d'ouvriers
Besançon	303	17,9 %	82,1 %	-	37,8 %	62,2 %	43,7 %
GBM	665	25,8 %	74,2 %	-	49,3 %	50,7 %	37,6 %

Tableau – Les frontaliers de Grand Besançon Métropole (INSEE, OSTAJ, 2022)

En 2018, sur 41 000 travailleurs frontaliers bourguignons et francs-comtois, 665 étaient recensés dans GBM (soit 1,6 %) dont près de la moitié provenaient de la ville de Besançon (303 actifs). Par comparaison, en 2013, ils étaient 450 provenant de GBM et 210 originaires de Besançon. Cela représente un gain annuel de plus de 40 travailleurs frontaliers actifs sur le sol de GBM.

Plus de 25 % des frontaliers actifs de GBM travaillent dans le domaine de l'horlogerie, 18 % concernant Besançon même. A l'instar du secteur tertiaire (services marchands et administratifs), le secteur secondaire ou industriel suisse emploie près de la moitié des frontaliers grands-bisontins (49,3 %). Ce niveau est légèrement plus faible à l'échelle de la commune seule de Besançon où les frontaliers actifs sont 38 % à y travailler. Les frontaliers bisontins sont majoritairement présents dans les emplois tertiaires (62 %) et plus en lien avec les fonctions servicielles. Quant au secteur primaire (agriculture, pêche, exploitation forestière et minière), il n'emploie pas de frontaliers issus de Grand Besançon Métropole.

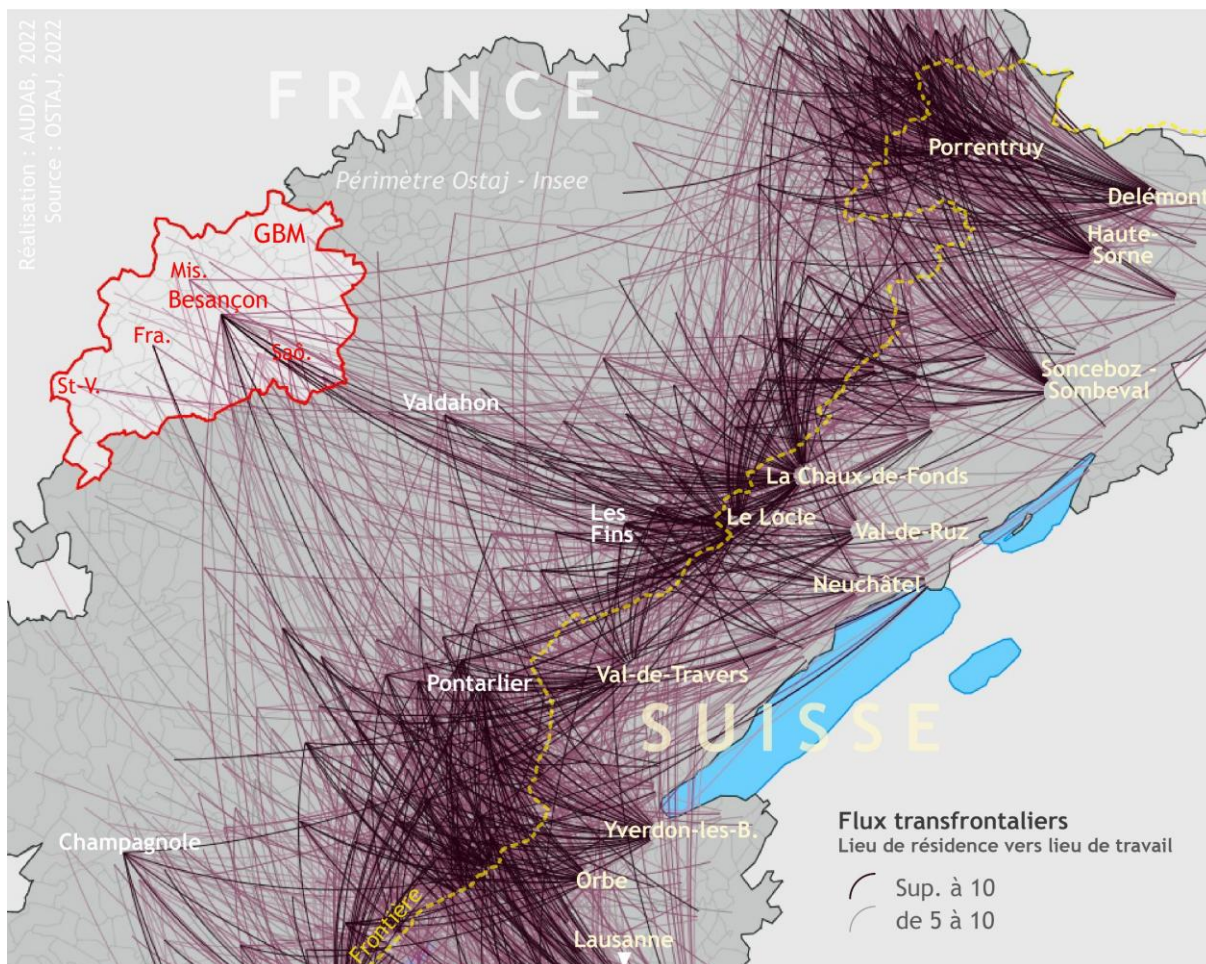
Les pôles d'activité suisses qui attirent les frontaliers de GBM sont ceux essentiellement du canton de Vaud situés près de la frontière et dont les activités économiques sont principalement tournées vers l'industrie horlogère et microtechnique ainsi que vers les services présentiels (hôtellerie-restauration, tourisme, santé...) voire bancaires et financiers : La Chaux-de-Fonds (horlogerie accueillant les entreprises TAG Heuer, Girard-Perregaux, 88 rue du Rhône, Certina, Audemars Piguet...), Le Locle (horlogerie avec les entreprises Tissot, Zenith, Ulysse Nardin, Montblanc, Rolex ou Zodiac, microtechniques et domaine médical), Neuchâtel (horlogerie, microtechniques, services bancaires et financiers...), Lausanne (hôtellerie-restauration, services financiers, commerces, industrie du tabac...), Yverdon-les-Bains (secteur industriel diversifié), Haute-Sorne (secteur industriel diversifié), Boncourt (industrie du tabac), etc.

Les frontaliers actifs de Besançon pendulent vers les mêmes destinations que ceux de GBM mais y occupent en proportion des fonctions plus ouvrières. En effet, la part d'ouvriers parmi les frontaliers bisontins est de 43,7 % quand elle est de 37,6 % dans GBM et de 32,5 % dans GBM hors Besançon. Par comparaison, la part des ouvriers travaillant dans GBM est plus de trois fois moindre (10 % en 2018).

La question des savoir-faire en mécanique horlogère et mécanique d'art dans l'Arc jurassien

L'UNESCO a décidé d'inscrire le 16 décembre 2020 les savoir-faire en mécanique horlogère et mécanique d'art sur la Liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité. Cette inscription met en valeur une tradition vivante emblématique de l'Arc jurassien franco-suisse. La candidature, portée par la Suisse en collaboration avec la France, a été préparée avec un groupe de pilotage binational regroupant des artisans, des formateurs et des représentants de musées qui ont proposé plusieurs mesures de sauvegarde dans les domaines de la documentation, de la formation et de la transmission ainsi que de la sensibilisation et de la valorisation. Les savoir-faire en mécanique horlogère et mécanique d'art comprennent l'artisanat horloger situé le long de l'Arc jurassien de Genève à Schaffhouse, de Bienne à Besançon, mais aussi la fabrication d'automates et de boîtes à musique, caractéristique de la région de Sainte-Croix. (INSEE, OSTAJ, 2020).

L'association Arc Horloger, constituée officiellement le 6 décembre 2024 à la Chaux de Fonds, vise à réunir durablement, au sein d'une structure commune, les différents porteurs de savoir-faire, à les accompagner dans la sauvegarde et la transmission de leurs pratiques parfois multiséculaires et à valoriser cette richesse patrimoniale extraordinaire. Les porteurs du Projet sont le Grand Besançon Métropole du côté français et Arc Jurassien du côté Suisse, en partenariat avec le PNR Doubs Horloger.



Carte – Les flux frontaliers des actifs résidant en France et travaillant en Suisse en 2018

Grand Besançon Métropole contribue également aux programmes Interreg France - Suisse. Interreg France-Suisse est un programme de l'Union européenne cofinancé par le Fonds européen de développement régional (FEDER), la Confédération suisse et les cantons, pour soutenir la Coopération territoriale européenne (CTE) qui s'inscrit dans le cadre de la politique de cohésion européenne. Cette dernière vise à renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale en réduisant les différences de développement entre les régions européennes. Le programme Interreg France-Suisse s'intègre dans une longue tradition de partenariat entre les territoires frontaliers français et suisses. Il finance des projets bénéficiant à cet espace de coopération de part et d'autre de la frontière. Le programme est mis en œuvre dans une zone de coopération qui recouvre 5 départements français et 7 cantons suisses.

L'ensemble de ces projets concernent trois grands domaines :

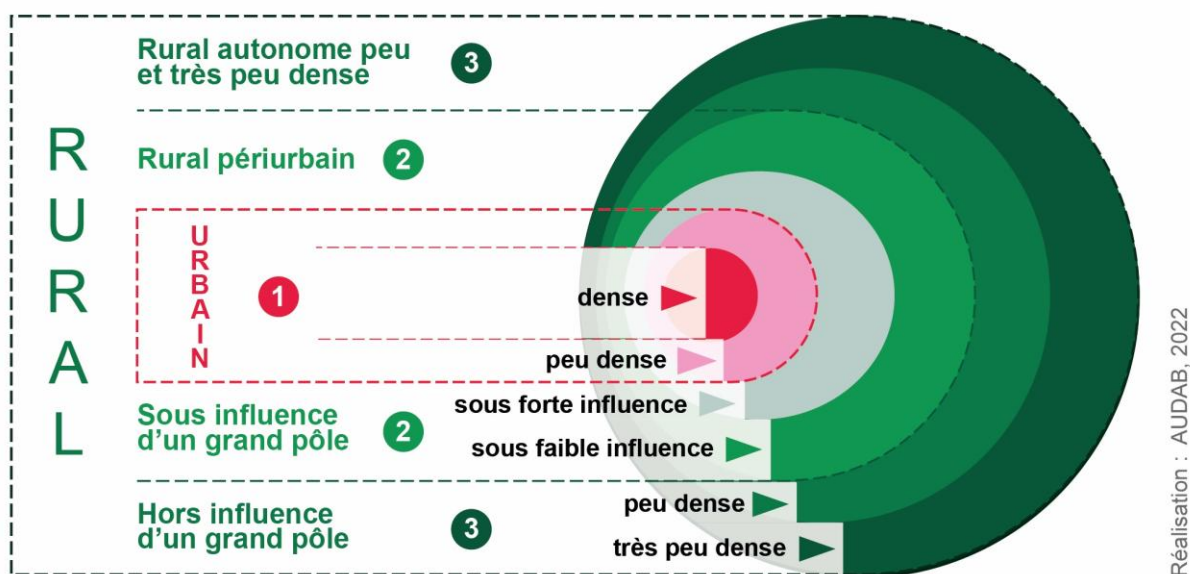
- la recherche et l'innovation (Université de Franche-Comté, Chambre de Commerce et d'Industrie de Franche-Comté, École Nationale Supérieure de Mécanique et des Microtechniques, Chambre interdépartementale d'agriculture Doubs - Territoire de Belfort, Centre Hospitalier Universitaire de Besançon, Pôle des Microtechniques) ;
- le patrimoine naturel et culturel (Conservatoire botanique national de Franche-Comté, Agence d'urbanisme Besançon centre franche-comté, Centre Dramatique National Besançon Franche-Comté, Grand Besançon Métropole, Université de Franche-Comté, « Les 2 Scènes ») ;
- l'emploi et la main d'œuvre (Université de Franche-Comté, Chambre interdépartementale d'agriculture Doubs - Territoire de Belfort, Centre Régional d'Information Jeunesse de Franche-Comté).

2. Grand Besançon Métropole dans son environnement métropolitain

2.1. L'environnement urbain et rural de Grand Besançon Métropole

Jusqu'en 2020, l'Insee définissait le rural comme l'ensemble des communes n'appartenant pas à une unité urbaine qui est caractérisée par le regroupement de communes de plus de 2 000 habitants dans un espace présentant une certaine continuité du bâti, censée définir les « villes ». Une nouvelle typologie des espaces urbains et ruraux a été récemment réalisée par l'INSEE avec l'aide d'autres structures expertes dont l'ANCT (Agence nationale de la cohésion des territoires), statisticiens publics, association d'élus et universitaires. Dans un premier temps, la distinction a été faite selon le degré de densité démographique d'après la grille communale des densités. Dans un second temps, des critères de type fonctionnel, tel que le degré d'influence d'un pôle d'emploi y ont été associés. Avec cette nouvelle approche, quatre catégories d'espaces ruraux se dessinent désormais (allant des communes rurales très peu denses, hors influence d'un pôle, aux communes sous forte influence d'un pôle) ainsi que deux catégories d'espaces urbains (densément peuplés et de faible densité appelée également intermédiaire).

Bien que le terme d'espace périurbain n'apparaisse plus dans la nouvelle classification territoriale de l'INSEE, cet espace apparaît en creux au travers notamment des communes rurales sous influence directe d'un grand pôle, influence à la fois forte mais également faible. En l'occurrence, près des deux tiers de la surface de Grand Besançon Métropole (soit 65 %) sont composées de communes rurales périurbaines. Les autres communes appartiennent à l'espace urbain à la fois dense (Besançon) et peu dense.



Graphique - Morphologie des espaces urbains et ruraux (INSEE, ANCT, 2022)

Par conséquent, 69 % des communes de la communauté urbaine de Besançon (soit 47 communes) sont considérées comme des communes rurales sous influence d'un grand pôle. Il s'agit là de l'expression même de la périurbanisation à l'œuvre depuis la fin des années 1960 dans GBM. Accueillant près de 42 300 habitants, ces communes périurbaines représentent *in fine* près de 22 % de la population totale de GBM.

En revanche, 31 % des communes de GBM, soit 21 communes, sont considérées comme urbaines : Besançon ; École-Valentin ; Miserey-Salines ; Devecey ; Dannemarie-sur-Crète ; Beure ; Châtillon-le-Duc ; Chalezeule ; Franois ; Serre-les-Sapins ; Pirey ; Grandfontaine ; Montferrand-le-Château ; Les Auxons ; Avanne-Aveney ; Morre ; Montfaucon ; Pouilley-les-Vignes ; Boussières ; Torpes ; Pouilley-Français. Ces dernières regroupent 153 467 habitants en 2019 ce qui représente près de 80 % de la population totale de Grand Besançon Métropole.

La commune de Besançon est considérée par l'INSEE comme la seule commune urbaine dite dense. Les 20 autres communes urbaines appartiennent à l'espace urbain peu dense ou de densité intermédiaire.

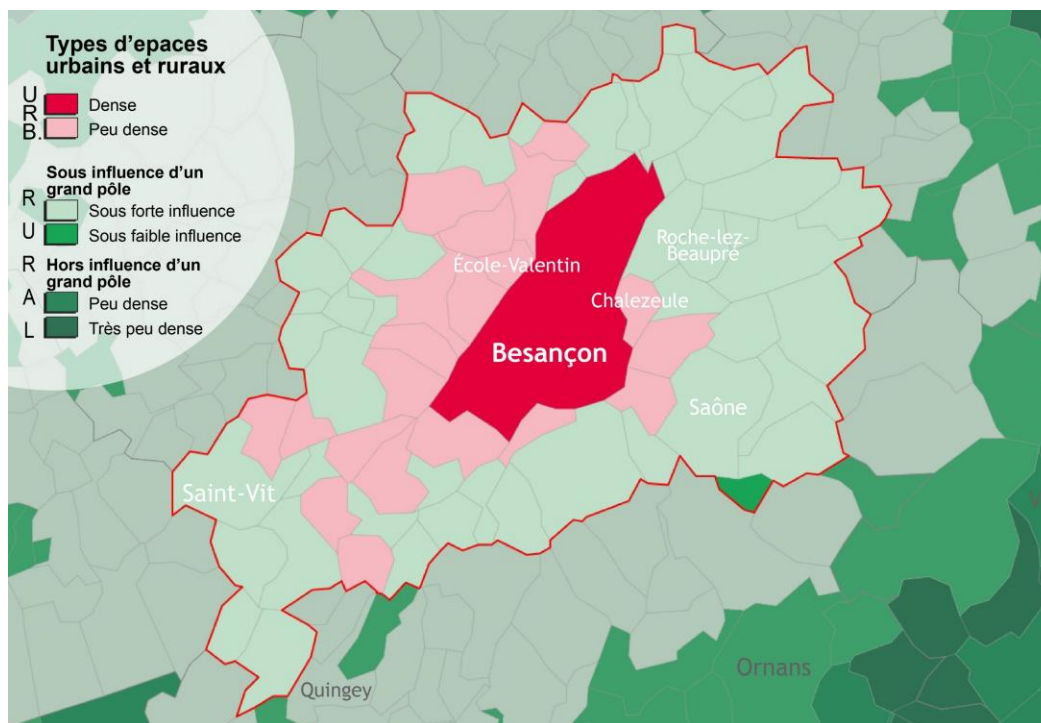
Au total, l'espace urbain rassemble 78 % des habitants (soit 153 500 hab.) et occupe 35 % du territoire de GBM.

En résumé, quatre catégories territoriales sont présentes dans GBM : urbain dense (Besançon), urbain peu dense ou de densité intermédiaire (20 communes) et rural sous forte influence d'un pôle (46 communes). Enfin, la communauté urbaine de Besançon ne recense pas de communes rurales hors influence d'un grand pôle. Elles sont toutes ici sous l'influence plus ou moins forte du pôle bisontin. C'est la raison pour laquelle l'approche centre – périphérie (en tant que zone périurbaine) sera le plus souvent abordée par le prisme direct commune de Besançon vs GBM hors Besançon.

	Catégories du rural et de l'urbain dans GBM	Nombre de communes	Surface	Population 2019	Part Pop. 19
1	Urbain dense – Besançon	1	65 km ²	117 912	60,2 %
	Urbain densité intermédiaire	20	121 km ²	35 555	18,2 %
2	Rural sous forte influence d'un pôle	46	340 km ²	42 109	21,5 %
	Rural sous faible influence d'un pôle	1	3 km ²	169	0,1 %
3	Rural autonome peu dense	-	-	-	-
	Rural autonome très peu dense	-	-	-	-

Tableau - Morphologie des espaces urbains et ruraux dans GBM (INSEE, ANCT, 2022)

Carte - Catégories d'espaces du rural et de l'urbain (INSEE, ANCT, 2021)



2.2. L'armature des centres d'équipements et de services de Grand Besançon Métropole

Pouvoir accéder dans de bonnes conditions et dans des délais raisonnables à des équipements et des services publics mais également privés influe significativement sur la qualité de vie des habitants, la structuration et l'attractivité des territoires. A cet effet, un indicateur des niveaux de centres d'équipements et de services issu des travaux de l'étude a été réalisé en 2019 par l'institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (INRAE) et le centre d'économie et de sociologie appliquées à l'agriculture et aux espaces ruraux (CESAER) en partenariat avec l'agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT). La méthode utilisée pour identifier les centres à partir de la diversité des commerces et services a été celle dite de la classification automatique mixte. Cette typologie a été réalisée sur les communes de France métropolitaine et à partir de la Base permanente des équipements de l'INSEE.

Ce classement a permis de distinguer quatre niveaux de centralités en regroupant les centres dont les offres de services en équipements étaient comparables : centres majeurs (niveau 1), structurants (niveau 2), intermédiaires (niveau 3) et locaux (niveau 4).

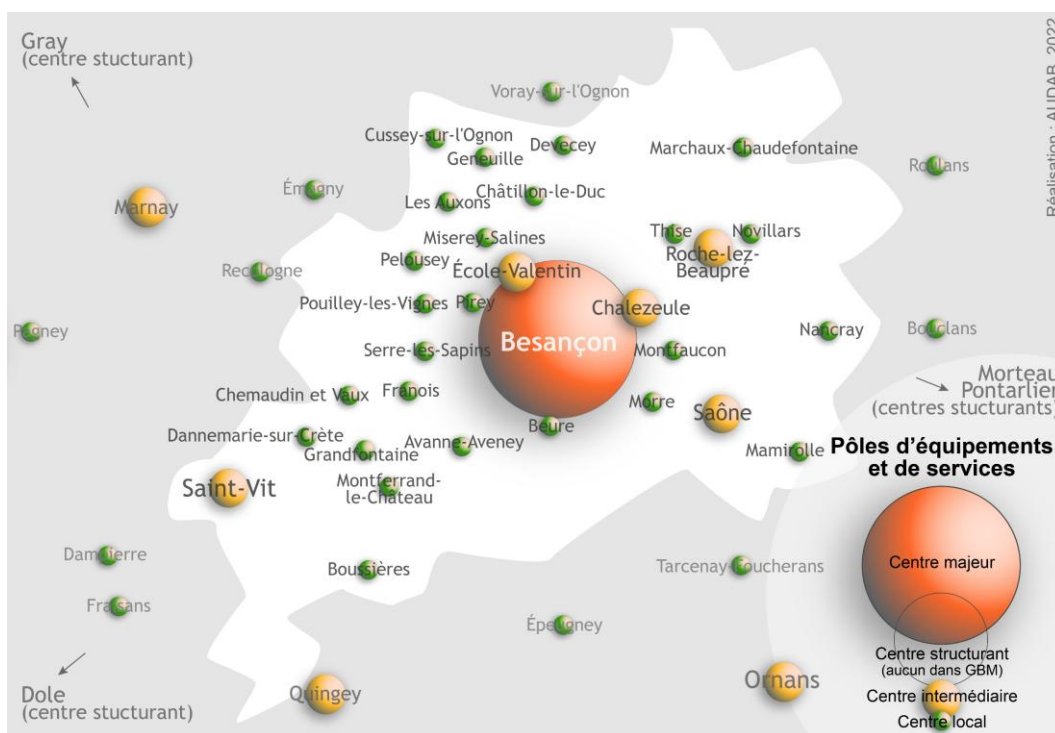
Le classement des centralités par l'INSEE, l'INRAE et l'ANCT a permis de distinguer plusieurs niveaux de centralités en regroupant les centres dont les offres de services en équipements étaient comparables :

- Les centres majeurs offrent des services les plus rares comme certaines spécialités médicales hospitalières, des services de l'aide sociale aux personnes fragiles, des tribunaux, des établissements universitaires, de grands équipements sportifs et culturels et de grande distribution.

- Les centres structurants (non présents dans GBM) proposent une quarantaine d'équipements supplémentaires, certains essentiels, mais dont le recours n'est pas quotidien : équipements commerciaux plus spécialisés (librairie, épicerie, magasin de chaussures, de sports, d'électroménager, de meubles), hôtels, agences de travail temporaire ; mais aussi des services de santé plus spécialisés : laboratoire d'analyse, ophtalmologie, cardiologie, gynécologie.

- Les centres intermédiaires d'équipements et de services : l'offre s'enrichit d'une trentaine de commerces et services, faisant de ces centres de véritables foyers d'activité du quotidien (offre de soin de premier recours complète, activité commerciale renforcée, ...).

- Les centres locaux d'équipements et de services : leur offre est restreinte autour d'une douzaine d'équipements du quotidien et/ou de proximité : coiffeur, école élémentaire, restaurant, boulangerie, artisans du bâtiment, ...).



Près de la moitié des communes de GBM (46 %) exercent des fonctions de centres d'équipements et de services différenciées en trois niveaux sur les quatre présents au niveau national.

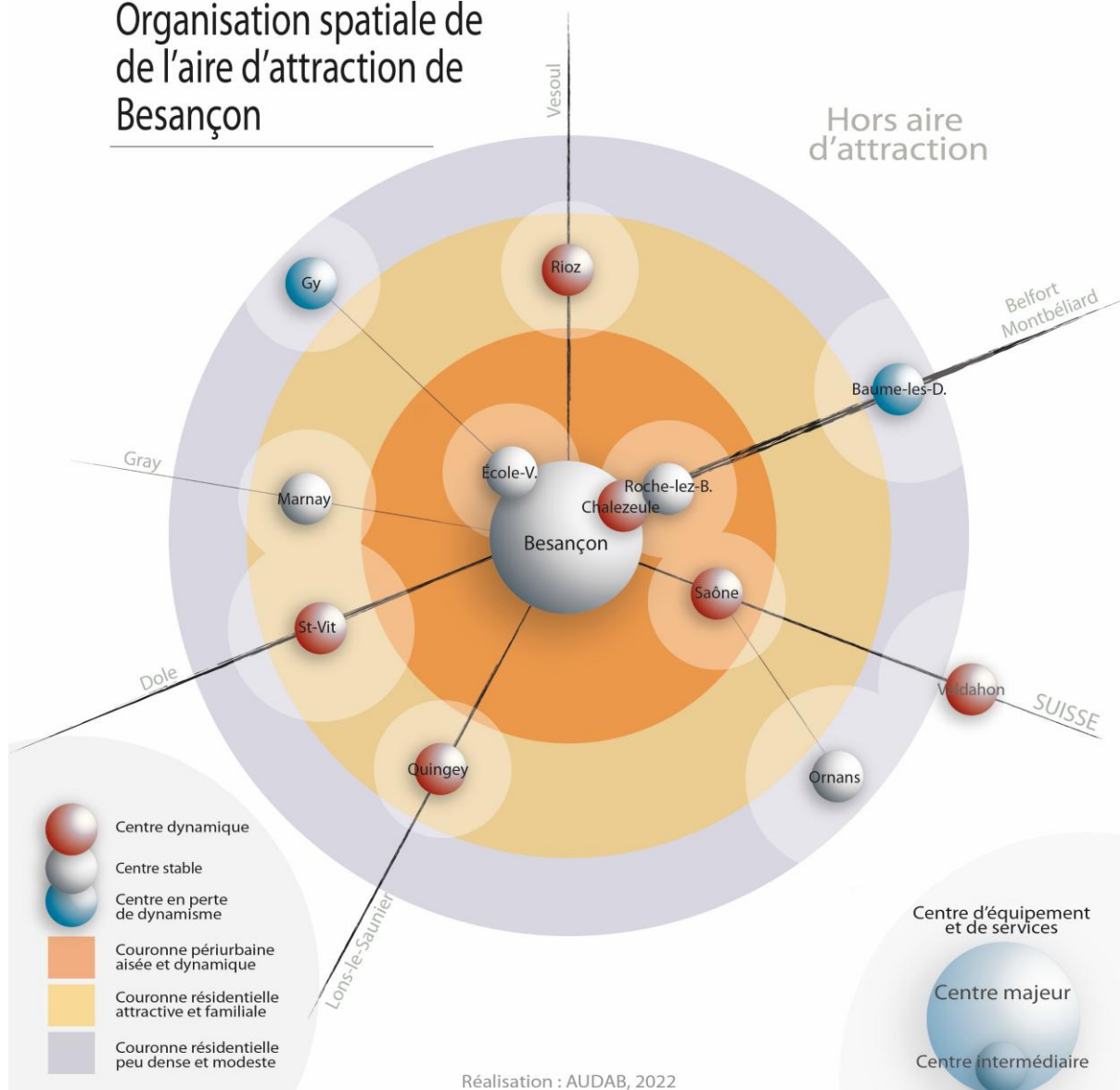
- Le seul centre majeur d'équipements et de services (niveau 1), en l'occurrence la ville de Besançon, offre la quasi-totalité des services de santé, des commerces de la grande distribution ou alimentaires spécialisés, plusieurs services aux particuliers supplémentaires, notamment des services de l'administration judiciaire, de l'administration fiscale, des établissements scolaires et universitaires et des équipements de sports, loisirs et culture.
- Les centres structurants d'équipements et de services (niveau 2) n'apparaissent pas dans Grand Besançon Métropole mais dans un rayon de 50 km autour de Besançon (Morteau, Pontarlier, Dole, Gray).
- Les 5 centres intermédiaires d'équipements et de services (niveau 3) sont Chalezeule ; École-Valentin ; Roche-lez-Beaupré ; Saint-Vit ; Saône. Ces centres intermédiaires offrent un panier d'une trentaine de commerces et services, faisant de ces centres de véritables foyers d'activité du quotidien.
- Les 25 centres locaux d'équipements et de services (niveau 4) concernent les communes de Les Auxons ; Avanne-Aveney ; Beure ; Boussières ; Châtaillon-le-Duc ; Chemaudin et Vaux ; Cussey-sur-l'Ognon ; Dannemarie-sur-Crête ; Devecey ; Franois ; Geneuille ; Grandfontaine ; Mamirolle ; Marchaux-Chaudefontaine ; Miserey-Salines ; Montfaucon ; Montferrand-le-Château ; Morre ; Nancray ; Novillars ; Pelousey ; Pirey ; Pouilley-les-Vignes ; Serre-les-Sapins ; Thise. Leur offre est restreinte autour d'une douzaine d'équipements du quotidien et/ou de proximité.

Les 37 autres communes de la communauté urbaine qui ne sont pas considérées comme des pôles peuvent toutefois posséder des équipements et des services mais leur offre est inférieure à celle des communes identifiées comme centralités au niveau national.

Plus largement et dans une approche à la fois schématique et fonctionnelle, l'organisation spatiale de l'aire d'attraction de Besançon peut se résumer en trois couronnes radioconcentriques axées autour de Besançon et maillées de 5 centralités intermédiaires et de 25 centralités locales. Dans cette organisation spatiale schématisée, GBM correspond à l'association du centre majeur bisontin et de sa première couronne urbaine et périurbaine identifiée comme à la fois résidentielle et active, dynamique et relativement aisée. Apparaissent ensuite les deuxième et troisième couronnes périurbaines. Plus résidentielle, moins densément peuplée et moins active que la première, la deuxième couronne bisontine n'en demeure pas moins attractive en attirant notamment plus des jeunes familles avec enfant(s).

Le SCoT Besançon Cœur Franche-Comté appartient en partie à cet espace concentrique (Besançon, première couronne et partie de la deuxième couronne avec le Val Marnaysien). Au-delà de GBM et en limite de l'aire d'attraction, la troisième et dernière couronne apparaît comme moins densément peuplée, plus rurale, essentiellement résidentielle mais plus modeste en termes de revenus et de créations de richesses notamment (cf. analyse spatiale issue d'un traitement statistique multivariée de l'aire d'attraction de Besançon : analyse en composantes principales et classification ascendante hiérarchique, AUDAB, 2021).

Organisation spatiale de de l'aire d'attraction de Besançon



Carte – Organisation spatiale schématisée de l'aire d'attraction de Besançon

2.3. L'armature territoriale du schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Besançon Cœur Franche-Comté

Besançon, en tant que cœur urbain, ancienne capitale régionale, concentre l'ensemble des fonctions de services. Son rôle métropolitain lui confère une place unique. Les communes voisines à Besançon viennent aujourd'hui compléter ce rôle.

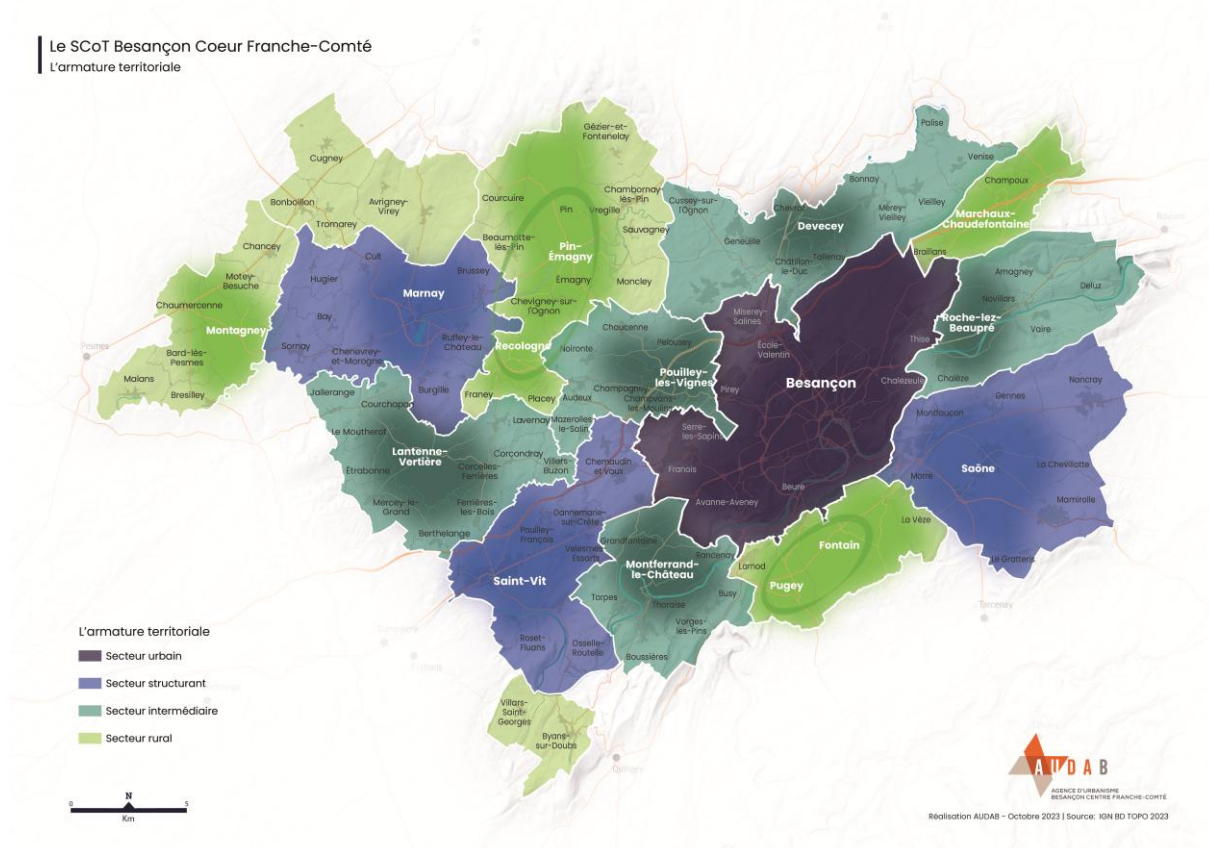
Les communes de Saint-Vit et Saône disposent d'une grande diversité d'équipements également (plus de 60 équipements et services différents). Leur position au sein du territoire leur permet d'attirer des usagers sur un vaste rayon, dépassant les limites du territoire. Marnay joue un rôle équivalent au niveau de la Communauté de Communes du Val Marnaysien, bien que concentrant un nombre moindre d'équipements. Ces trois communes ont donc un rôle structurant au sein du territoire, étant des relais à Besançon.

D'autres communes disposent de moins de quarante équipements, leur permettant dans une moindre mesure d'être un pôle. Il s'agit de communes qui se sont développées avec la périurbanisation mais se dissocient de leurs voisines par une plus grande diversité d'équipements, ressortant alors en tant que centralité. Pouilley-les-Vignes, Montferrand-le-Château, Roche-lez-Beaupré et Devecey jouent donc le rôle de centralités intermédiaires, au sein du territoire.

Enfin, des communes plus petites par leur taille offrent tout de même un tissu d'équipements permettant de répondre aux besoins du quotidien (boulangerie, école...). Dans une volonté de développement des proximités, ces centralités sont à conforter pour qu'elles puissent continuer d'assurer cette fonction. Il s'agit des communes de Fontain/Pugey, Marchaux-Chaudefontaine, Byans-sur-Doubs au sein du Grand Besançon Métropole.

Le territoire se structure autour de diverses centralités aux fonctions différentes mais complémentaires. Elles assurent un maillage complet du territoire, offrant à l'ensemble des habitants un service de proximité. Ainsi, chaque commune du territoire est polarisée par une centralité, en fonction du rôle de celle-ci, de la continuité urbaine entre elles, de la situation géographique pouvant marquer des ruptures, des « bassins de vie » se sont formés. Ils assurent aux habitants des communes de pouvoir accéder à une centralité en 5 minutes en voiture ou en 15 minutes à vélo maximum. Au total, 15 bassins de proximité sont à l'œuvre dans le territoire.

Face aux défis des transitions, la proximité est à conforter dans le SCoT pour répondre aux besoins quotidiens des habitants. Elle constitue une opportunité de développement de mobilités alternatives à l'usage systématique de la voiture.



L'armature territoriale du SCoT Besançon Cœur Franche-Comté (AUDAB, 2023)

3. Les savoir-faire de Grand Besançon Métropole

Le pôle économique que constitue Grand Besançon Métropole se situe au sein de l'arc transfrontalier franco-suisse à proximité des grandes régions industrielles européennes à forte valeur technologique. Le territoire bisontin offre une diversité d'activités comme les microtechniques, la médecine, les services publics, l'agriculture ou encore l'innovation, qui bénéficie d'une densité de PME-PMI et de proximité avec la Suisse qui permet leur évolution.

La qualité des formations supérieures, de la recherche et des pôles compétitifs ont permis à Besançon d'être une ville reconnue dans sa catégorie (entre 100.000 et 200.000 habitants) comme bénéficiant d'un environnement très favorable pour développer son activité.

À Besançon, dans la technopole régionale TEMIS, la recherche s'appuie sur les grands laboratoires de l'Université de Franche-Comté et de l'Ecole Nationale Supérieure d'Ingénieurs en Mécanique et Microtechnique (Supmicrotech-ENSM) associés aux organismes nationaux (CNRS, INSERM...). Le centre de développement pour les dispositifs médicaux et les biothérapies, BioInnovation, vient renforcer ce pôle d'excellence.

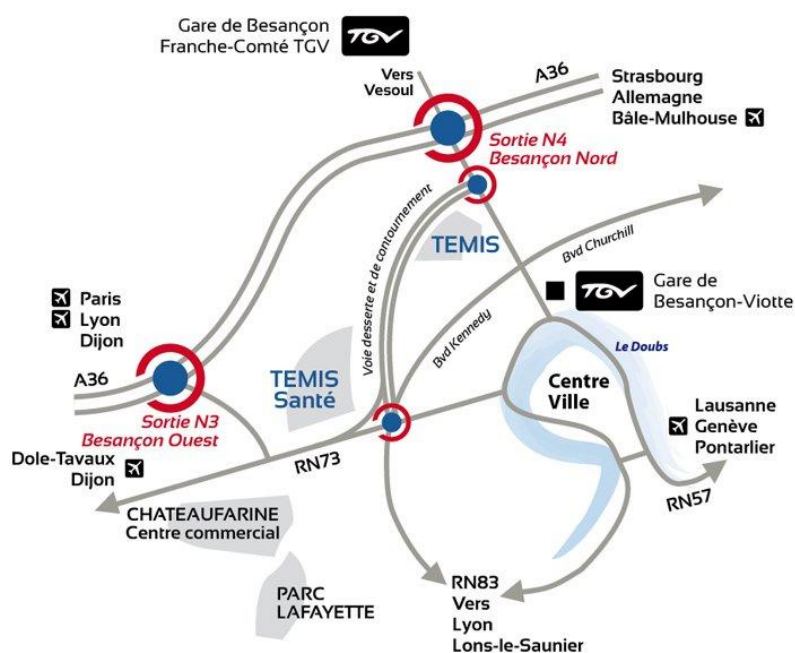
3.1. Technopole TEMIS, santé, microtechnique...

Au cœur de la première région industrielle de France, entreprises, centres de formation, de transfert et laboratoires développent sur TEMIS leurs savoir-faire et adressent leurs expertises en microtechniques et sciences de la santé dans des secteurs à forte valeur technologique.

TEMIS est la technopole spécialisée en microtechnique et santé. Ses parcs scientifiques et industriels, sur près de 250 hectares sont certifiés ISO 14001 et s'adressent aux Smart systems, à l'industrie 4.0, à l'aéronautique -défense - spatial, à l'horlogerie - bijouterie - joaillerie, aux technologies et dispositifs médicaux, aux biothérapies et à leur bioproduction.

TEMIS propose un parcours résidentiel et entrepreneurial au sein d'un écosystème d'innovation dont les centres de développement TEMIS Innovation - Maison des Microtechniques et Bio Innovation - Health Tech Center en sont les totems et à partir desquels les dynamiques de projets s'expriment.

Outre l'offre foncière et immobilière dédiée aux activités industrielles de pointe, un réseau d'acteurs et de partenaires de proximité y sont accessibles et contribuent à l'émergence d'innovation deeptech : Incubateur, Accélérateur, conseils experts, INPI, Bpifrance, Réseau Entreprendre, fonds d'investissement, Pôle de compétitivité, Clusters, plateformes technologiques, centres de transfert de technologies...



Carte – Technopole microtechnique et scientifique TEMIS (TEMIS, 2022)

La Technopole est constituée de 2 sites à l'entrée Nord et à l'entrée Ouest de Besançon, à 5 minutes de l'autoroute A36 et à 10 minutes des gares TGV de Besançon (Besançon-Viotte et TGV Franche-Comté). Sa situation géographique avec la Suisse - 1h45 de Bâle, 2h15 de Genève en fait un carrefour industriel européen.

3.2. TEMIS Microtech

Dans les domaines des microtechniques et des nanotechnologies, TEMIS Microtech est le site de référence en France où les potentiels se révèlent, s'affirment et s'accroissent.

L'excellence de la recherche et des savoir-faire en temps-fréquence, métrologie, optique-photonique, micromécanique, microfabrication, ingénierie multitechnologique participe de la compétitivité des entreprises de la robotique, des process pour l'industrie 4.0, de l'HBJO, de l'aéronautique, des technologies et dispositifs médicaux.

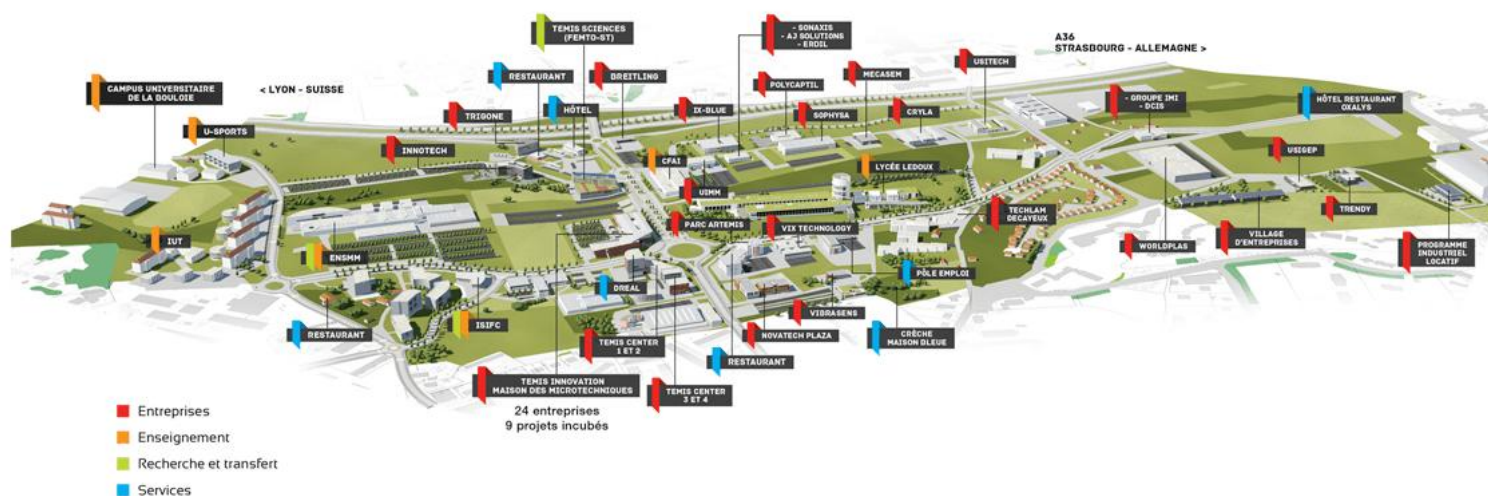


Illustration – Plan de TEMIS (TEMIS, 2022)

Le Pôle de compétitivité PMT (microtechniques) favorise la compétitivité des entreprises à travers le soutien des activités de R&D et d'innovation. Il regroupe 406 entreprises identifiées, 12 000 salariés, 680 chercheurs publics et privés, 1 100 qualifications par an, du CAP à l'ingénieur.

Besançon, « capitale du temps et du luxe » :

A ce jour, la capitale horlogère garde un pouvoir d'attractivité certain grâce à une synergie de compétences autour de l'horlogerie. Et ce n'est pas une coïncidence si des marques prestigieuses s'implantent ou se développent dans la capitale comtoise pour y installer leur centre de SAV et de services (Swatch Group France, Breitling, Audemars Piguet), mener leurs projets et pour inventer les montres de demain. Aujourd'hui, de nombreuses grandes marques horlogères et d'accessoires du luxe ont trouvé à Besançon le cadre propice à leur développement.

3.3. TEMIS santé

Second site de la Technopole TEMIS de Besançon, le parc TEMIS Santé concentre centres de soins, de recherche, d'enseignement et de formation en sciences de la santé.

Il affiche sa spécialité dans les biotechnologies pour la santé et plus particulièrement dans les thérapies cellulaires et géniques issues des produits sanguins. Biomédicaments, immunothérapies contre les cancers, et process de leur production sont les domaines d'excellence distinguant Besançon en recherche et innovation thérapeutique.

Bio Innovation est la vitrine de cet écosystème. Au cœur de TEMIS Santé, ce centre propose sur près de 4 000 m² un ensemble de services, moyens et expertises pour favoriser la maturation, le transfert et la valorisation économique des résultats de la recherche en santé.

Porté par une quarantaine de start-ups du médical dans la région et accompagné par Grand Besançon Métropole, TEMIS et le PMT, le réseau MedBiotech de Besançon participe de l'attractivité de la filière santé en Bourgogne-Franche-Comté.

Quelques entreprises Leader dans leurs domaines sont implantées sur le territoire de Grand Besançon Métropole :

- 21

Bauhaus 2 signée Philippe Lebru et Alain Silberstein pour l'édition 2022 du prestigieux Grand Prix de L'Horlogerie de Genève dans la catégorie « Horloge Mécanique ».

- **Ecole de cuisine Thierry Marx** : Des formations gratuites en cuisine, boulangerie, service en restauration, produits de la mer et tout récemment pâtisserie visant les personnes éloignées de l'emploi. Le cursus dure 11 semaines, à la clé un diplôme reconnu par l'État et la branche professionnelle. Depuis 2012, près de 90% des stagiaires qui ont suivi les formations ont trouvé ou retrouvé le chemin de l'emploi.
- **Interplex Soplec (industrie américaine)** : Interplex Soprec produit des pièces et de sous-ensembles de précision. Avec un savoir-faire dans le découpage de précision, l'emboutissage et le surmoulage. Elle propose des prestations comme la Co-conception, les prototypes, la production série, l'assemblage. La production se concentre sur la connectique électrique, les sous-ensembles mécaniques et les composants emboutis. Le groupe Interplex est présent sur 14 pays avec 32 sites de production et un savoir-faire qui repose sur 13 000 personnes.
- **Plastivaloire (industrie française)** : Le groupe Plastivaloire est expert en injection plastique avec des produits et des sous-ensembles de la conception à la décoration. L'industrie assure les phases d'études, de simulation, de développement des outillages, de moulage, de finition et de qualification. L'automobile et l'industrie avec des produits pour le grand public sont les deux secteurs d'activités. Plastivaloire possède 32 sites dans le monde répartie sur 12 pays différents avec près de 6 000 salariés.

Besançon se distingue par son tissu industriel microtechniques, et son savoir-faire reconnus en matière de santé et de technologie de santé. Si le secteur de l'horlogerie bénéficie d'une bonne notoriété, via l'histoire locale (Lip notamment), les nouvelles filières des microtechniques et des nanotechnologies (MedTech, Biotech) sont encore trop méconnues. Leur poids est pourtant croissant et elles contribuent à la notoriété et à l'image du Grand Besançon à l'échelle nationale et européenne. Ces domaines d'excellence sont adossés à des filières universitaires réputées.

4. L'identité de Grand Besançon Métropole au travers de son projet de territoire

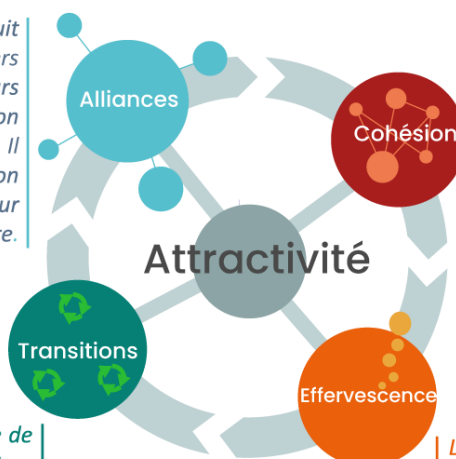
En 2018 puis actualisé en 2022, Grand Besançon Métropole s'est doté d'un projet de territoire, un document qui élabore une stratégie visant à construire un territoire soutenable pour demain tout en garantissant son attractivité.

Grand Besançon Métropole gagne des habitants chaque année et souhaite conserver sa dynamique démographique et socioéconomique pour assurer à terme l'avenir de son territoire. C'est sur la croissance démographique que repose le développement économique de GBM, le maintien et le renforcement de ses équipements (écoles, commerces, services publics...) et son dynamisme quotidien (vie associative, sportive, culturelle...). L'attrait de GBM (pour de nouveaux ménages, de nouvelles entreprises, de nouveaux étudiants, de nouveaux touristes...) est un enjeu essentiel pour pérenniser une qualité de vie durable. Cet accueil de publics variés doit se faire dans le respect de la préservation de l'environnement et du cadre de vie.

Pour ce faire, la stratégie du projet de territoire se décline en 4 grandes orientations :

L'attractivité de GBM se construit avant tout dans ses rapports vers l'extérieur, avec les multitudes d'acteurs qui participent indirectement à son dynamisme et à son rayonnement. Il nous faut donc œuvrer à la multiplication de ces alliances, relations, réseaux... pour construire l'attractivité de notre territoire.

Les transitions dessinent le modèle de notre territoire de demain et sont à ce titre les pierres fondatrices de notre attractivité pérenne.



La cohésion au sein de notre territoire et notre solidarité commune participent au 1er plan à la construction et la reconnaissance de notre identité, facteur essentiel du rayonnement de GBM vers l'extérieur.

L'effervescence de notre territoire, sa capacité à créer, inventer, innover est l'image que nous reflétons à l'extérieur et l'énergie qui nous permet d'attirer de nouveaux Grands Bisontins.

Schéma – Les 4 grandes orientations du projet de territoire (GBM, 2022)

Les grands projets issus du projet de territoire concernent la transformation du Campus de la Bouloie à Besançon, la Grande Bibliothèque à Besançon, le programme de renouvellement urbain de Planoise (Besançon), mais aussi l'investissement en faveur du tourisme avec le plan d'eau d'Osselle ou encore le Musée des Maisons Comtoises à Nancray, sans oublier les mobilités douces, les zones d'activités économiques, l'habitat, les transitions, ...

Synthèse

- Grand Besançon Métropole occupe une place charnière entre le Nord Franche-Comté, la métropole de Dijon et la Suisse. GBM s'inscrit pleinement dans l'armature régionale grâce à son action d'articulation intermédiaire au sein de l'axe Rhin-Rhône et à sa connexion avec la Suisse. GBM constitue l'un des pôles majeurs et structurants de Bourgogne-Franche-Comté. Il compte parmi les 11 pôles majeurs régionaux d'équipements et de services définis par l'INSEE et l'ANCT (avec Auxerre, Belfort, Chalon-sur-Saône, Dijon, Lons-le-Saunier, Mâcon, Montbéliard, Nevers, Sens et Vesoul).
- GBM est traversé par des voies de communication structurantes et d'envergure européenne reliant de part et d'autre la mer du Nord à la Méditerranée lui conférant une position d'axe de transit.
- Le pôle métropolitain centre Franche-Comté est un territoire dynamique et l'un des moteurs de la Région Bourgogne-Franche-Comté, dynamisme porté notamment par sa proximité avec la Suisse et l'agglomération bisonline.
- GBM est un pôle économique se situant au sein de l'arc transfrontalier franco-suisse et proche des grandes régions industrielles européennes à forte valeur technologique, offrant un mélange d'activité comme les microtechniques, la médecine du futur, les services publics, l'agriculture ou encore des activités d'innovation, qui bénéficie d'une densité de PME-PMI et de proximité avec la Suisse qui permet leur évolution. La technopôle régionale TEMIS située à Besançon, spécialisée entre microtechnique et santé, est une belle vitrine de l'économie de GBM et plus spécifiquement de Besançon.
- Les travailleurs frontaliers actifs de GBM représentent 1,6 % de l'ensemble des frontaliers de Bourgogne-Franche-Comté. Plus d'un tiers de ces frontaliers occupent un poste d'ouvrier dans le secteur de l'industrie et plus de 25 % travaillent directement dans l'horlogerie.
- Au sein du SCoT Besançon Cœur Franche-Comté, Besançon joue un rôle de centralité de premier rang tandis que Saint-Vit et Saône de second rang. D'autres centralités (Pouilley-les-Vignes, Montferrand-le-Château, Devecey, Roche-lez-Beaupré) jouent un rôle structurant au sein des bassins de proximité. Des communes plus petites par leur taille offrent tout de même un tissu d'équipements permettant de répondre aux besoins du quotidien comme Fontain/Pugey, Marchaux-Chaudefontaine et Byans-sur-Doubs. Les bassins de proximité assurent aux habitants des communes de pouvoir accéder à une centralité en 5 minutes en voiture ou en 15 minutes à vélo maximum.
- Selon l'INSEE et l'ANCT, 21 communes dites urbaines et 47 rurales sous influence d'un pôle structurent la communauté urbaine du Grand Besançon Métropole. Grand Besançon Métropole ne recense pas de communes rurales hors influence d'un grand pôle.
- GBM s'est doté d'un projet de territoire en 2018 puis actualisé en 2022 permettant de fixer l'ambition du territoire de conserver sa dynamique démographique et socio-économique en s'appuyant sur 4 grandes orientations : alliances avec les territoires voisins, cohésion au sein de GBM (solidarité entre communes), transitions et effervescence (capacité à créer, innover, inventer).

RAPPORT DE PRESENTATION

Diagnostic socio-économique

Les dynamiques démographiques

PLUi arrêté par délibération du conseil
communautaire du 11 décembre 2025

SOMMAIRE

1. L'évolution de la population	4
2. Les composantes de la croissance démographique	6
3. Les migrations résidentielles : origines et destinations	7
4. L' évolution de la taille des ménages : stabilisation du phénomène de desserrement	12
5. L' évolution de la structure par âge : poursuite du vieillissement de la population	14
6. Les projections démographiques de GBM 2020 – 2035 – 2050	17
Synthèse	19
Annexes : tableau par commune	20



1. L'évolution de la population

Au premier janvier 2022, Grand Besançon Métropole compte 198 387 habitants, soit 5 200 habitants supplémentaires par rapport au recensement de 2016 dont 3 600 pour la ville de Besançon et 1 600 répartis dans les autres communes de l'agglomération.

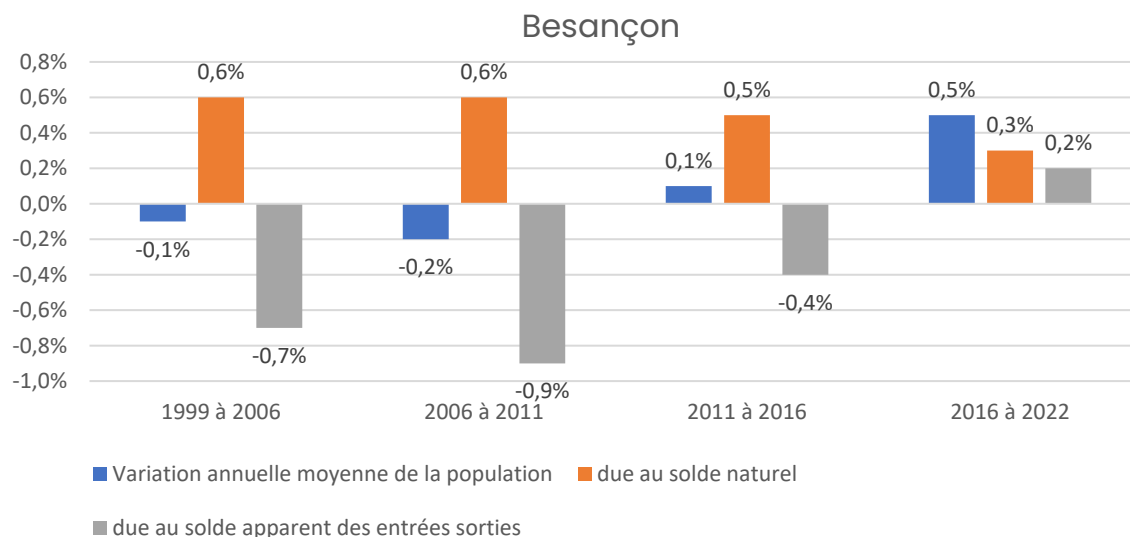
Population totale	2011	2022	Évolution absolue par an	Taux de variation par an
Besançon	115 879	120 057	+ 380 hab.	+ 0,32 %
GBM hors Besançon	73 701	78 330	+ 420 hab.	+ 0,56 %
GBM	189 580	198 387	+ 800 hab.	+ 0,41 %

Depuis 1968, la population des communes périphériques a augmenté à un rythme beaucoup plus rapide que la ville centre. GBM hors Besançon a vu sa population multipliée par 3 tandis que la population bisontine a connu une évolution plus contrastée avec des périodes de baisse.

	population 1968	population 1975	population 1982	population 1990	population 1999	Population 2006	population 2011	population 2016	population 2022
CU Grand Besançon Métropole	140 997	160 107	162 384	171 606	181 898	187 670	189 580	193 187	198 387
GBM hors Besançon	27 777	39 792	49 101	57 778	64 165	70 590	73 701	76 721	78 330
Besançon	113 220	120 315	113 283	113 828	117 733	117 080	115 879	116 466	120 057

Source : INSEE RP 2022

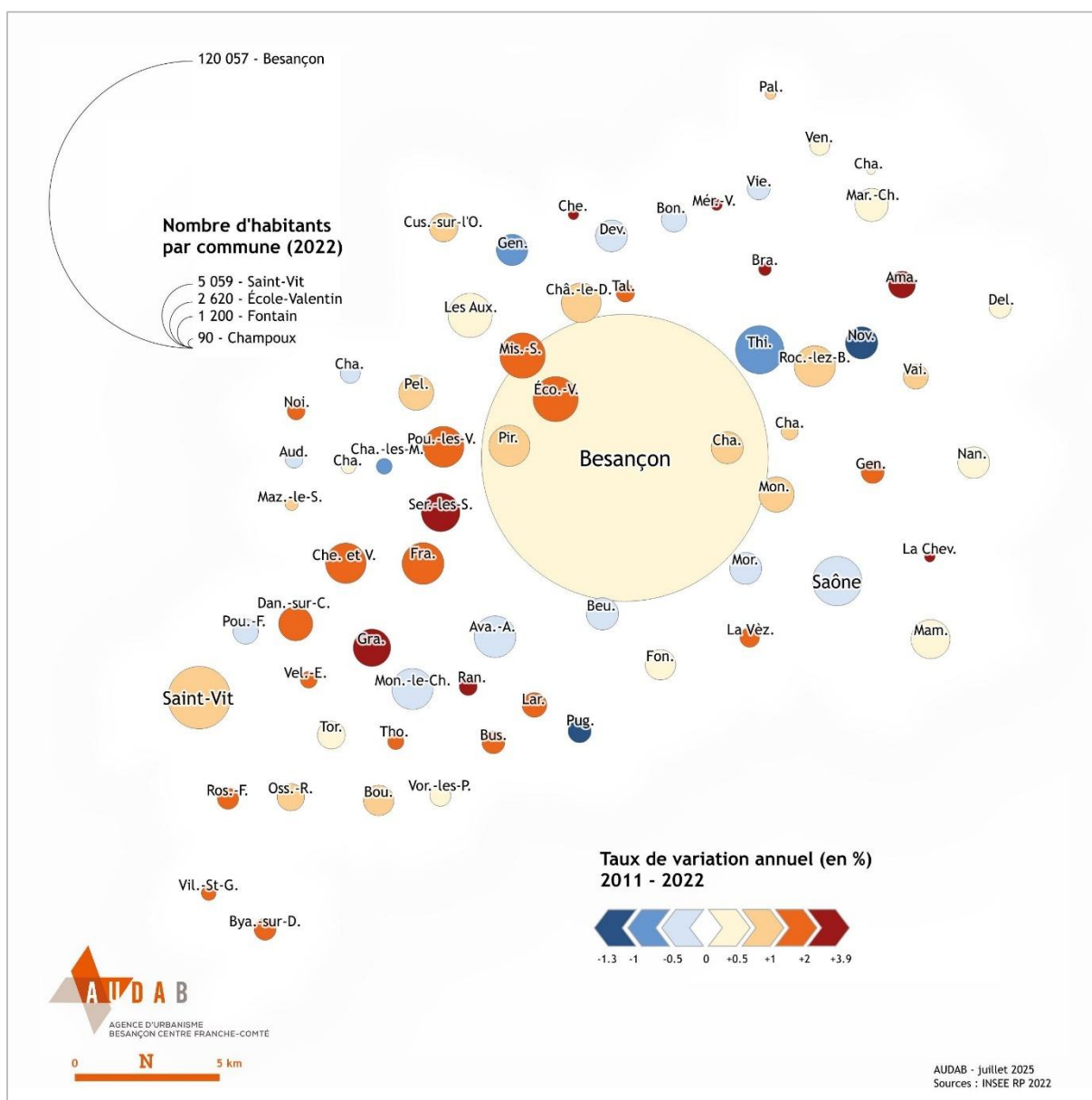
Evolution de la population (base 100)*



* La base 100 est une méthode de calcul basée sur un produit en croix qui permet de comparer les rythmes d'évolution de plusieurs variables à partir d'une date de référence (dans le cas présent le premier janvier 1968). On considère que la valeur de départ est égale à 100 puis toutes les autres valeurs de la série sont rapportées à 100. La lecture est alors facilitée : la population de GBM est égale à 100 en 1968 et à 141 en 2022 : l'augmentation a été de + 41%.

La période intercensitaire 2016-2022 voit un retour de la croissance dans la ville centre Besançon :

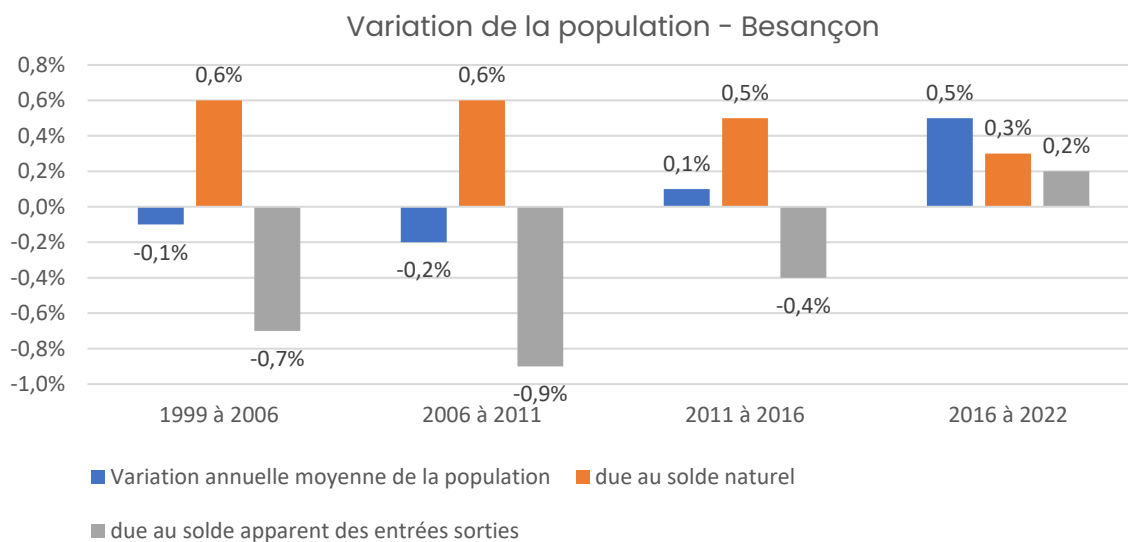
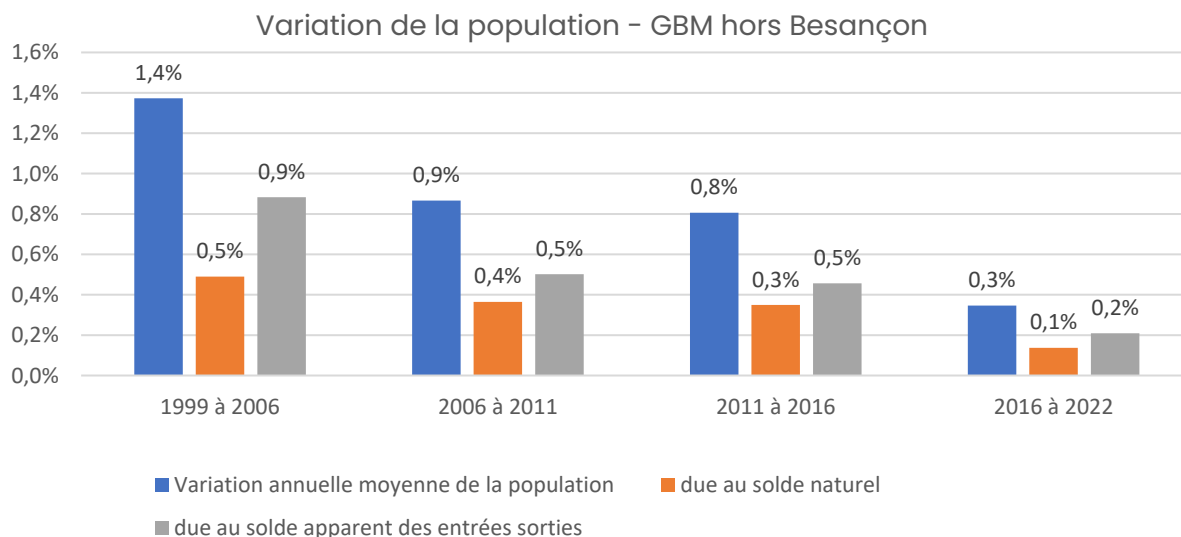
+ 0,5% par an (598 habitants supplémentaires par an), contre +0,3% pour GBM hors Besançon (268 habitants supplémentaires par an). Au cours de la période précédente, 2011-2016, la dynamique était inversée, avec +0,1% pour la ville centre (117 habitants supplémentaires par an) et +0,8% (604 habitants supplémentaires par an) pour la périphérie.



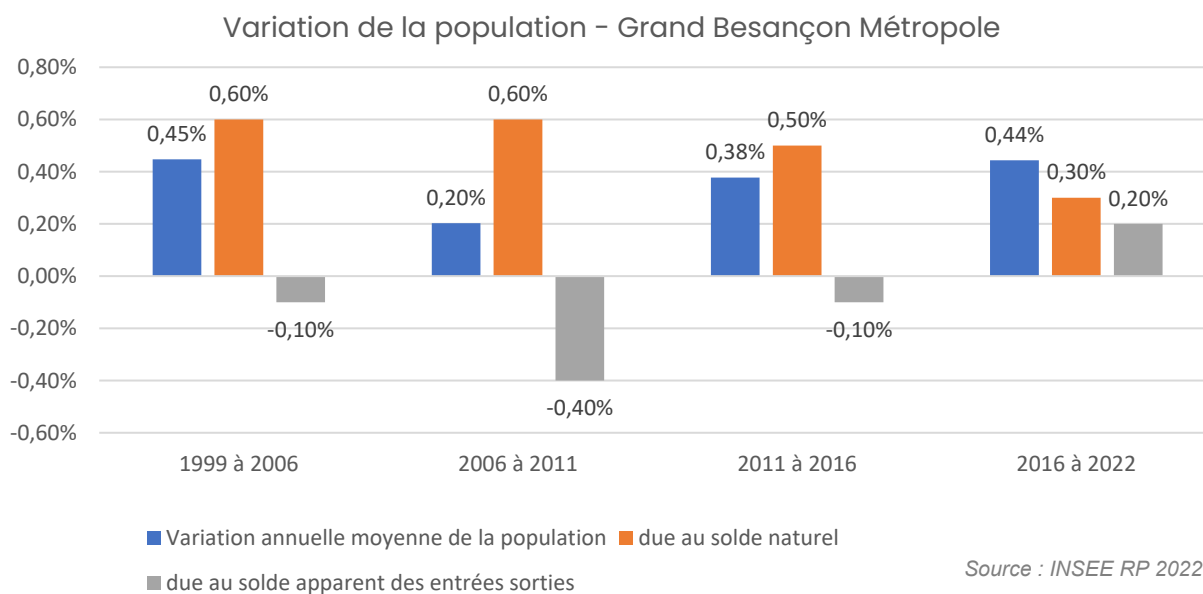
2. Les composantes de la croissance démographique

Pour la première fois depuis le début des années 2000, la croissance démographique de **Besançon** est portée par un solde migratoire positif (+0,2% soit 193 individus supplémentaires par an). Le solde naturel, malgré une baisse continue, reste la composante majeure de cette croissance (+0,3% soit 404 individus supplémentaires par an).

La périphérie (**GBM hors Besançon**) connaît un ralentissement dans son rythme de croissance (+ 0,3%) qui est inférieur à celui de la ville centre (+0,5%) pour la période 2016-2022.



Source : INSEE RP 2022



Pour l'ensemble du territoire, l'analyse des composantes de la croissance démographique de la période 2016-2022, montre un retour de la croissance migratoire et une baisse du solde naturel. Le solde naturel décroît sous l'effet conjoint de la hausse de la mortalité et de la baisse de la natalité.

3. Les migrations résidentielles : origines et destinations

Principales EPCI d'origine des nouveaux arrivants dans GBM au cours de l'année 2021	
Communauté d'agglomération Pays de Montbéliard Agglomération	387
Communauté de communes Loue-Lison	345
Communauté d'agglomération Grand Belfort	332
Communauté d'agglomération du Grand Dole	307
Communauté de communes du Doubs Baumois	272
Dijon Métropole	266
Communauté d'agglomération de Vesoul	226
Communauté de communes du Pays Riolais	219
Communauté de communes des Portes du Haut-Doubs	215
Communauté de communes du Grand Pontarlier	161
Communauté de communes du Val Marnaysien	142
Communauté de communes Val de Gray	139
Communauté d'agglomération ECLA (Espace Communautaire Lons Agglomération)	133
Métropole de Lyon	117
Communauté de communes du Val de Morteau	116
Communauté de communes des Lacs et Montagnes du Haut-Doubs	111

Source : INSEE RP 2022

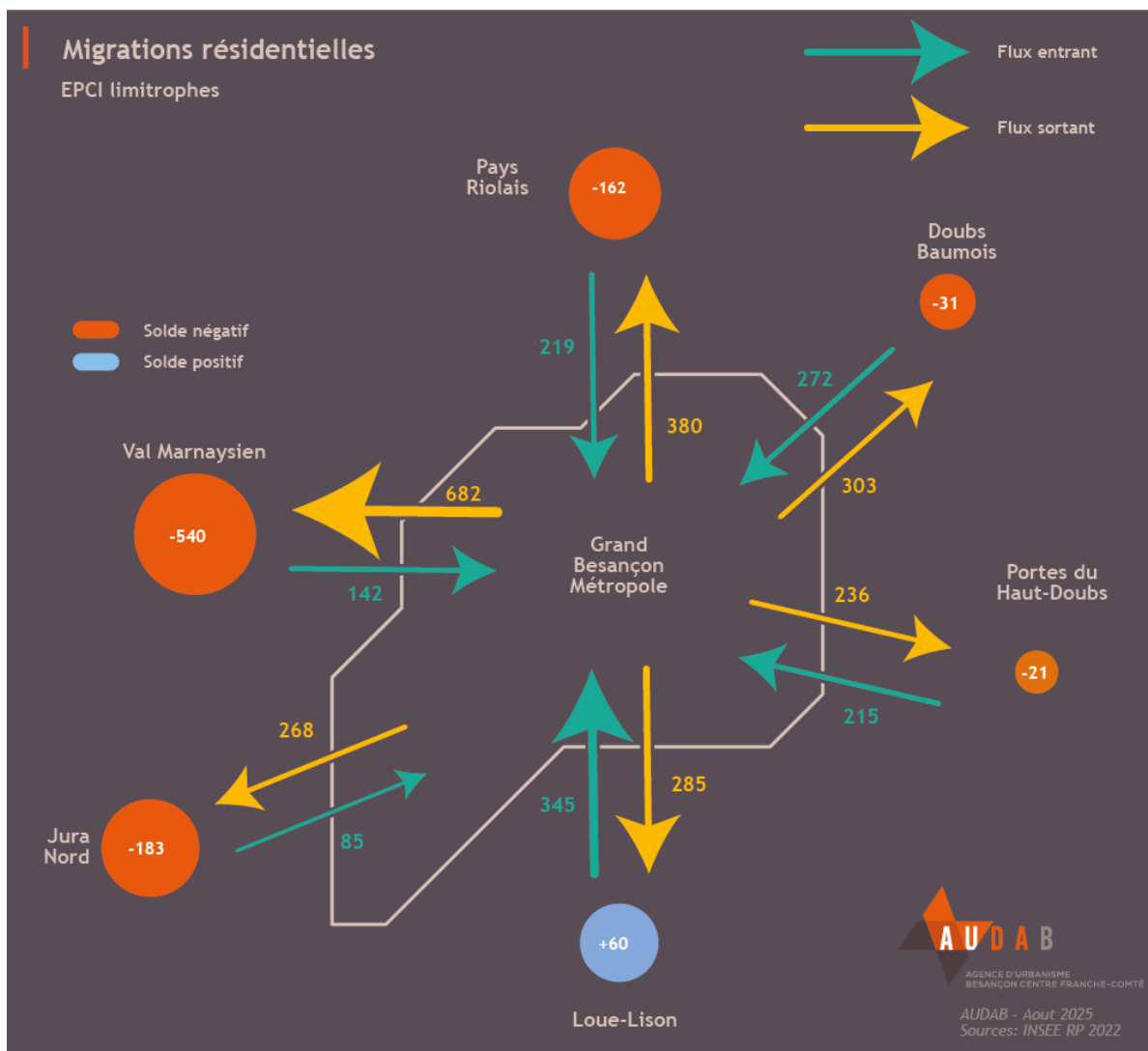
La région Bourgogne Franche-Comté majoritaire dans les mouvements migratoires des stratégies résidentielles des ménages.

Les personnes venues s'installer sur le territoire de Grand Besançon au cours de l'année 2021 étaient principalement originaires de la région Bourgogne-Franche-Comté. Les intercommunalités de Montbéliard et de Loue-Lison, situées dans le département du Doubs, sont les origines principales suivies des agglomérations de Belfort et Dole. Dijon Métropole figure en 6ème position, devant les intercommunalités de Vesoul et du pays Riolais. Le nombre de flux à destination de Lyon, Grand Paris et Strasbourg, confirme l'attractivité des grandes métropoles nationales.

Principales destinations des personnes ayant quitté Grand Besançon Métropole au cours de l'année 2021	
Communauté de communes du Val Marnaysien	682
Communauté de communes du Pays Riolais	380
Dijon Métropole	335
Métropole de Lyon	334
Communauté de communes du Doubs Baumoisi	303
Communauté d'agglomération Pays de Montbéliard Agglomération	288
Communauté de communes Loue-Lison	285
Communauté de communes Jura Nord	268
Communauté de communes des Portes du Haut-Doubs	236
Communauté d'agglomération Grand Belfort	233
Communauté d'agglomération du Grand Dole	224
Métropole du Grand Paris	168
Communauté de communes du Grand Pontarlier	159
Eurométropole de Strasbourg	154
Communauté de communes des Monts de Gy	116
Communauté d'agglomération de Vesoul	116
Communauté d'agglomération ECLA (Espace Communautaire Lons Agglomération)	107
Communauté de communes du Val de Morteau	106
Communauté de communes des Deux Vallées Vertes	103

Source : INSEE RP 2022

Les principales destinations des personnes ayant quitté Grand Besançon Métropole au cours de l'année 2021 sont également majoritairement situées en région Bourgogne Franche-Comté. La communauté de communes du Val Marnaysien, limitrophe de l'agglomération bisontine, est la première destination choisie par les ménages ayant quitté GBM, suivie du pays Riolais.



Flux entrants

Doubs	2 053
Haute-Saône	1 193
Jura	1 056
Territoire de Belfort	392
Côte-d'or	380
Rhône	135
Haut-Rhin	131
Nord	123
Saône et Loire	110
Bas-Rhin	103
Reste France	2 556

**Grand Besançon
Métropole
(année 2021)**

8 231

Solde = - 318 habitants

Flux sortants

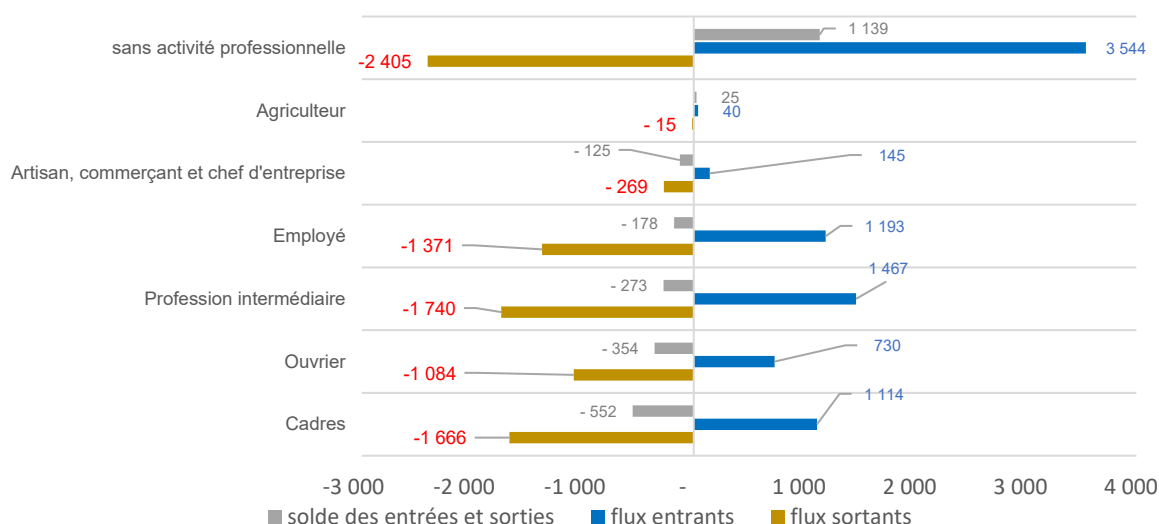
1 926	Doubs
1 099	Haute-Saône
891	Jura
395	Côte-d'or
334	Rhône
252	Territoire de Belfort
190	Bas-Rhin
168	Ile-de-France
160	Saône et Loire
159	Haute-Savoie
2 974	Reste France

8 549

Migrations résidentielles : jeune, célibataire et sans profession ; le profil des arrivants confirme l'attractivité du territoire grand bisontin pour le public étudiant

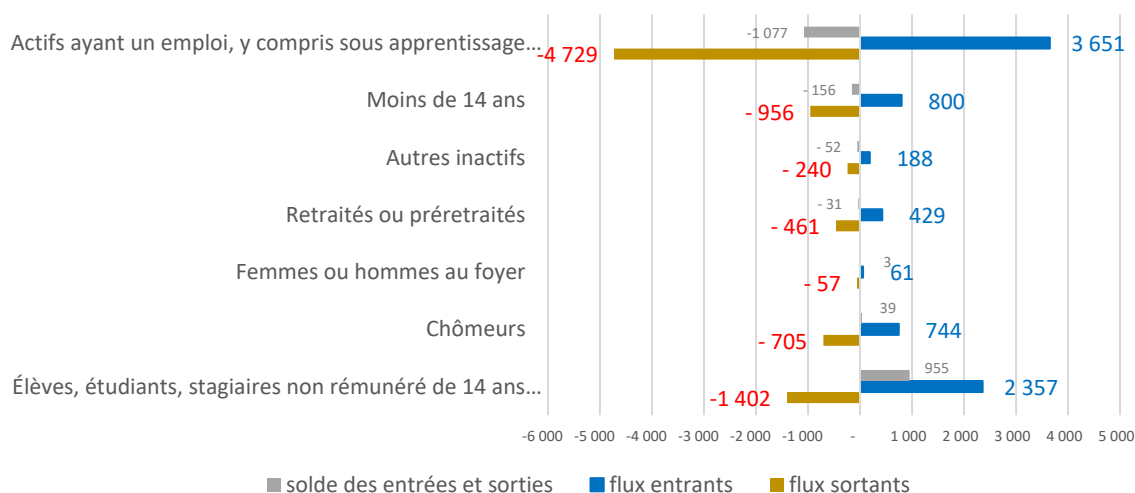
Parmi les différents groupes socioprofessionnels à être venus ou à avoir quitté Grand Besançon Métropole au cours de l'année 2021, la catégorie « sans activité professionnelle » (population sans activité professionnelle hors retraités, étudiants et élèves de 15 ans ou plus) est la plus représentée, avec un solde positif de 1 139 personnes. La catégorie « Cadres » présente un solde négatif de - 522 personnes avec 1 114 arrivées contre 1 666 départs.

Répartition des migrations résidentielles par groupe socioprofessionnel

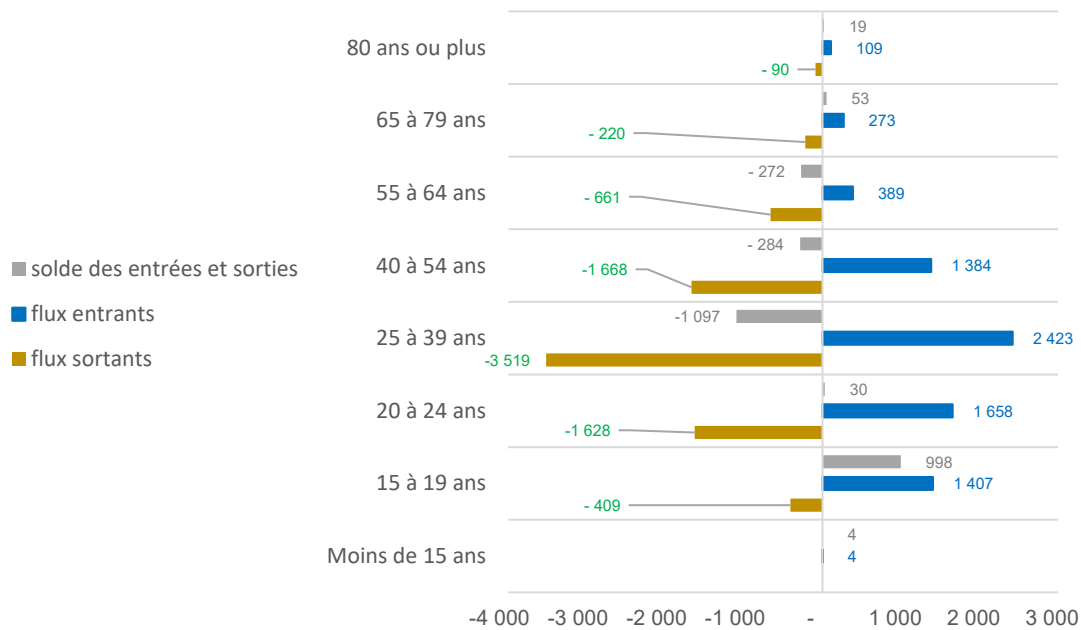


La catégorie par âge regroupée des 25 à 39 ans est la plus représentée parmi les mouvements observés, avec 2 423 arrivées contre 3 519 départs, soit un solde négatif de 1 097 personnes. Les catégories des 15-19 ans (+ 998 personnes) et des 20-24 ans (+ 30) représentent plus d'arrivées que de départs, confirmant l'attractivité de GBM et plus spécifiquement de Besançon pour le public étudiant (+ 2 357 entrées)

Répartition des migrations résidentielles par type d'activité

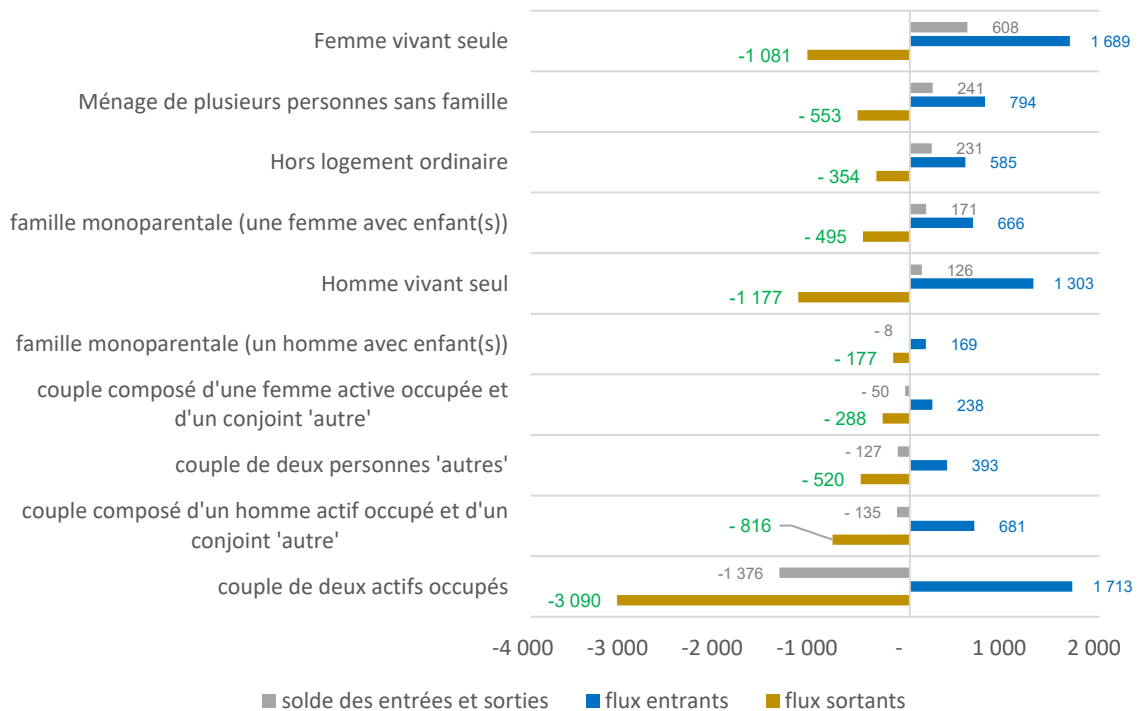


Répartition des migrations résidentielles par âge regroupé



Les couples composés de deux actifs occupés ont été les plus nombreux à quitter GBM au cours de l'année 2021, plus de 3 000 départs contre 1 713 arrivées soit un solde négatif de 1 376 personnes. Les personnes vivant seules ainsi que les ménages hors famille présentent des soldes positifs, confirmant ainsi l'attractivité du territoire.

Répartition des migrations résidentielles par type de ménage



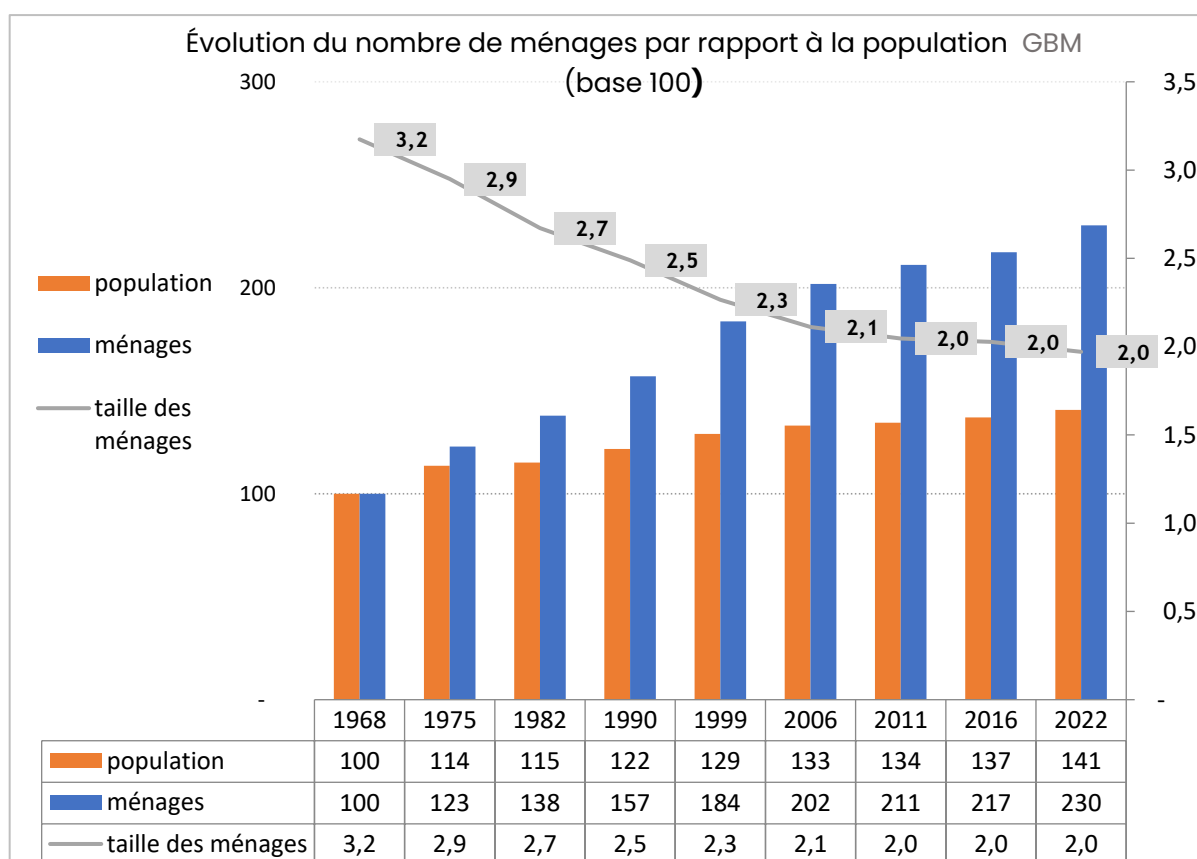
Source : INSEE RP 2022

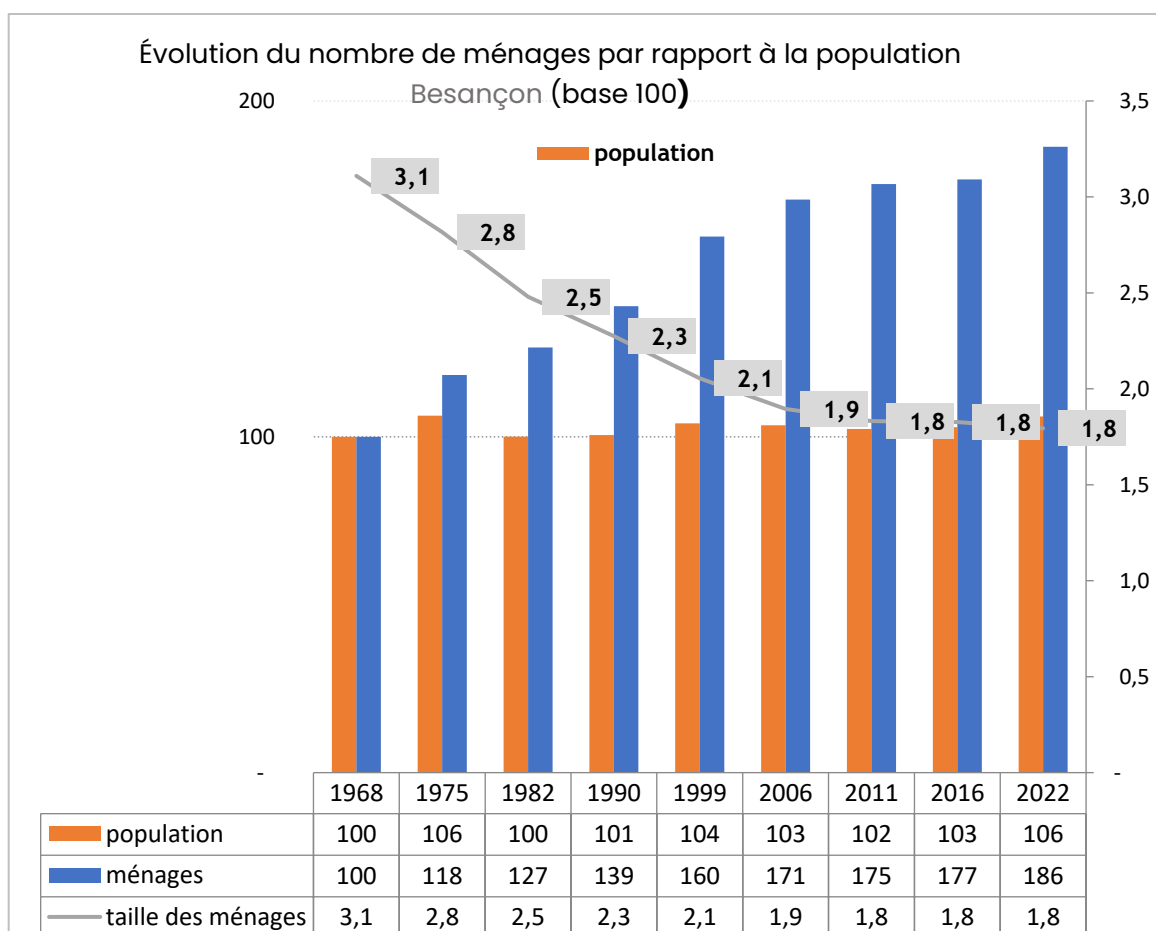
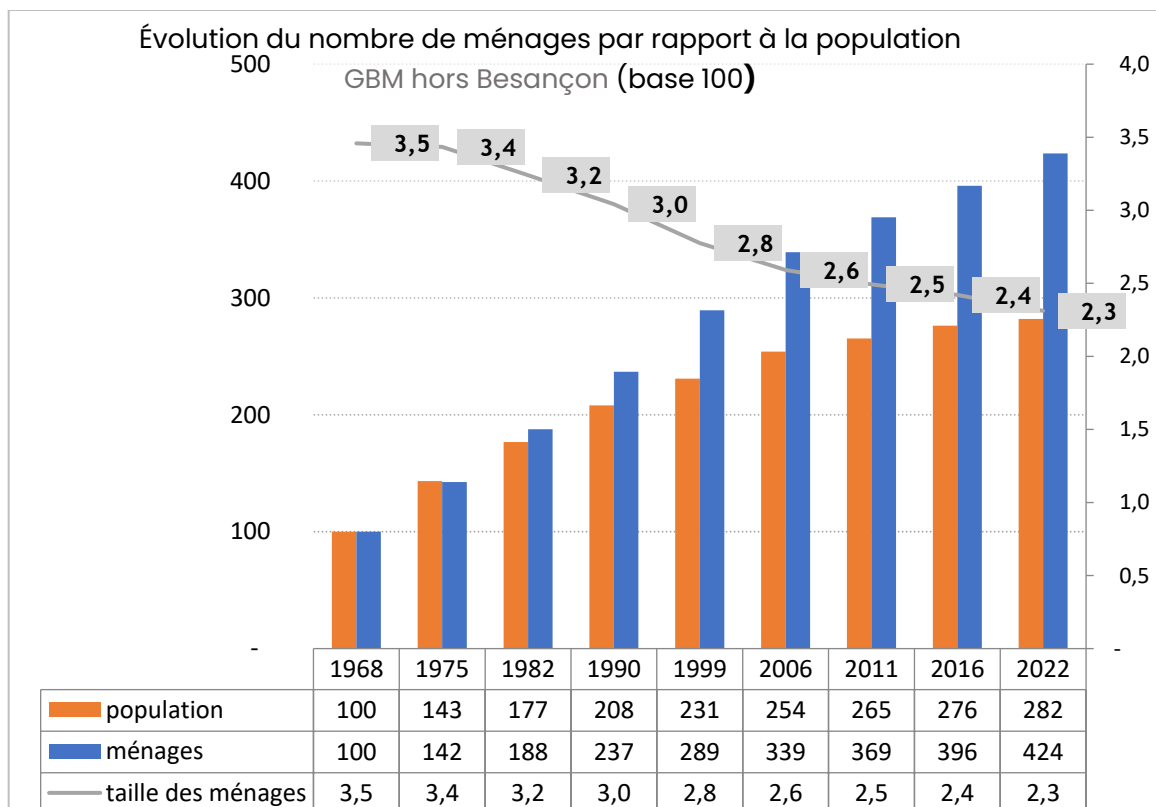
4. L'évolution de la taille des ménages : stabilisation du phénomène de desserrement

Le phénomène de réduction de la taille des ménages appelé « desserrement », semble se stabiliser autour d'une taille moyenne proche de 2 personnes, alors que ce chiffre était supérieur à 3 au recensement de 1968. Bien que la tendance au desserrement soit globale, il existe des différences entre la ville centre et sa périphérie : les communes de l'agglomération hors Besançon comptent plus de ménages constitués de plus de deux personnes (taille moyenne 2,3 personnes) alors que Besançon affiche une taille moyenne des ménages de 1,8.

La comparaison entre la diminution de la taille des ménages, l'augmentation du nombre de résidences principales (le nombre de résidences principales est égal au nombre de ménages) et la croissance de la population, illustre la difficulté à planifier la construction de logements adaptés tout en tenant compte de la problématique de l'étalement urbain.

En 1968, 320 logements étaient nécessaires pour loger 1 000 habitants, en 2022 il en faut 550.





5. L' évolution de la structure par âge : poursuite du vieillissement de la population

L'indice de vieillesse correspond au rapport entre la population des 65 ans et plus sur celle des moins de 20 ans. Plus l'indice est faible plus le rapport est favorable aux jeunes, plus il est élevé plus il est favorable aux personnes âgées. Au cours de la période précédente, celui-ci a augmenté de 12 points dans la ville de Besançon et de 31 points pour les autres communes de GBM.

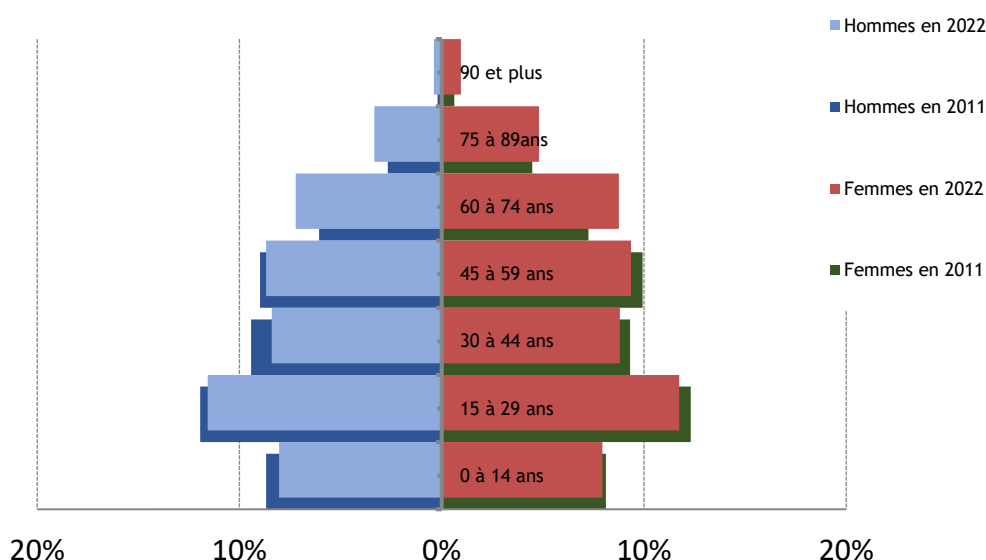
Indice de vieillesse	2010	2021	Évolution Points de %
Besançon	64%	76%	13 pts
GBM hors Besançon	56%	87%	31 pts
GBM	61%	80%	19 pts

Indice de dépendance démographique	2010	2021	Évolution Points de %
Besançon	78%	90%	12 pts
GBM hors Besançon	91%	112%	21 pts
GBM	84%	98%	14 pts

Source : ANCT 2021

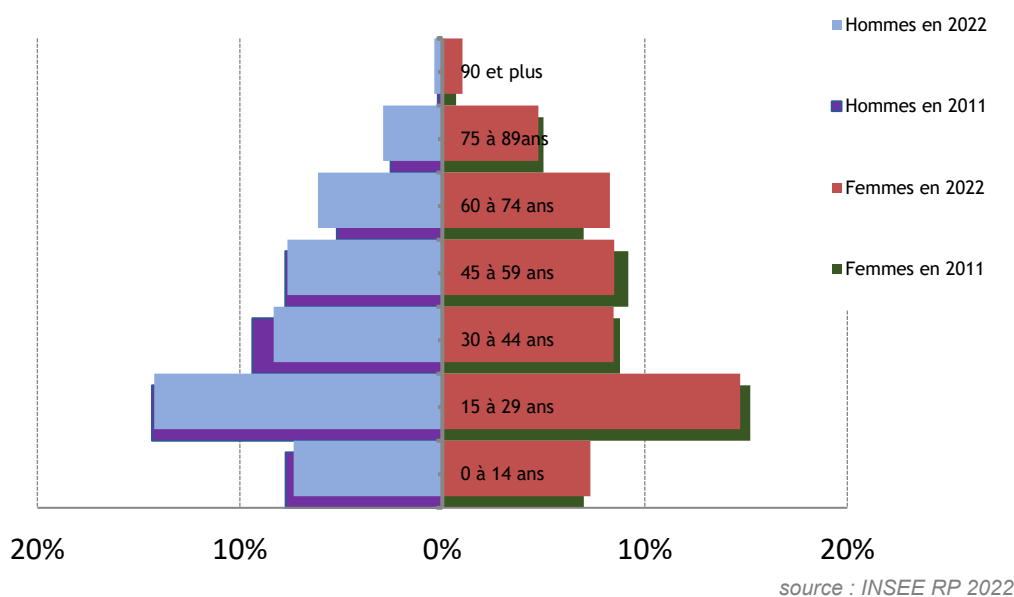
L'indice de dépendance démographique est le rapport entre la population supposément inactive (moins de 20 ans et plus de 65 ans) et l'effectif de la population en âge de travailler (20-65 ans). Ce rapport est en augmentation au cours de la période d'observation.

Evolution de la structure par âge 2011-2022 : GBM

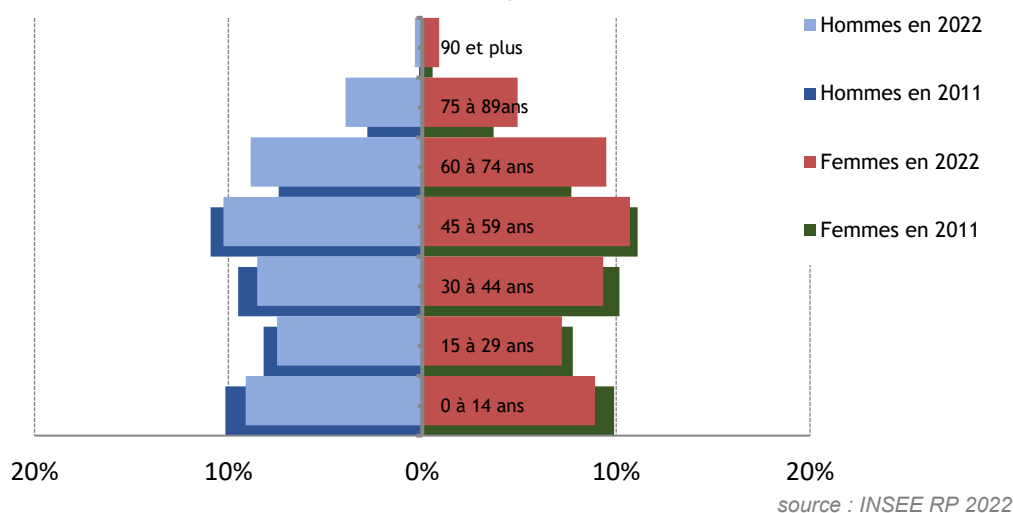


source : INSEE RP 2022

Evolution de la structure par âge 2011-2022 : Besançon



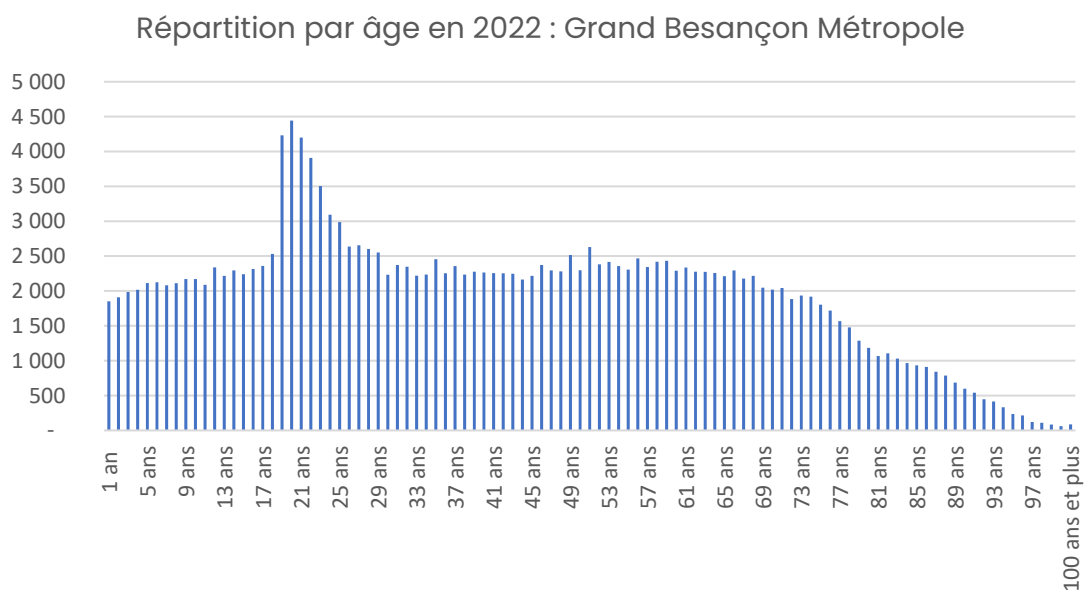
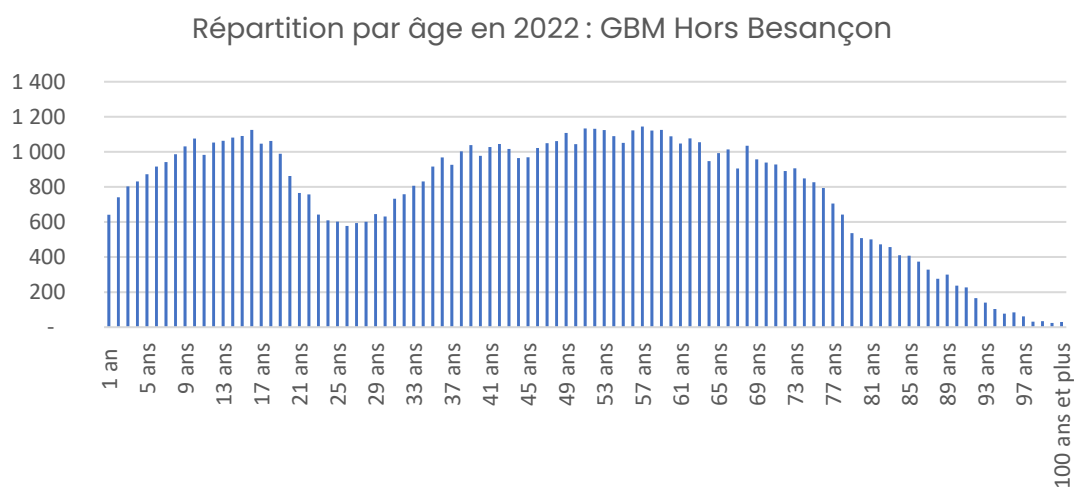
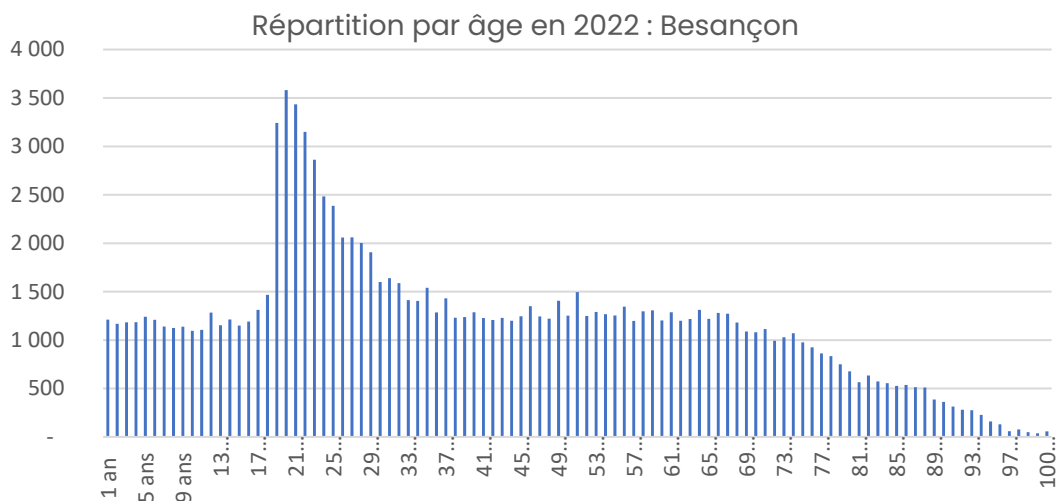
Evolution de la structure par âge 2011-2022 : GBM hors Besançon



L'évolution de la structure par âge au cours de la période 2011-2022 confirme la continuité dans le phénomène de vieillissement. La population des moins de 60 ans voit sa part dans la population globale diminuer : 79 % en 2011 contre 76% en 2022 tandis que la proportion des plus de 60 ans augmente : 21% en 2011 contre 23,5% en 2022.

La ville-centre et les autres communes de l'agglomération affichent des structures par âge différentes. A Besançon, la catégorie des 15-29 ans se maintient autour de 29% soit 34 734 individus en 2022. La catégorie des 60-74 ans passe de 12% à 14% au cours de la même période.

Les pyramides des âges des habitants de Besançon et de GBM hors Besançon offrent deux profils différents. La pyramide des âges de **Besançon se caractérise par une surreprésentation des jeunes de 18 à 24 ans**. A l'inverse, la structure démographique de la couronne périurbaine présente un « creux » pour ces mêmes classes âges, compensé par les actifs potentiels âgés de plus de 45 ans et les personnes âgées.

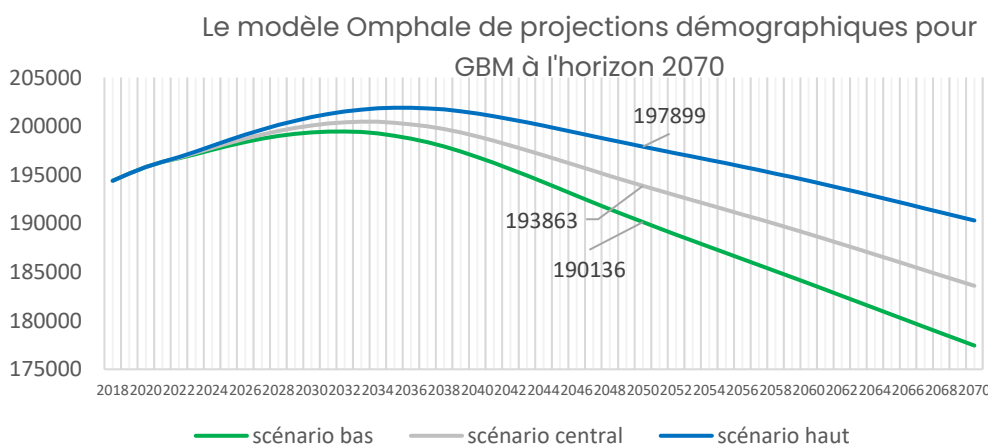


6. Les projections démographiques de GBM 2020 – 2035 – 2050

Modèle OMPHALE : outil méthodologique de projection d'habitants, d'actifs

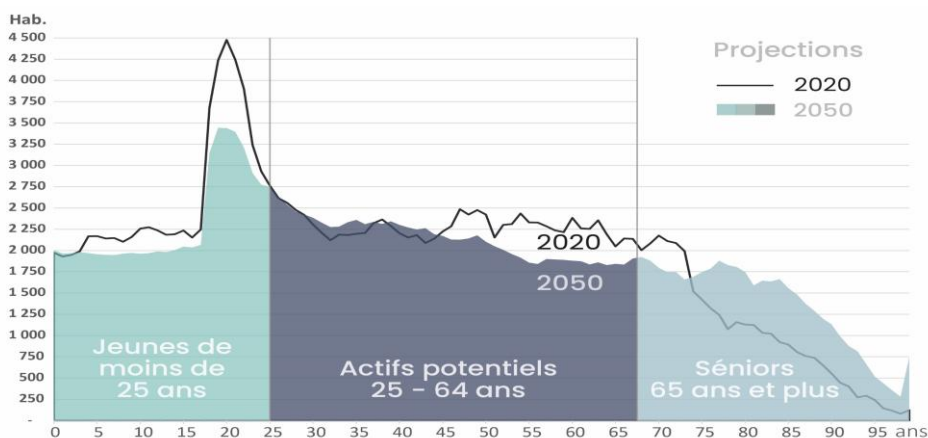
OMPHALE est une application développée par l'INSEE qui comprend un modèle théorique de projection de la population, des bases de données démographiques, des techniques d'analyse démographique et des outils de construction de scénarios pour le futur. Réactualisé en 2023 à partir des données démographiques officielles de 2018, ce modèle permet de réaliser des projections de population par sexe et âge à moyen / long terme, sur toute zone formée d'un nombre entier de communes (sous réserve de seuils de population suffisants, de l'ordre de 50 000 habitants). Il tient compte de 3 composantes démographiques : la mortalité, la fécondité et les migrations résidentielles.

Selon les projections INSEE du scénario central du modèle OMPHALE, la communauté urbaine pourrait compter jusqu'à 200 347 habitants en 2035 puis 193 863 habitants en 2050. La population pourrait compter 197 899 habitants en 2050 selon le scénario haut.



Source : INSEE modèle Omphale 2023

Selon le scénario central, les grandes classes d'âge, seuls le nombre de séniors devrait augmenter (+0,8 % / an), soit un rythme moyen de 360 habitants supplémentaires de 65 ans et plus chaque année d'ici 2050. Les effectifs des jeunes devraient connaître des baisses démographiques importantes (-240 jeunes / an estimés entre 2020 et 2050).



Bien que le contexte national se soit dégradé (vieillesse accélérée de la population, natalité faible et mortalité forte), Grand Besançon Métropole (198 387 habitants au recensement 2022) se situe à un niveau de population supérieur aux prévisions des principaux scénarios de projection Omphale réalisés sur la base du recensement 2018. La situation démographique du territoire, améliorée par un retour récent de la croissance migratoire, reste néanmoins fragile.

	2020	2021	2022	2023
Décès domiciliés constatés	1 776	1 623	1 737	1 658
<i>Décès scénario central</i>	<i>1 701</i>	<i>1 670</i>	<i>1 635</i>	<i>1 677</i>
Naissances domiciliées constatées	1 940	1 889	1 854	1 778
<i>Naissances scénario central</i>	<i>2 107</i>	<i>2 071</i>	<i>2 082</i>	<i>2 087</i>

Les projections de population ne font que prolonger des tendances observées pendant une période donnée et ne font pas office de « prévisions ». Les différentes composantes de la croissance démographique (natalité, mortalité, espérance de vie et mouvements migratoires) peuvent être modulés pour obtenir différents scénarios de croissance ; C'est le cas pour le modèle Omphale de l'INSEE qui présente trois variables : haute, centrale et basse qui mènent toutes à terme à une diminution de la population à l'horizon 2050. Cependant, des événements majeurs tels que la crise sanitaire de 2020, ou l'influence de différentes mesures politiques à l'échelle locale ou nationale, ont la capacité d'agir sur le devenir démographique du territoire. Ainsi, le projet de territoire de GBM avec pour ambition de conserver sa dynamique démographique dans le respect de la préservation de l'environnement et du cadre de vie peut inverser les projections de décroissance démographique à compter de 2040.

Synthèse

- Depuis 1968, la population des communes périphériques (GBM hors Besançon) a augmenté à un rythme beaucoup plus rapide que la ville centre. GBM hors Besançon a vu sa population multipliée par 3 tandis que la population bisontine a connu une évolution plus contrastée avec des périodes de baisse.
- Grand Besançon Métropole compte 198 387 habitants en 2022, soit 5 200 habitants supplémentaires par rapport au recensement de 2016 avec un retour de la croissance dans la ville centre de Besançon (environ 600 habitants supplémentaires par an) portée par un solde migratoire positif. Sur cette période, le solde naturel décroît sous l'effet conjoint de la hausse de la mortalité et de la baisse de la natalité.
- Les personnes venues s'installer sur le territoire de Grand Besançon au cours de l'année 2021 étaient principalement originaires de la région Bourgogne-Franche-Comté et plus spécifiquement les intercommunalités de Montbéliard et de Loue-Lison.
- Les principales destinations des personnes ayant quitté Grand Besançon Métropole au cours de l'année 2021 sont également majoritairement situées en région Bourgogne Franche-Comté et notamment la communauté de communes du Val Marnaysien, limitrophe de l'agglomération bisontine.
- Le phénomène de « desserrement » semble se stabiliser autour d'une taille moyenne proche de 2 personnes : avec une taille moyenne de 2,3 personnes pour les communes de l'agglomération hors Besançon alors que Besançon affiche une taille moyenne des ménages de 1,8.
- Le phénomène de vieillissement se poursuit avec une réduction de la part des moins de 60 ans (79% en 2011 et 76% en 2022) et une augmentation des + de 60 ans (21 % en 2011 et 23,5 % en 2022). A Besançon, la catégorie des 15-29 ans se maintient autour de 29% soit 34 734 individus en 2022. La catégorie des 60-74 ans passe de 12% à 14% au cours de la même période. Les pyramides des âges des habitants de Besançon et de GBM hors Besançon offrent deux profils différents avec une surreprésentation des jeunes de 18 à 24 ans à Besançon.
- Selon les projections INSEE du scénario central du modèle OMPHALE s'appuyant sur 3 composantes démographiques (la mortalité, la fécondité et les migrations résidentielles), la communauté urbaine de Grand Besançon Métropole pourrait compter jusqu'à 200 347 habitants en 2035 puis 193 863 habitants en 2050 selon le scénario central. La population pourrait compter 197 899 habitants en 2050 selon le scénario haut.

Annexes : tableau par commune

	Population 2016	Population 2022	Taux d'évolution annuel 2016- 2022	Contribution solde naturel 2016-2022	Contribution solde migratoire 2016-2022
Amagney	807	937	2,5%	0,1%	2,5%
Audeux	432	422	-0,4%	0,5%	-0,9%
Avanne-Aveney	2261	2237	-0,2%	-2,5%	2,3%
Besançon	116466	120057	0,5%	0,3%	0,2%
Beure	1364	1342	-0,3%	1,2%	-1,4%
Bonnay	841	828	-0,3%	0,2%	-0,5%
Boussières	1102	1200	1,4%	0,2%	1,2%
Braillans	198	205	0,6%	0,7%	-0,2%
Busy	628	675	1,2%	0,7%	0,5%
Byans-sur-Doubs	543	619	2,2%	0,3%	1,9%
Chalèze	374	375	0,0%	-0,1%	0,1%
Chalezeule	1291	1326	0,4%	0,3%	0,1%
Champagney	282	271	-0,7%	1,0%	-1,7%
Champoux	91	90	-0,2%	1,5%	-1,7%
Champvans-les-Moulins	348	317	-1,5%	-0,8%	-0,7%
Châtillon-le-Duc	2047	2025	-0,2%	0,2%	-0,4%
Chaucenne	516	513	-0,1%	0,3%	-0,4%
Chemaudin et Vaux	1890	2114	1,9%	0,8%	1,1%
Chevroz	130	140	1,2%	0,2%	1,0%
Cussey-sur-l'Ognon	1029	1049	0,3%	0,5%	-0,2%
Dannemarie-sur-Crète	1448	1503	0,6%	0,5%	0,2%
Deluz	623	627	0,1%	0,3%	-0,2%
Devecey	1444	1314	-1,6%	0,0%	-1,6%
École-Valentin	2542	2620	0,5%	0,7%	-0,2%
Fontain	1289	1200	-1,2%	0,1%	-1,3%
François	2316	2250	-0,5%	0,4%	-0,8%
Geneuille	1342	1264	-1,0%	0,2%	-1,1%
Gennes	680	676	-0,1%	0,1%	-0,2%
Grandfontaine	1587	1810	2,2%	0,3%	1,9%
La Chevillotte	143	143	0,0%		
La Vèze	443	495	1,9%	0,7%	1,1%
Larnod	772	784	0,3%	0,5%	-0,2%
Les Auxons	2564	2522	-0,3%	-0,1%	-0,2%
Mamirolle	1952	1974	0,2%	-0,4%	0,6%
Marchaux-Chaudefontaine	1463	1429	-0,4%	0,3%	-0,7%

Mazerolles-le-Salin	203	220	1,3%	0,7%	0,6%
Mérey-Vieilley	145	168	2,5%	1,5%	1,0%
Miserey-Salines	2442	2660	1,4%	0,6%	0,9%
Montfaucon	1527	1608	0,9%	0,2%	0,7%
Montferrand-le-Château	2108	2191	0,6%	-1,6%	2,2%
Morre	1354	1321	-0,4%	0,5%	-0,9%
Nancray	1259	1300	0,5%	0,6%	-0,1%
Noironte	383	401	0,8%	0,7%	0,0%
Novillars	1508	1345	-1,9%	0,1%	-2,0%
Osselle-Routelle	952	956	0,1%	0,2%	-0,2%
Palise	141	145	0,5%	-0,2%	0,7%
Pelousey	1511	1588	0,8%	0,7%	0,2%
Pirey	2049	2179	1,0%	0,3%	0,7%
Pouilley-Français	832	824	-0,2%	0,6%	-0,8%
Pouilley-les-Vignes	1967	2162	1,6%	0,3%	1,3%
Pugey	748	686	-1,4%	0,0%	-1,5%
Rancenay	322	421	4,6%	0,4%	4,2%
Roche-lez-Beaupré	2082	2185	0,8%	0,1%	0,7%
Roset-Fluans	514	578	2,0%	0,8%	1,1%
Saint-Vit	4854	5059	0,7%	0,1%	0,6%
Saône	3361	3142	-1,1%	0,1%	-1,2%
Serre-les-Sapins	1577	1921	3,3%	0,6%	2,7%
Tallenay	409	437	1,1%	-0,2%	1,3%
Thise	3069	2990	-0,4%	-1,0%	0,5%
Thoraise	358	336	-1,1%	0,2%	-1,2%
Torpes	1041	1004	-0,6%	0,6%	-1,2%
Vaire	801	805	0,1%	0,1%	0,0%
Velesmes-Essarts	343	363	0,9%	0,5%	0,4%
Venise	509	518	0,3%	0,3%	0,0%
Vieilley	703	667	-0,9%	0,5%	-1,3%
Villars-Saint-Georges	270	283	0,8%	0,4%	0,4%
Vorges-les-Pins	597	571	-0,7%	0,7%	-1,5%

RAPPORT DE PRESENTATION

Diagnostic socio-économique

Les dynamiques résidentielles

PLUi arrêté par délibération du conseil
communautaire du 11 décembre 2025

SOMMAIRE

Base de données exploitées	5
1. Le développement du parc de logements	7
Evolution du parc de logements depuis 1968	7
Rythme de constructions neuves depuis 2013	9
Répartition du parc de logements par bassin en 2022	11
2. Catégories de logements	12
Répartition par catégorie de logements dans le parc total	12
Motif de l'évolution du nombre de résidences principales entre 2011 et 2022	12
3. Structure du parc de résidences principales	13
Statut d'occupation	13
Types de logements dans le parc de résidences principales	15
Evolution de la production de maison et d'appartement (avant 1919 jusqu'à 2019)	17
Répartition par typologie de logements	18
Analyse de l'adéquation du parc de logement avec les besoins des ménages	21
4. La vacance du parc de logements	23
Evolution du taux de vacance entre 2011 et 2022	23
Concernant la vacance de longue durée	24
5. Le parc de logements sociaux	25
Organisation du parc social en 2024 : 90% de l'offre située sur Besançon	25
Evolution du parc social : la majorité du parc social construit avant les années 2000	27
6. L'accessibilité au parc de logements	28
Le prix de l'immobilier	28
Le logement étudiant	28
Le logement sénior	29
Accueil, habitat et stationnement des gens du voyage	30
Synthèse	32



Base de données exploitées

Les données exploitées par l'INSEE pour le logement sont issues du recensement de la population, mis à jour annuellement, et qui fournit des statistiques sur les caractéristiques des logements (type, nombre de pièces etc.).

Les dernières données disponibles datent de 2022 et sont celles exploitées dans le présent diagnostic.

Sitadel est la base nationale des demandes d'autorisations d'urbanisme (DAU) gérée par le Service des données et études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD) du Ministère de la transition écologique.

Sitadel est alimentée tous les mois par les données transmises par les autorités compétentes en matière de délivrance des autorisations d'urbanisme en vertu du décret n°2019-472 du 20 mai 2019 prévu par l'article L.423-2 du Code de l'Urbanisme.

Les données de la base Sitadel sont issues des documents administratifs suivants :

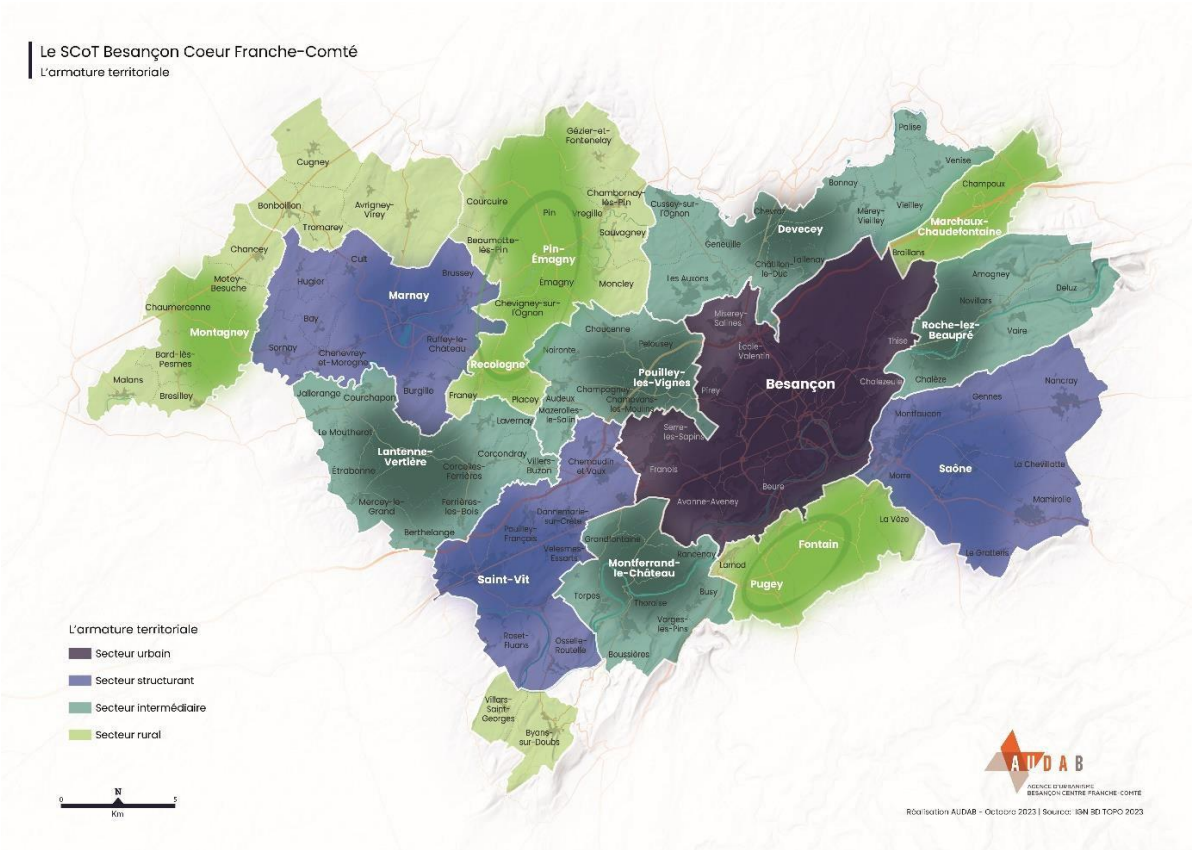
- les formulaires renseignés par les pétitionnaires à l'appui des demandes de permis de construire (PC), permis de démolir (PD), permis d'aménager (PA) et des déclarations préalables (DP) ;
- les décisions explicites et implicites intervenues dans les demandes d'autorisation et les déclarations préalables, ainsi que, le cas échéant, les décisions administratives et juridictionnelles intervenues postérieurement à la décision initiale (modifications, retraits, annulations, etc.) ;
- les déclarations d'ouverture de chantier ;

Les fichiers LOVAC sont obtenus par croisement de plusieurs données fiscales à partir :

- du fichier 1767bisCOM transmis par la DGFIP qui liste les locaux résidentiels (logements de dépendances) considérés vacants au 1er janvier de l'année,
- des Fichiers fonciers produits par le Cerema à partir des données MAJIC et PCI, et qui permettent une localisation et description fines des locaux fiscaux et une identification des propriétaires,
- des données DV3F (Demande de Valeur Foncières enrichies) qui apportent des informations sur les biens ayant fait l'objet d'une transaction onéreuse depuis 2010,
- de la BAN (Base Adresse Nationale), référentiel produit par l'IGN et la Dinum, qui permet de « redresser » les adresses mentionnées.

Le répertoire des logements locatifs des bailleurs sociaux (RPLS) a pour objectif de dresser l'état global du parc de logements locatifs « ordinaires » des bailleurs sociaux au 1^{er} janvier de l'année de collecte (nombre de logements, modifications intervenues au cours de l'année écoulée, localisation, taux d'occupation, mobilité, niveau des loyers, financement et conventionnement).

Cette partie s'appuie sur une analyse territoriale de Grand Besançon Métropole basée sur l'armature par bassins de proximité définie dans le SCoT Besançon Cœur Franche-Comté, dont le périmètre est reconfiguré à l'échelle de l'intercommunalité étudiée.



Armature territoriale du SCoT Besançon Cœur Franche-Comté (IGN, AUDAB, 2025)

Bassin urbain dont Besançon (10 communes)	Besançon	Miserey-Salines, Ecole-valentin, Pirey, Serre-les-Sapins, Franois, Avanne-Aveney, Beure, Chalezeule, Thisse
Bassin structurant (14 communes)	Saône	Montfaucon, Gennes, Nancray, La Chevillote, Mamirolle, Morre
	Saint-Vit	Chemaudin-et-vaux, Dannemarie-sur-crête, Pouilley-Français, Velesmes-Essarts, Osselle-Routelle, Roset-Fluans
	Pouilley-les-Vignes	Pelousey, Chauenne, Noironte, Audeux, Mazerolles-le-Salin, Champagnay, Champvans-les-Moulins
Bassin intermédiaire (34 communes)	Montferrand-le-Chateau	Grandfontaine, Torpes, Thoraise, Boussières, Vorges-les-Pins, Busy, Rancenay
	Roche-lez-Beaupré	Chalèze, Vaire, Deluz, Amagney, Novillars
	Devecey	Cussey-sur-l'Ognon, Geneuille, Les Auxons, Chatillon-le-duc, Chevroz, Tallenay, Bonnay, Mérey-Vieilley, Vieilley, Palise, Venise
	Fontain, Pugey	Larnod, La Vèze
Bassin rural (9 communes)	Marchaux-Chaudefontaine	Braillans, Champoux
		Villars-Saint-Georges, Byans-sur-Doubs

Grand Besançon Métropole possède une structure territoriale particulière caractérisée par une ville prépondérante en termes démographique et d'emplois et de nombreuses petites communes peu peuplées. En effet, Besançon accueille 23 fois plus de population que la seconde commune la plus peuplée (Saint Vit).

Besançon concentre 67% des logements de GBM.

1. Le développement du parc de logements

Evolution du parc de logements depuis 1968

En 2022, GBM dispose d'un parc de 108 884 logements.

L'évolution du nombre de logements depuis 1968 met en avant une dynamique de périurbanisation importante notamment entre Besançon et les communes périphériques au sein du bassin urbain mais aussi vers les autres bassins.

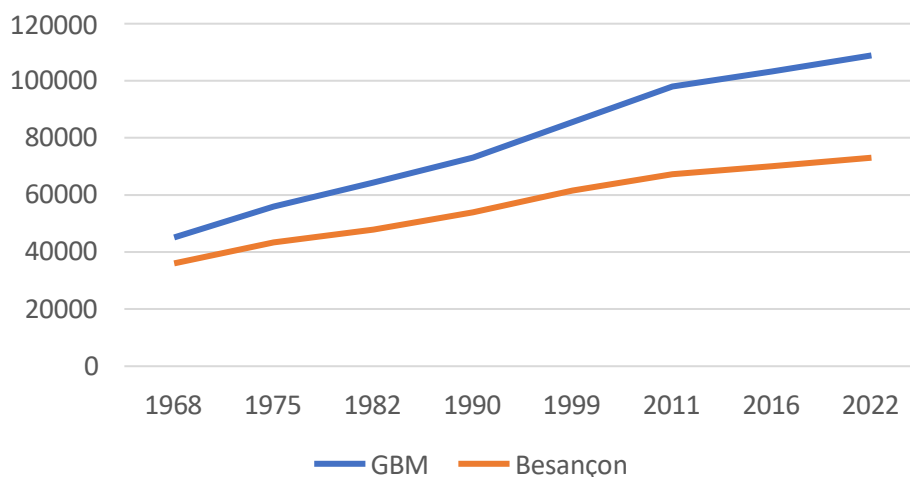
Les bassins, hors Besançon, sont concernés par une multiplication par 4 de leur parc, quand sur l'ensemble de GBM, il a seulement doublé en l'espace de 55 ans.

La période 1999-2011 a été particulièrement marquée par la croissance du parc de logements, rythme qui s'est ensuite bien ralenti au début des années 2010.

	1968	1975	1982	1990	1999	2011	2016	2022	Evolution du taux 1968-2022
GBM	45122	+10 861 55983	+8361 64334	+8703 73037	+12504 85541	+12525 97966	+5291 103275	+5609 108884	+141%
Besançon	36031	+7311 43342	+4468 47810	+5129 52939	+8552 61491	+5721 67212	+2800 70012	+3038 73050	+103%
Bassin métropolitain hors Besançon	2046	+848 2894	+990 3884	+1169 5053	+1098 6151	+1580 7731	+707 8438	+752 9190	+349%
Bassins structurants	2463	+920 3383	+918 4301	+991 5292	+1209 6501	+1970 8471	+614 9085	+655 9740	+295%
Bassins intermédiaires	3813	+1531 5344	+1685 7029	+1170 8199	+1383 9582	+2646 12228	+962 13190	+1047 14237	+273%
Bassins ruraux	769	+251 1020	+290 1310	+244 1554	+262 1816	+505 2321	+229 2550	+120 2670	+247%

Evolution du parc de logement entre 1968 et 2022 par bassins - INSEE

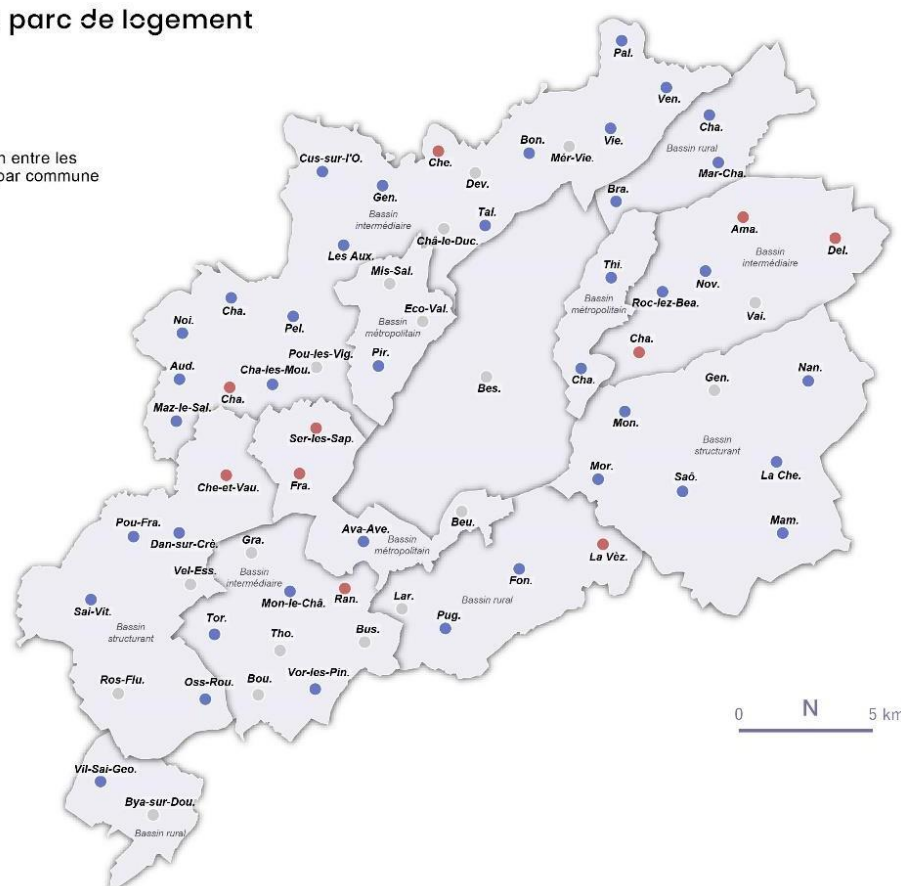
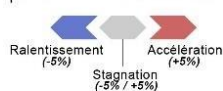
Evolution du parc de logements (1982 à 2022)



Evolution du parc de logements depuis 1982 – INSEE

Carte de l'évolution du parc de logement entre 1999 et 2022

Evolution du rythme de construction entre les périodes 1999-2011 et 2011-2022 par commune



Evolution du rythme de construction entre 1999 et 2022 – INSEE

Alors que Besançon a connu sa plus forte dynamique de construction entre 1990 et 1999, le rythme a ralenti entre 1999 à 2011. À l'inverse, cette même période a été la plus prolifique pour tous les secteurs hors Besançon. Depuis et jusqu'en 2022, le rythme de construction de logements a stagné, voire ralenti sur ces bassins.

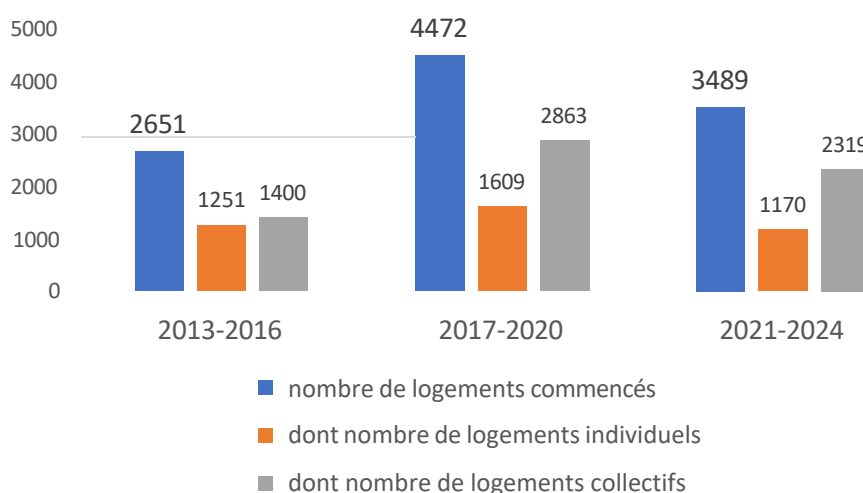
À l'échelle communale, une dizaine de communes s'écartent de ces tendances en ayant une augmentation d'au moins 5% du rythme de constructions de logements. Cette évolution peut en partie s'expliquer par un parc de logements initial petit ou moyen.

Rythme de constructions neuves depuis 2013

Entre janvier 2013 et décembre 2024 (12 ans), environ 10 600 logements ont été mis en chantier (commencés). Le rythme de la construction a quasiment doublé entre les périodes 2013-2016 et 2017-2020 (passant d'une moyenne annuelle de 660 logements à 1110 environ), puis a commencé à ralentir à partir de 2021 (avec environ 870 logements/an en moyenne sur les 4 ans).

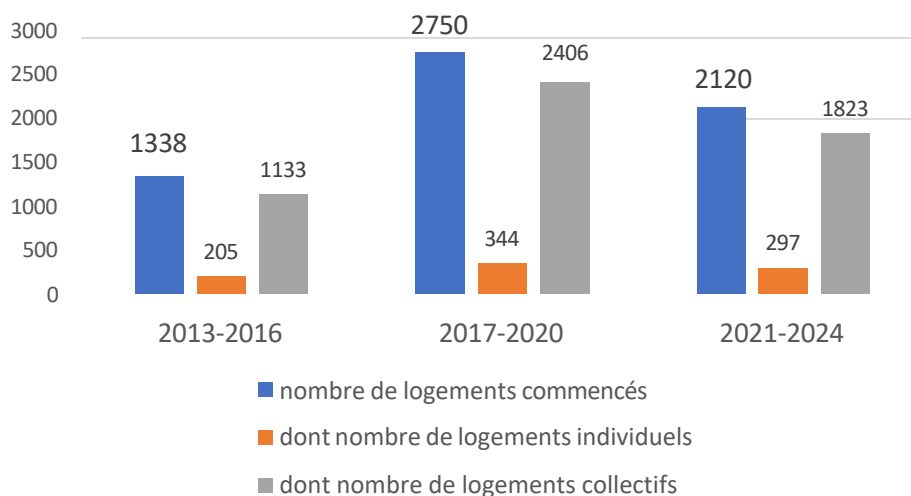
La part de logements collectifs dans la part totale de logements est passée de 53% à 66% en 12 ans dont la majeure partie à Besançon. Les autres communes se caractérisent par une production largement orientée vers le logement individuel.

Rythme de la construction par tranche de 4 ans



Evolution du rythme de construction sur GBM – base ouverte Sitadel

Rythme de la construction par tranche de 4 ans – Besançon

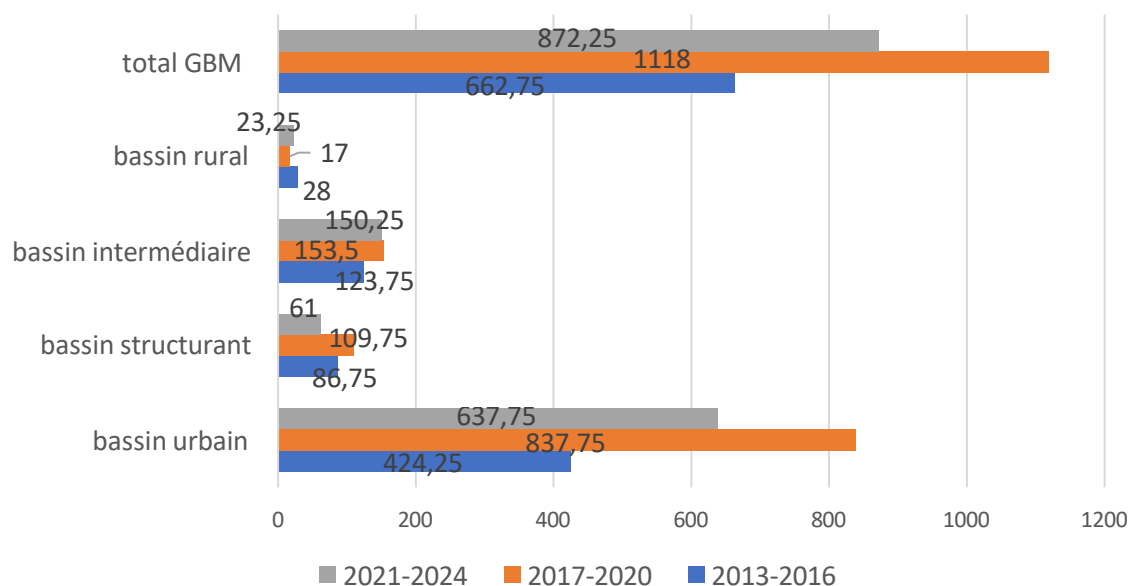


Evolution du rythme de construction sur Besançon – base ouverte Sitadel

La comparaison de l'évolution du rythme de construction par bassin met en lumière :

- des bassins intermédiaires et ruraux qui ne suivent pas la tendance générale : c'est-à-dire un rythme de production qui ne s'est pas ralenti entre les périodes 2017-2020 et 2021-2024. Les nouvelles constructions se sont donc réalisées sur les 4 dernières années, en proportion de leur parc de logement, plus fortement en faveur de ces deux types de bassins.
- des bassins ruraux qui ont vu leur rythme de construction (en moyenne annuelle) au plus bas sur la période 2017-2020, contrairement aux 3 autres types de bassins.

Rythme de constructions par tranche de 4 ans en production annuelle moyenne



Rythme de construction par bassin - base ouverte Sitaldel

Ce nombre de logements commencés se distingue de la base Insee puisqu'il repose sur la base de données Sitaldel et la délivrance des autorisations d'urbanisme. Entre 2013 et 2024, les deux plus grandes communes de la collectivité (Besançon et Saint-Vit), et le bassin de Devecey à l'ouest de Besançon ont créé le plus de logements. Quant au rythme de construction par rapport aux 6 années précédentes, il s'est majoritairement intensifié à l'ouest et au nord de Besançon ainsi qu'à Saint-Vit et dans les communes situées au sud de cette dernière.

Carte de l'évolution du parc de logement entre 2013 et 2024

Nombre de créations de logements sur la période 2019-2024

0 / 59

60 / 192

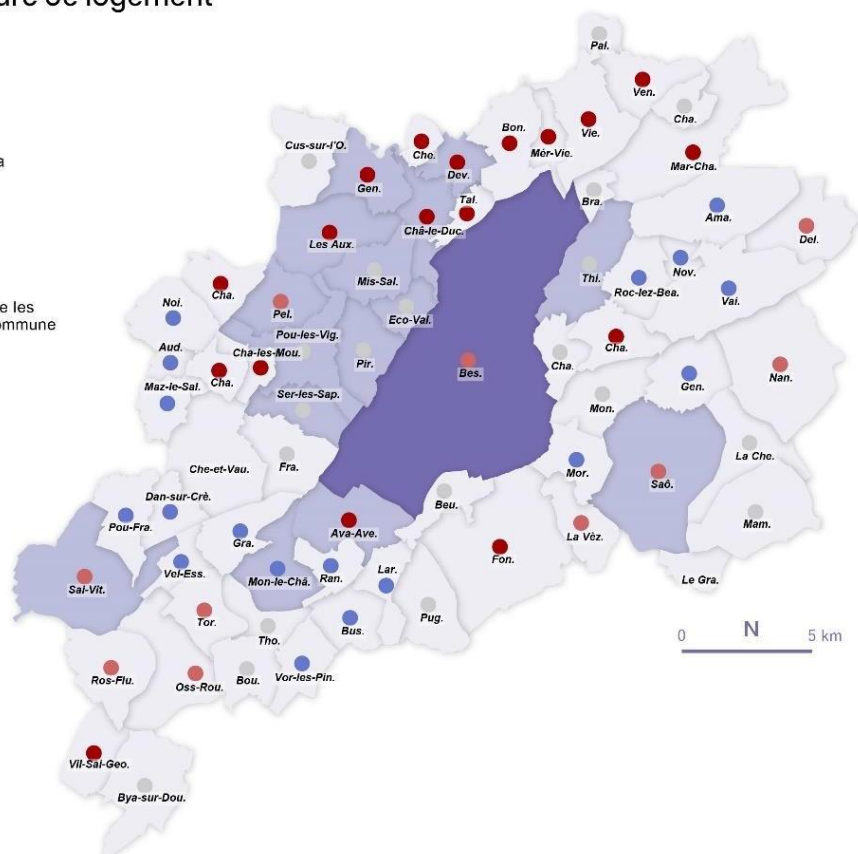
193 / 4005

Evolution du rythme de construction entre les périodes 2013-2019 et 2019-2024 par commune

Ralentissement (-25%)

Stagnation (+25% / +100%)

Accélération (+100%)



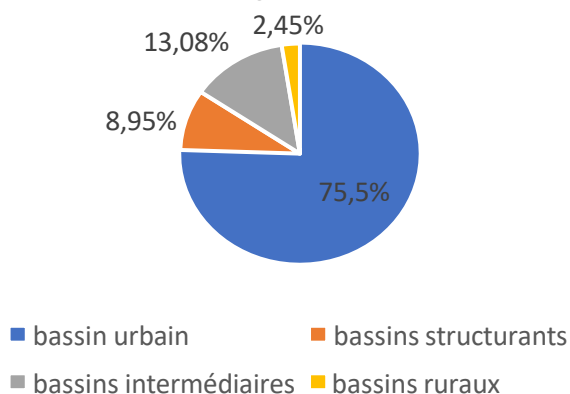
Rythme de construction et nombre de créations de logements par commune - base ouverte Sitadel 2024

Répartition du parc de logements par bassin en 2022

Le bassin urbain (10 communes) comporte 76% du parc total de logements, soit 82 240 logements. Au sein du bassin urbain, 89% du parc de logement est situé à Besançon.

Les deux bassins structurants (Saône et Saint Vit), comptabilisant 14 communes, ont un parc de logements moins important que celui des quatre bassins intermédiaires réunis. Saône et Saint-Vit représentent respectivement 33% et 46% du parc total de leur bassin.

Répartition du parc de logements de GBM par bassins en 2022



2. Catégories de logements

Répartition par catégorie de logements dans le parc total

En 2022, près de 90% du parc de logement est composé de résidences principales. Cette tendance est plutôt stable depuis 2016, en revanche la part de résidences principales dans le parc total était plus importante en 2011 (91.4% en 2011 à 89.7% en 2022).

GBM	Nombre de logements	Résidences principales	Résidences secondaires	Logements vacants
2022	108 884	89.7 %	2 %	8.3 %
2016	103 275	89.2 %	2.3%	8.5%
2011	97 966	91.4 %	1.9 %	6.7 %

Evolution de la répartition par catégorie de logements - INSEE 2011-2016-2022

Un très faible taux de résidences secondaires est constaté (2% à GBM pour 8.8% en France en moyenne).

En revanche, le sujet de la vacance de logements est traité dans un chapitre spécifique du présent diagnostic.

2022	Nombre de logements	Résidences principales	Résidences secondaires	Logements vacants
GBM	108 884	89.7 %	2 %	8.3 %
GBM hors Besançon	35 834	93 %	1.4 %	5.7 %
Besançon	73 050	88.2 %	2.3 %	9.5 %

Répartition par catégorie de logements - INSEE 2022

Motif de l'évolution du nombre de résidences principales entre 2011 et 2022

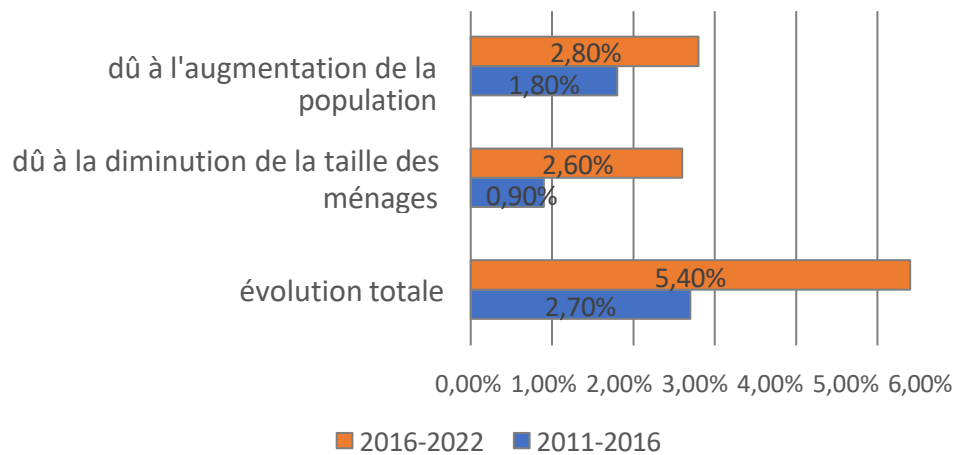
L'augmentation de la population est le principal facteur d'un besoin en résidences principales supplémentaires depuis plus d'une décennie. Toutefois, l'évolution de la structure des ménages (augmentation des familles monoparentales, diminution du nombre de couples avec enfant, augmentation des ménages d'une seule personne) devient un enjeu à prendre en compte dans la production de logements, nécessitant de diversifier l'offre en type de logements (maisons-appartement) et en typologie (taille du logement).

Pour 1000 habitants, en 1968, à raison de 3.17 personnes par ménage, il fallait une offre de 316 logements ; quand en 2022, à raison de 1.97 personnes par ménage, il faut 508 logements.

Entre 2016 et 2022, l'évolution du nombre de résidences principales est autant dû à la diminution de la taille des ménages qu'à l'évolution démographique positive.

Avant 2016, cette tendance est moins marquée, avec une augmentation plus fortement liée à l'augmentation de la population.

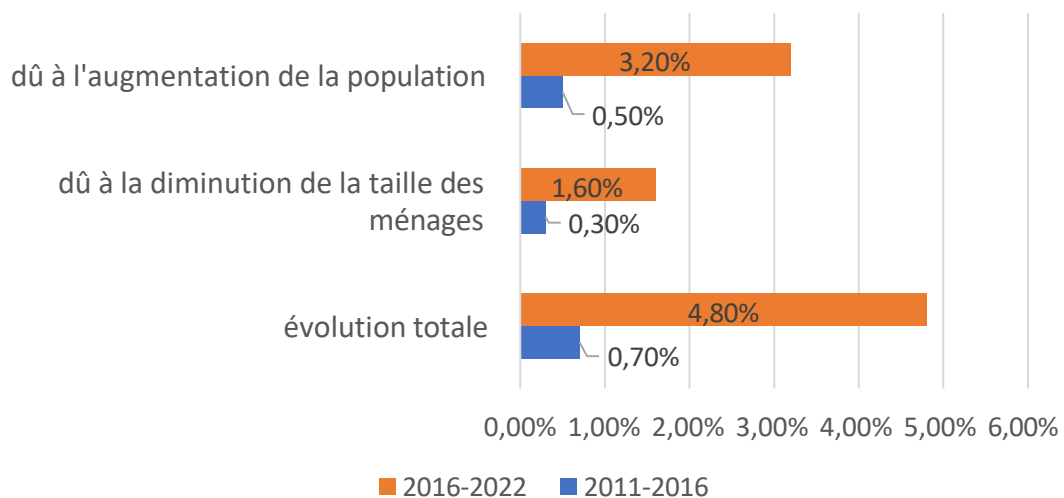
Motif de l'évolution du nombre de résidences principales – GBM



Motif de l'évolution des RP GBM – INSEE - 2011-2022

Pour Besançon, l'évolution du parc de résidences principales est surtout marquée par l'effet de la hausse démographique.

Motif de l'évolution du nombre de résidences principales – Besançon



Motif de l'évolution des RP - Besançon – INSEE 2011-2022

3. Structure du parc de résidences principales

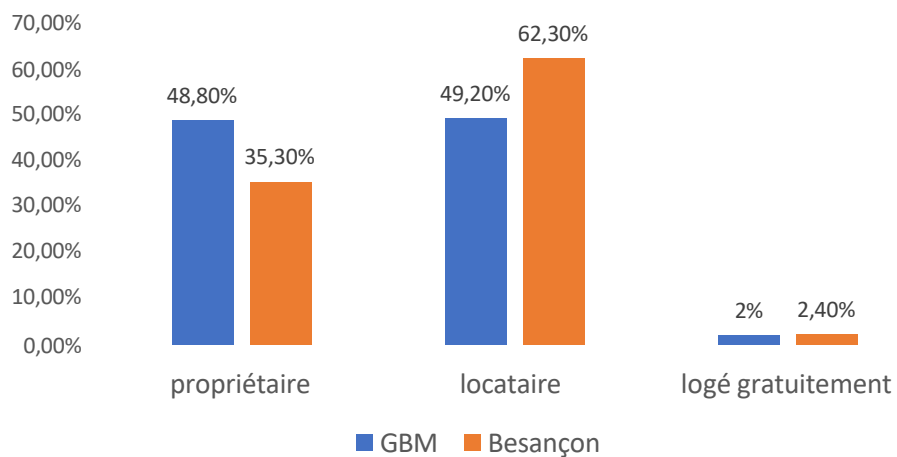
Statut d'occupation

En 2022, le parc de résidences principales est occupé à hauteur de 48.8% par des propriétaires-occupants. Cette répartition est en légère augmentation par rapport à 2011 (47.6%).

Toutefois, au sein des communes de GBM, la situation est très hétérogène :

- A Besançon, seulement 1/3 de propriétaires-occupants, ce qui s'explique par une part importante de logements sociaux.
- Au sein des communes hors Besançon, la situation est inversée avec environ 3/4 de propriétaires-occupants.

Statut d'occupation du parc de résidences principales
en 2022 – GBM et Besançon



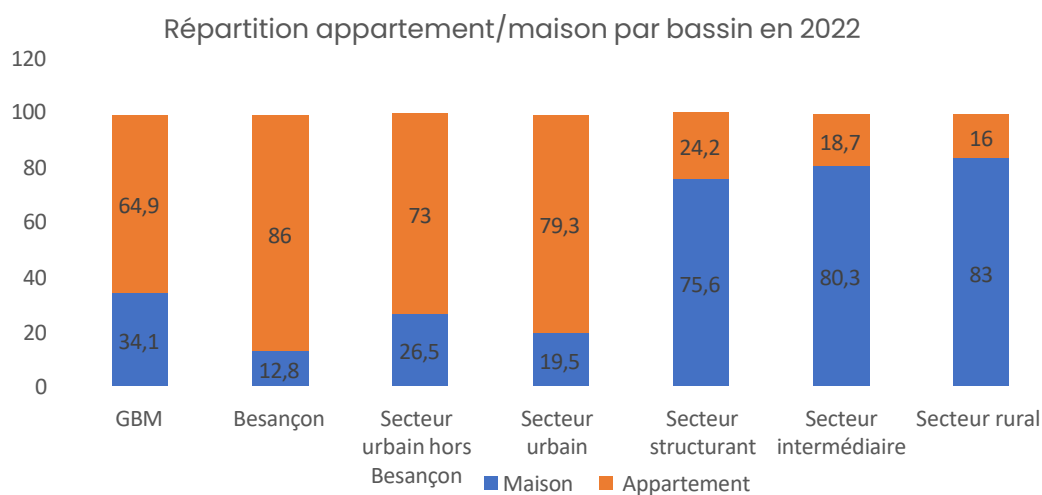
Statut d'occupation des Résidences Principales – INSEE 2022

Types de logements dans le parc de résidences principales

En 2022, le logement collectif représente 65% du parc sur GBM soit environ 70 000 logements. L'habitat individuel est plus largement développé sur les communes hors Besançon (77%) avec un parc de 27 700 maisons environ (sur un parc de 36 000 logements environ).

	Nombre de logements	Part des maisons	Part des appartements
GBM	108 884	34,1 %	64,9 %
GBM hors Besançon	35 834	77 %	22 %
Besançon	73 050	12,8 %	86,0 %

Répartition selon le type de logements GBM – INSEE 2022 – les logements « autres » n'apparaissent pas dans le tableau

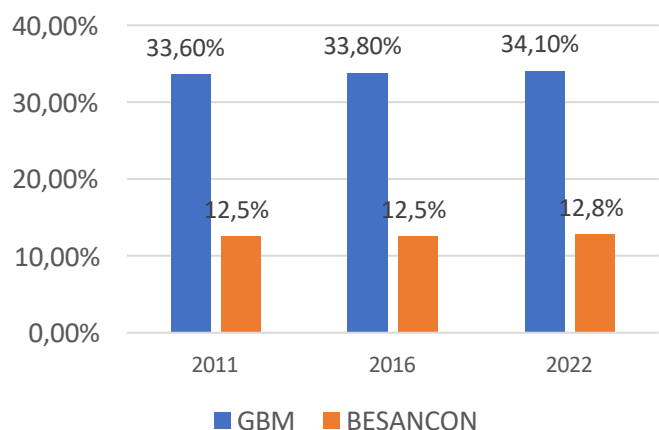


Répartition du type de logement par bassin -INSEE

Entre 2011 et 2022, la part de logements individuels dans le parc total a diminué. Besançon dispose d'une organisation spécifique de son parc de résidences principales :

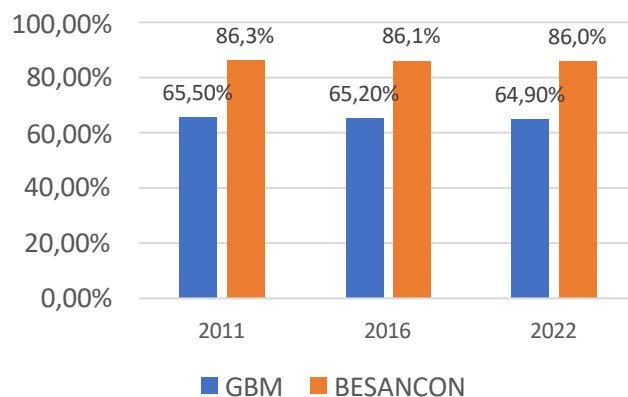
- Presque 9 logements sur 10 sont des appartements (86%)
- Malgré cela, entre 2011 et 2022 la part de maisons a augmenté, contrairement à la part d'appartements en diminution.

Evolution de la part des maisons dans le parc de résidences principales - 2011 et 2022



Part de maison dans les RP - 2011-2022- INSEE

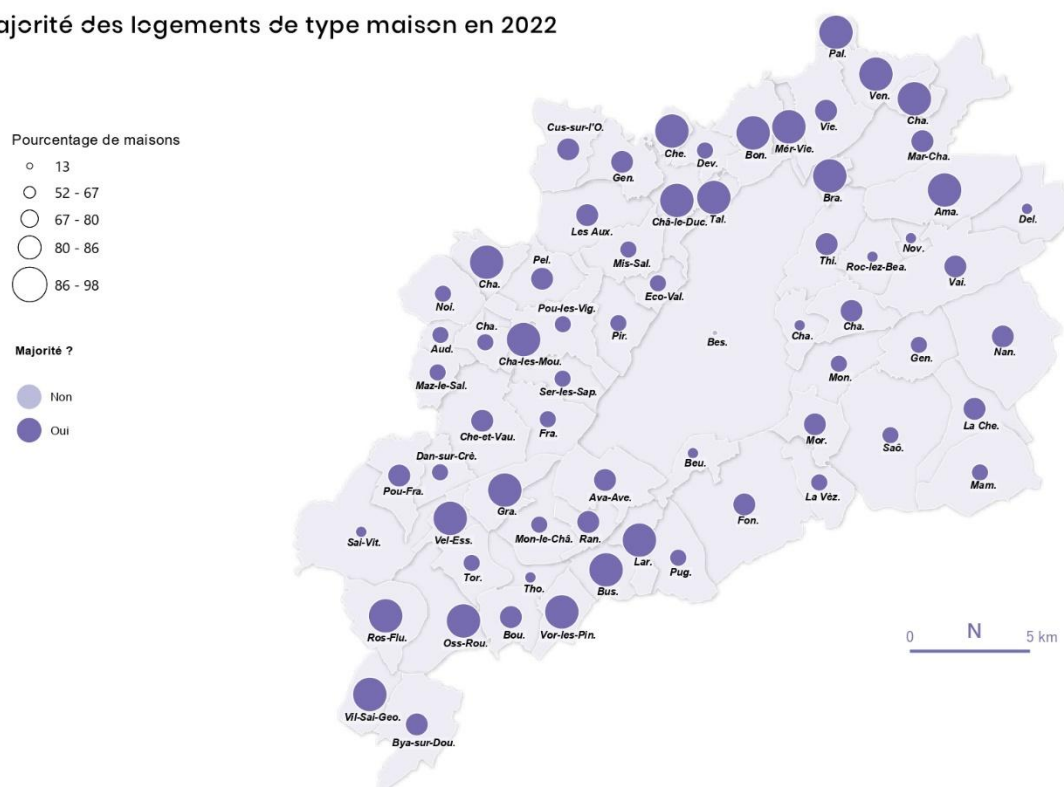
Evolution de la part des appartements dans le parc de résidences principales - 2011 - 2022



Part d'appartement dans les RP - 2011-2022 - INSEE

Le parc des communes hors Besançon est constitué d'une majorité de maisons.

Majorité des logements de type maison en 2022



Pourcentage et majorité des maisons par commune RP - 2022 - INSEE

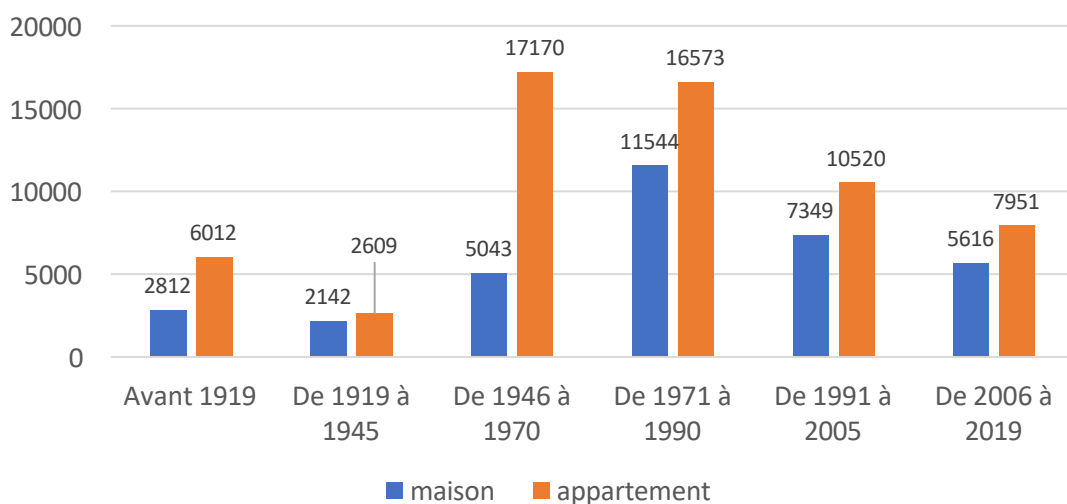
Evolution de la production de maison et d'appartement (avant 1919 jusqu'à 2019)

La dynamique de construction des maisons et appartements sur un siècle met en avant deux dynamiques résidentielles :

- Un phénomène de périurbanisation avec une forte augmentation du nombre de maisons bâties à partir des années 70 principalement au sein des communes hors Besançon.
- Un développement accru de logement collectif après-guerre en grande majorité sur Besançon et une stabilité dans la production de maisons sur le siècle.

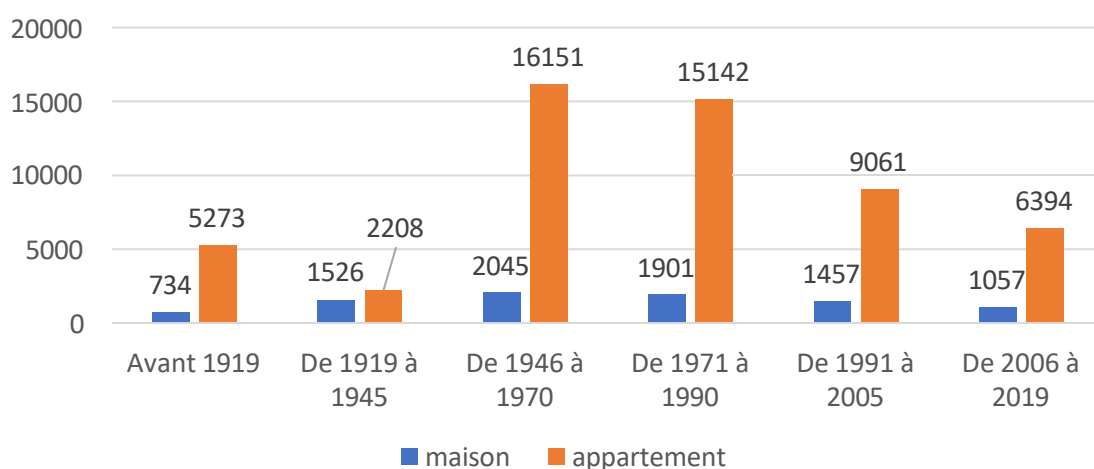
La forte concentration de constructions après-guerre et jusque dans les années 90 met aussi potentiellement en avant la présence d'un parc peu isolé thermiquement sur le territoire, puisque la première réglementation thermique date de 1974.

Répartition Maison-Appartement selon la période de construction - GBM



Répartition du type de logements selon la période de construction - GBM - INSEE

Répartition Maison-Appartement selon la période de construction - Besançon



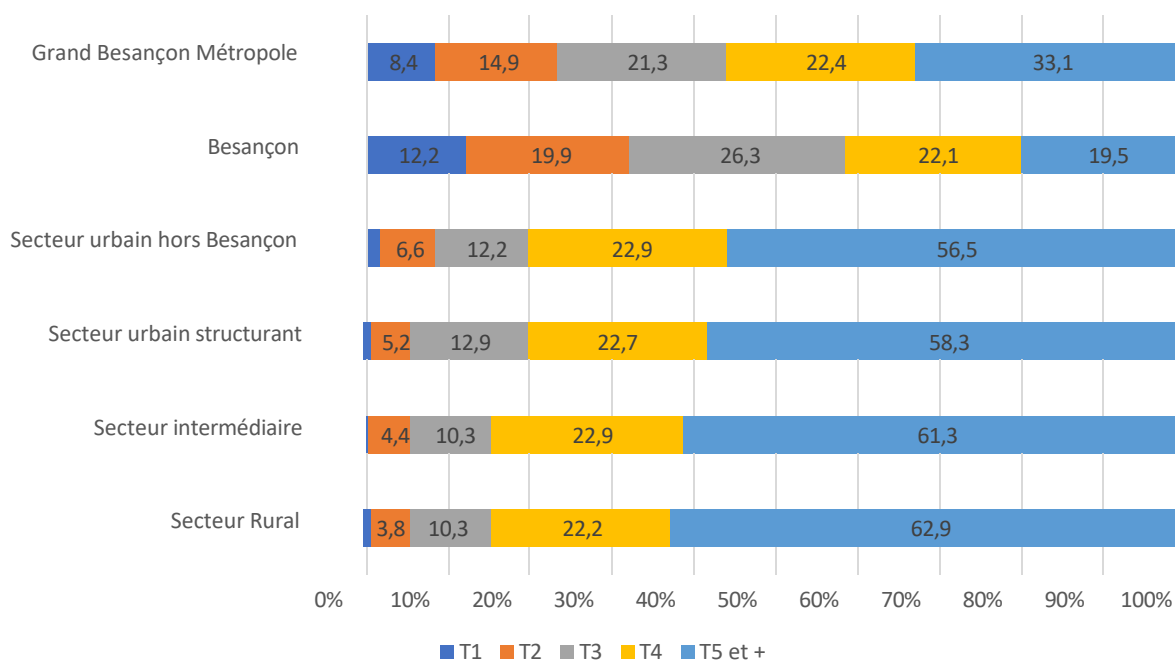
Répartition du type de logements selon la période de construction - Besançon - INSEE

Répartition par typologie de logements

Environ 55% du parc de résidences principales est composé de grands logements (4 pièces et plus) et environ 1/3 environ de T5 et +.

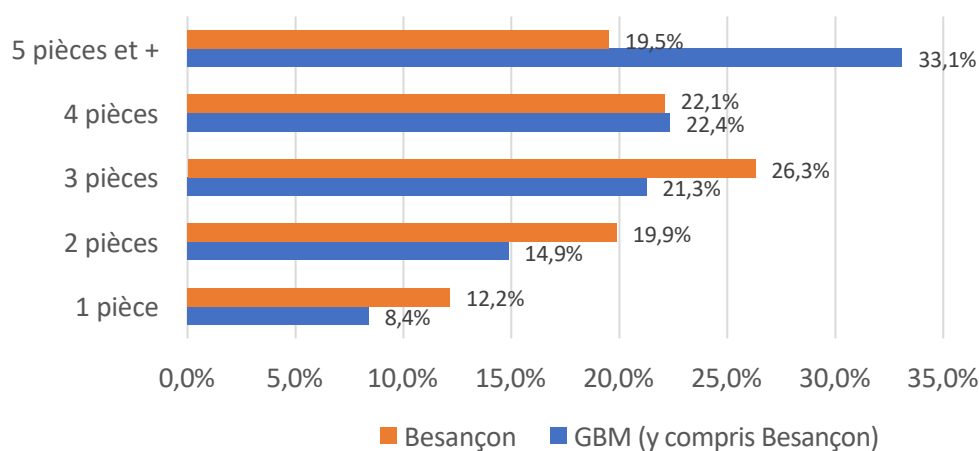
Le parc bisontin, essentiellement composé de logements collectifs, est moins monotypé que celui du reste de GBM, composé principalement maisons individuelles et dont la part de petits logements est faible.

Part des résidences principales selon le nombre de pièces (%)
en 2022



Typologies de logement par bassin - INSEE

Typologie de résidences principales - 2022 - comparaison GBM
et Besançon



Typologie des logements RP - INSEE - 2022 - GBM et Besançon

La sur-représentation des logements de type T4 ou plus en 2022



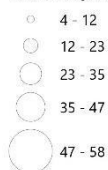
Surreprésentation des logements de type T4 ou plus - INSEE - 2022

Clé de lecture : certaines communes sont surreprésentées en grandes typologies puisqu'elles possèdent plus de 1,5 fois le taux moyen de GBM dans ces typologies. Ce taux arbitraire permet de distinguer les communes qui sont composées d'environ 83,25% de T4 et plus.

Même si la répartition typologique est plutôt équilibrée sur la ville-centre, l'offre en grands logements est en revanche majoritaire dans les communes périphériques. GBM dispose d'un parc composé à 55% de T4 et +.

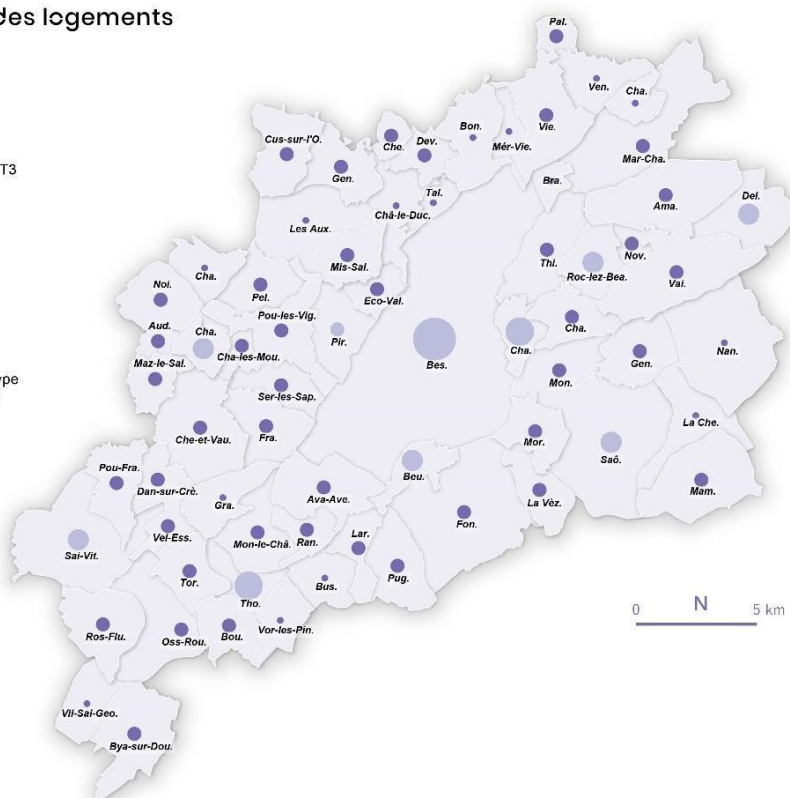
La sous-représentation des logements de type T1 à T3 en 2022

Pourcentage de logements de type T1 à T3



Sous-représentation des logements de type T1 à T3 (0,5 fois le taux moyen de GBM)

Sous-représentation ?



Sous-représentation des logements de type T1 à T3 - INSEE - 2022

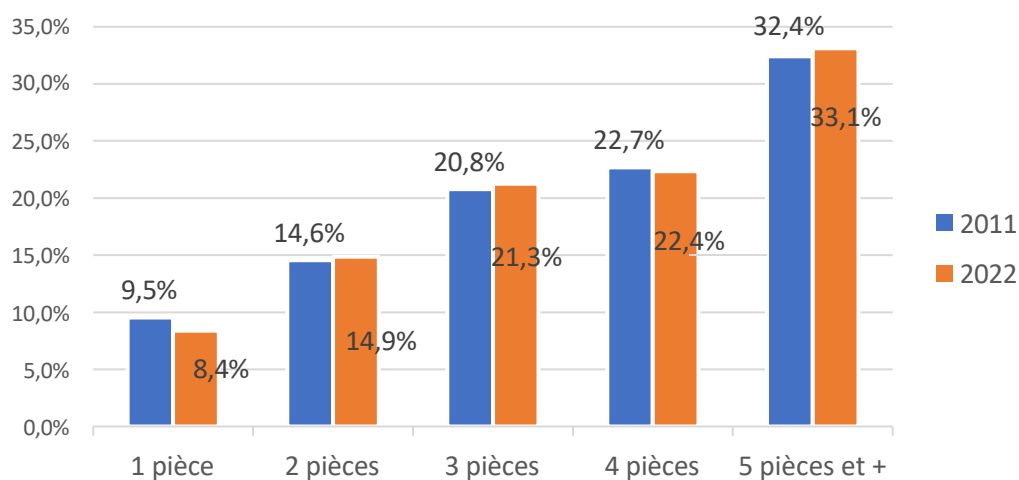
Clé de lecture : la sous-représentation représente l'application d'un taux de 0,5 au taux moyen de GBM en T1 à T3. Les communes sont alors sous-représentées en typologies T1 à T3 si elles possèdent moins de 22,3% de ces typologies

Grand Besançon Métropole est composé de T1 à T3 à environ 44,6%.

Il est possible d'être sous-représentées en T1 à T3 sans être surreprésentées en T4 et plus, comme pour les communes de Torpes, Ecole-Valentin, Serre-les-Sapins ou La Vèze.

Il est également possible de n'être ni sous-représentée en T1 à T3 ni surreprésentée en T4 et plus, c'est par exemple le cas de Besançon, Saône, Saint-Vit, Deluz. Cette configuration marque une plus grande homogénéité dans les typologies de résidences principales.

Evolution de la répartition par typologie au sein du parc de résidences principales entre 2011 et 2022



Typologie des logements RP- INSEE – GBM - 2011-2022

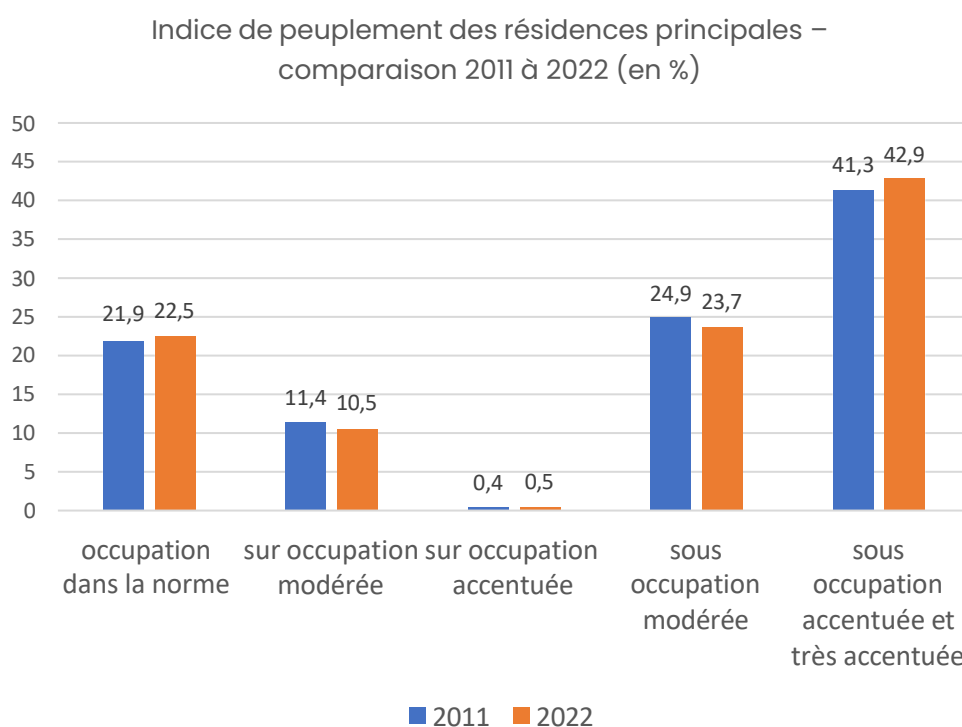
Analyse de l'adéquation du parc de logement avec les besoins des ménages

L'indice de peuplement des résidences principales est un indicateur qui permet de mesurer une potentielle inadéquation entre la taille du logement et le nombre d'occupants de ce logement.

Plus de 40% du parc est concerné par une sous-occupation, c'est-à-dire qu'il y a peu de personnes dans le ménage résidant dans un grand logement.

Cette tendance s'accroît dans le temps : elle est probablement due à deux facteurs liés :

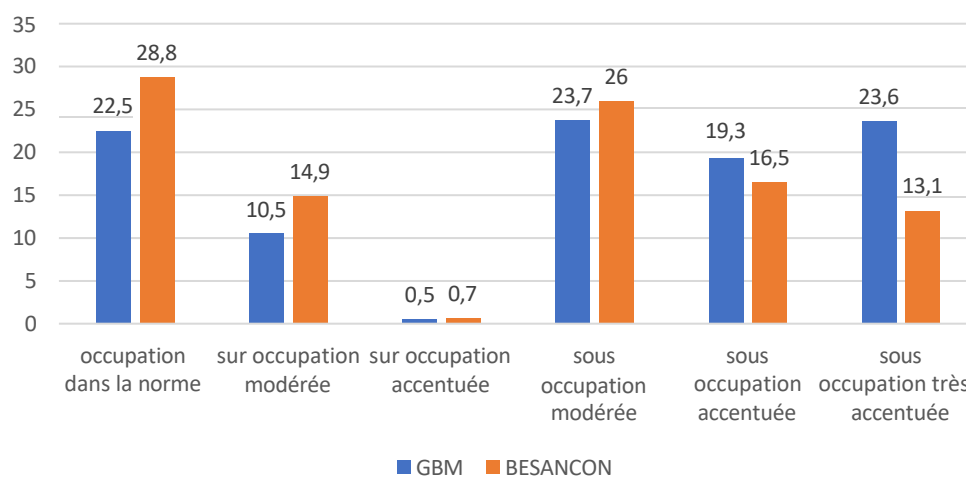
- La part importante de maisons individuelles et de grands logements dans le parc total.
- Un nombre de personnes par ménage qui diminue (passant de 3.17 personnes/ménage en 1968 à 1.97 en 2022), lié au vieillissement de la population dans les communes périphériques et occupant souvent des maisons individuelles.



Indice de peuplement RP - GBM - INSEE 2011-2022

En 2022, l'inadéquation du parc est moins marquée sur Besançon que sur l'ensemble de GBM. Ce n'est pas la taille des ménages qui entre à priori en ligne de compte car il y a moins de personnes/ménage dans la ville-centre (1.8 personnes/ménage) que sur GBM (1.93 personnes/ménage). C'est plutôt la structure du parc de logement, plus diversifié en typologie sur Besançon, qui répondrait mieux aux besoins variés de sa population.

Indice de peuplement des résidences principales en 2022 - comparaison GBM et Besançon



Indice de peuplement RP – GBM et Besançon - INSEE 2022

4. La vacance du parc de logements

Un logement est considéré comme vacant à une date précise (au 1^{er} janvier pour la majorité des sources statistiques) :

- quand il n'est pas occupé lors du passage de l'agent recenseur (INSEE)
- et qu'il n'est pas occupé de façon temporaire (cas des résidences secondaires et des logements occasionnels).

Ainsi, un logement peut être considéré vacant le 1^{er} janvier et être occupé le 2 janvier. Il existe donc non seulement un biais statistique important, mais également plusieurs catégories de vacance locative n'ayant pas toutes les mêmes causes et les mêmes perspectives d'évolution et de remise sur le marché.

- La vacance de court terme (inférieure à 2 ans) :

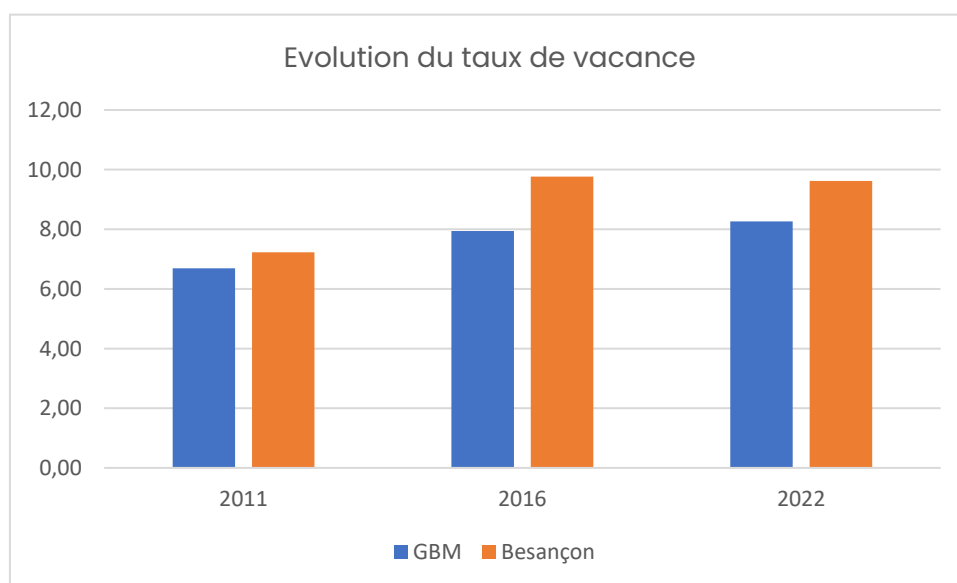
Il s'agit d'une vacance dite conjoncturelle (ou frictionnelle), nécessaire à la fluidité du marché immobilier. Elle concerne des biens en attente de location ou de relocation, en attente de vente ou encore en phase de travaux de rénovation.

- La vacance de longue durée (supérieure à 2 ans) :

Aussi appelée structurelle, elle est due à de multiples causes dont par exemple :

- Bien dégradé ou insalubre
- Bien en cours de succession
- Réservation du logement pour soi ou pour un proche
- Thésaurisation ou spéculation, ...

Evolution du taux de vacance entre 2011 et 2022



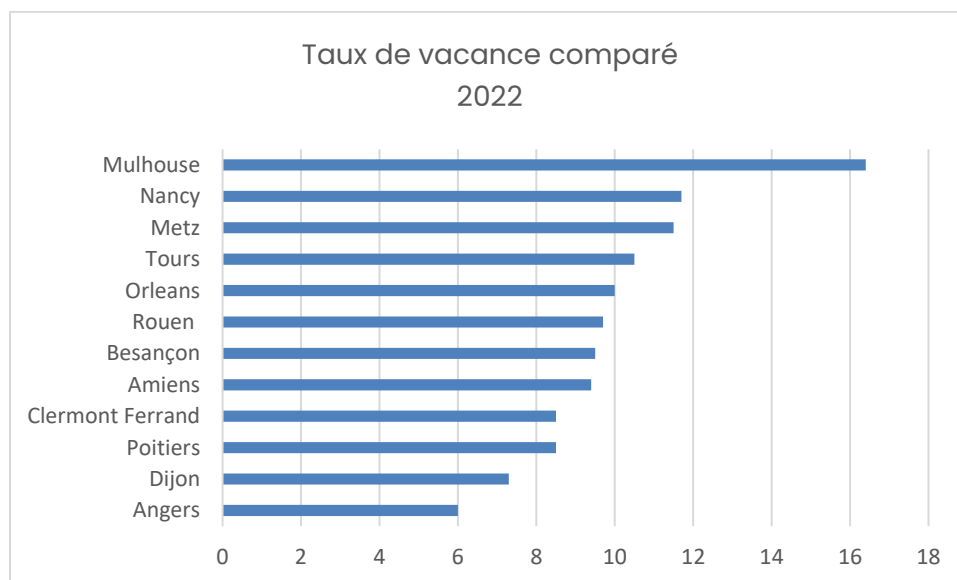
Evolution du taux de vacance – Sources INSEE

Avec un taux de vacance oscillant entre 6,5% et 8,2% le territoire de GBM se situe autour de la moyenne nationale observée par l'INSEE (8,3% en 2023), voire moins que les territoires comptant entre 50 000 et 200 000 habitants comme GBM, qui eux ont un taux moyen de 8,9% selon l'INSEE.

A l'instar de ce qui est observé dans toutes les métropoles et autres grandes villes, la ville centre, Besançon, connaît un taux de vacance un peu plus élevé, autour de 9,6% en 2022, en baisse cependant par rapport à 2016. Ce taux plus élevé s'explique par :

- la nature même de la statistique INSEE qui prend en compte à la fois le parc privé et le parc public, or le parc public est très majoritairement situé à Besançon ;
- la plus grande part de petits logements, notamment étudiant, à Besançon, logements faisant l'objet d'une rotation importante et pouvant de fait être considérés vacants entre deux locations
- la plus grande part de logements anciens devenus hors marché du fait de leur vétusté et alimentant la vacance de longue durée.

Avec un taux de 9,6%, la ville de Besançon ne connaît pas de particularisme problématique au regard de ce qui peut être observé dans d'autres communes comparables.



Sources INSEE

Concernant la vacance de longue durée

Les logements vacants depuis plus de deux ans à la date de leur recensement représentent un parc de logements souvent ancien, dégradé voire insalubre. C'est cette partie du parc de logements du territoire sur laquelle il est possible d'agir à travers des interventions et un accompagnement des propriétaires volontaires pour une remise sur le marché, à court ou moyen terme.

Selon le fichier LOVAC, le territoire de Grand Besançon Métropole compte, en 2023, 2 758 logements vacants depuis plus de deux ans, soit 3,34% du parc de logements privés, dont 2 039 à Besançon, soit 3,65% du parc de logements privés, et 719 sur les autres communes de GBM, soit 2,6% du parc.

Notons que, toujours selon le fichier LOVAC millésimé 2023, seul 1 logement vacant sur 4 l'est plus de deux ans, que ce soit à Besançon ou sur le reste du territoire de GBM. Inversement 3 logements vacants sur 4 alimentent la vacance conjoncturelle et participent ainsi à équilibrer et fluidifier le marché immobilier.

5. Le parc de logements sociaux

Un logement social est construit avec l'aide de l'Etat. Les loyers sont réglementés et l'accès au logement conditionné à un plafond de ressources.

Il existe plusieurs catégories de logements sociaux, correspondant à 3 niveaux de loyers :

- le PLAI (prêt locatif aidé d'intégration) réservé aux personnes en situation de grande précarité qui cumulent des difficultés sociales et économiques. Les loyers sont compris entre 4,56 €/m² et 5,97 €/m² selon les régions ;
- le PLUS (prêt locatif à usage social) correspond aux HLM traditionnelles. Les loyers sont compris entre 5,14 €/m² et 6,70 €/m² selon les zones. Plus de 80 % des logements sociaux sont régis par ce plafond de loyer et de ressources ;
- le PLS (prêt locatif social).

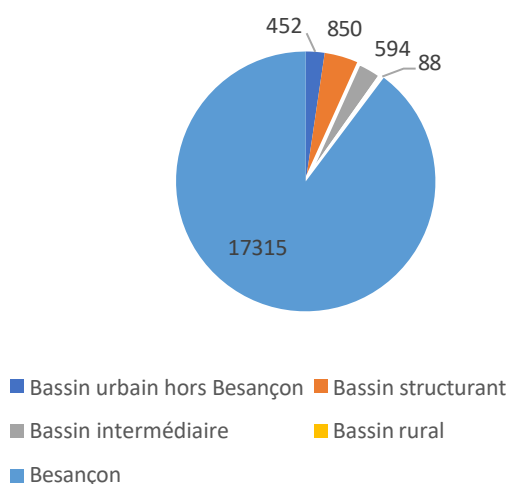
Organisation du parc social en 2024 : 90% de l'offre située sur Besançon

Le territoire de Grand Besançon Métropole compte 19 299 logements sociaux au 1^{er} janvier 2024 soit 17% du parc résidentiel. L'offre est concentrée à Besançon où se situent 17 315 logements sociaux, soit 89.7 % du total de l'agglomération.

Les autres secteurs se partagent les 1 984 logements restants :

Saint-Vit compte plus de 300 logements sociaux, Saône en compte plus d'une centaine et Mamirolle environ 200 (liés à la présence de l'ENIL -école nationale de l'industrie laitière).

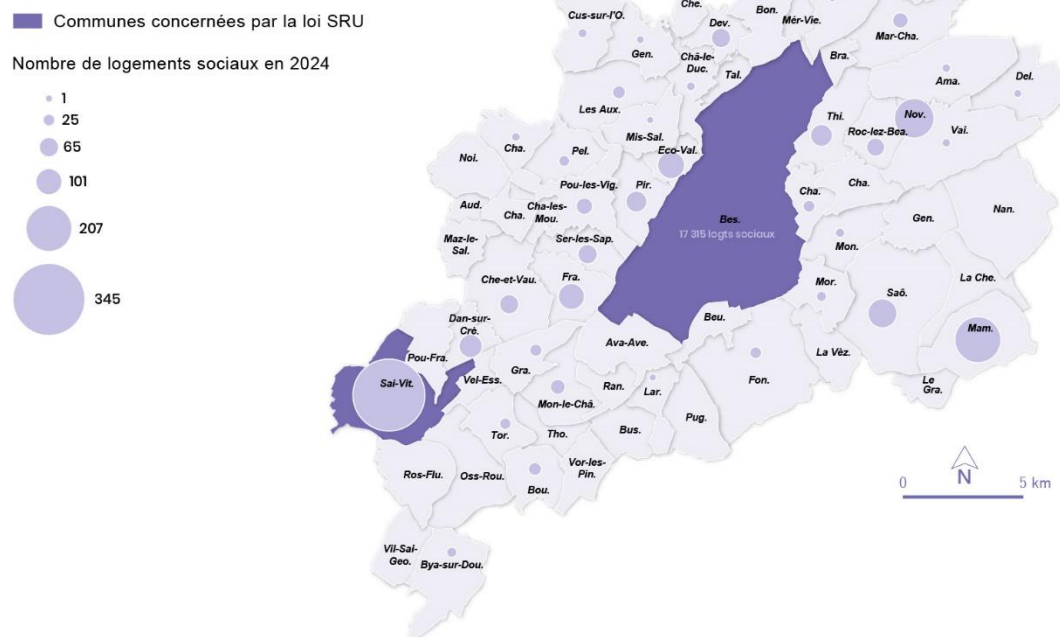
Répartition du parc de logement social par bassin



Parc de logements sociaux par bassin en 2024 – RLPS 2024

L'article 55 de la loi solidarité et renouvellement urbain du 13 décembre 2000 vise à répondre à la pénurie de logement sociaux et à apporter un équilibre social dans chaque territoire. A ce titre, certaines communes doivent disposer d'un pourcentage minimum de logements sociaux au sein de leur parc de logement. Dans Grand Besançon Métropole, l'obligation ne concerne que Saint-Vit et Besançon.

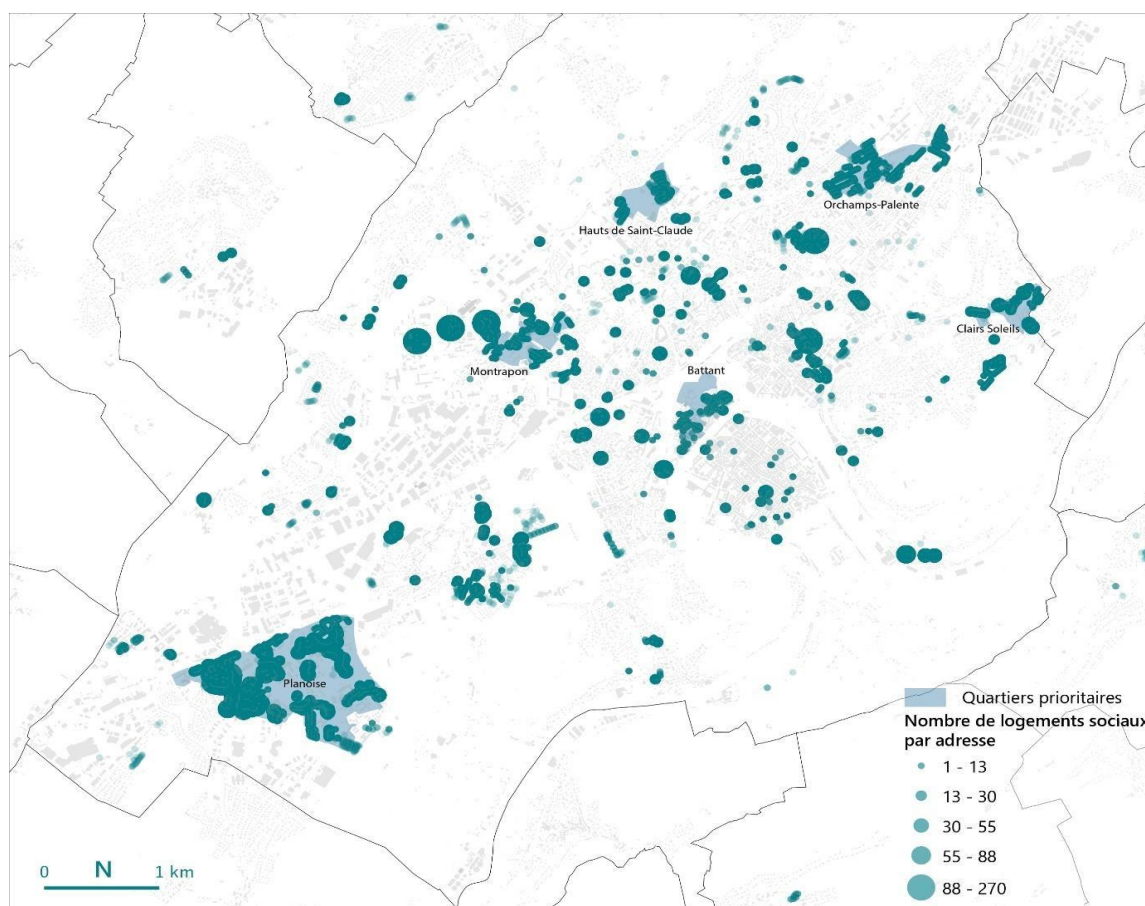
Nombre de logements sociaux en 2024



Parc de logements sociaux par commune en 2024 – RLPS 2024

La communauté urbaine compte en 2024, 6 quartiers prioritaires de la ville (QPV) : Planoise, Montrapon, Orchamps-Palente, Clairs Soleils, Battant et Hauts de Saint-Claude ; ainsi que six quartiers dits « fragiles » (Cité Curie Pasteur à Novillars, Cité Viotte, Vareilles, Amitié, Pelouse et secteur Pesty à Besançon).

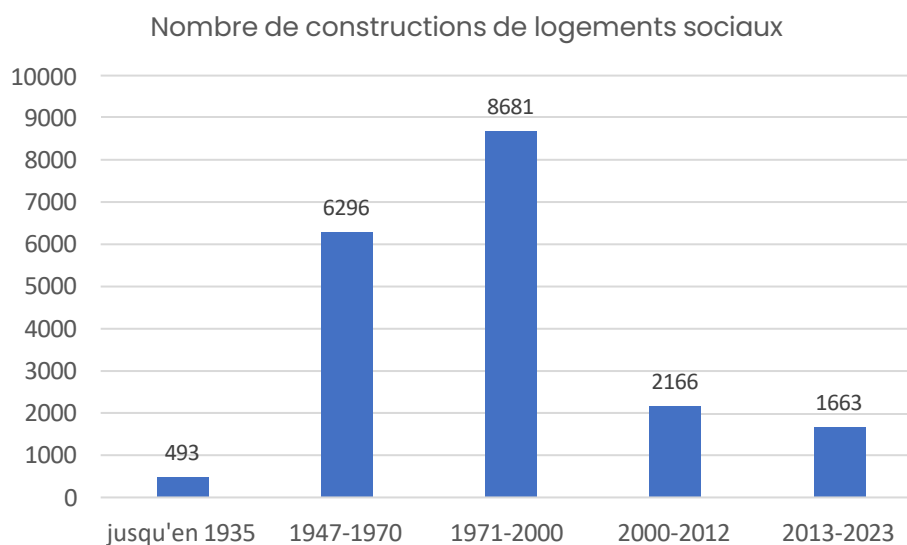
En 2024, environ la moitié des logements sociaux est située en Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV), soit 9968 unités.



Parc de logements sociaux de Besançon – RLPS 2024

Evolution du parc social : la majorité du parc social construit avant les années 2000

Depuis la loi SRU du 13 décembre 2000, 3829 logements sociaux neufs ont été construits.



Parc de logements sociaux – RLPS 2024

Entre 2020 et 2024, 150 logements sont construits en moyenne par an.

Nombre de logements sociaux	2020	2024	Variation
Besançon	16852	17315	+2.75%
Hors Besançon	1828	1984	+8.53%
Total	18680	19299	+3.31%

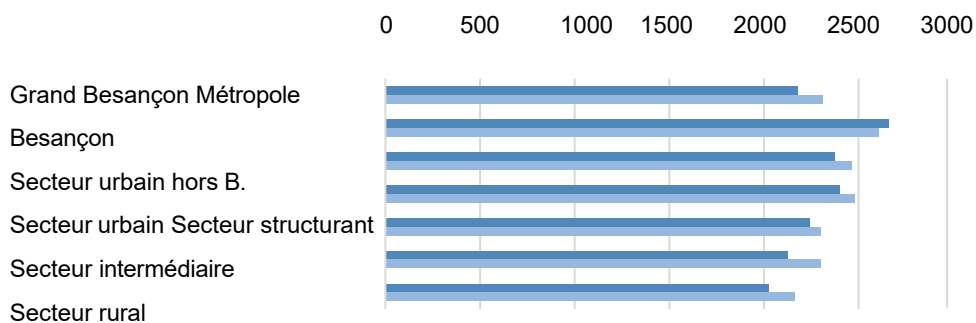
Depuis 2000, les 2/3 du parc neuf de logement social correspond à du prêt locatif à usage social (PLUS).

Catégorie de logement	Nombre (2000-2024)
PLAI	876
PLUS	2431
PLS	312
Autre financement	210

6. L'accessibilité au parc de logements

Le prix de l'immobilier

Dans le Grand Besançon Métropole, le prix immobilier moyen au m² est de 2 245 euros. Le prix d'achat est en moyenne plus élevé pour les maisons que pour les appartements. A Besançon, le prix des biens immobiliers est en moyenne plus élevé qu'en périphérie (+ 480 euros/m² pour un appartement et + 297 euros/m² pour une maison).



■ Prix moyen au m² pour un appartement (en €) ■ Prix moyen au m² pour une maison (en €)

Prix immobilier net vendeur moyen des appartements et maisons au 1er février 2023 – Meilleurs agents

Le logement étudiant

GBM compte aux alentours de 25 000 étudiants chaque année. Le volume de logement étudiant serait suffisant. Toutefois, trois problématiques sont identifiées :

- l'offre en logements en structure est suffisante mais inadaptée aux besoins : les caractéristiques des chambres ne correspondent pas aux attentes des étudiants et les structures sont trop éloignées des équipements.
- l'offre disponible dans le privé en structure est de mauvaise qualité (problématique d'isolation notamment).

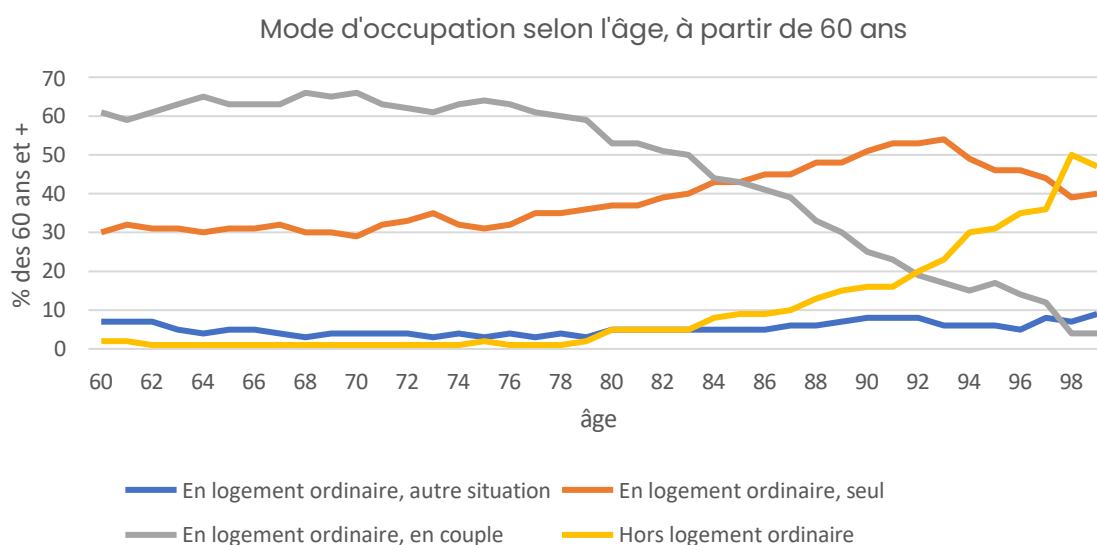
- l'offre disponible ne correspond plus au budget des étudiants.

Le logement sénior

Les plus de 60 ans représentent environ ¼ de la population de GBM en 2022. Cette part de la population a augmenté depuis 2011 : passant de 21.3% à 25.5% entre 2011 et 2022. 6000 habitants ont plus de 85 ans et cette part de la population va doubler d'ici 2040 selon les projections Omphale.

A partir de 80 ans, le nombre de personnes allant vivre hors d'un logement ordinaire (établissement spécialisé ou résidences séniors) augmente fortement.

Toutefois, la part des personnes âgées vivant seules dans un logement ordinaire augmente jusqu'à plus de 90 ans, mettant en lumière un besoin d'adaptation du logement pour permettre le maintien à domicile. La sous-occupation du parc observée est en partie liée à ce phénomène.



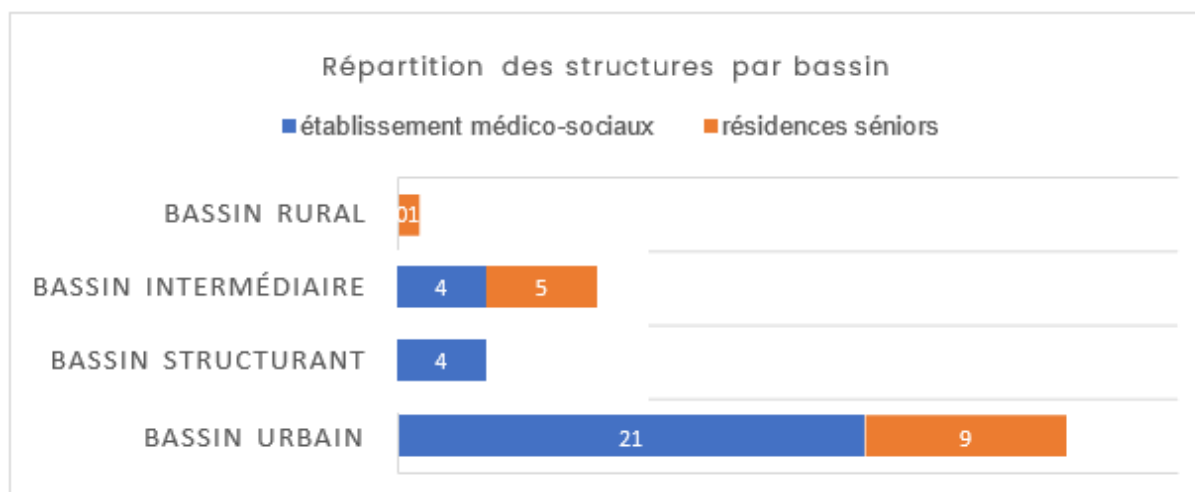
Mode d'occupation selon l'âge - RP 2020 - INSEE

Le Conseil départemental recense l'offre d'établissement adaptées aux personnes âgées et/ou en situation de handicap.

En 2025 sur GBM :

- Les établissements médico-sociaux : 3 EPHAD public, 7 EPHAD privés non lucratif et 2 EPHAD privés à but lucratif, 11 résidences autonomie et 6 accueils de jour.
- 16 résidences séniors

Ces établissements sont essentiellement représentés au sein du bassin urbain (Besançon, Avanne-Aveney, Thise), dans les bassins intermédiaires (Les Auxons, Montferrand-le-Château, ... et dans les bassins structurants (St Vit, Saône, Mamirolle, ...).



Répartition des structures par bassin - <https://personnes-agees.cd25.fr/les-structures-dappui-autour-de-moi/>

Entre 2013 et 2024, selon les données Sitadel, 468 logements en résidence personnes âgées ont été construits (dont seulement 5 en logements individuels) et pour 460 d'entre eux au sein du bassin urbain. Besançon a accueilli 407 de ces logements. Les 8 autres logements ont été créés à Busy.

Accueil, habitat et stationnement des gens du voyage

L'encadrement législatif de l'accueil et l'habitat des gens du voyage par les collectivités locales

La responsabilité de l'accueil des gens du voyage est attribuée aux collectivités locales. C'est la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, dite loi Besson, qui encadre ce devoir. En effet, l'État et le conseil départemental élaborent un schéma d'accueil des gens du voyage qui, en fonction des besoins constatés, prescrit le nombre, la localisation et la capacité des aires permanentes d'accueil, des terrains familiaux locatifs et des aires de grand passage à l'échelle du département. La réalisation de ces équipements est à la charge des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Toute commune de plus de 5 000 habitants figure obligatoirement dans le schéma, contrainte de disposer d'aires ou de terrains adaptés sur leur territoire, ou de participer financièrement à la réalisation de ces lieux d'accueil dans d'autres communes du même EPCI.

Le schéma départemental pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage du Doubs prescrit pour Grand Besançon Métropole la réalisation des trois types d'aménagement destinés à accueillir les gens du voyage et encadrés par la loi du 5 juillet 2000 :

- Les aires permanentes d'accueil qui ont pour vocation l'accueil des personnes itinérantes
- Des aires de grand passage qui accueillent temporairement les gens du voyage en grands groupes qui se réunissent à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels
- Les terrains familiaux qui sont des lieux aménagés et privatifs réalisés pour les gens du voyage souhaitant bénéficier d'un ancrage territorial.

Enfin, la sédentarisation des gens du voyage se développant progressivement, des logements sociaux adaptés accordés sous conditions de ressources sont de plus en plus préconisés pour répondre aux besoins de la population.

En 2018, Grand Besançon Métropole comptait :

- Quatre aires permanentes d'accueil réparties à Besançon (40 places), Pirey (10 places) et Saône (10 places) ;
- Deux aires de grand passages situées à Thise (80 places) et Marchaux Chaudfontaine (200 places provisoires) ;
- Deux terrains familiaux locatifs situés à Besançon et Mamirolle.

Les taux d'occupation des aires d'accueil sont relativement faibles : 45 % à Besançon et 37,5 % à Pirey. Ces constats laissent penser qu'il existe une inadéquation entre les territoires dans lesquels se trouvent les aires d'accueil de gens du voyage et les territoires dans lesquels ils se déplacent et s'arrêtent réellement. Par ailleurs, la

sédentarisation croissante des familles crée un besoin de plus en plus important de terrains locatifs familiaux et de logements adaptés.

Le Schéma Départemental pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage du Doubs déployé sur la période 2021-2026 prévoit la création de :

- 200 places en aires de grand passage
- Huit terrains familiaux locatifs familiaux locatifs de 24 à 40 places.

En 2025, deux terrains familiaux ont été inaugurés rue de la Grette à Besançon. D'autres terrains familiaux locatifs sont en cours de réflexion à Ecole-Valentin, Devecey et Marchaux-Chaudefontaine.

Le projet d'aire de très grand passage (200 places) envisagé sur les communes de Chemaudin-et-Vaux et Champagny à proximité de la RD67 et de la sortie d'autoroute de l'A36 a été validée lors du conseil communautaire d'avril 2025.

Synthèse

Un parc de logements qui s'est multiplié par 1.4 en un demi-siècle sur l'ensemble du territoire quand la population ne s'est multipliée que par 0.3. Les communes périphériques de Besançon sont particulièrement concernées, avec une multiplication par 4 de leur parc, marquant un phénomène de périurbanisation qui s'est accru à partir des années 90.

Sur une période plus courte (2013-2024), la construction de nouveaux logements s'est accélérée entre 2013 et 2020 puis tend à ralentir à partir des années 2020 (environ 870 logements/an en moyenne sur les 4 dernières années).

Le parc est quasi exclusivement composé de résidences principales. Son augmentation depuis 2016 est autant liée à l'augmentation de la population qu'au desserrement des ménages. Le parc de résidences secondaire est très faible sur le territoire.

La moitié du parc de GBM est occupé par un propriétaire-occupant avec une répartition plus spécifique de 35 % sur Besançon.

65% du parc de résidences principales est composé de logements collectifs, lié en grande partie au nombre de logements situés à Besançon. C'est d'ailleurs Besançon qui concentre la majorité des appartements puisque seulement 22% des logements collectifs sont situés sur les communes hors Besançon. Cette tendance s'observe sur le long terme puisque dès l'après-guerre, $\frac{3}{4}$ de la construction de logements concerne des appartements, principalement produits sur Besançon ; et c'est à partir des années 1970 que le nombre de maisons individuelles a fortement augmenté sur les communes hors Besançon.

Une grande partie du parc de logement a été construit entre l'après-guerre et jusque dans les années 90 : il est donc potentiellement peu isolé puisque datant d'avant la première réglementation thermique de 1974.

La moitié du parc est constitué de grands logements (T4 et plus), excepté sur Besançon où l'offre de typologie est plus équilibrée. Les bassins structurants, intermédiaires et ruraux ont 80% de leur parc composé de logements T4 et +.

L'analyse de l'adéquation du parc de logement avec les besoins des ménages montre que plus de 40% du parc de résidences principales est fortement sous occupé et que cette tendance s'accroît dans le temps. Le desserrement des ménages ainsi que le vieillissement de la population sont les deux causes principales.

La part de logements vacants tend à stagner depuis 2016. Toutefois, la vacance structurelle (+ de 2 ans) a augmenté entre 2020 et 2023.

L'offre de logements seniors est principalement située sur le bassin urbain et notamment à Besançon.

Le logement social est à 90% situé sur Besançon, avec la présence notamment des 6 quartiers prioritaires de la ville (QPV) regroupant environ la moitié du parc social.

Focus Besançon :

- Depuis 1968, le parc de Besançon s'est multiplié par 2 quand la population n'a augmenté que de 7000 habitants
- Le parc est sous doté en maisons mais l'offre en typologie n'est pas monotypée ce qui permet une offre relativement diversifiée
- Seulement 1/3 des habitants sont propriétaires-occupants puisqu'une part importante de la population réside dans le parc social.
- La sous-occupation est moins importante à Besançon qu'à l'échelle GBM.
- Malgré une augmentation de la vacance structurelle, la vacance globale est à la baisse.

RAPPORT DE PRESENTATION

Diagnostic socio-économique

Les dynamiques économiques

PLUi arrêté par délibération du conseil
communautaire du 11 décembre 2025

SOMMAIRE

1. Professions et catégories socioprofessionnelles dans GBM	5
2. Analyse des revenus disponibles dans GBM	6
3. Zoom des revenus dans Besançon	8
4. Taux de pauvreté	9
5. Analyse spatiale de la socio-activité dans GBM	10
6. Analyse de l'activité, des emplois et du chômage dans GBM	12
Synthèse	14

Le diagnostic sur les caractéristiques et dynamiques professionnelles s'appuie sur les données INSEE de 2019.



1. Professions et catégories socioprofessionnelles dans GBM

En 2019, dans Grand Besançon Métropole, près de la moitié des habitants (46 %) sont inactifs : parmi ces inactifs, 25 % sont des retraités et 21 % sont sans activité professionnelle (enfants, étudiants, personnes au foyer ou en incapacité de travailler, militaires et autres personnes sans activité professionnelle hors retraités de moins de 60 ans). Par ailleurs, 54 % des personnes actives (dont les chômeurs) se partagent entre les professions intermédiaires (15,5 %), les employés (15,2 %), les cadres et professions intellectuelles supérieures (10,3 %) et les ouvriers (10,1 %). Enfin, 2,8 % des personnes sont artisans, commerçants ou chefs d'entreprise et 0,2 % sont agriculteurs exploitants. Le profil socioprofessionnel de GBM est proche de celui national avec comme différences, une surreprésentation des personnes sans activité professionnelle, des professions intermédiaires et des cadres et professions intellectuelles supérieures, accompagnée d'une sous-représentation des ouvriers, employés, artisans et agriculteurs exploitants.

Toutefois, de fortes disparités existent entre la ville centre de Besançon et sa périphérie. Si les personnes sans activité professionnelle (essentiellement élèves, étudiants et militaires) sont les plus nombreuses à Besançon (25 %), ce sont les retraités qui restent majoritaires dans la périphérie de Besançon (29 %). Sans surprise, les agriculteurs exploitants sont plus nombreux dans la périphérie bisontine ainsi que les artisans et professions intermédiaires qui habitent en périphérie mais se rendent régulièrement dans Besançon pour y travailler.

PCS 2019 Nombre Part relative	Besançon	GBM hors Besançon	GBM
Agriculteurs exploitants	50 0,0 %	224 0,4 %	274 0,2 %
Artisans, comm, chefs d'entr.	2 222 2,2 %	2 421 3,8 %	4 642 2,8 %
Cadres et prof. intel. sup.	10 299 10,3 %	6 526 10,3 %	16 824 10,3 %
Professions intermédiaires	13 957 13,9 %	11 326 17,9 %	25 283 15,5 %
Employés	15 302 15,3 %	9 503 15,0 %	24 806 15,2 %
Ouvriers	10 050 10,0 %	6 537 10,3 %	16 588 10,1 %
Retraités	22 976 22,9 %	18 457 29,2 %	41 434 25,3 %
Autres sans activité prof.	25 454 25,4 %	8 294 13,1 %	33 748 20,6 %

Tableau – Professions et catégories socioprofessionnelles en 2019 (INSEE, RP 2022)

PCS 2008 – 2019 Év. abs / an Tx évol. / an	Besançon	GBM hors Besançon	GBM
Agriculteurs exploitants	+2 +4,4 % / an	-4 -1,8 % / an	-3 -0,9 % / an
Artisans, comm, chefs d'entr.	+3 +0,1 % / an	+39 +1,8 % / an	+42 +1,0 % / an
Cadres et prof. intel. sup.	+44 +0,4 % / an	+92 +1,5 % / an	+136 +0,8 % / an
Professions intermédiaires	-42 -0,3 % / an	+127 +1,2 % / an	+85 +0,3 % / an
Employés	-59 -0,4 % / an	-8 -0,1 % / an	-66 -0,3 % / an
Ouvriers	-181 -1,6 % / an	-82 -1,2 % / an	-263 -1,4 % / an
Retraités	+141 +0,6 % / an	+373 +2,3 % / an	+514 +1,3 % / an
Autres sans activité prof.	+107 +0,4 % / an	+15 +0,2 % / an	+122 +0,4 % / an

Tableau – Évolution des professions et catégories socioprofessionnelles entre 2008 et 2019 (INSEE, RP 2022)

Entre 2008 et 2019, le profil socioprofessionnel de GBM suit la trajectoire nationale, à savoir une augmentation des retraités (+514 / an), des cadres et professions intellectuelles supérieures (+136 / an), des autres personnes inactives (+122 / an), des professions intermédiaires (+85 / an), des artisans, commerçants, chefs d'entreprise (+42 / an), accompagné d'une baisse du nombre d'ouvriers (-236 / an), employés (-66 / an) et agriculteurs exploitants (-3 / an).

Dans cette dynamique, seules les parts des ouvriers et employés diminuent significativement au profit des parts des retraités et des cadres et professions intellectuelles supérieures. Les autres parts restent, quant à elles, relativement stables dans GBM.

A l'instar des profils socioprofessionnels de Besançon et de sa périphérie, les tendances sont parfois contrastées. Si le nombre de retraités, d'artisans et de cadres augmente nettement plus vite dans la périphérie bisontine que dans Besançon, le nombre d'inactifs (autres que retraités) progresse, quant à lui, plus rapidement dans la ville de Besançon.

D'autres trajectoires sont opposées : alors que les professions intermédiaires (techniciens, instituteurs, infirmiers, moniteurs, éducateurs...) augmentent en périphérie bisontine, elles diminuent dans Besançon même. Inversement, le nombre d'agriculteurs exploitants augmente très légèrement à Besançon alors qu'il tend à diminuer dans sa périphérie et dans GBM.

Le nombre d'employés (secrétaires, agents de bureau ou hospitaliers, vendeurs...) et surtout d'ouvriers (agricoles, non qualifiés, qualifiés) diminuent uniformément au sein de GBM, que ce soit en périphérie bisontine ou dans Besançon même. Cette tendance également nationale est à mettre en lien avec l'importante désindustrialisation observée ces 20 dernières années en France et ce, au profit des métiers des services marchands (commerce, transports, activités financières, immobilières, services aux entreprises, services aux particuliers...) et non marchands (éducation, santé, action sociale et administration).

2. Analyse des revenus disponibles dans GBM

Zoom sur le revenu disponible

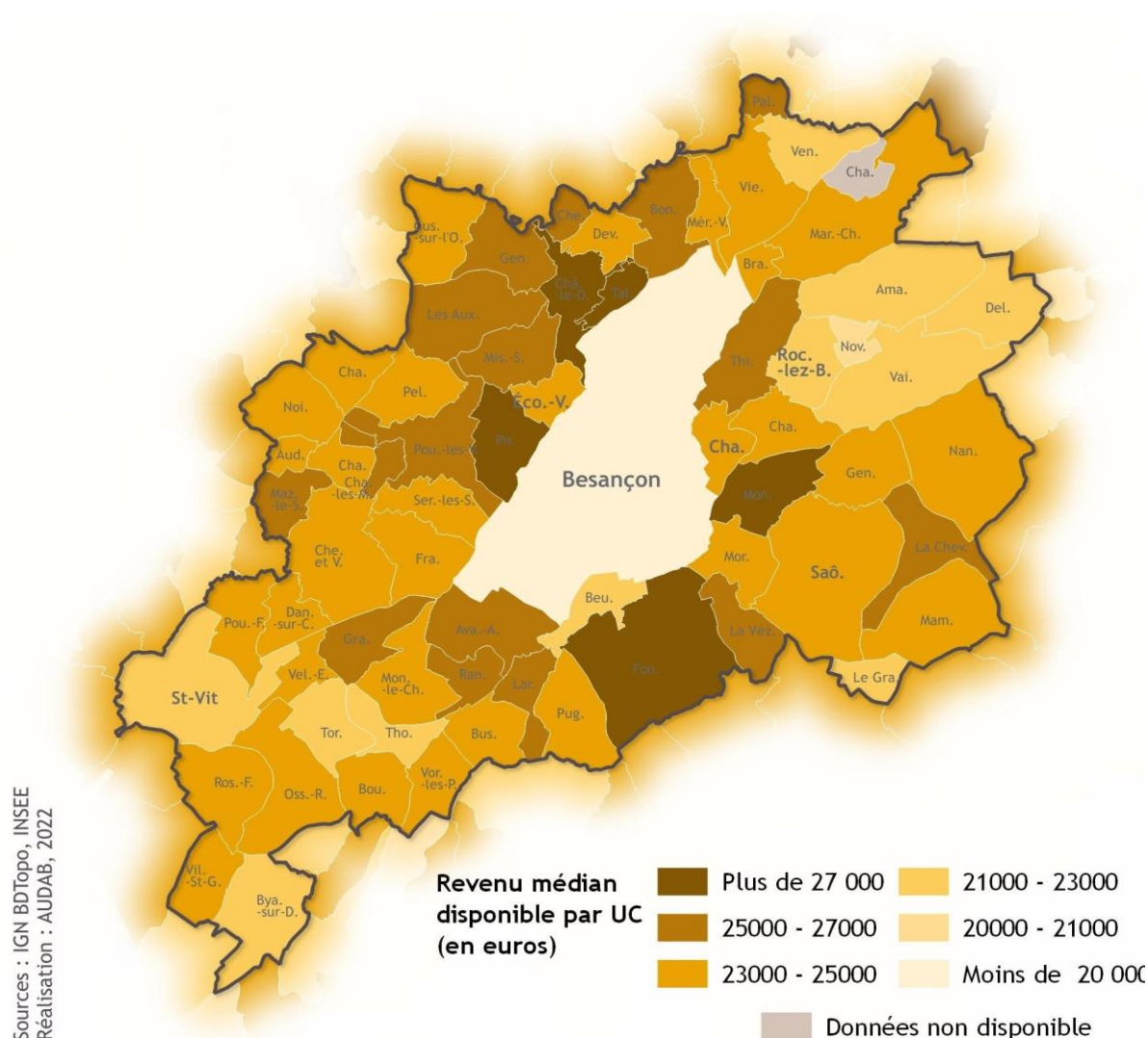
Le revenu disponible d'un ménage comprend les revenus d'activité (nets de cotisations sociales), les revenus du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales, nets d'impôts directs. Le nombre d'unités de consommation (UC) d'un ménage est basé sur l'attribution à chaque personne d'un poids en rapport avec sa part supposée dans la consommation du ménage. L'échelle actuellement utilisée (dite de l'OCDE) retient la pondération suivante : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans. La médiane partage une distribution statistique en deux parties d'effectifs égaux. Ainsi, pour une distribution de salaires, 50 % des salaires se situent sous la médiane et 50 % au-dessus.

Le revenu médian annuel disponible correspond ici au revenu dont les ménages disposent pour consommer et épargner, après prise en compte des revenus sociaux et déduction des impôts. En 2019, dans Grand Besançon Métropole, ce revenu annuel médian est estimé à 22 030 € par unité de consommation (UC) contre 21 640 € en Bourgogne-Franche-Comté et 22 000 € en France métropolitaine (cf. encart « Zoom sur le revenu disponible » ci-après).

Avec un revenu médian net annuel de 19 570 € par UC, le moins élevé de GBM, la commune de Besançon accueille la plupart des ménages vivant dans le parc social, dont les revenus sont faibles voire très faibles. À l'inverse, les communes de la première couronne urbaine (Montfaucon, Châtillon-le-Duc, Pirey, Fontain, Pouilley-les-Vignes, Les Auxons, Miserey-Salines) accueillent les revenus médians les plus élevés (supérieurs à 25 000 € net par an par UC). La deuxième couronne enregistre (Saint-Vit, Mamirolle, Marchaux-Chaudefontaine...), quant à elle, des revenus médians intermédiaires compris entre 20 000 € et 25 000 €.

En 2020, le rapport interdécile qui permet de calculer le degré d'écart entre les revenus des personnes les plus riches (10 %) et ceux des personnes les plus pauvres (10 %) est plus élevé à Besançon (3,6) qu'à Saône (2,6) par exemple. En effet, c'est dans Besançon même où se côtoient les revenus à la fois les plus faibles ainsi que les plus élevés (cf. *Zoom sur les revenus dans Besançon*, ci-après). Au niveau national, ce rapport est de 3,4 ; ce qui signifie *in fine* que les revenus des 10 % les plus aisées sont 3,4 fois supérieurs à ceux des 10 % les plus modestes.

Au sein des autres communes de GBM (renseignées par l'INSEE), les rapports interdéciles sont plus faibles, c'est-à-dire plus homogènes, et varient seulement entre 2,5 et 2,9 : Châtillon-le-Duc (2,9), Pirey (2,8), Miserey-Salines (2,7), Franois (2,6), Saône (2,6), Chemaudin et Vaux (2,6), Roche-lez-Beaupré (2,7), Saint-Vit (2,6), Les Auxons (2,5), Thise (2,5) et Montferrand-le-Château (2,5).



Carte – Revenu médian dans GBM en 2019 (INSEE, RP 2019)

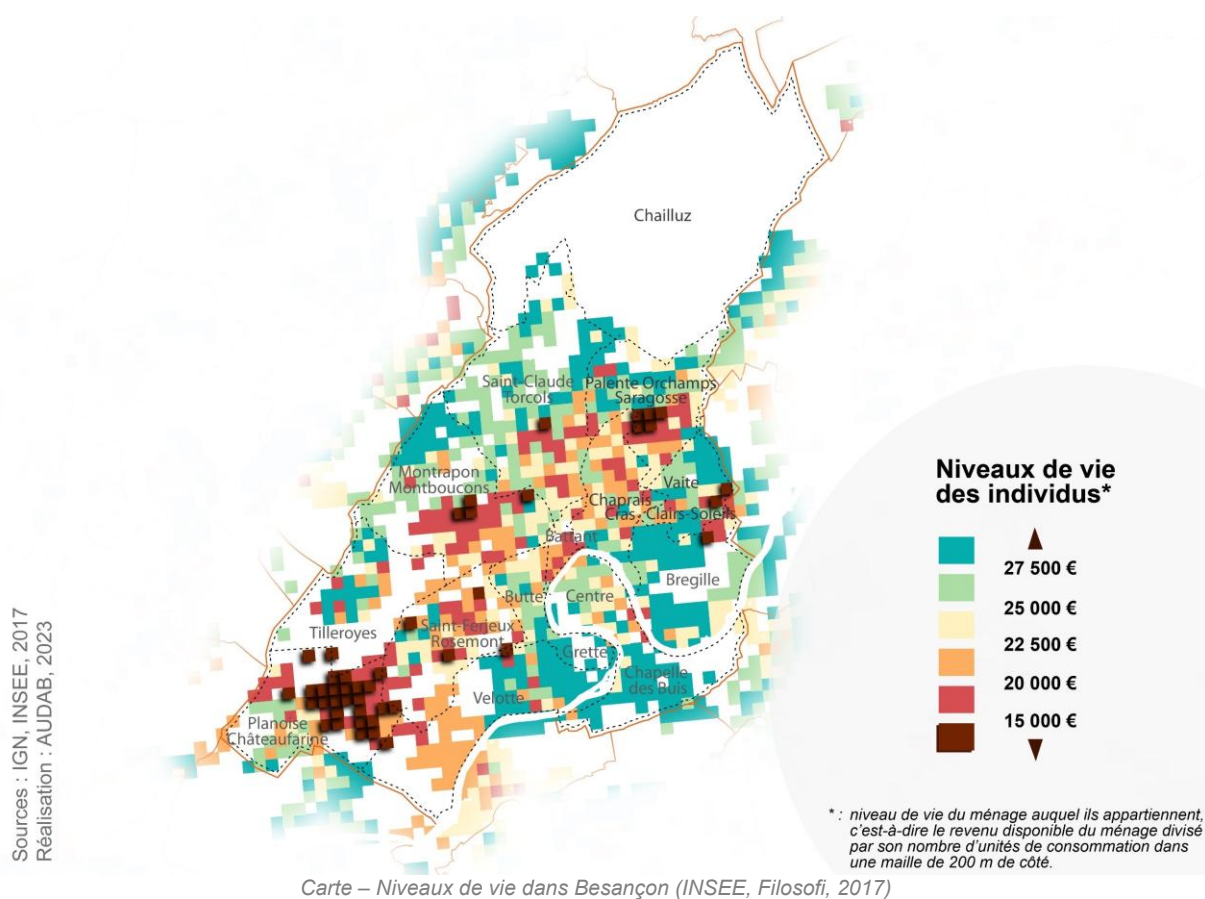
3. Zoom des revenus dans Besançon

Comme évoqué précédemment, la ville de Besançon accueille les plus fortes disparités de revenus des ménages au sein de GBM. Les revenus des plus aisés sont en 2020 3,6 fois supérieurs à ceux des plus modestes. Cependant, ce rapport interdécile est similaire aux autres grandes villes françaises et de taille comparable telles que Dunkerque (3,2), Lorient (3,4), Avignon (3,5), Valenciennes (3,7) ou Poitiers (3,8) par exemple.

Les quartiers bisontins qui accueillent les mailles (carrés de 200m de côté) ayant les niveaux de vie les plus faibles (inférieurs à 15 000 € par an et par UC) sont ceux de Planoise, Hauts de Chazal, Rosemont, cités de la Bouloie, Orchamps et Clairs Soleils. Ces quartiers sont précisément ceux qui enregistrent les plus fortes parts de logements sociaux.

A *contrario*, les quartiers comprenant les mailles les plus aisées (niveaux de vie supérieurs à 30 000 € par an et par UC) sont ceux des Tilleroyes, Montboucons, Velotte, Mazagran, Prés de Vaux, Bregille, Vareilles et Biquey.

La Boucle accueille, quant à elle, des niveaux de vie contrastés mais qui restent plutôt élevés en moyenne (entre 22 500 € et 30 000 € par an et par UC). Plus au sud, le quartier de la Chapelle des Buis enregistre des revenus plus élevés que dans le centre historique.



4. Taux de pauvreté

Le taux de pauvreté correspond à la proportion d'individus appartenant à des ménages dont le niveau de vie (après transferts, impôts et prestations sociales) est inférieur au seuil de 60 % de la médiane¹ du revenu disponible de l'ensemble de la population, soit 1 128 euros par mois en 2020 en France pour une personne vivant seule par exemple. Le champ couvert est celui de l'ensemble des ménages fiscaux ordinaires : il exclut les personnes sans domicile ou vivant en institution (prison, foyer, maison de retraite...).

A l'échelle intercommunale, 14,8 % de la population de GBM vit en 2020 sous le seuil de pauvreté monétaire contre 14,6 % en France métropolitaine. Au sein de GBM, les taux de pauvreté communiqués par l'INSEE concernent uniquement les communes de Besançon (22 %), Roche-lez-Beaupré (11 %), Saint-Vit (9 %) et Saône (7 %) et ce, pour l'année 2020. Les données issues de la base FiLoSoFi étant soumises au secret statistique, seules ces communes de Besançon, Saint-Vit, Saône et Roche-lez-Beaupré sont disponibles pour GBM à ce jour.

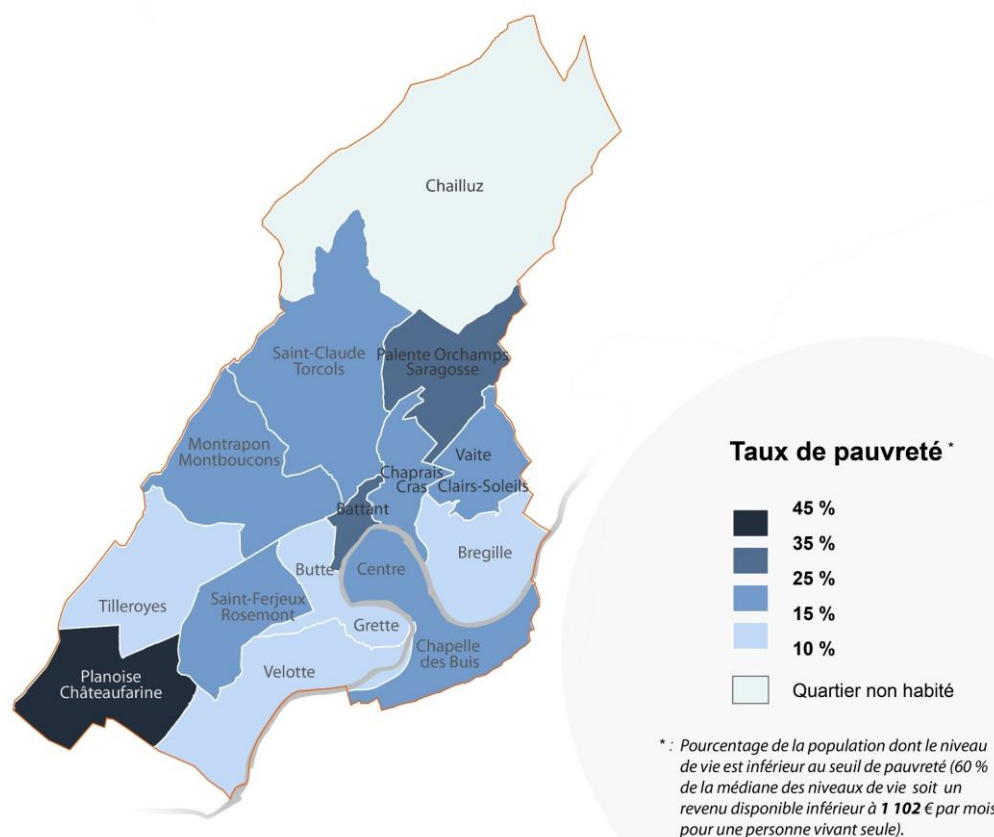
Dans GBM et notamment au sein de Besançon, la localisation du parc locatif social explique corrélativement la concentration des ménages les plus pauvres. En 2019, les logements sociaux représentent 22 % des logements à Besançon contre 5 % en moyenne dans les autres communes de GBM, excepté à Novillars où 35 % des logements relèvent du parc locatif social.

A l'instar des revenus disponibles, il existe dans Besançon même d'importants écarts entre les quartiers qui enregistrent de faibles taux de pauvreté (inférieurs à 15 % comme à Velotte, La Butte-Grette, Bregille, Les Tilleroyes), et ceux à forts taux tels que Planoise - Châteaufarine (45 %), Battant (31 %) mais aussi Palente - Orchamps - Saragosse (27 %). Le quartier de Planoise est de loin le quartier qui concentre les populations les plus pauvres et dont les indicateurs de précarité sociale ne cessent de s'accroître (cf. Observatoire Socio-Urbain). Les autres quartiers bisontins (Chaprais Cras, Saint-Claude Torcols, Centre Chapelle des Buis, Montrapon - Montboucons, Vaite Clairs-Soleils, Saint-Ferjeux Rosemont) offrent quant à eux des taux moyens compris entre 15 % et 21 %.

De plus, s'il existe de fortes disparités entre les quartiers de la ville, il en existe d'autant plus entre les générations. En effet, 35 % des personnes dites pauvres dans Besançon ont moins de 30 ans (jeunes adultes, souvent peu diplômés, et qui peinent à s'insérer dans le monde du travail), 28 % ont entre 30 et 40 ans, 25 % ont entre 50 et 59 ans, 19 % ont entre 60 et 75 ans et seulement 10 % ont plus de 75 ans.

La crise énergétique ainsi que l'inflation actuelle risquent de creuser encore plus les inégalités socio-spatiales et intergénérationnelles déjà très marquées dans Besançon.

¹ La médiane partage une distribution statistique en deux parties d'effectifs égaux. Quant à la moyenne, elle est égale à la somme des données divisée par leur nombre.



Carte – Taux de pauvreté dans les quartiers de Besançon en 2019 (INSEE, RP 2019)

5. Analyse spatiale de la socio-activité dans GBM

Construction du profil socio-actif des communes de GBM à partir d'une analyse statistique multivariée

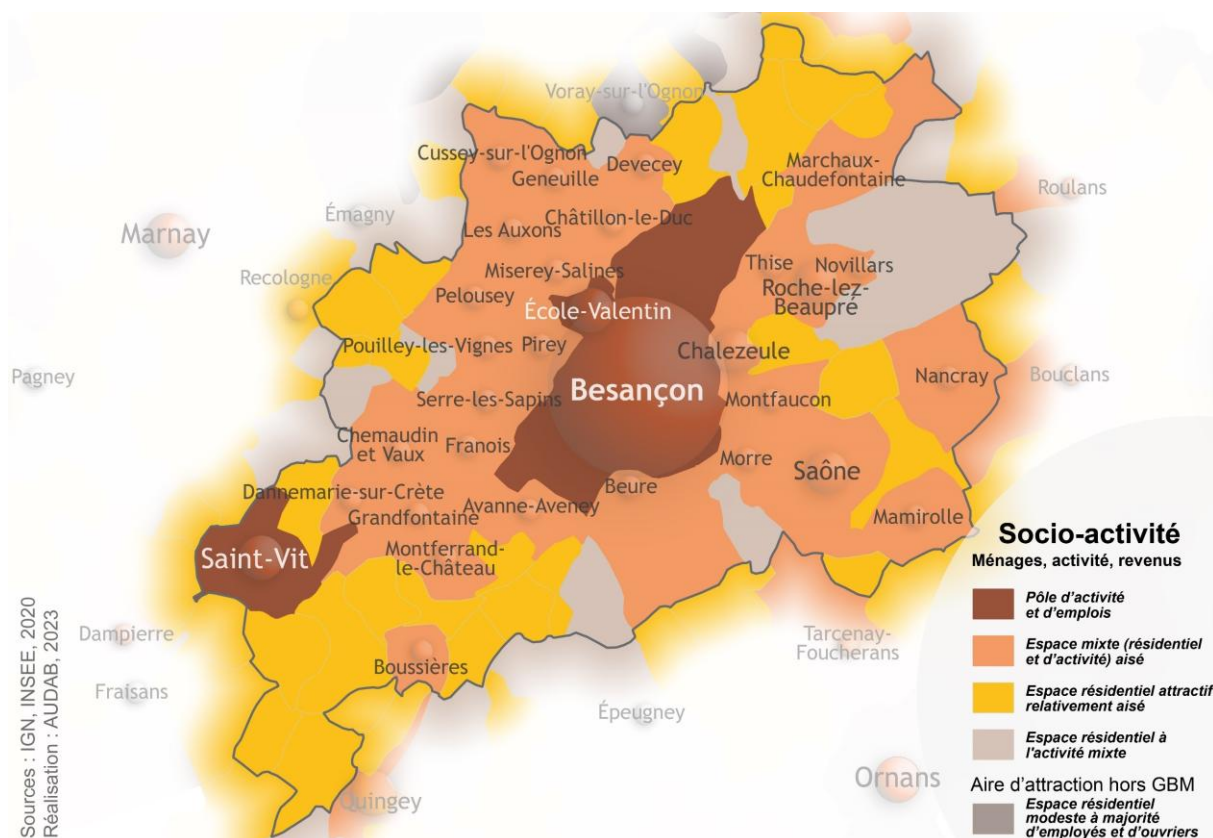
Initialement calculée à l'échelle de l'aire d'attraction de Besançon, la typologie proposée ici est issue d'un traitement statistique multivarié (analyse en composantes principales (ACP) et classification ascendante hiérarchique (CAH)) à l'échelle communale et croisant les variables des professions et catégories socioprofessionnelles (PCS), revenus médians, âges moyens, tailles des ménages, évolutions des actifs 2013-2018, parts des actifs (au lieu de résidence) et des emplois (au lieu de travail) et ratios des emplois par rapport aux actifs. Le choix de procéder à une analyse statistique multivariée de type ACP a permis dans un premier temps de révéler les interactions existantes entre les 15 variables retenues et les communes qui composent l'aire d'attraction de Besançon. Dans un second temps, une technique complémentaire de classification (CAH) a permis de hiérarchiser les informations de l'ACP et de regrouper les communes en 5 classes distinctes (dont une est hors GBM). Le résultat obtenu dépend intrinsèquement du choix des variables et du panel de communes. Par conséquent, il demeure relatif à ces éléments.

Grand Besançon Métropole offre des profils démographiques et socioprofessionnels contrastés. Issus d'une analyse statistique multivariée, cinq grands types d'espaces ont été mis en exergue :

- Les trois principaux **pôles d'activité et d'emplois** (Besançon, Saint-Vit et École-Valentin) accueillant une forte concentration d'emplois et d'actifs, de cadres, de jeunes et personnes sans activité, de ménages de petite taille ainsi qu'une faible part d'ouvriers et d'agriculteurs. Ces pôles d'activité, de services et d'emplois enregistrent des revenus médians contrastés et accueillent plus d'emplois (au lieu de travail) que d'actifs (au lieu de résidence).
- Des espaces mixtes - résidentiels et d'activité – aisés (Saône, Thise, Les Auxons...) accueillant des cadres, une faible part d'ouvriers, des revenus médians élevés, un profil familial dans la moyenne de l'aire d'attraction

de Besançon ainsi qu'une part importante d'actifs et d'emplois sur place. Ces espaces forment en quelque sorte la première couronne périurbaine bisontine aisée et active.

- Des espaces résidentiels attractifs (Byans-sur-Doubs, Chaucenne, Champoux...) comprenant une part importante de professions intermédiaires, un profil familial avec un nombre de personnes par ménage élevé, des actifs en croissance et des revenus intermédiaires. Ce sont les communes de la deuxième couronne périurbaine à la fois résidentielle, dynamique et attractive.
- Des espaces résidentiels à l'activité mixte (Champvans-les-Moulins, Chevroz, La Vèze...) enregistrant une part relativement plus importante d'agriculteurs, artisans, commerçants, chefs d'entreprise et ouvriers, de familles peu nombreuses et relativement âgées, accueillant des revenus situés dans la moyenne du panel et des faibles parts d'actifs et d'emplois sur place. Bien que présentes dans GBM, ces communes sont plus éparses et situées le plus souvent au-delà des limites de GBM.



Carte – Typologie spatiale de la socio-activité dans GBM en 2018 (INSEE, RP 2021)

6. Analyse de l'activité, des emplois et du chômage dans GBM

Ce focus de l'activité illustre la mécanique complexe et interdépendante qui existe entre les variations de la population active, des types de secteurs d'activité, du nombre d'emplois et du nombre de chômeurs dans Grand Besançon Métropole.

Quelques définitions clés

Emploi : Ensemble des personnes, salariés et travailleurs indépendants, exerçant une activité rentrant dans le domaine de la production (INSEE).

Actif : Personne en âge de travailler occupée ou au chômage (INSEE).

Chômeur : Personne de 15 ans ou plus qui n'a pas d'emploi et qui en recherche un (INSEE). L'analyse fait référence ici aux demandeurs d'emploi tenus de rechercher un emploi et sans activité (catégorie A).

Tout d'abord, le fait qu'il y ait dans GBM nettement plus d'emplois au lieu de travail (94 999) que d'actifs au lieu de résidence (88 818) le place comme un pôle économique rayonnant au-delà de ses limites administratives. Toutefois, entre 2013 et 2019, la population active et le nombre d'emplois ont connu une légère baisse ce qui place ce territoire en situation de fragilisation économique. Quant à la diminution globale du nombre de chômeurs et au maintien relatif de l'emploi, ce phénomène s'explique notamment par l'essor récent de l'ubérisation (ou plateformes) des activités et de l'auto-entrepreneuriat associé : livraisons à domicile (liées à la hausse de l'e-commerce), voitures de transport avec chauffeur (VTC) et métiers en lien avec l'économie numérique.

Zoom sur la variation de l'emploi et du chômage

De plus en plus de plateformes numériques font appel à de jeunes auto-entrepreneurs indépendants. L'explosion du secteur de la livraison à domicile, amorcée avant la crise sanitaire mais amplifiée par les confinements successifs, a fortement contribué à l'augmentation du nombre d'auto-entrepreneurs indépendants. Il peut s'agir là d'une création d'emplois et d'une baisse du nombre de chômeurs en « trompe l'œil » dans une conjoncture économique en voie d'ubérisation et de précarisation de l'emploi. A cela s'est également ajoutée une forte augmentation des nouveaux contrats de professionnalisation ou d'apprentissage et des contrats aidés (contrat unique d'insertion remplacé en 2018 par le parcours emploi compétence) considérant leurs titulaires non plus comme des chômeurs mais comme des salariés à part entière.

Bien qu'initialement résidentielle, la partie périurbaine de GBM (hors Besançon) contraste par son dynamisme économique avec l'accueil simultané de nouveaux actifs (+2,9 %) et d'emplois (+1,7 %) et une augmentation du nombre de chômeurs (+6,9 %). Il s'agit avant tout d'une dynamique de redistribution interne dans GBM et ce, au détriment de la commune de Besançon. Les emplois périurbains qui y ont le plus progressé sont ceux agricoles (+6 %) et du tertiaire marchand (+2 % dans les commerces, transports et services). Les emplois des autres secteurs « industrie », « construction » et « services non marchands » ont cependant régressé dans cet espace périurbain.

Conjoncture économique Nb variation 2013 - 2019	Nombre et variation des actifs	Nombre et variation des emplois	Nombre et variation des chômeurs
Besançon	52 437 -4,1 %	70 628 -0,7 %	8 764 -7,1 %
GBM (hors Besançon)	35 861 +2,9 %	24 371 +1,7 %	2 934 +6,9 %
GBM	88 818 -1,9 %	94 999 -0,1 %	11 698 -4,0 %

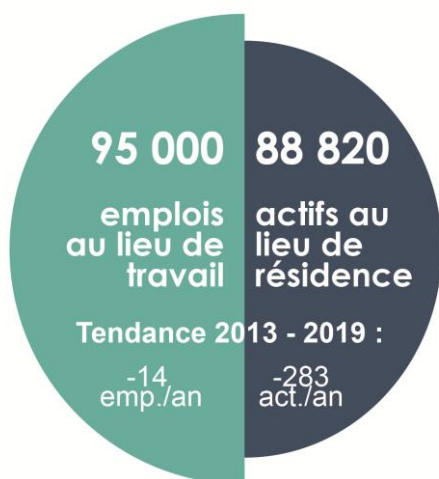
Source : INSEE RP 2022 (exploitations principale et complémentaire)

Concernant l'activité territoriale, le premier secteur d'activité de GBM est celui du tertiaire : services marchands (42 %) et non marchands (41 %). Alors que les emplois serviciels ont connu entre 2013 et 2019 une augmentation modeste (+1 % soit +80 emplois par an), les emplois de la construction et de l'industrie ont subi quant à eux une baisse significative (-7 %, soit -50 emplois par an concernant les emplois de la construction et -2 %, soit -35 emplois par an pour ceux industriels).

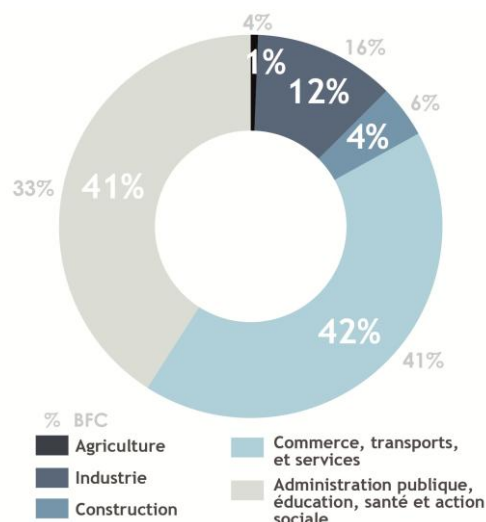
Ces pertes d'emplois s'expliquent principalement par les conséquences d'une destruction structurelle du tissu industriel national voire européen et par un essoufflement certain de l'activité de la construction en Bourgogne-Franche-Comté où la demande, tant privée que publique, s'est réduite depuis la crise financière et économique de 2008-2009.

Secteurs d'activité 2019 Part variation 2013 - 2019	Agriculture	Industrie	Construction	Services marchands	Services non marchands
Besançon	0 % +17 %	9 % -1 %	3 % +0 %	41 % -1 %	47 % -0 %
GBM (hors Besançon)	1 % +6 %	21 % -4 %	9 % -14 %	45 % +2 %	24 % -2 %
GBM	1 % +11 %	12 % -2 %	4 % -7 %	42 % +1 %	41 % +1 %

Source : INSEE RP 2022 (exploitations principale et complémentaire)



Graphique - Emplois et actifs en 2019



Répartition des secteurs d'activité en 2019

(Source : INSEE RP 2022 exploitations principale et complémentaire)

Les emplois agricoles ont connu une augmentation de +11 % dans GBM ce qui représente un gain toutefois modeste d'une dizaine d'emplois supplémentaires par an dans ce secteur.

Grand Besançon Métropole qui comprend pour rappel 196 278 habitants, 94 999 emplois et 88 818 actifs en 2019 se distingue par sa forte part des activités tertiaires (marchandes et non marchandes) qui représentent 83 % de l'emploi total. A l'instar des agglomérations françaises de taille moyenne, l'hôpital est le principal employeur suivi par les effectifs des collectivités territoriales, des services déconcentrés de l'État, dont l'Éducation Nationale.

Parmi les principaux employeurs tertiaires marchands (commerces, transports et services), sont recensés près de Besançon de nombreuses enseignes habituelles telles que Super-U, Intermarché, Metro C&C, Décathlon, Leroy-Merlin, Castorama, Boulanger, Burdin-Bossert, Galeries Lafayette etc.

Synthèse

- Le profil socioprofessionnel de GBM est marqué par une surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures et des personnes sans activité professionnelle (élèves, étudiants et militaires).
- Entre 2008 et 2019, le profil socioprofessionnel de GBM suit la trajectoire nationale, à savoir une augmentation des retraités, des cadres et professions intellectuelles supérieures, des autres personnes inactives, des professions intermédiaires, des artisans, commerçants, chefs d'entreprise, accompagné d'une baisse importante du nombre d'ouvriers et employés.
- La commune de Besançon enregistre le revenu médian le moins élevé de GBM du fait de la présence de 90 % du parc social de la communauté urbaine. De plus, elle accueille les plus fortes disparités de revenus entre ménages au sein de GBM. La crise énergétique ainsi que l'inflation actuelle risquent de creuser encore plus les inégalités socio-spatiales et intergénérationnelles déjà très marquées dans la commune de Besançon.
- GBM accueille nettement plus d'emplois au lieu de travail que d'actifs au lieu de résidence ce qui le place comme un pôle économique important rayonnant au-delà de ses limites administratives. Bien qu'initialement résidentielle, les communes périurbaines portent le dynamisme socio-économique de GBM avec l'accueil simultané de nouveaux actifs et d'emplois.
- Grand Besançon Métropole se distingue par sa forte part des activités tertiaires (marchandes et non marchandes), l'hôpital est le principal employeur suivi par les effectifs des collectivités territoriales (GBM, Ville de Besançon et CCAS et des services déconcentrés de l'État dont l'Éducation Nationale). Ces emplois ont connu une augmentation modeste alors que les emplois de la construction et de l'industrie ont subi quant à eux une baisse significative.

RAPPORT DE PRESENTATION

Diagnostic socio-économique

Le développement économique

PLUi arrêté par délibération du conseil
communautaire du 11 décembre 2025

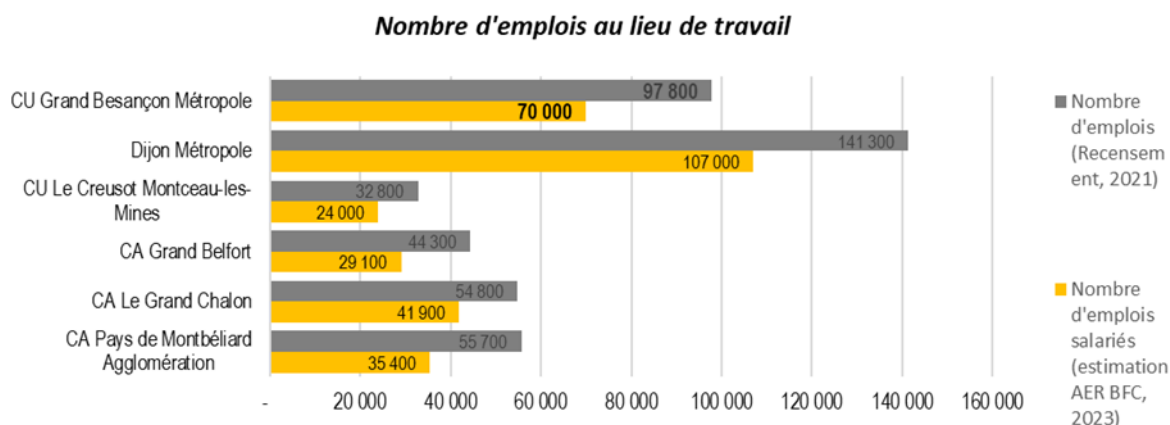
SOMMAIRE

1. Les secteurs marchand et non-marchand	5
2. Des filières spécifiques	9
2.1. Les filières historiques	9
2.2. Les enjeux des filières historiques	14
2.3 Les filières en émergence	16
3. Les activités commerciales, artisanales et touristiques	17
3.1. GBM : un pôle commercial structurant à l'échelle du département	17
3.2 Les activités artisanales : une part non négligeable de l'activité économique de GBM	30
3.3. Un tourisme s'appuyant sur les richesses naturelles, culturelles et patrimoniales du territoire	31
4. Le foncier économique de GBM	38
4.1. Le schéma de priorisation des ZAE	38
4.2. Les disponibilités en foncier économique	40
5. Stratégie de développement économique de GBM	41
Synthèse	43



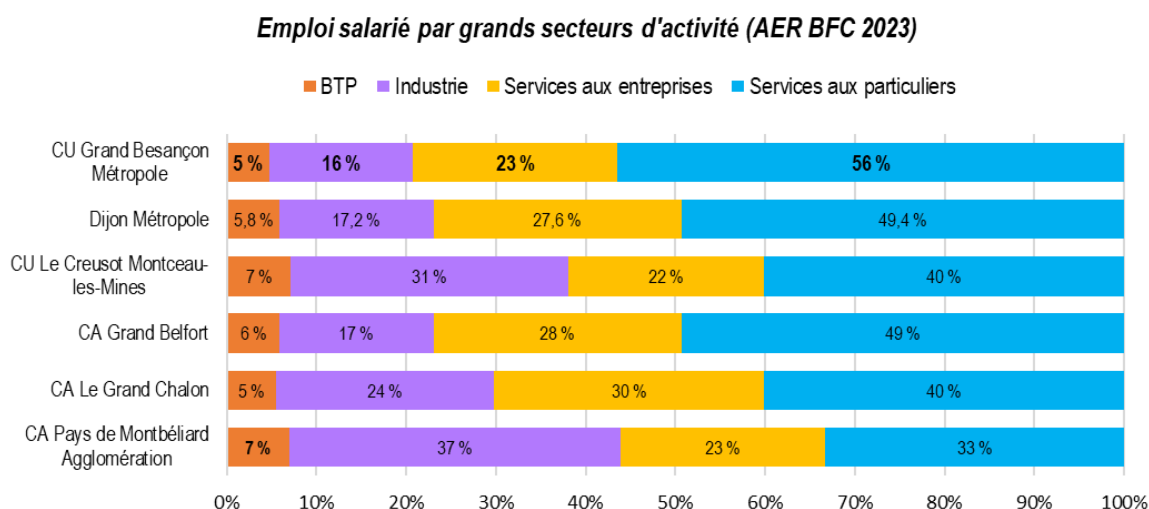
1. Les secteurs marchand et non-marchand

Avec 97 800 emplois (recensement, 2021) dont 70 000 salariés estimés (AER BFC, 2023), Grand Besançon Métropole se classe en deuxième position des agglomérations Les plus pourvoyeuses d'emplois après Dijon Métropole au sein de la Région Bourgogne-Franche-Comté.



Source : INSEE 2021, AER BFC 2023 ; traitement AER BFC

Graphique – Nombre d'emplois au lieu de travail (AER BFC, 2023)



Source : AER BFC 2023 ; traitement AER BFC, nomenclature AER BFC

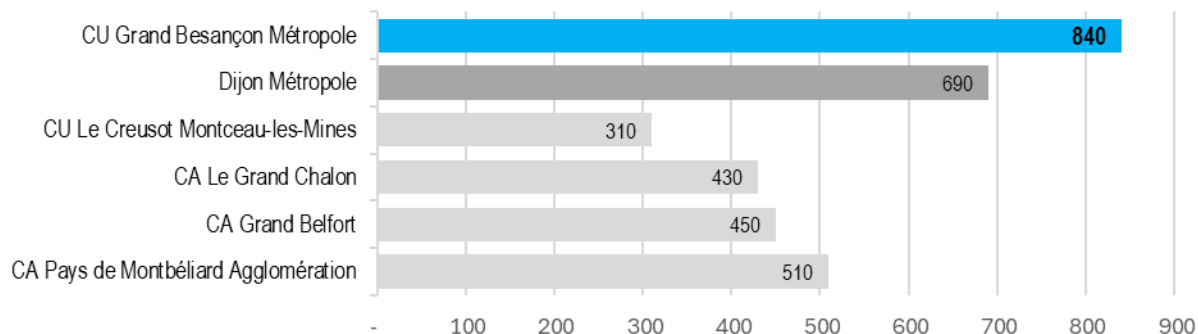
Graphique – Emploi salarié par grands secteurs d'activité par EPCI (AER BFC, 2023)

Selon les données de l'AER BFC, en 2023, les services aux particuliers (santé, commerces et service de proximité, loisirs, tourisme) représentent plus de la moitié des emplois, les services aux entreprises (soutien aux entreprises, logistiques, activités scientifiques, ...) près d'un quart, le secteur industriel 16% (métallurgie, manufacture, produits informatiques, ...) et le secteur du BTP seulement 5% (second œuvre, gros œuvre, génie civil). GBM se distingue des autres agglomérations de la région au niveau des services aux particuliers avec une part d'emplois dans ce secteur plus élevée, et au niveau de l'industrie où la part des emplois est bien inférieure à certaines agglomérations comme Montbéliard, Le Creusot Montceau-les-Mines ou Le Grand Chalon.

L'emploi public est très important au sein de GBM (840 établissements pour 48 720 salariés : 58% des emplois), avec les secteurs de l'administration, de l'enseignement et de la santé parmi les plus représentés. Un nombre important d'emploi public (CHU/GBM) est un point positif en temps de crise et notamment lors de celle du COVID-19, avec moins de répercussion sur la détérioration de l'emploi total. Le domaine de la santé et de l'action sociale

prédomine dans le secteur des services, ce qui met en évidence l'importance cruciale d'établissements comme le CHU de Besançon pour l'économie locale. Le CHU, la Ville de Besançon / GBM / CCAS ainsi que l'Université Marie et Louis Pasteur de Franche-Comté sont les plus grands employeurs publics. Cette présence de l'emploi public s'explique par le rôle d'ex capitale régionale et en qualité de chef-lieu départemental.

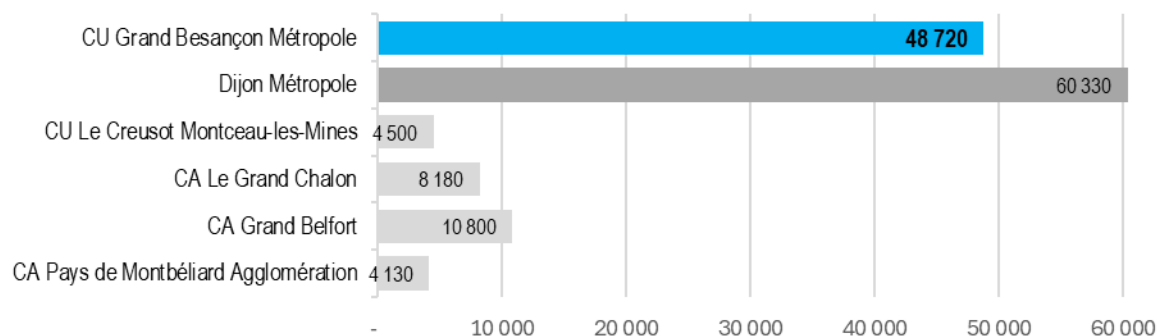
Etablissements publics



Source : AER BFC 2023 ; traitement AER BFC, nomenclature AER BFC

Graphique – Nombre d'établissements publics par EPCI (AER BFC, 2023)

Etablissements publics - effectif 2024



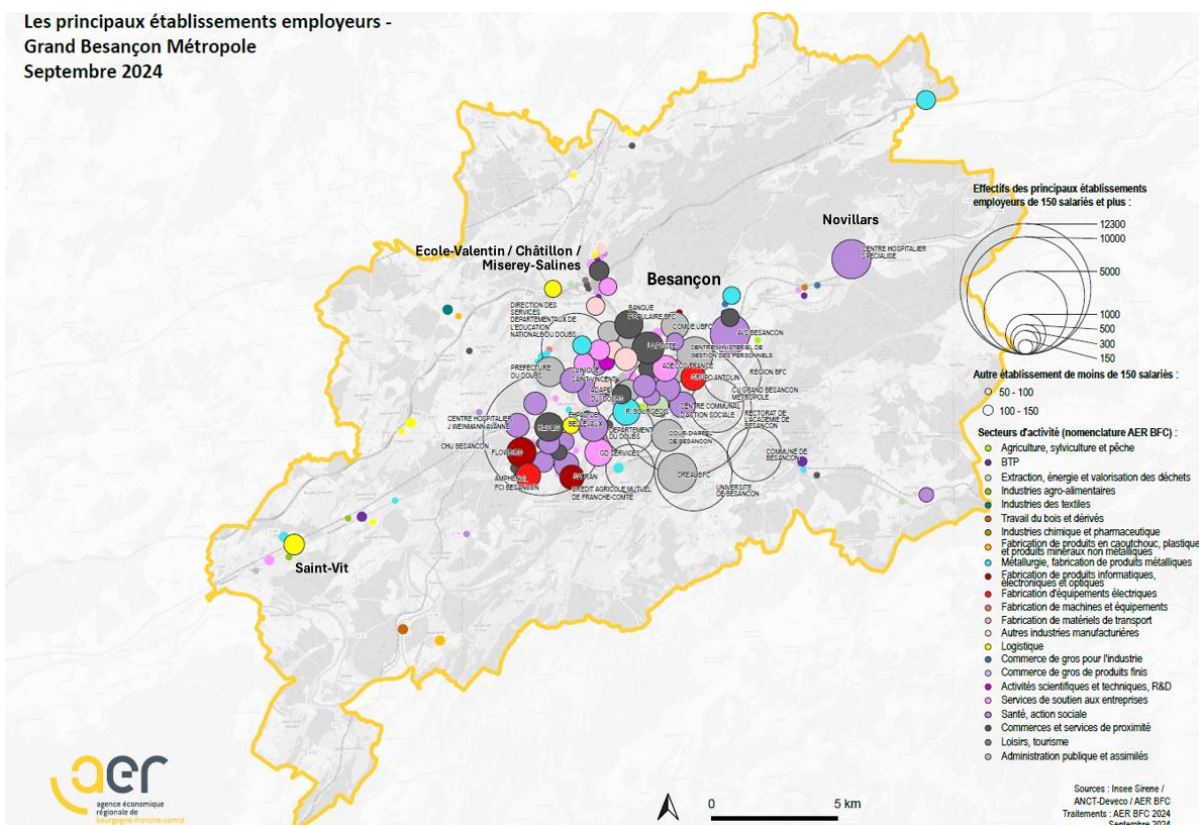
Source : AER BFC 2023 ; traitement AER BFC, nomenclature AER BFC

Graphique – Effectifs des établissements publics par EPCI (AER BFC, 2023)

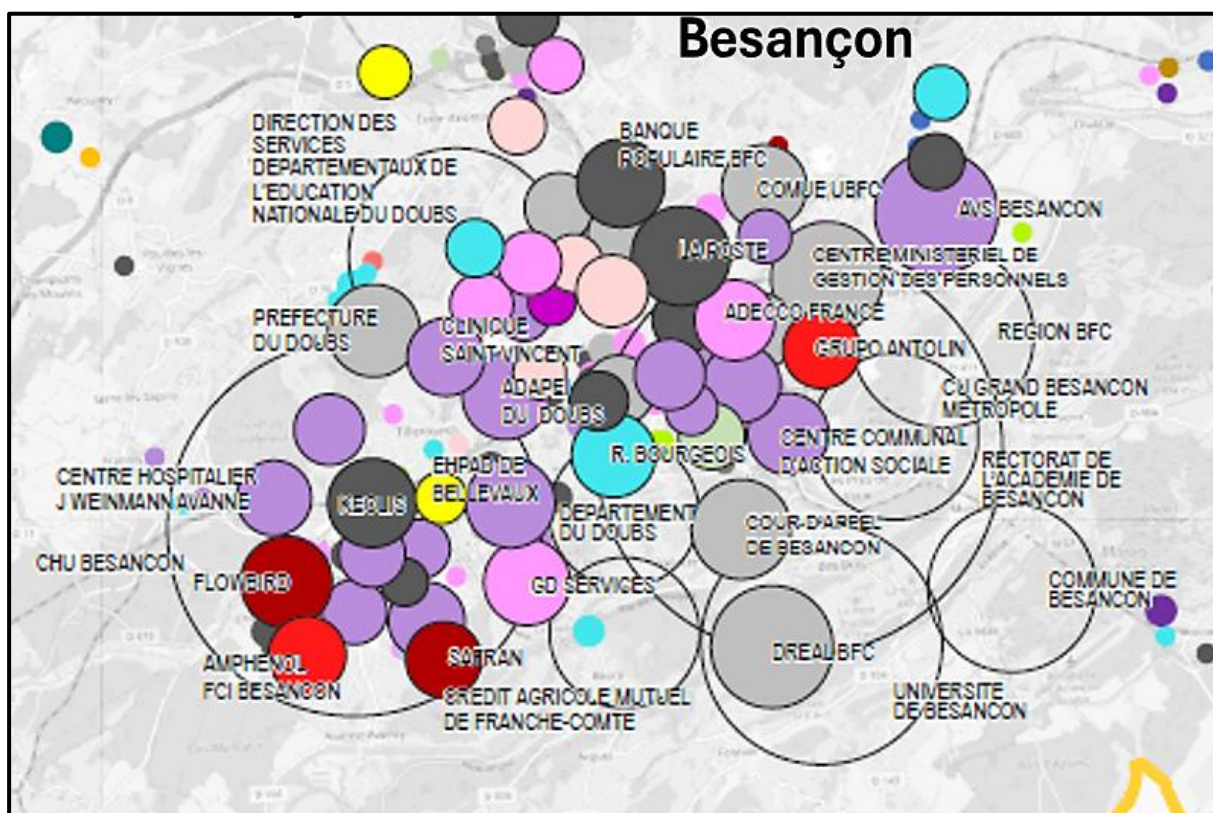
L'industrie est moins représentée dans l'ensemble par rapport à la moyenne régionale en nombre d'établissements. Toutefois, la métallurgie et les microtechniques sont historiquement bien implantés sur le territoire avec près de 17% d'emplois en secteur industriel. A ce titre, peuvent être mentionnés les secteurs de la fabrication de produits électroniques et informatiques, grâce à la présence d'entreprises telles que Flowbird, ou encore Safran Electronics & Defense. Il est également important de mentionner le secteur des autres industries manufacturières, caractérisé par des entreprises de l'horlogerie et de l'industrie du luxe (Losange, Cheval Frère, Maty, SFM Joaillerie ou encore SMB). L'industrie a été le secteur le plus impacté par la crise du COVID-19.

Le secteur des microtechniques mise sur l'innovation, avec des applications dans le biomédical, l'aéronautique ou les nouvelles mobilités en s'appuyant sur le Pôle de compétitivité des microtechniques implanté sur Besançon. L'importance de l'innovation au sein de ce secteur a contribué à limiter l'impact de la crise sanitaire sur des emplois de plus haut niveau moins liés à la production immédiate, plus accessible au télétravail et dont certains appartenaient aux filières prioritaires (santé). L'innovation peut aussi contribuer fortement au rebond économique du territoire en particulier pour les entreprises travaillant sur les secteurs d'avenir identifiés dans le plan de relance gouvernemental (médical, nouvelles mobilités).

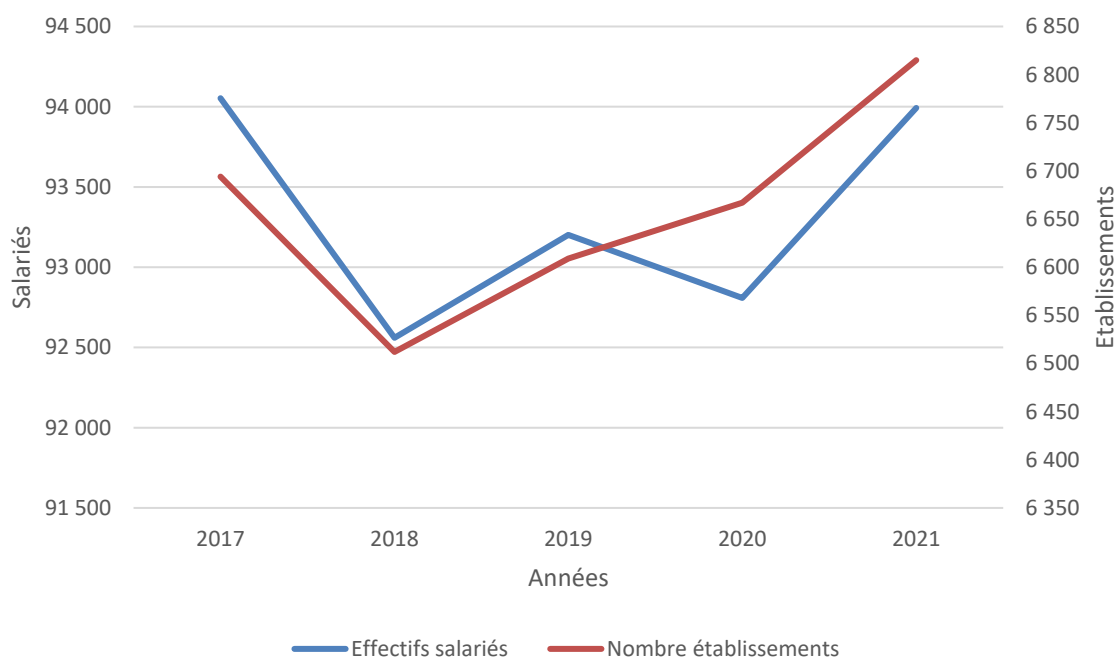
GBM profite de l'implantation du pôle des microtechniques qui soutient l'innovation dans de nombreux secteurs comme celui de la santé avec le Cluster Innov'Health ou l'aéronautique avec le Cluster Aeromicrotech.



Carte - Implantation des principaux établissements employeurs à GBM (AER BFC, 2024)



Carte - Implantation des principaux établissements employeurs : zoom Besançon (AER BFC, 2024)



Graphique - Évolution toutes activités sur GBM (Flores Insee, 2021)

En 2021, Grand Besançon Métropole accueille 6 815 établissements toutes activités confondues, pour un total de 93 992 salariés (Flores Insee, 2021).

Le nombre d'établissements toutes activités confondues a diminué entre 2017 et 2018. Cependant, depuis 2018, ce même nombre d'établissement a augmenté jusqu'en 2021 (augmentation de 1% à 2% entre 2018 et 2021).

Les effectifs salariés ont globalement connu la même tendance entre 2017 et 2021, avec une augmentation plus marquée entre 2020 et 2021.

Le nombre d'établissements et le nombre de salariés ont légèrement augmenté entre 2020 et 2021 : +2,2% pour les établissements (de 6 667 en 2020 à 6 815 en 2021) et +1,3% pour les salariés (de 92 808 en 2020 à 93 992 en 2021) (Flores Insee, 2021).

Le taux de renouvellement varie selon l'activité. Il est plus élevé dans les activités tertiaires où la taille des établissements est assez faible et le coût de lancement moins élevé. Le secteur « information et communication » se renouvelle le plus avec un taux annuel de 59 %. Le renouvellement est aussi important dans les activités scientifiques et techniques et les services administratifs et de soutien ainsi que les autres activités de services marchands (soins de beauté, réparation d'ordinateur, entretien corporel...).

À l'inverse, dans la plupart des secteurs industriels, le taux de renouvellement est assez faible et varie de 16 % à 19 %. Les établissements industriels, de plus grande taille, nécessitent souvent un investissement de départ plus élevé : cela restreint le nombre d'établissements créés chaque année.

Entre 2008 et 2013, dans plusieurs secteurs particulièrement affectés par la crise, les sorties d'établissements dépassent les entrées. Cela concerne les principaux secteurs industriels, le transport et l'entreposage et les activités immobilières. Ce dernier secteur a le plus fort déficit d'établissements, avec un taux d'entrée moyen inférieur de trois points au taux de sortie (14 % contre 17 %).

Sur les 1 454 créations d'entreprises de l'année 2020 à Besançon, le plus grand nombre d'entreprises créées l'a été dans les métiers du commerce, du transport, de l'hébergement et de la restauration avec 577 nouvelles entreprises. Viennent ensuite :

- Le secteur des activités spécialisées, scientifiques et techniques, et des activités de service administratif et de soutien avec 224 créations d'entreprises ;
- Le secteur des administrations publiques, de l'enseignement, de la santé humaine et de l'action sociale avec 191 créations d'entreprises ;
- D'autres activités de service avec 148 créations d'entreprises ;
- Le domaine de la construction avec 107 créations d'entreprises ;
- Le secteur de l'information et de la communication avec 73 créations d'entreprises ;
- Le secteur de l'industrie avec 54 créations d'entreprises ;
- Le secteur des activités immobilières avec 50 créations d'entreprises ;

- Le domaine des activités financières et d'assurance avec 30 créations d'entreprises.

Il est à noter que 1 188 entreprises créées sont des entreprises individuelles soit 81,71% des entreprises créées.

2. Des filières spécifiques

2.1. Les filières historiques

La filière du luxe

L'industrie du luxe englobe les entreprises et les marques qui créent, produisent et commercialisent des produits et services haut de gamme destinés à une clientèle exclusive et fortunée. Ce secteur se distingue par son mélange de savoir-faire artisanal, de qualité exceptionnelle, de rareté et d'innovation. Les produits de luxe comprennent une diversité d'articles tels que les vêtements de haute couture, les accessoires de mode, les montres et bijoux, les parfums et cosmétiques, ainsi que les voitures de prestige et les yachts.

Dans la région, certaines activités du luxe se distinguent :

- **La joaillerie** : art de concevoir, de fabriquer et de confectionner des bijoux précieux en utilisant des matériaux raffinés tels que les diamants, les pierres précieuses, les métaux précieux comme l'or et le platine, ainsi que d'autres éléments raffinés ;
- **L'horlogerie** : industrie et commerce des instruments destinés à la mesure du temps ;
- **La maroquinerie** : industrie des cuirs fins pour la fabrication ou le revêtement d'articles de luxe (portefeuilles, sacs à main, etc.) ;
- **La lunetterie** : techniques et moyens utilisés pour la conception, la fabrication, le commerce, ou la réparation des instruments d'optique, appareils de l'observation visuelle des objets proches ou éloignés, mesure de la vue et appareils de la correction de la vision des personnes.

Un quart des ventes mondiales du luxe est réalisé par des entreprises françaises. La filière du luxe représente 450 à 480 entreprises et 15 000 emplois en BFC dont 3 410 emplois (soit 22,7 % des emplois de la filière en BFC) sur GBM ainsi que 108 Entreprises du patrimoine vivant (EPV). L'industrie du luxe est fortement représentée à GBM. La part de l'emploi salarié dans la filière du Luxe et des savoir-faire d'exception est de 5 % ce qui est nettement supérieur aux autres EPCI de la région.

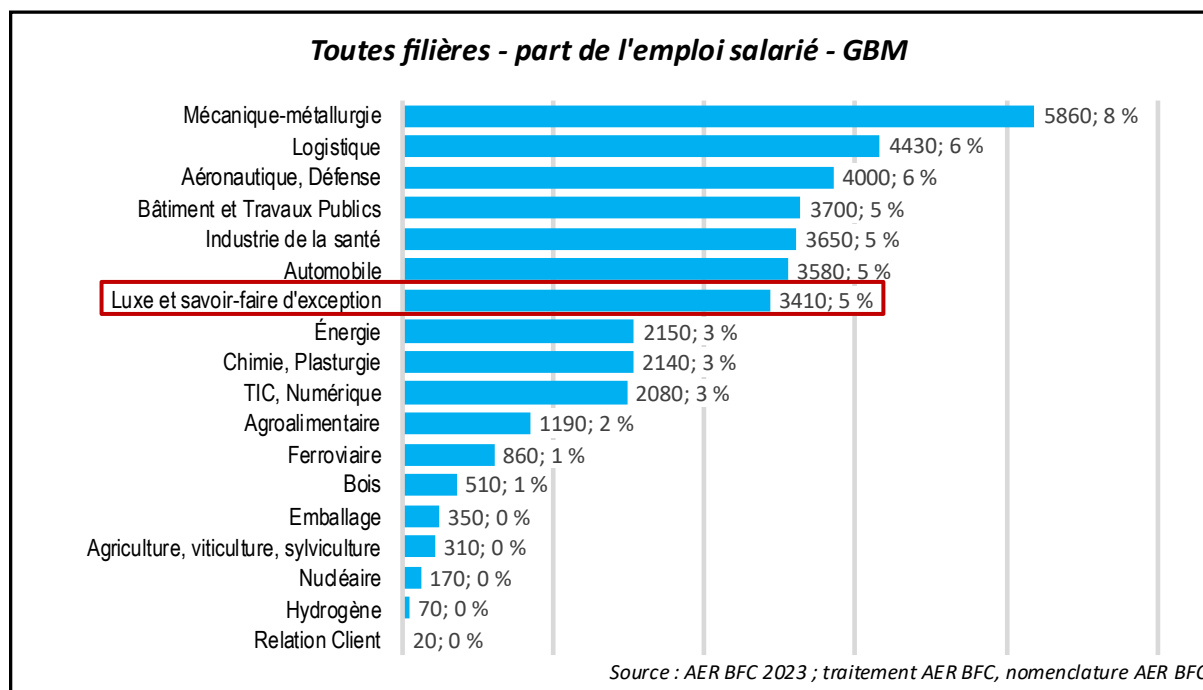
Plus particulièrement, dans le Grand Besançon, la filière du luxe est portée par des savoir-faire traditionnels, une expertise reconnue en microtechniques ainsi qu'en horlogerie, et une capacité d'innovation adaptée aux besoins des marchés internationaux du luxe (intégration de mécanismes mécaniques, matériaux, finition et ultra-finition). Joaillerie et maroquinerie sont également bien développées avec la présence de plusieurs grandes entreprises spécialisées : Losange (280 salariés) ; Cheval Frères (180) ; Maty (170) ; Manufacture Jean Rousseau (140).

GBM jouit d'un écosystème favorable dans la filière du luxe. De multiples facteurs permettent de développer cette filière sur le territoire :

- Un héritage historique important : Besançon est le berceau historique de l'horlogerie française, avec une expertise remontant au XVIII^e siècle, et une proximité avec la Suisse. Le réseau d'acteurs est favorable, les entreprises spécialisées se sont développées et sont au soutien d'institutions comme le Pôle des Microtechniques ;
- L'expertise en microtechniques se conjugue souvent avec la précision exigée par les secteurs de la bijouterie et de la joaillerie ;
- Plusieurs marques et entreprises y sont implantées : Maty, SMB LIP, Manufacture Jean Rousseau, Audemars Piguet, Breitling, Swatch Group, IMI Cheval, MCGP Losange, HMM...
Le Grand Besançon joue un rôle important dans la chaîne de valeur du luxe notamment avec plusieurs entreprises qui fournissent et usinent des composants pour les grandes marques suisses ;
- Une main d'œuvre qualifiée, notamment en Métallurgie et Joaillerie.
L'expertise en microtechniques s'y conjugue avec la précision requise par les secteurs de la bijouterie et de la joaillerie. Ce savoir-faire se retrouve avec la **Certification EPV (Entreprise du Patrimoine Vivant)** : plusieurs entreprises bénéficient de ce label, valorisant l'excellence artisanale ;
- Un tissu économique porteur : Clusters et Pôles d'Excellence.

Le Grand Besançon accueille le Pôle des Microtechniques et le Pôle Luxe & Tech, favorisant les collaborations entre artisans, industriels et chercheurs.

L'offre de formation est adaptée au tissu économique, à travers le savoir-faire micro technique et l'industrie de précision nécessaire dans l'horlogerie et la joaillerie notamment. Supmicrotech-ENSM (École Nationale Supérieure de Mécanique et des Microtechniques), l'AFPA, ou encore les lycées J. Haag à Besançon et E. Faure à Morteau apportent un vivier de talents qualifiés pour les métiers du luxe. Les effectifs, notamment en cursus ingénierie (922) témoignent de l'écosystème de formation d'excellence.



L'industrie du Luxe et des savoir-faire d'exception a créé 180 emplois en 2024. Les créations sont plutôt dynamiques pour cette filière à haute valeur ajoutée qui requiert de la main d'œuvre qualifiée.

La filière de la santé

La filière santé représente 500 entreprises et 13 000 emplois en BFC dont 3 650 emplois (28 %) sur GBM (estimation AER BFC 2022). Au sens de l'AER, la filière comprend :

- les fabricants de dispositifs médicaux (DM) ;
- les fabricants de produits finis ;
- les sous-traitants ;
- les fabricants de médicaments ;
- les biotech ;
- les prestataires.

Sur le territoire GBM, une prépondérance de la filière des dispositifs médicaux (produits finis et sous-traitants) s'observe. La filière est plutôt dynamique, portée notamment par l'innovation. Néanmoins, le nouveau règlement MDR (*Medical Devices Regulation* : réglementation européenne qui concerne les dispositifs médicaux, ayant pour objectif principal d'améliorer la sécurité et la qualité des dispositifs médicaux vendus en France et au sein de l'Union européenne) semble préjudiciable pour les plus petites entreprises.

GBM jouit d'un écosystème favorable dans la filière santé, avec :

- Une main d'œuvre qualifiée ;
- Un tissu économique porteur : formation, laboratoires, sous-traitants ;
- Un écosystème local complet sur toute la chaîne de valeur de la conception à la mise sur le marché : ARS BFC, CHU de Besançon, ISIFC, SupMicrotech, Hacking Health, Déca BFC, PMT... Les biotechs et biothérapies sont une autre filière présente sur le territoire GBM ;
- Une dynamique favorable à GBM : Des projets d'extension de sites ont vu le jour à GBM ces derniers mois, souvent accompagnés par les appels à projet nationaux (France 2030) ; quelques exemples : Sophysa, Statice ; d'autres entreprises ont des projets à l'étude (Cisteo Médical, ...) ou annoncent des recrutements (Dixi Médical par exemple).

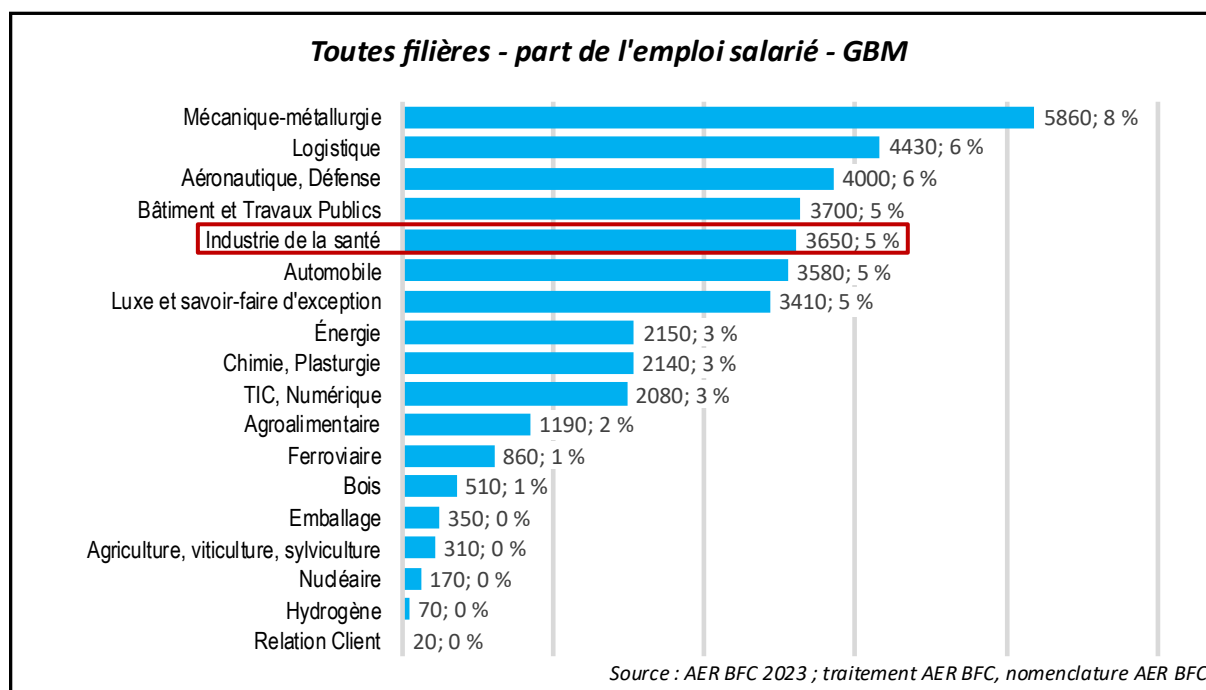
Concernant l'offre de formation, les études en lien avec le paramédical et le social sont représentées au même niveau que Dijon. L'unité de formation et de recherche (UFR) des sciences de la santé de Besançon propose des cursus complets jusqu'aux diplômes d'Etat en Médecine, Pharmacie, Maïeutique et des diplômes paramédicaux ainsi que des Licences professionnelles et Masters. L'UFR des sciences de la santé est dotée de locaux neufs et agréables situés à proximité du Centre Hospitalier Régional Universitaire (CHRU). En termes d'effectifs étudiants, c'est la composante la plus importante de l'université de Franche-Comté avec près de 6 000 étudiants.

De plus, en comparaison aux autres EPCI de la région, cela traduit une filière de formation plutôt dynamique par rapport au nombre d'habitants. Les écoles comme Biomédal et l'IFPS complètent l'écosystème universitaire.

Le secteur de la santé, pourvoyeur d'emplois, occupe une part importante dans le tissu économique. À GBM, les services aux particuliers sont proportionnellement majoritaires et supérieurs aux autres EPCI (56 % contre 49 % à Dijon Métropole, 40% pour le Grand Chalon).

Le domaine de la santé et de l'action sociale prédomine dans ce secteur des services, ce qui met en évidence l'importance cruciale d'établissements comme le CHU de Besançon (7 500 emplois) pour l'économie locale.

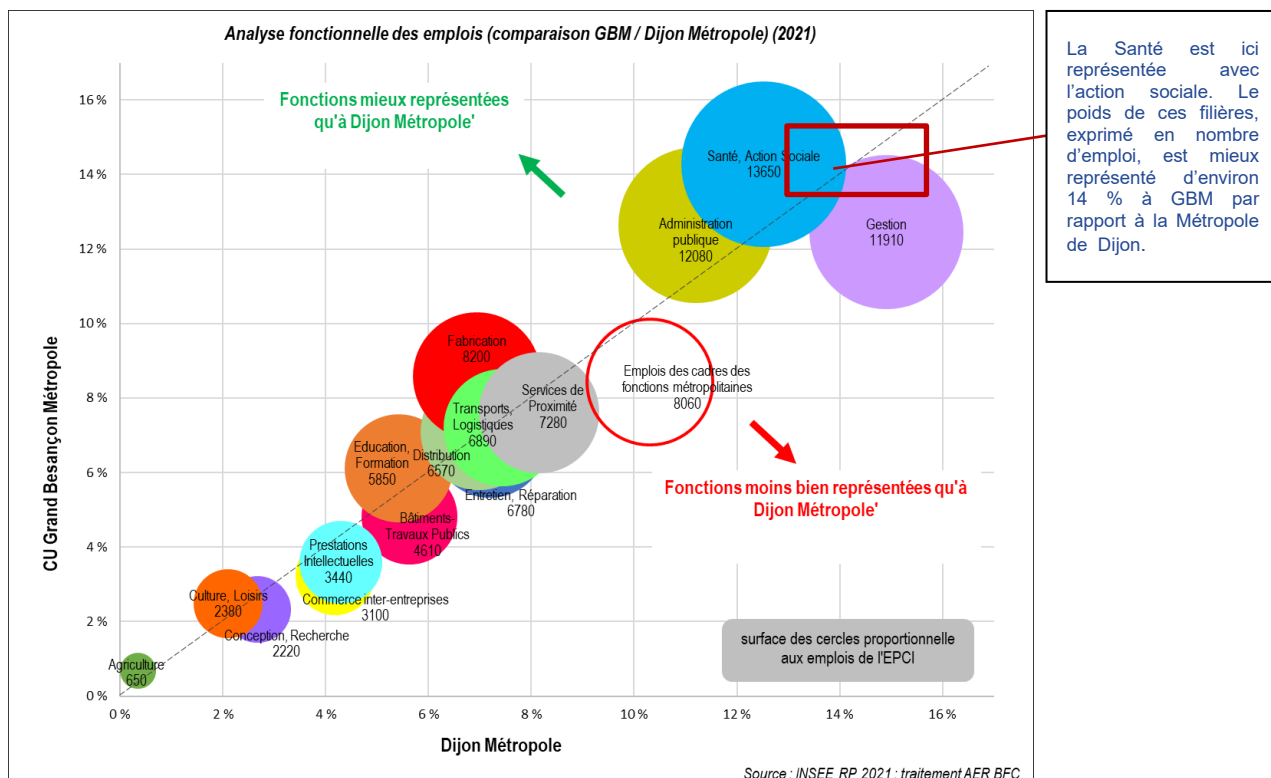
L'industrie de la santé est fortement représentée à GBM et comporte des entreprises de taille importante. La part de l'emploi salarié dans la filière santé à GBM est de 5 %. Cela représente 3 650 emplois salariés sur le territoire du Grand Besançon, un niveau équivalent à celui de la Métropole de Dijon.



Toutes filières hors CHU Minjoz – part de l'emploi salarié – GBM

Quant aux quatre autres EPCI régionaux (CU Le Creusot Montceau-les-Mines, CA Grand Belfort, CA Le Grand Chalon, CA Pays de Montbéliard Agglomération), la part de la santé est environ 2 fois moins importante dans l'emploi salarié (2 à 3 %).

Les principales entreprises dans le domaine de la santé (hors CHU) sont STATICE, STSI, DIACLONE, RD BIOTECH ou encore CRYLA...

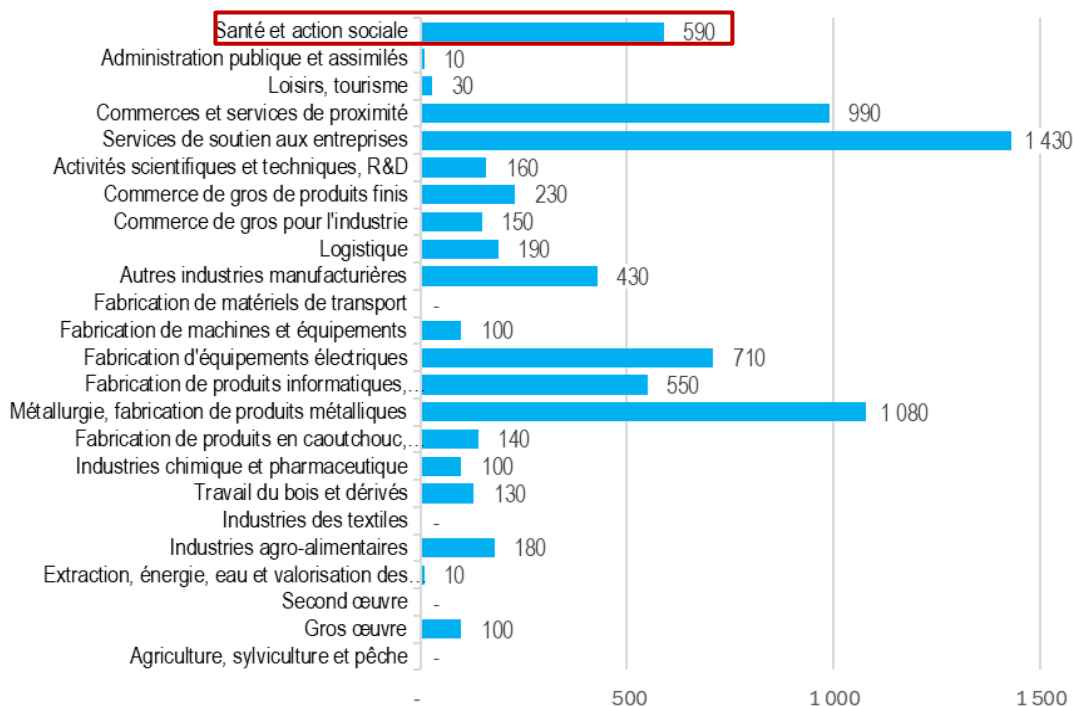


Les fonctions les plus employeuses à Grand Besançon Métropole et à Dijon Métropole sont similaires, à savoir la santé et l'action sociale, l'Administration publique et la Gestion. GBM garde un net avantage dans les emplois liés à la santé, l'action sociale, l'administration publique et la gestion.

Le centre d'excellence dans la santé identifié par l'AER à GBM est Sophysa (et Metalis). Par ailleurs, Sophysa figure dans les exemples récents d'implantation à GBM avec un bâtiment jumeau qui a fait doubler la capacité de production. Statice (microtechniques biomédicales) consolide également sa présence sur GBM avec la construction d'un bâtiment adjacent à l'existant.

À GBM, l'effectif de l'ensemble des établissements du secteur de la santé et de l'action sociale ayant des capitaux étrangers est de 590 emplois.

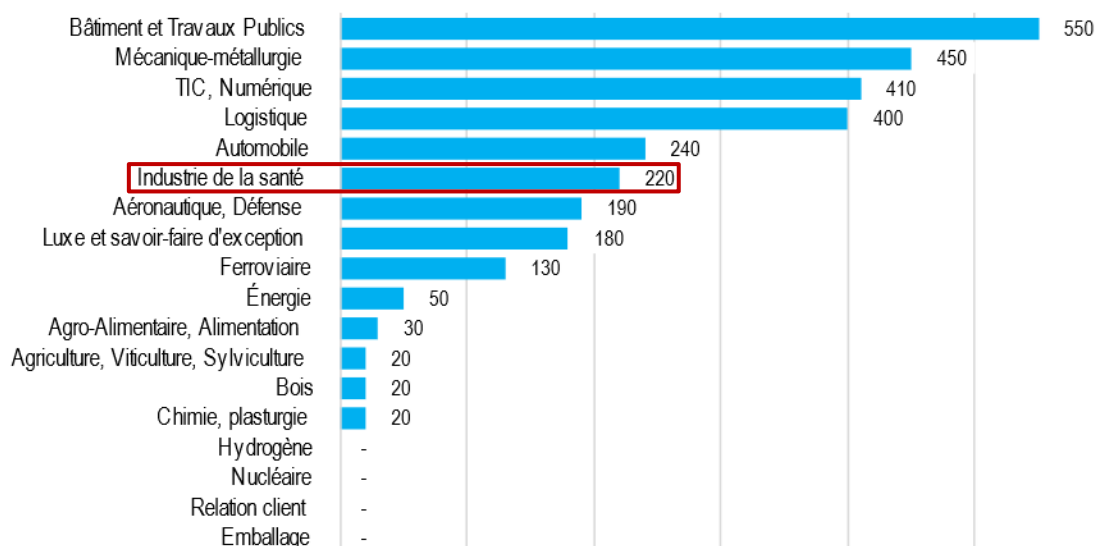
Etablissements à capitaux étrangers, par secteur d'activité - effectif 2024 - GBM



Source : AER BFC 2024 ; traitement AER BFC, nomenclature AER BFC

L'effectif des établissements à capitaux étrangers est élevé, mais pas la création avec capitaux étrangers (0). Également, il n'y a pas d'activité mondialisée dans la santé à GBM.

Créations 2020-2024 - Toutes filières - Emploi salarié en 2024 - GBM



Source : AER BFC 2023 ; traitement AER BFC, nomenclature AER BFC

L'industrie de la santé a créé 220 emplois en 2024. Les créations sont plutôt dynamiques sauf pour la création avec capitaux étrangers.

De futures grandes entreprises de la filière médicale sont sans doute déjà en train d'incuber dans le Grand Besançon, à l'instar de *One Fit Medical*, un des fers de lance de la médecine du futur, qui conçoit des solutions spécifiques au patient en chirurgie orthopédique en adaptant ses produits aux spécificités de toutes articulations du corps humain. Ces protagonistes bénéficient d'excellentes conditions d'exercice quand ils initient leur activité ou déménagent dans les zones d'activités telles que *TEMIS* et *TEMIS Santé*. Des atouts qui n'ont semble-t-il pas échappé en 2016 au feu magazine *L'Expansion*, en effet ses journalistes ont classé Besançon à la 1^{ère} place de sa catégorie (100 000 à 200 000 habitants) des territoires les plus « business friendly ».

2.2. Les enjeux des filières historiques

L'industrie

Historiquement associée aux grands défis industriels du quart N/E de la France, Besançon s'est peu à peu émancipée de ses proches voisins, traçant sa propre route au fil de l'eau des reconversions, transformations, opportunités qui se présentaient à elle, pour compenser en partie les décennies vertueuses liées à la croissance de l'horlogerie. Diversifiée par nécessité, GBM a vu croître un réseau de PME solides reconnu pour ses savoir-faire dans la précision et la miniaturisation, avec des donneurs d'ordres souvent extérieurs au territoire. Il résulte de ce cheminement, GBM qui incarne aujourd'hui davantage l'image d'un territoire de pointe, de haute valeur ajoutée avec une capacité d'ingénierie multi technologique et de sous-traitance de spécialités, plutôt que de production de gros volumes de faible valeur ajoutée.

Le programme de développement technopolitain porté par le SM PSI-TEMIS a permis au travers d'une politique de sites spécialisés propices aux coopérations, de rapprocher les milieux scientifiques et économiques pour favoriser le déploiement des savoir-faire micromécaniques sur de nouveaux secteurs d'application : aéronautique, spatial, défense/ technologies médicales/ HBJO/ smart systèmes-industrie 5.0.

Le 2^{ème} appel à candidature Territoire d'industrie (association avec 5 EPCI ayant un taux d'emplois industriels de 18%) est une opportunité de restaurer un positionnement industriel générique, et de rester dans les radars de l'attractivité, au premier chef au bénéfice des entreprises implantées qui ne cessent de croître sur le territoire.

Cependant la réglementation ZAN conduit à être plus que jamais sélectif sur les croissances foncières exprimées par les industriels. En lien avec l'enjeu de la transition écologique, chacune des demandes d'extension devra être examinée à l'aune de l'exemplarité en matière de densification, de la mobilité douce, de la végétalisation, et la sobriété énergétique, tout en considérant les enjeux d'emplois du territoire.

Des propositions stratégiques :

- Valoriser le label Territoire d'industrie pour peser sur des dispositifs d'accompagnements Europe/ Etat/ région ;
- Identifier et prioriser les disponibilités foncières et immobilières sur GBM susceptibles d'être fléchées pour l'industrie ;
- Anticiper les besoins d'extension des PME déjà en prise avec les marchés mondialisés ;
- Répertoire les TPE innovantes avec une capacité de développement ;
- Poursuivre une stratégie à l'échelle nationale.

Les microtechniques

C'est une filière ressource majeure bien ancrée sur le territoire, qui nourrit plusieurs secteurs d'activités dont les donneurs d'ordres ne sont pas sur le territoire (équipementiers de rang 1 ou 2 des secteurs automobile, santé, aéronautique, spatial, défense, naval, nucléaire...).

Ce statut de filière ressource ne facilite pas la visibilité de celle-ci et contraint de jouer collectif avec d'autres pôles de compétences orientés « marchés » en France. Le chef de file de cette filière Microtechnique est le pôle de compétitivité PMT (Pôle des microtechniques), qui agit à l'échelle régionale et qui regroupe environ 200 membres dont une très large majorité sur le Grand Besançon. La problématique du PMT sur cette filière est la même que GBM, à savoir gagner en visibilité en se positionnant sur des filières d'applications des microtechniques (technologies de la santé, aéronautique, luxe...). Les axes de progrès du pôle sont :

- De faire croître les entreprises à l'international ;
- De monter en puissance sur des animations sur le territoire GBM ;
- De se rapprocher de grands donneurs d'ordre pour tirer vers le haut des PME, sur des projets France 2030.

L'horlogerie et le luxe

Le marqueur du temps est un fil conducteur qui s'incarne sur la zone d'emplois de Besançon, par la présence de très nombreuses marques horlogères, dans les symboles avec ses cadrans et ses aiguilles visibles sur les places et dans les rues, dans l'accroche culturelle avec Le Musée du temps au centre de la Boucle, dans les comportements loisirs avec les 24 heures du temps et le festival outdoor, etc...

Les entreprises horlogères n'ont pas disparu et il est constaté depuis quelques années un regain de croissance sur le territoire autour de SWATCH, BREILING, Audemars PIGUET etc.... sur un positionnement de service client sur la réparation, le service après-vente notamment.

Le PMT lui-même se donnant le slogan « Précision everywhere » n'échappe pas au rapprochement.

Une étude récente pointe justement du doigt ce regain d'intérêt pour le secteur de l'horlogerie, relevant plus de 35 projets « dormants » à l'échelle de la région. L'état ayant classé la montre parmi les principaux objets du quotidien des français, ne se prive pas de porter un message d'encouragement en faveur des collectivités hébergeant ces acteurs, afin qu'elles enclenchent une dynamique vertueuse.

La filière horlogère étant une niche puissante de la filière Luxe, il semble pertinent de promouvoir les savoirs faire « grand angle » du luxe dont l'horlogerie serait la partie la plus visible, susceptible d'entraîner d'autres métiers à très forte valeur ajoutée artisanale dans la maroquinerie, le textile, la joaillerie.

La candidature de GBM dans Territoire d'industrie 2 est une très bonne opportunité pour valoriser les filières du luxe (horlogerie, bijouterie, joaillerie et maroquinerie).

Ce secteur souffrant par ailleurs d'un déficit de personnels qualifiés, le sujet du CMQ MSI (Campus des Métiers et des Qualifications – Microtechniques et Systèmes Intelligents) est un sujet d'actualité.

La santé de demain

Cette filière a bénéficié des compétences et des équipements structurants de la filière Microtechniques pour s'émanciper, mais aussi de la proximité des donneurs d'ordres que sont le CHU et l'EFS pour gravir les étapes. Cette filière qui est loin d'avoir une taille critique à l'instar de Lyon Biopole, de Toulouse, de Marseille/ Montpellier, de Strasbourg, de Lille (Eurasanté) et de Paris, s'est regroupée au sein du PMT (135 membres dans la santé/ croissance de 50 % en 3 ans). La région se positionne au 2^{ème} rang national en nombre de sous-traitants de spécialité.

Son statut singulier au carrefour des medtech et des biotech auquel peuvent être rajoutées des briques de la silver économie, l'engage aujourd'hui pour entrer dans les radars nationaux, à se concentrer sur un nombre restreint de débouchés :

- Les dispositifs médicaux : implants, instruments et équipements biomédicaux, matériels d'analyse et de bioproduction... ;
- Les biothérapies.

Il s'agit maintenant de maximiser les relations avec l'EFS et le CHU qui sont les leviers majeurs, mais en même temps d'attirer un industriel majeur de la Biopharmacie pour compléter la chaîne de valeur et permettre, notamment, le développement de nouveaux traitements (projet biothérapie notamment).

Mais également de miser sur la dimension régionale pour exister avec notamment le PMT qui regroupe 135 entreprises dont plus de 50 % sur GBM et, enfin, d'accroître le nombre de création d'entreprises générées par cet écosystème.

Pour accompagner ce mouvement structurant, il convient d'anticiper la demande foncière et immobilière nécessaire sur cette filière (Bio Innovation 2 et plate-forme MTI) ainsi que de concevoir la fixation du futur Campus des Métiers et des Qualifications d'excellence (CMQe) Santé régional dans un « lieu-totem » bisontin permettant de valoriser l'excellence des procédés, des produits et des savoir-faire des filières MedTech, dont dispositifs médicaux, et bioproduction.

2.3 Les filières en émergence

Le numérique et l'environnement

Trois départements concentrent près de deux tiers des établissements « numériques » recensés à l'échelle régionale : la Côte d'Or avec Dijon (694 établissements, 3 536 emplois), le Doubs avec Besançon (461 établissements, 2 212 emplois) et la Saône-et-Loire avec Chalon-sur-Saône (142 établissements, 627 emplois). Plus de 6 200 établissements sont recensés, correspondant à près de 5 800 entreprises pour 19 700 emplois estimés. Environ 2 % des établissements sont des TPE (moins de 10 salariés). 1 250 d'établissements employeurs sont recensés soit 20 % d'établissements de plus de 1 salarié. Enfin, 120 entreprises de plus de 20 salariés sont installées sur le territoire. En tout, 87 % des établissements sont des établissements-sièges.

Des applications du numérique sont présentes dans plusieurs domaines d'activité stratégiques de GBM tels que l'industrie, la mobilité, la billettique, le paiement, la santé et de la smart city...

Des structures de recherche et des plateformes techniques sont implantées dans le territoire, adossées à des acteurs de l'enseignement et des structures de recherches : CIAD (UTBM), FEMTO ST (UFC), LIB (UB)... Plateformes techniques : UTBM Innovation Crunch Lab, Plateforme de réalité virtuelle de l'UTBM, MIMENTO...

534 formations sont recensées dans la région dans le domaine du numérique (Source : Grande Ecole du Numérique). Une offre de formation qui reste limitée en comparaison à d'autres régions notamment l'Auvergne-Rhône-Alpes qui en compte 1 935 et la région Grand Est qui en compte près de 1 175.

4 associations se partagent l'animation de cet écosystème dont deux régionaux :

- BFC Numérique (envergure régionale) ;
- DECA BFC ;
- La Fabrique numérique ;
- Silicon Comté.

La logistique

Il s'agit du deuxième secteur le plus employeur sur GBM. Ce secteur est en mutation, il est nécessaire au territoire tant pour l'offre de service à nos entreprises que pour l'offre de services au particulier.

Il est nécessaire d'avoir une vision sur ce secteur pour mieux l'appréhender et l'implanter au mieux sur le territoire en intégrant les enjeux écologiques.

La transition écologique

L'enjeu de la transition écologique est très difficile à quantifier et à qualifier à l'échelle territoriale car il pénètre toutes les politiques publiques et concerne chaque citoyen. Cet enjeu est un marqueur identitaire du Grand Besançon mais souvent perçu comme une somme de contraintes par les acteurs économiques.

La question environnementale est abordée très en amont par les services de GBM dès lors qu'une zone d'activité est aménagée, puis commercialisée. Elle l'est aussi en aval par le cahier des charges qui est soumis aux investisseurs et chefs d'entreprises.

Cette fonction transverse doit reprendre tous les attendus d'exemplarité (origine des matières premières, consommation énergétique, recyclage, rejets, nuisances sonores, gestion des eaux pluviales, émission carbone, mobilité douce, végétalisation, ...), à disposition des prospects, des investisseurs, des entrepreneurs, etc...

L'économie circulaire

L'économie circulaire consiste à produire des biens et des services de manière durable en limitant la consommation et le gaspillage des ressources et la production des déchets. Il s'agit de passer d'une société du tout jetable à un modèle économique plus circulaire. L'économie circulaire fait partie du champ de l'économie verte, elle révèle des enjeux à la fois environnementaux, économiques et sociaux (Ministère Aménagement du territoire, Transition écologique, info.gouv.fr, 2025).

Depuis plusieurs années, Grand Besançon Métropole impulse une dynamique territoriale axée sur le réemploi dans le secteur du bâtiment (à l'origine de 46 millions de tonnes déchets produites en 2020 selon l'ADEME), notamment à travers le chantier pilote de l'Arsenal. Il s'est avéré par les acteurs locaux la nécessité de créer une structure de

type matériauthèque pour assurer le stockage et la gestion des flux de matériaux. Il s'agit en effet d'un outil territorial dont la Ville de Besançon et Grand Besançon Métropole ont besoin pour favoriser le réemploi dans le cadre de leurs marchés publics et continuer d'impulser cette dynamique sur le territoire.

Cette matériauthèque s'inscrit dans un projet de tiers-lieux économie circulaire visant à répondre à plusieurs enjeux : la réduction des déchets, la préservation des ressources naturelles, mais également la création d'emplois locaux et la formation des citoyens et des professionnels aux pratiques durables. Ce projet de tiers-lieux s'inscrit dans une logique de développement local et de dynamisation des territoires. En créant un lieu de rencontre, d'échange et d'expérimentation autour de l'économie circulaire, il permettra de fédérer une communauté d'acteurs engagés et de contribuer à la résilience économique du territoire. Le projet pourra ainsi être un catalyseur pour d'autres initiatives locales, qu'il s'agisse d'entreprises, d'associations ou de citoyens souhaitant s'impliquer dans la transition écologique. En créant une véritable dynamique de territoire, ce tiers-lieu deviendra un acteur clé de la transition vers une économie circulaire et durable, en phase avec les enjeux sociétaux actuels.

L'alimentation

Sur les 13 régions françaises, toutes défendent leurs atouts envers la filière agroalimentaire. Si la Bourgogne est le fer de lance de la région BFC, les autres collectivités disposent chacune de déterminants d'attractivité singuliers. Bien que ne disposant pas des briques constitutives d'un cluster, GBM regroupe un grand nombre d'acteurs (dont les structures de l'économie sociale et solidaire ESS) sur son territoire, de fermes, de coopératives et d'équipements structurants.

L'innovation en agroalimentaire explose partout dans le monde autour du Food Tech, du végétal, du bio, du packaging, au croisement entre la santé, l'environnement, le sport, le numérique et la France est une marque monde sur ce secteur.

Il s'agit de :

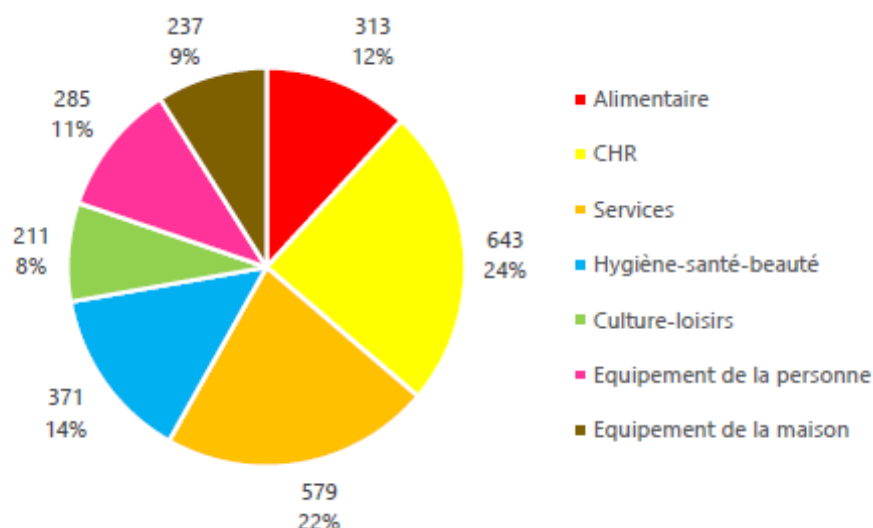
- Identifier les forces et faiblesses comparatives du territoire, analyser l'état du marché et ses leviers, interroger des acteurs, cibler un positionnement (cf. étude de positionnement en cours) ;
- Vérifier la disponibilité et la caractérisation d'une ZAE « référent » susceptible d'accueillir des acteurs engagés en phase avec les recommandations environnementales ;
Démarrer en avance de charge, la promotion de la filière en faisant le lien avec la stratégie sur le « Mieux se nourrir » qui sied parfaitement à Besançon (restaurateurs, lycées, universités, indépendants etc, ...).

3. Les activités commerciales, artisanales et touristiques

3.1. GBM : un pôle commercial structurant à l'échelle du département

Les commerces situés à GBM représentent quasiment 50% des commerces du Département du Doubs. Cette proportion est stable sur une période de 2006 à 2020. Grand Besançon Métropole est donc le principal territoire en nombre de commerces.

70% des commerces de Grand Besançon Métropole sont concentrés sur la ville de Besançon. En dehors du pôle urbain de Besançon / Ecole Valentin, seule la commune de Saint-Vit dispose d'une offre de près de 80 activités.



Graphique - Répartition de l'offre commerciale traditionnelle par grands secteurs (CCI, 2020)

L'offre commerciale qui est globalement diversifiée permet de répondre aux besoins de la population.

64% des commerces installés depuis moins de 5 ans sont dans des espaces de centralités au sens du SCoT Besançon Cœur Franche-Comté. Ce chiffre est renforcé notamment sur Besançon, avec un chiffre atteignant 79% des nouveaux commerces qui s'implantent en centre-ville ou dans des centralités de quartier. Cependant, c'est en périphérie que s'accroît le développement des activités d'hygiène-santé, boulangerie-pâtisserie et boucherie-charcuterie.

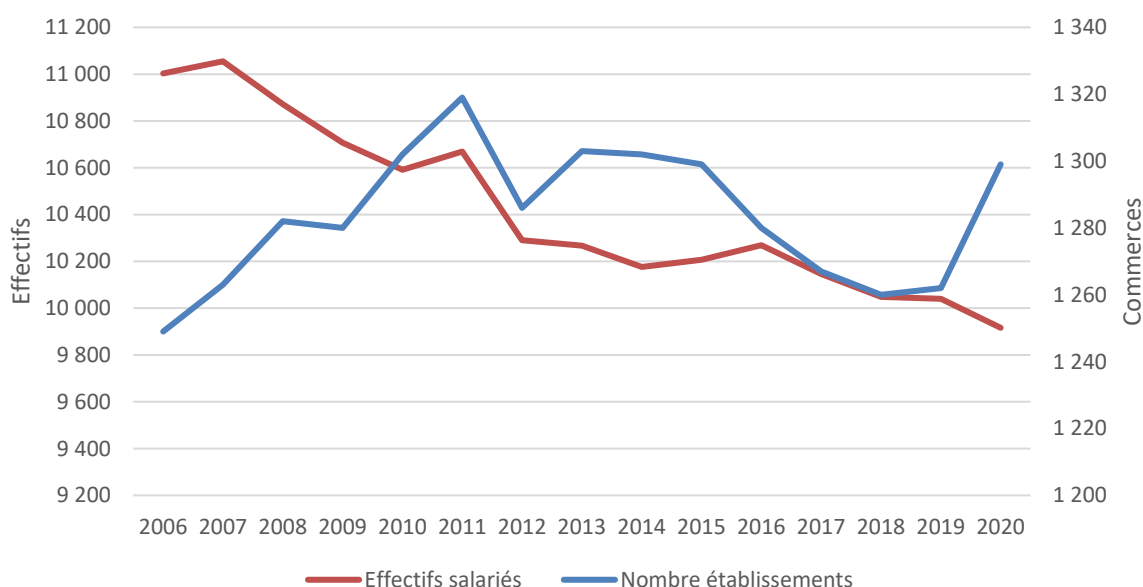
Le plancher commercial des grandes et moyennes surfaces (>300 m²) représente 352 305 m². Cette offre se répartit principalement sur les communes de Besançon (191 965 m²), Ecole-Valentin (48 543 m²) et Chalezeule (39 232 m²).

Le plancher commercial du territoire a augmenté de 17% depuis 2010. Cette augmentation a principalement concerné Besançon, Ecole-Valentin et Chalezeule.



Graphique - Évolution des effectifs commerçants (INSEE SIRENE 2020)

La part des effectifs des commerçants du Doubs est principalement constituée des commerçants de l'agglomération de Grand Besançon Métropole. Le poids de l'Agglomération reste constant dans le temps. Le nombre important d'effectif sur Grand Besançon Métropole est lié aux zones d'activités commerciales présentes sur le territoire, qui attirent notamment de grandes enseignes (ex : Galerie Chateaufarine avec près de 100 commerces dont plusieurs grandes enseignes : H&M, Fnac, Boulanger, Mango, etc).



Graphique - Evolution du nombre de commerces dans GBM (INSEE SIRENE, 2020)

Depuis 2006, le nombre de commerces dans GBM a fluctué avec un pic en 2011. Une baisse du nombre de commerces s'est faite ressentir entre 2015 et 2019 avec un regain en 2020. Si depuis 2006, le nombre de commerces a augmenté, en revanche l'effectif salarié a diminué de presque 10% en 14 ans.

Depuis la crise du COVID-19, une hausse du nombre de commerce s'est constatée avec une baisse des effectifs. Une des explications peut être le fait que les personnes ayant perdu leur emploi durant la crise du COVID ont essayé de lancer leur propre boutique (vente à domicile, vente de produits,) pour pallier cette perte d'emploi ou d'activité.

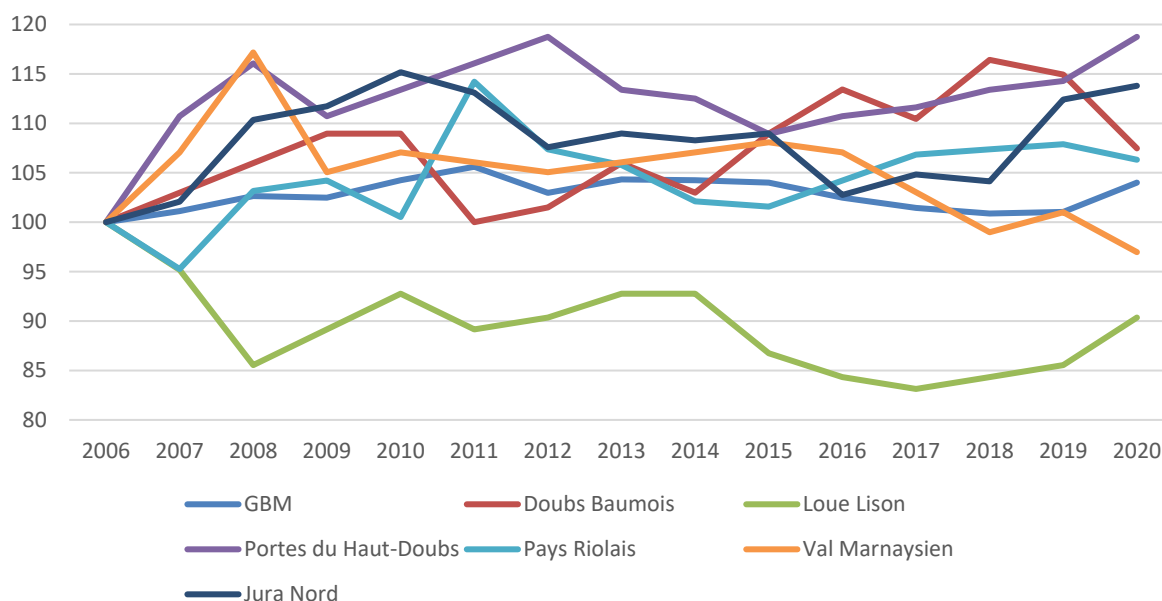
La baisse la plus forte touche le commerce de biens d'équipements de la maison, l'emploi reculant quel que soit le type de biens vendus (meubles, livres, papeterie, fleurs...). Les commerces d'équipement de la personne, en tête l'habillement, pâtissent également du recul de l'emploi.

Dans le commerce de détail alimentaire, l'emploi est resté presque stable. Bien avant, à partir des années 60-70, avec l'essor de la grande distribution, les hypermarchés en périphérie des villes ont fortement concurrencé les boutiques de l'hypercentre. Depuis, le commerce alimentaire en centre-ville se restructure encore, avec parfois des dynamiques antagonistes au sein d'une même activité. Ainsi, le nombre d'artisans-commerçants exerçant pour la plupart dans des boulangeries, charcuteries ou autres petits commerces de bouche diminue tandis que l'emploi progresse dans les autres structures commerciales alimentaires, qu'elles soient généralistes (supérettes) ou spécialisées (bio, maraîchers, fromagers, cavistes...).

Traditionnellement très présentes en centre-ville, les agences bancaires et immobilières sont également en repli. En cause, la restructuration profonde du secteur bancaire et un marché immobilier atone.

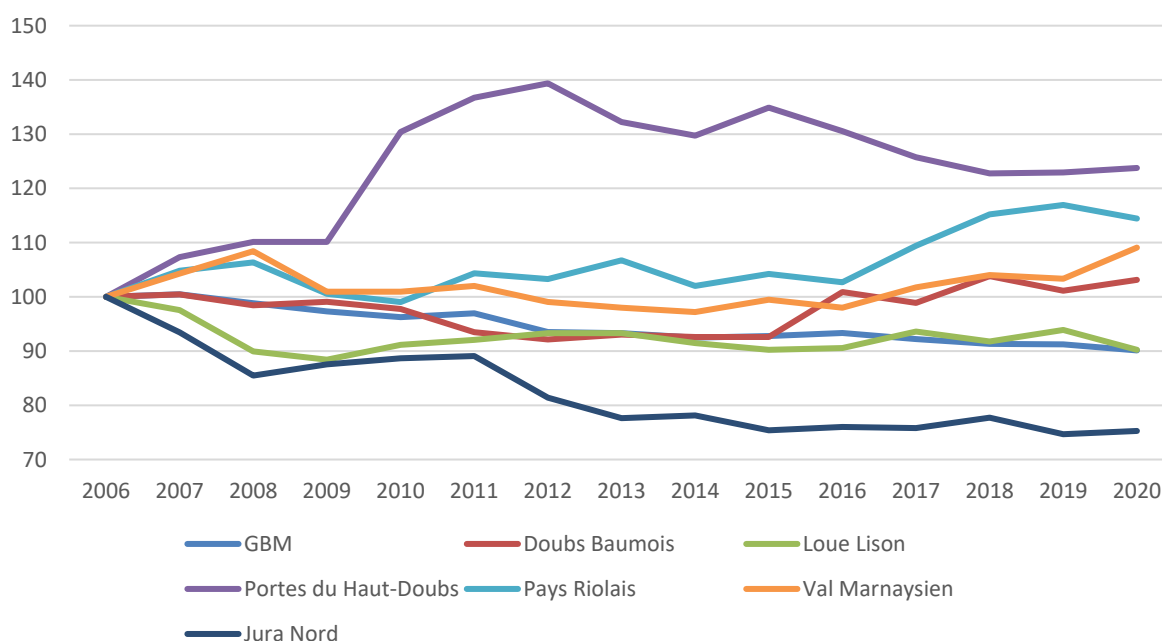
Enfin, la restauration reste l'unique secteur où l'emploi progresse significativement en centre-ville sur la période, porté notamment par l'essor de la restauration rapide.

Le commerce en centre-ville poursuit sa mutation en développant des activités de services davantage destinées à des consommateurs de passage qu'à la population résidente.



Graphique - Évolutions (base 100) du nombre de commerces entre 2006 et 2020 (INSEE SIRENE 2020)

Grand Besançon Métropole a subi depuis 2006 des variations importantes du nombre de commerces en comparaison aux EPCI limitrophes. Sur une base 100, Grand Besançon Métropole subit des pertes de commerces au profit des territoires limitrophes, à l'exception de Loue-Lison. Les Portes du Haut Doubs et Jura Nord sont les deux EPCI limitrophes ayant la meilleure progression depuis 2006.



Graphique - Évolution (base 100) des effectifs commerçants entre 2006 et 2020 (INSEE SIRENE, 2020)

L'effectif commerçant dans Grand Besançon Métropole a chuté, alors que dans les autres EPCI limitrophes il s'est maintenu ou a légèrement augmenté (à l'exception de Jura Nord et Loue Lison).

La bonne santé de l'emploi dans les zones commerciales périphériques compense la perte d'attractivité des centres-villes. Tous les secteurs du commerce y sont en croissance.

Le dynamisme des zones périphériques repose d'abord sur celui du commerce de biens. Ce secteur tire bénéfice de la disponibilité de grandes superficies de stockage en périphérie de la ville, pour un coût du foncier bien inférieur à celui du centre. Cela répond aussi à un besoin des consommateurs urbains ou péri-urbains de disposer de nombreux points de vente diversifiés et plus accessibles en voiture qu'en centre-ville.

En crise en centre-ville, le commerce d'équipement de la personne, notamment l'habillement, se redéploie dans les zones commerciales.

Bénéficiant des effets d'entraînement du commerce de biens, les activités de loisirs ou de restauration s'y développent également. Ils permettent de satisfaire la demande des consommateurs, venus en zone commerciale non plus uniquement pour faire des achats mais aussi pour y passer du temps et vivre des expériences.

En 2021, la tendance concernant les effectifs commerçants est sensiblement la même que sur les années précédentes. Une légère hausse de ces effectifs sont observés à GBM (10 884) et dans le Doubs (23 385) en 2021 par rapport à 2020 (Flores Insee, 2021).

Le nombre d'établissements commerciaux a augmenté, avec 4612 établissements en 2021. Cependant, la base utilisée (Flores Insee, 2021) prend en compte les établissements commerciaux, de transports et de services divers.

L'organisation de l'offre commerciale de GBM

Les pôles commerciaux majeurs d'agglomération

L'offre structurante de l'agglomération bisontine s'articule autour de quatre entités principales :

- Chateaufarine, avec 322 M€ de chiffre d'affaires représente 25% du niveau d'activité de l'agglomération ;
- Ecole Valentin est le second pôle de l'agglomération en termes de chiffre d'affaires avec 220 M€ ;
- Le centre-ville de Besançon se positionne en troisième position en termes de chiffre d'affaires (167 M€) ;
- Chalezeule arrive en quatrième position avec un chiffre d'affaires de 118 M€. La zone s'organise à la fois au Sud autour d'un retail park en continuité de l'hypermarché Carrefour et au Nord en zone industrielle.

L'analyse de l'attractivité de ces pôles commerciaux et de l'origine de la clientèle met en évidence une superposition de leurs zones de chalandise. Chateaufarine rayonne sur l'ensemble de l'agglomération et au-delà, avec des taux d'emprise importants en non-alimentaire, allant au-delà de 50% sur l'Ouest de l'agglomération, et au-delà de 20% sur la quasi-totalité des secteurs y compris à l'Est. Ecole-Valentin rayonne principalement sur le Nord de l'agglomération et l'Est, mais avec des taux d'emprise plus faibles, restants inférieurs à 50% dans les secteurs Nord et à 20% dans les secteurs situés à l'Est. Le rayonnement de Chalezeule reste quant à lui très local, et sur des taux d'emprises inférieurs à 20%. S'agissant du centre-ville, l'analyse montre qu'il souffre d'un déficit d'attractivité. Il représente 13% du chiffre d'affaires de l'agglomération, ce qui est 2 à 4 points en deçà des constats sur des agglomérations comparables.

Deux enjeux se dégagent pour renouveler l'attractivité du centre-ville : le renouvellement de la clientèle, avec des consommateurs plus jeunes et à plus faible pouvoir d'achat et la production d'une offre de logements sur le centre-ville pour s'adresser à des ménages de plus grande taille.

Il existe une certaine faiblesse de l'offre du centre-ville sur ces segments :

- Un manque de surface alimentaire généraliste, notamment dans des niveaux de gamme inférieurs à l'existant (Monoprix, Casino Shop, Petit Casino, Halles et marché), en lien avec le profil de population résidente du centre-ville ;
- Une diversité d'enseignes en équipement de la personne et un taux d'enseignes nationales relativement satisfaisant par rapport à des agglomérations de comparaison, mais des manques constatés sur des nouveaux concepts destinés notamment à une clientèle plus jeune et qui souhaite se démarquer.

Besançon Centre-Ville

Localisation des commerces Centre historique de Besançon

 Périmètre PSMV

Commerces

-  Alimentation
-  CHR : cafés, hôtels, restaurants
-  Culture-loisir
-  Equipements de la maison
-  Equipements de la personne
-  Hygiène-beauté-santé
-  Services



AUDAB - juin 2025
Sources: INSEE BPE, OSM

Carte - Localisation des commerces dans le centre historique de Besançon (INSEE BPE, 2023)

Le centre-ville conserve une forte densité et continuité commerciale, structuré par des espaces urbains agréables pour la flânerie. Le centre-ville s'est conforté par la création de l'ensemble commercial Les Passages Pasteur avec l'arrivée de nouvelles enseignes de l'équipement de la personne. A noter une vacance commerciale plus marquée sur le secteur Battant.

Zone de Chateaufarine



Avec plus de 100 000 m² de surface commerciale, la zone Châteaufarine regroupe 30% du plancher des Grande et Moyenne Surface de l'ensemble de GBM. Elle offre une vocation homogène autour des activités commerciales.

Espace Valentin (Ecole-Valentin - Châtillon-le-Duc - Miserey-Salines)



Carte - Plan de la zone d'École-Valentin (IGN BD-ORTHO, INSEE BPE, 2023)

La zone d'activité constitue une succession d'espaces commerciaux située au carrefour de l'A36 et de la RN57, rendant la communication et l'accessibilité plus difficile entre les différents sites.

L'ensemble de la zone offre une grande diversité de commerce : services, alimentation, restauration, équipements...

Zone des « Marnières » à Chalezeule



Carte - Plan de la zone de Chalezeule (IGN BD-ORTHO, INSEE BPE, 2023)

La zone s'organise à la fois au Sud, autour d'un nouveau retail park sur la nouvelle zone des Marnières en continuité de l'hypermarché Carrefour et, au Nord, sur une partie de la zone industrielle. L'attrait et le fonctionnement urbain sont ainsi contrastés entre ces deux espaces.

La zone offre une diversité de commerce moins importante que les zones de Châteaufarine et Valentin, mais bénéficie en terme d'accessibilité de la desserte de la ligne T1 du tramway, avec deux arrêts : Marnières et Chalezeule (terminus de la ligne).

Les pôles commerciaux secondaires

Besançon Nord – rue de Vesoul (la Nef aux métiers)



Carte - Plan de la zone de Besançon Nord (IGN BD-ORTHO, INSEE BPE, 2023)

Le site commercial de Besançon Nord en haut de la rue de Vesoul est composé de plusieurs commerces répartis dans deux bâtiments principaux. Sont présents des commerces de maroquinerie, d'équipements de la maison, de service, mais aussi un restaurant et un commerce alimentaire de produits surgelés.

Le quartier de Saint-Ferjeux



Carte - Plan de la zone de Saint-Ferjeux (IGN BD-ORTHO, INSEE BPE, 2023)

Le quartier Saint-Ferjeux bénéficie de trois supermarchés (Super U, Lidl et Intermarché). Si l'enseigne Intermarché est la plus centrée sur le quartier, le magasin Super U de la rue de l'Amitié est le plus important et a été agrandi au travers de la réalisation de sa CDAC. Au-delà de la croissance de la surface alimentaire, c'est l'arrivée de nouvelles enseignes en jardinage et l'agrandissement de la pharmacie.

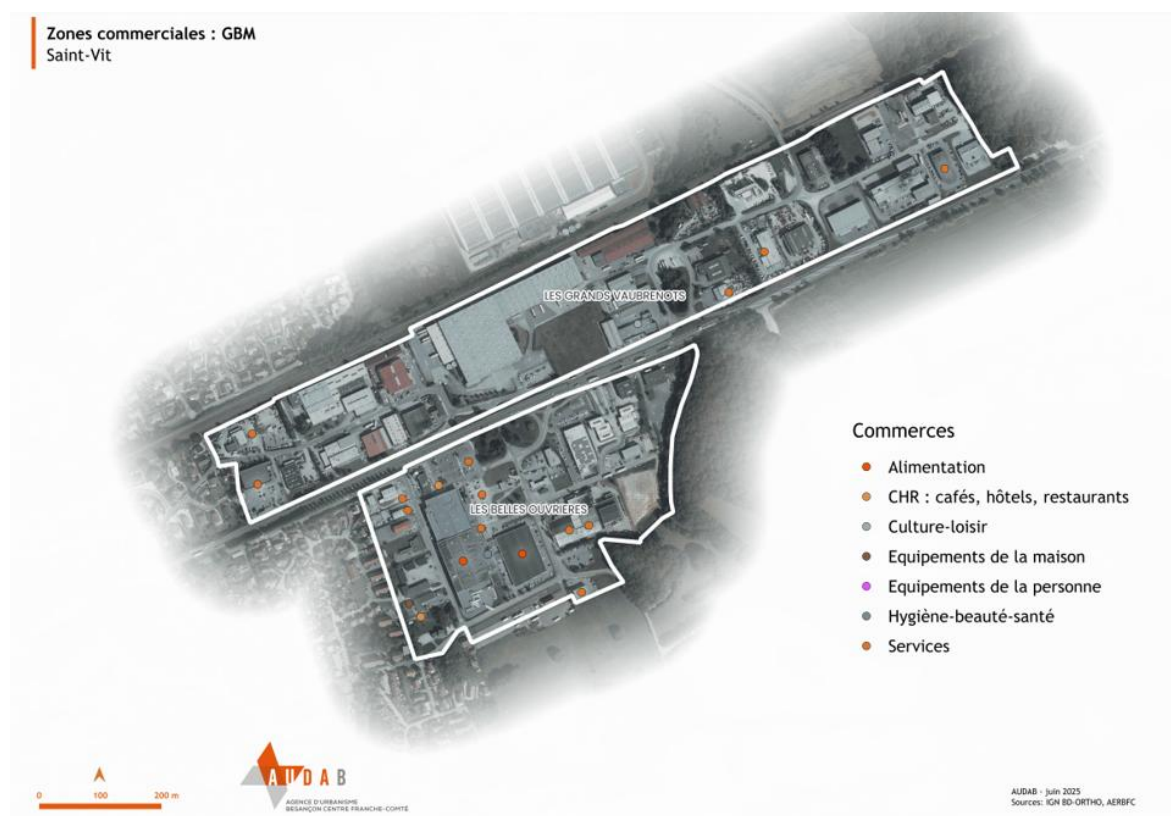
Saône



Carte - Plan de la zone de Saône (IGN BD-ORTHO, INSEE BPE, 2023)

L'offre commerciale à Saône se structure dans le centre ancien et le long de la rue du lac (boulangeries, restaurants, Intermarché) et au sein de la zone d'activité Cheneau Blond avec l'enseigne Super-U qui constitue la locomotive de la zone.

La Zone Saint-Vit (les belles ouvrières)



Carte - Plan de la zone de Saint-Vit (IGN BD-ORTHO, INSEE BPE, 2023)

Saint-Vit s'est conforté sur l'offre alimentaire par les commerces présents dans le centre ancien mais aussi par la présence de Lidl et l'enseigne Super-U dans la zone des Belles Ouvrières

Les pôles relais et de proximité

GBM est également composée d'une part de plusieurs pôles commerciaux relais : à Besançon (Planoise, Montrapon), Devecey, Roche-lez-Beaupré et Pouilley-les-Vignes ; et d'autre part des pôles de proximité dans toutes les communes (les communes de Pirey, Franois et Marchaux-Chaudefontaine ont également un second pôle de proximité en implantation périphérique).

Zoom sur les nouvelles habitudes de consommation (circuits courts, bio, commerce en ligne, phygital, drive...)

Explosion du e-commerce et de sa logistique

Une explosion du e-commerce est constatée avec un chiffre d'affaires et des parts de marché en hausse continue depuis 2010. Le chiffre d'affaires du e-commerce s'élève à 72 Milliards d'euros en 2016 (FEVAD ICE) quand il était de 30 milliards en 2010. Les parts de marché sont particulièrement importantes dans certains secteurs d'activités, notamment le tourisme, les produits culturels, l'équipement de la maison et l'habillement.

L'essor de la logistique urbaine s'explique par le développement très fort de la livraison de colis de l'ordre de 8% à 10% par an. La logistique urbaine comprend tous les déplacements liés à l'approvisionnement et à la livraison de biens en ville afin de garantir les activités commerciales et le développement économique de l'agglomération. Autrement dit, c'est l'ensemble des actions et des processus qui mènent au réapprovisionnement et à la vente de produits dans les villes.

Depuis la crise du COVID-19, la logistique urbaine s'est fortement développée avec la livraison de colis mais également la livraison de repas à domicile. Les entreprises de livraison culinaire ont investi les villes et le centre-ville de Besançon en vélo. Les exigences des consommateurs amènent les acteurs de l'e-commerce et de la logistique à revoir leurs processus de distribution. L'objectif : se rapprocher au plus près du cœur névralgique des

villes pour optimiser l'acheminement des colis sur les derniers kilomètres, qui pèse jusqu'à 20 % dans le prix des marchandises. L'enjeu n'est pas qu'économique : développer la logistique en milieu urbain apparaît aussi comme un moyen efficace de limiter le trafic des livreurs de colis, et donc de prendre part à la décongestion des villes et à l'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement. De plus, le dernier kilomètre est aussi très coûteux. Entre 20 et 50 % du coût total de la supply chain lui sont consacrés.

Dans ce contexte, l'enjeu pour les entreprises est d'être capable de stocker leurs marchandises le plus près possible des consommateurs. D'où une quête constante et soutenue des mètres carrés non exploités dans les villes.

Développement des circuits courts et du bio dans l'Agglomération Bisontine

Le Projet Alimentaire Territorial (PAT) de l'agglomération bisontine, a été signé en janvier 2020 par 14 partenaires, qui se sont engagés à mobiliser les acteurs locaux, à tous les niveaux de la filière, pour :

- Accompagner le changement des pratiques de consommation pour une alimentation équilibrée, durable et plus locale ;
- Développer, orienter la production pour mieux répondre à la demande alimentaire locale et aux enjeux environnementaux ;
- Structurer l'offre locale, développer et mobiliser les filières de transformation et de distribution.

Ce projet alimentaire territorial (PAT) a été reconnu par le ministère de l'agriculture au sens de la loi n°2014-1170 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014.

D'après une modélisation réalisée par le Cabinet Utopies (mai 2017) sur les 100 premières agglomérations françaises, 1,45 % des aliments consommés par les habitants de l'aire urbaine de Besançon proviennent de ce même territoire. Le PAT se fixe l'objectif ambitieux d'atteindre 10 % d'ici 2030, en soutenant la diversification des cultures, la relocalisation de la transformation et une évolution des habitudes alimentaires vers davantage de produits végétaux.

Les entreprises agroalimentaires les plus importantes implantées sur le territoire sont relativement peu liées aux filières de production agricole locales : plus de la moitié des effectifs salariés (56 %) sont en meunerie, biscuiterie, panification, et dans une moindre mesure en confiserie ou boissons (limonade notamment). L'effectif restant est plus en lien avec les filières agricoles locales : transformation de la viande, du lait et alimentation des animaux. (Source : DRAAF 2015).

3.2 Les activités artisanales : une part non négligeable de l'activité économique de GBM

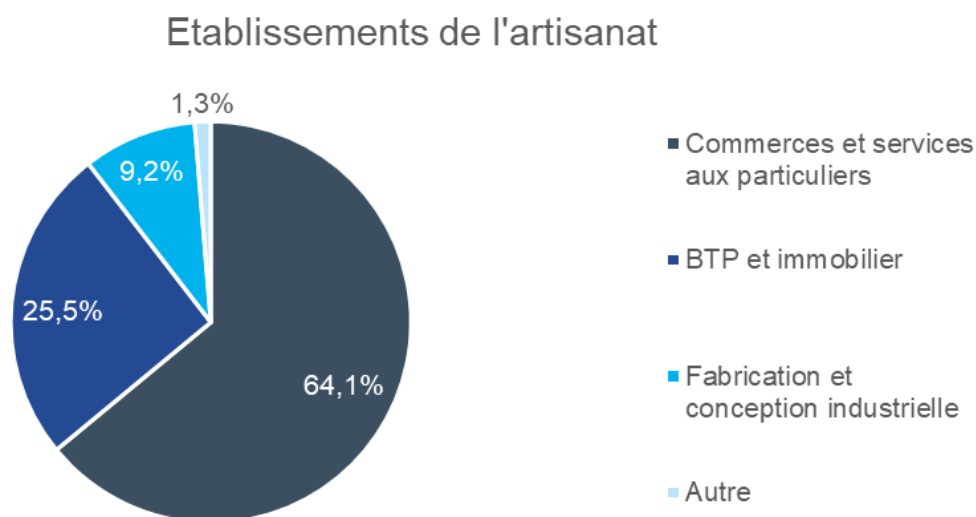
« L'artisanat regroupe les personnes physiques ou morales qui n'emploient pas plus de 10 salariés et qui exercent à titre principal ou secondaire une activité professionnelle indépendante de production, de transformation, de réparation ou de prestation de services relevant de l'artisanat et figurant sur une liste établie par décret en Conseil d'État ». L'artisanat représente un secteur transversal de l'économie, englobant une grande diversité d'activités et de métiers. Ces derniers ne se limitent pas uniquement aux entreprises juridiquement qualifiées comme artisanales.

A la suite de l'étude pour la faisabilité et la programmation d'actifs économiques à destination de l'offre artisanale du Grand Besançon réalisée en mai 2025, la méthode élaborée par Systra permet d'identifier 1491 établissements pouvant relever de l'artisanat sur le territoire de Grand Besançon Métropole, ce qui représente environ 4% des établissements du territoire. A titre de comparaison, sur le territoire de la CU du Grand Poitiers (agglomération de taille comparable), la part des établissements relevant de l'artisanat est de 3,6%. Le secteur artisanal représente donc une part non-négligeable de l'activité de Grand Besançon Métropole. Cependant, la méthode présente des biais puisque seuls les établissements ayant renseigné leur nombre d'employés sont pris en compte, ces chiffres sont donc à utiliser avec précaution.

Concernant la répartition géographique de l'activité artisanale, plus de la moitié des établissements sont localisés sur le secteur Besançon-Avenne-Aveney-Beure. C'est sur le secteur Est regroupant les communes le long du Doubs (de Chalezeule à Deluz) que la densité d'établissements artisanaux par habitant est la plus importante avec

12 établissements pour 1000 habitants. Cela peut s'expliquer par l'activité développée en lien avec le Doubs et la présence de la zone d'activité Besançon/Thise/Chalezeule.

La grande majorité des établissements de l'artisanat relève de la sphère des commerces et services aux particuliers (64,1%). Un quart relève de la branche BTP et immobilier et 9,2% de la fabrication et conception industrielle. Enfin, les 1,3% restant relèvent de services divers, de la création artistique, de l'énergie et réseau et de la culture et de l'élevage.



Graphique - Répartition par branches de métier des établissements de l'artisanat (Systra, GBM, 2025)

3.3. Un tourisme s'appuyant sur les richesses naturelles, culturelles et patrimoniales du territoire

Le cadre paysager ainsi que la richesse culturelle et patrimoniale font office d'atout favorable au développement touristique sur le territoire de Grand Besançon Métropole.

Le schéma de développement touristique actualisé du Grand Besançon est prolongé jusqu'en 2026. Il est retravaillé autour de 3 grands axes stratégiques :

- **Structurer et qualifier ensemble la gouvernance touristique :**
 - Mobiliser et fédérer l'ensemble des acteurs du tourisme ;
 - Accompagner les acteurs du territoire pour faire monter en compétence et durabiliser la destination ;
 - Passer de l'accueil à la culture touristique ;
 - Clarifier et renforcer la gouvernance touristique communautaire ;
- **Développer l'attractivité et la visibilité de la destination :**
 - Assoir et capitaliser sur la marque Besançon Boosteur de Bonheur ;
 - Affirmer la vocation touristique ;
 - Elargir le périmètre marketing de la destination Grand Besançon/Montagnes du Jura pour densifier et élargir l'offre de séjour ;
 - S'inscrire dans une destination Montagnes du Jura à part entière et différenciante ;
 - Positionner Besançon comme une destination de tourisme d'affaires et événementielle attractive au niveau régional ;
- **Consolider les fondamentaux de l'offre et la mettre en scène :**

- Renforcer le rayonnement et l'ouverture sur la ville de la Citadelle ;
- Diversifier et favoriser la montée en gamme de l'offre d'hébergement ;
- Renforcer Besançon comme station de pleine nature au service d'expériences fortes dans un cadre patrimoniale et naturel préservé (sports et loisirs en extérieur) ;
- Faire de Besançon un carrefour majeur d'itinérance douces ;
- Renforcer une dynamique événementielle concertée 4 saisons, favorisant la montée en puissance d'un événement phare.

Stratégie touristique : l'écotourisme

Le territoire s'oriente vers un positionnement qui prend en compte la mutation du secteur du tourisme. La stratégie globale tend à répondre à plusieurs objectifs :

- **Un tourisme local, régional et vers les marchés proches (européens)** : répondre au développement du tourisme de proximité pour des raisons conjoncturelles (sanitaires et économiques), mais aussi structurelles (environnementales et éthiques). Dépaysement à côté de chez soi, micro-aventure, optimisation du temps libre, « staycation », « télétravail », ... ;
- **Un tourisme durable** : développer un tourisme de sens voire engagé, traçabilité, « honte de prendre l'avion », mobilités douces, « tourisme lent », locatourisme, terroir, rencontre humaine ;
- **Un renforcement du digital** : adapter l'offre aux nouvelles attentes dans l'ensemble du parcours client avant, pendant et après le séjour. GRC, mobilité, visites augmentées, geocaching, pour un parcours fluidifié et une meilleure expérience client, développer des offres autour des patrimoines (dont UNESCO), nouvelles offres muséales, ... ;
- Tout en prenant bien en compte la sécurité sanitaire, pour rassurer les clientèles : information/labels, protocoles sanitaires, gestion des flux, parcours client dématérialisé/sans contact, politique annulation, ...

Le positionnement stratégique de GBM en matière de tourisme est donc orienté sur l'écotourisme afin de faire de Grand Besançon une destination écotouristique « Montagnes du Jura ». L'objectif étant de faire de Besançon la capitale des Montagnes du Jura, une agglomération ayant des atouts pour en faire une destination phare et différenciante des Montagnes du Jura : grande ville culturelle et patrimoniale offrant de nombreuses offres et services ; « porte d'entrée » et « camp de base » qui vient compléter l'offre de Montagnes du Jura dans le cadre de son nouveau positionnement marketing, tout en étant une destination Montagnes du Jura à part entière, bénéficiant d'un patrimoine naturel remarquable propice à de nombreuses activités de pleine nature.

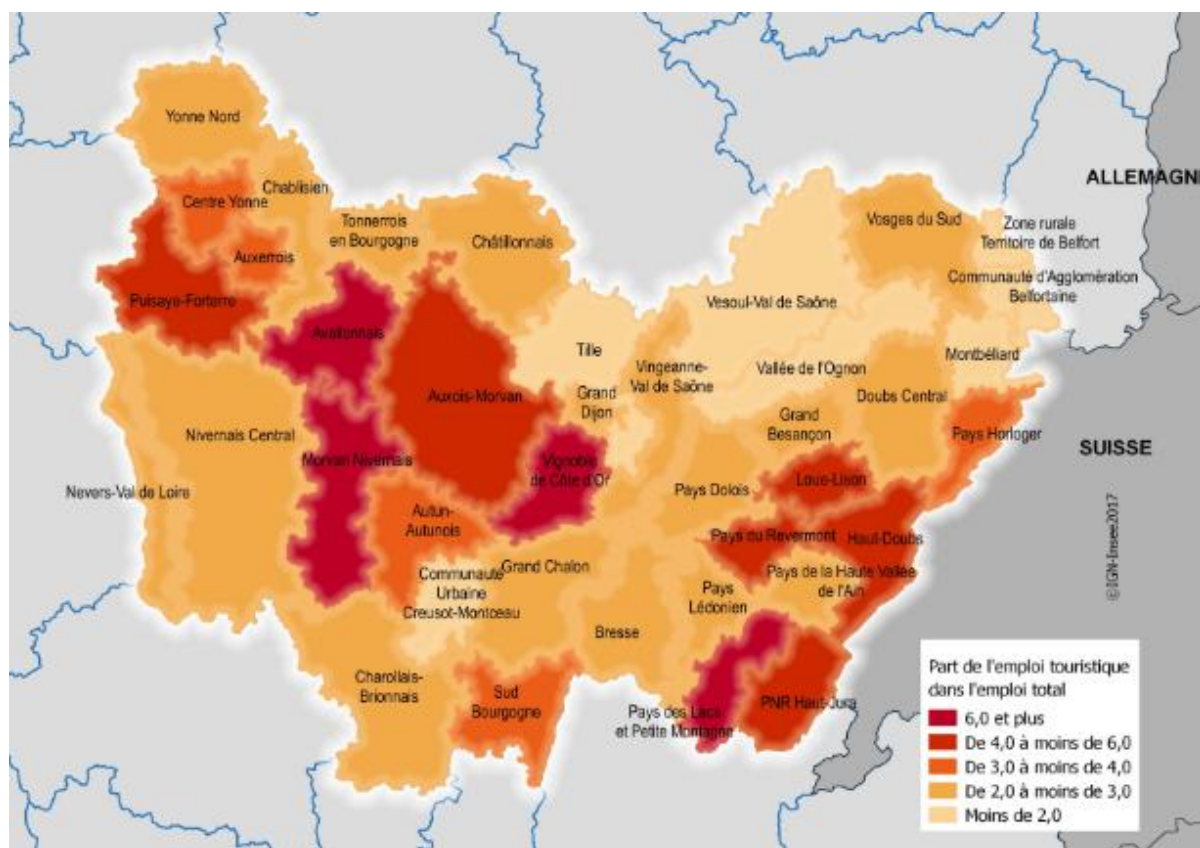
L'agglomération bénéficie d'une combinaison remarquable entre ville et pleine nature proche de la montagne :

- **Un socle patrimoine et nature** : découvrir le patrimoine remarquable (Citadelle, centre-ville historique et site de Besançon et environs ; admirer le patrimoine naturel (belvédères, vallée du Doubs, grottes) ; s'oxygéner (randonnées et itinérances à pied, à vélo, en bateau, pêche, trail, ...) ;
- **Des expériences originales et créatives** : plonger dans des univers créatifs ; vivre un territoire animé et festif, expérimenter des sports et loisirs innovants ; découvrir des pépites secrètes.

L'esprit Besançon passe par ces expériences créatives et innovantes, d'évasion entre patrimoine et nature. Cela peut représenter des atouts sur lesquels le tourisme d'affaires peut s'appuyer.

La stratégie de tourisme passe aussi sur la capitalisation de la marque « Besançon Boosteur de Bonheur », lancée à l'été 2019. La marque tend à mettre en avant l'espace, le temps, une nature omniprésente et inspirante, des belles rencontres, des opportunités, des savoir-faire uniques, un dynamisme économique porteur d'avenir. La marque est initiée et partagée par les acteurs publics et privés du Grand Besançon pour porter une stratégie commune et promouvoir le territoire à l'unisson. Audacieuse, elle résulte de l'identité du territoire Grand Bisontin, de ses atouts et ses valeurs. L'objectif est d'affirmer cette marque dans la durée au service de la notoriété du territoire.

Part de l'emploi touristique dans l'emploi total



Carte - Part de l'emploi touristique dans l'emploi total (INSEE, DADA ACROSS 2013)

Grand Besançon Métropole possède peu d'emplois touristiques dans la part de l'emploi total, contrairement à des EPCI proches. Entre 2% et 3% des emplois de GBM sont destinés au tourisme, là où Loue-Lison représente 4% à 6% par exemple. La part du tourisme dans l'emploi total est principalement le long de la frontière Suisse et dans l'Ouest de la Région Bourgogne-Franche-Comté.

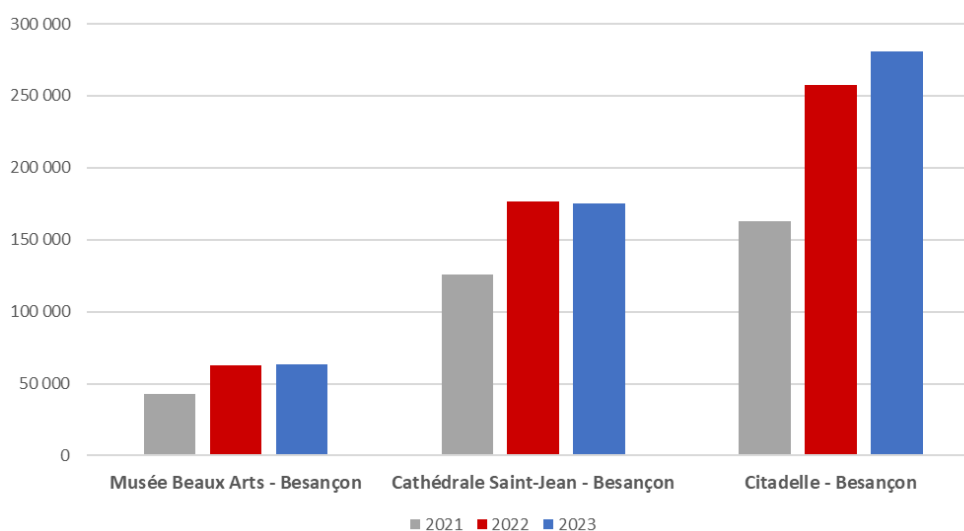
Grand Besançon Métropole se caractérise plutôt par du tourisme urbain à l'inverse d'autres territoires. La part d'emplois touristiques est également plus faible car c'est un territoire qui possède un tissu d'emploi plus diversifié qu'ailleurs.

Les principaux sites touristiques

Après une baisse globale de la fréquentation des sites touristiques de la région entre 2020 et 2021 en raison de la crise du COVID-19 et du confinement, les principaux sites ont enregistré une nette augmentation de leur nombre de visiteurs entre 2021 et 2023.

Entre 2021 et 2023, la Citadelle de Besançon a connu une hausse de fréquentation de plus de 72% (de 162 695 visiteurs en 2021 à 281 036 visiteurs en 2023). Les principaux sites touristiques ont globalement tous connu cette augmentation de fréquentation sur les dernières années, retrouvant même des fréquentations égales voire supérieures à 2019, dernière année pré-COVID-19, à l'exception du Musée des Beaux-Arts et d'Archéologie de Besançon qui n'a jamais retrouvé la fréquentation pré-COVID-19. Néanmoins, le Musée a vu sa fréquentation augmenter de 48% entre 2021 et 2023 (de 42 536 visiteurs en 2021 à 63 085 visiteurs en 2023).

Sur les quatre sites touristiques (tout type) les plus visités dans le Doubs en 2023, 2 se situent sur le territoire de Grand Besançon Métropole (les 2 à Besançon), avec la Citadelle et la cathédrale Saint-Jean. Les deux autres sites sont le site naturel du Val de Consolation à Consolation-Maisonnettes et la Saline Royale à Arc-et-Senans. Le Musée des Beaux-Arts et d'Archéologie de Besançon, qui a connu une forte baisse de fréquentation depuis la crise du COVID-19, est le 8^{ème} site touristique le plus visité du département en 2023.



Fréquentation des principaux sites dans GBM (Observatoire régional du tourisme, 2024)

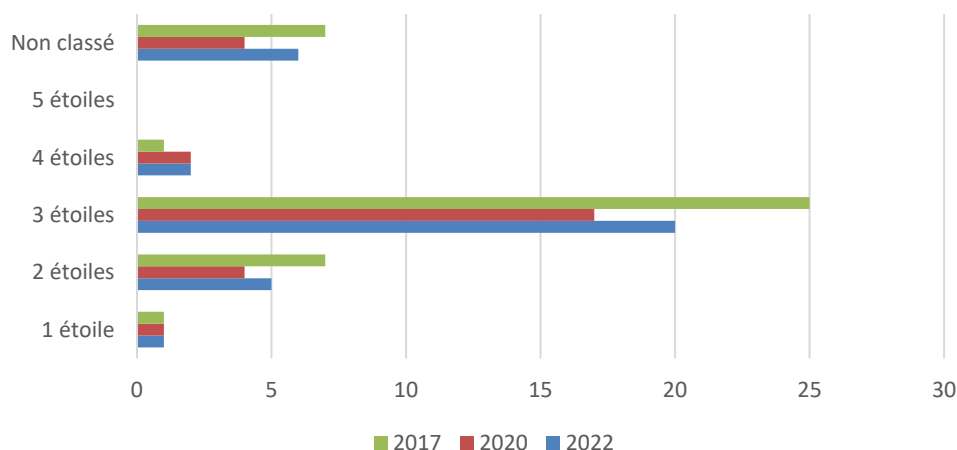
Louée pour son cadre de vie, Besançon ne manque pas d'atouts quand il s'agit d'attirer les investisseurs et les professionnels, mais elle peine à dynamiser son activité touristique. Le nombre de voyageurs n'y a pas significativement progressé au cours de la deuxième partie des années 2010, de plus la préfecture du Doubs ne reçoit en moyenne que 10 000 congressistes chaque année. Une moyenne de 23 % d'étrangers dans la fréquentation hôtelière dans les établissements du Grand Besançon est constatée contre 28 % dans l'ensemble de la région, ce qui illustre la difficulté pour le territoire à susciter l'intérêt à l'international. Pour autant, l'agglomération bisontine ne manque pas de sites dignes d'intérêt. La capitale comtoise possède trois labels patrimoniaux, celui de ville d'Art et d'Histoire, celui de l'Unesco, et celui de Maison des illustres (maison Victor Hugo).

Dans le cadre de son projet de territoire, Grand Besançon Métropole souhaite mettre en valeur son patrimoine historique, architectural et naturel. L'agglomération tend à faire de ce capital un levier de développement pour favoriser la pratique de l'écotourisme. Le développement des politiques touristiques (ex : intégration de la marque Montagne du Jura), par une évolution de l'offre existante, devrait trouver sa place au sein de la stratégie touristique globale, en vue de faire du territoire une station de séjour de pleine nature. L'aménagement du territoire devrait permettre la construction d'un écosystème favorable au développement d'une offre écotouristique. L'entretien d'un lien particulier avec les territoires voisins devra permettre d'inscrire Grand Besançon Métropole comme porte d'entrée du massif du Jura, espace touristique majeur de la région.

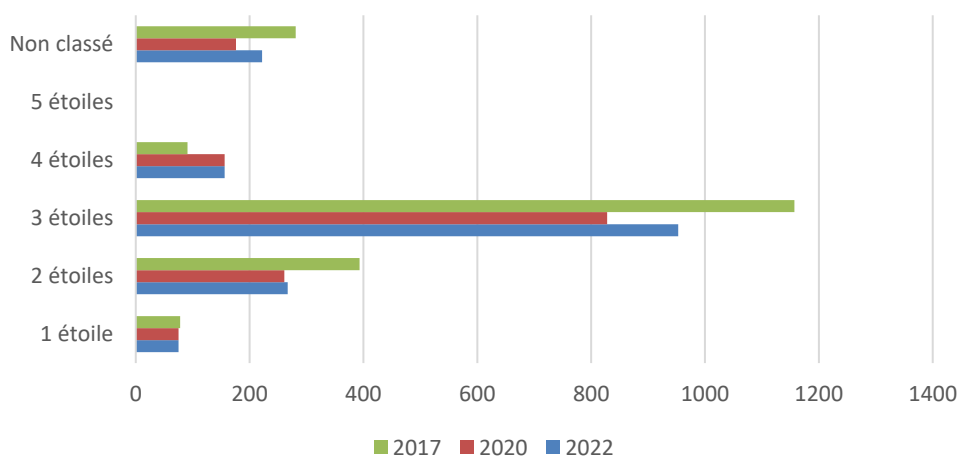
L'offre en hébergement touristique

La tendance enregistrée en France et en Bourgogne-Franche-Comté ne fait pas exception au sein de Grand Besançon Métropole, où le secteur touristique a été durement touché en 2020 et 2021. Les lieux de visites du territoire ont également perdu une part importante de leur clientèle en raison des périodes de fermetures. Néanmoins, la tendance est à la hausse entre 2020 et 2022.

Nombre et capacité des hôtels en 2022



Graphique - Nombre d'hôtels entre 2017 et 2022 dans GBM (INSEE, BPE 2022)



Graphique - Nombre de chambres disponibles entre 2017 et 2022 dans GBM (INSEE, BPE 2022)

Le nombre d'hôtels a diminué de 17% et dans le même temps le nombre de chambre a diminué de 16% entre 2017 et 2022 sur le territoire Grand Besançon Métropole. Durant cette période, est constaté un taux de croissance annuel moyen négatif de l'ordre de 4% de perte par année de l'offre hôtelière.

Camping et capacité

2022	Campings	Emplacements
1 étoile	0	0
2 étoiles	0	0
3 étoiles	1	107
4 étoiles	0	0
5 étoiles	0	0
Non classé	3	116
TOTAL	4	223

Tab. - Campings et emplacements (INSEE, BPE, 2022)

Le camping de Chalezeule est répertorié en 2022 sur Grand Besançon Métropole comme le seul camping avec étoiles et avec une capacité de 107 emplacements. Les autres campings du territoire sont à Geneuille et Osselle-Routelle.

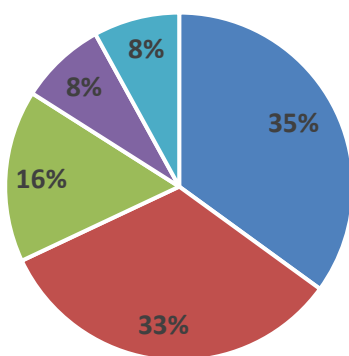
2022	Hébergements	Nbr de places lit
Résidence de tourisme et hébergements assimilés	2	484
Auberge de jeunesse - centre sportif	1	103
TOTAL	3	587

Tab. - Hébergements et capacités (INSEE, BPE, 2022)

Trois hébergements collectifs sont également disponibles sur le territoire, avec une grande capacité de lits au nombre de 587.

Provenance des touristes sur le territoire de Grand Besançon Métropole

La très grande majorité des touristes sont français. Sur les 22% de touristes étrangers, 35% viennent de la Chine. Ceci peut s'expliquer par la présence du CLA et la présence d'étudiants chinois sur Besançon. L'Allemagne est le deuxième pays venant le plus visiter le patrimoine historique, architectural et naturel de Grand Besançon Métropole.



Pour la clientèle étrangère, la situation a été difficile avec un recul d'environ 50% sur tous les indicateurs entre 2019 et 2020.

Graph. - Provenance touristique étrangère (INSEE, 2019)

■ Chine ■ Allemagne ■ Suisse ■ Royaume-Uni ■ Belgique

4. Le foncier économique de GBM

4.1. Le schéma de priorisation des ZAE

Contexte historique du schéma des ZAE

Suite au transfert de la compétence en matière de création, gestion et entretien des Zones d'activités économiques (ZAE) de son territoire au 1^{er} janvier 2017, Grand Besançon Métropole a validé par délibération du 28 février 2019 un schéma de priorisation des ZAE. La loi dite « Climat et résilience » adoptée le 22 août 2021 a fixé de nouveaux objectifs qui visent notamment à tendre vers l'absence d'artificialisation nette à l'horizon 2050, précédemment dénommé Zéro artificialisation nette - ZAN.

Sur la base de son projet de territoire et du contenu de la Loi Climat et résilience en matière de consommation foncière, Grand Besançon Métropole a validé son Schéma de priorisation des ZAE le 11 mai 2022. Celui-ci porte sur un volume de 90 ha bruts dont 71 ha à aménager (priorité 1) et 19 ha à étudier (priorité 2) à horizon 2050.

Le Schéma ZAE du 11 mai 2022 a ainsi validé :

- Aménager à court et moyen termes les 71 ha des ZAE suivantes :
 - Champs chevaux à Saint-Vit (19,5 ha) - sous réserve du résultat des études archéologiques ;
 - Marchaux-Chaudefontaine - secteurs 1 et 2 (34 ha bruts) ;
 - Portes de Vesoul à Besançon (5 ha) - extension naturelle de Ternis ;
 - Champ Pusy à Pelousey (3,7 ha) ;
 - Extension de Cheneau blond à Saône (8 ha) sous réserve d'une évolution de la programmation vers une dominante mixte (industrie-artisanat-commerce de gros-logistique) et au vu des études hydrogéologiques ;
 - Gennes (0,6 ha).
- Poursuivre des études pré-opérationnelles sur les 19 ha de ZAE suivantes :
 - Besançon-François (10 ha) ;
 - Les Andiers-Thise (4 ha) ;
 - Pouilley-Pelousey (4,7 ha).
- 16,2 ha d'opérations privées viennent compléter cette offre :
 - La Lye (projet SMCI-sedia) à Miserey-Salines (3 ha) ;
 - Lotissement Batipro à Thise (2, 1 ha) ;
 - Site de l'Escale (ex Jeantet) à Besançon (2,5 ha) ;
 - Zone « Bonnefoy » à François (4,3 ha) ;
 - Zone A fan à Pirey (4,3 ha).

Actualisation du schéma des ZAE

Au regard des réflexions en cours en matière de planification (SRADDET- SCoT - PLUi) et du niveau réduit des disponibilités foncières à vocation économique, le Schéma de priorisation des ZAE a été révisé en 2024. 3 ZAE de priorité 2 (19 ha bruts) passent en priorité 1 (lancer l'aménagement dans les meilleurs délais) et 3 projets d'extension de ZAE sont intégrés pour un volume de 20 ha bruts.

A la suite de cette révision, il est prévu :

- L'adaptation d'opérations en cours : 2 ZAE concernées :
 - **ZAC Nouvelle Ere (Les Auxons) :** évolution de la clairière Gare d'une programmation exclusivement tertiaire vers une programmation permettant l'accueil d'activités « industrie légère et artisanat ». La clairière Entrée permettant déjà ce type d'implantation. Pour mémoire, la phase 1 de la ZAC Nouvelle Ere, objet de la concession, dispose d'environ 3,5 ha cessibles. Etant précisé qu'au regard d'un positionnement en entrée d'agglomération, la qualité des implantations devait rester une priorité (densité - verticalité – faible imperméabilisation - intégration paysagère, etc.) ;

- **Parc de l'Echange (Chemaudin-et-Vaux)** : des parcelles viabilisées intégrées à la ZAC mais couvertes de boisement ont fait l'objet d'une étude pour caractériser la qualité du couvert végétal. Il en résulte qu'environ 1,5 ha peuvent être déboisés, 3,5 ha conservés en vue de commercialiser 2,6 ha nets supplémentaires. Sa localisation, son dynamisme et son exceptionnelle vitrine sur l'A36 ont rapidement fait du parc de l'Echange une ZAC très prisée des entreprises (Transports Jeantet, Abri+, France Energies, Chronopost, Literies Bonnet) et des promoteurs-investisseurs (JPR Invest, SODAJIM).
- Passage des ZAE priorité 2 en priorité 1 (19 ha) : 3 ZAE sont classées dans le Schéma du 11/05/22 en priorité 2 à savoir, « lancement ou poursuite des études pré-opérationnelles sans validation de la phase opérationnelle d'aménagement ». Il est proposé d'intégrer ces ZAE à la liste des 3 ZAE priorité 1 en vue d'engager leur aménagement dans les meilleurs délais. Cela concerne donc les ZAE suivantes :
 - **Pouilley-Pelousey** (4,7 ha) : cette ZAE et celle de Champ Pusy Pelousey constitueraient ainsi une seule et même ZAE ;
 - **Les Andiers-Thise** (4 ha) : cette ZAE est située dans le prolongement de la zone BTC (ou ZAE Thise-Chalezeule) dont les études de requalification sont en cours (travaux en 2025) ;
 - **Besançon-François** (10 ha).

Au final 9 ZAE sont donc retenues en priorité 1 pour un volume d'environ 94 ha bruts.

- Intégration de nouveaux fonciers au Schéma de priorisation (20 ha) : 3 projets d'extension de ZAE intègrent le Schéma de priorisation à condition de les réserver à des parcelles de grande taille (plus de 1,5 ha) :
 - **Le Noret 2 à Mamirolle** (8,7 ha) ;
 - **ZAE des Belles ouvrières à Saint-Vit** (7,5 ha) ;
 - **ZAE de la Foulottière à Saint-Vit** (3,8 ha).

Ces ZAE seront réservées aux activités que GBM souhaite implanter prioritairement en ZAE : industrie, artisanat, commerce de gros, logistique (commerce de détail exclu).

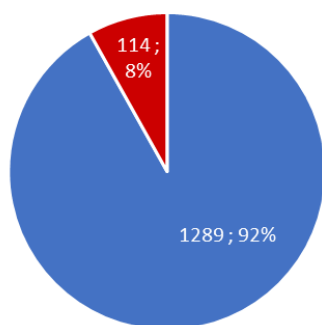
Le Schéma des ZAE de GBM actualisé porte donc sur un volume d'environ 114 ha de foncier brut à aménager d'ici 2050.

Etude et réflexions en cours

Dans le prolongement du Schéma de priorisation actualisé, GBM porte une étude spécifique sur la cible artisanat afin de proposer des solutions alternatives avec des bâtiments multi-occupants (en location ou en copropriété), plus économes en foncier (recherche de densité), plus vertueux en matière de transition écologique, offrant, le cas échéant, des services partagés.

Ces solutions pourraient s'orienter prioritairement vers la requalification, la préemption/réhabilitation de certains biens pour organiser le développement économique à l'avenir. Certains secteurs de ZAE pourraient également y être consacrés. L'objectif étant de mailler l'offre sur le territoire en se basant notamment sur l'armature urbaine du SCoT et du PLUi.

4.2. Les disponibilités en foncier économique



■ ZAE ■ Zones en projet

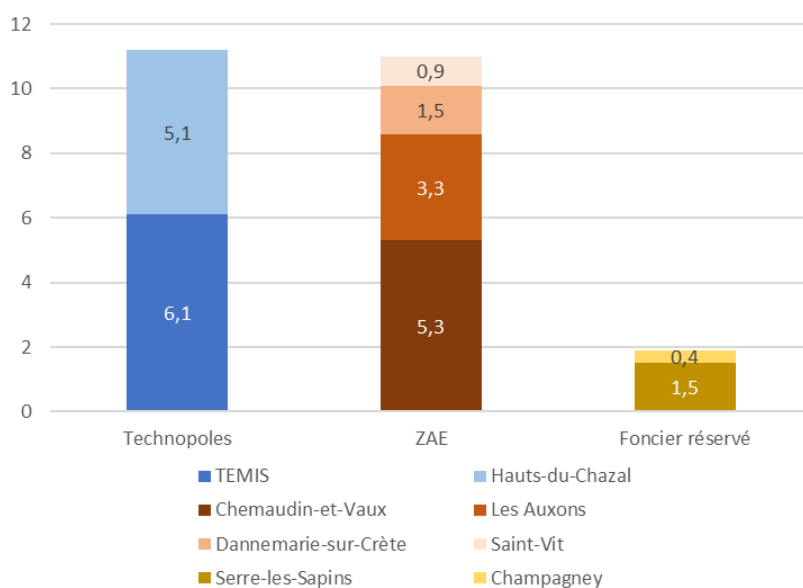
Le territoire de Grand Besançon métropole dispose d'un foncier en zone d'activité économique important avec 62 périmètres répertoriés, ce qui représente un total de 1 289 ha de ZAE, dont 24,1 ha de disponibilité immédiate (terrain viabilisé).

A cela peut s'ajouter 114 ha de zones en projet (délibération du 19 décembre 2024), pour un total de foncier en ZAE de plus de 1 400 ha. Sur ces 1 403 ha, les zones en projet représentent 9% des surfaces totales sur l'ensemble du territoire de GBM.

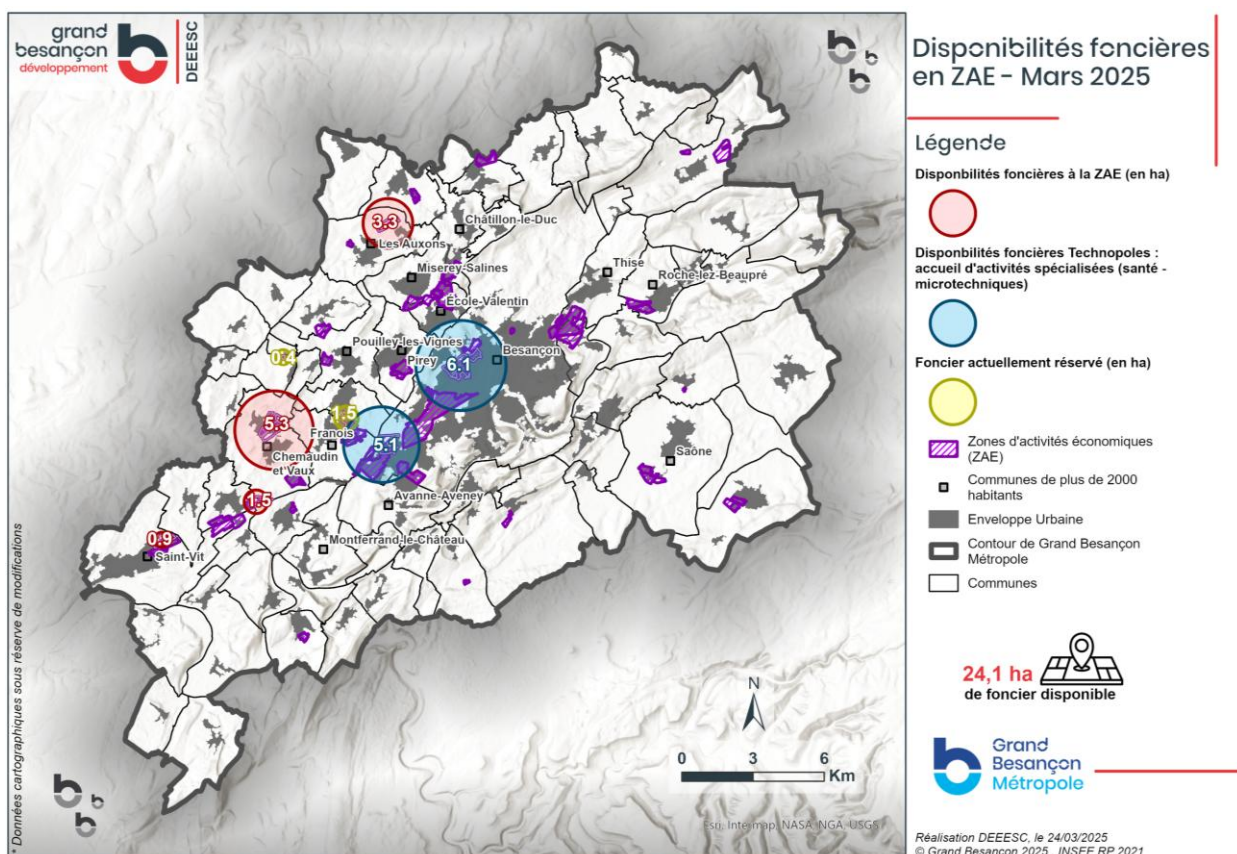
Graphique - Surfaces de ZAE en hectares (GBM, 2025)

Les 24,1 hectares de foncier disponible sont répartis selon différents enjeux, de la façon suivante :

- **Disponibilités foncières sur les 2 sites de la Technopole TEMIS** (accueil d'activités spécialisées) : 11,2 ha ;
 - TEMIS Microtechniques (TEMIS) à Besançon : 6,1 ha ;
 - TEMIS Santé (Hauts-du-Chazal) à Besançon : 5,1 ha ;
- **Disponibilités foncières au sein de la ZAE** : 11 ha ;
 - Chemaudin-et-Vaux : 5,3 ha ;
 - Les Auxons : 3,3 ha ;
 - Dannemarie-sur-Crète : 1,5 ha ;
 - Saint-Vit : 0,9 ha ;
- **Foncier actuellement réservé** : 1,9 ha ;
 - Serre-les-Sapins : 1,5 ha ;
 - Champagny : 0,4 ha.



Graphique - Foncier disponible en hectares (GBM, 2025)



Carte - Disponibilités foncière en ZAE (GBM, 2025)

5. Stratégie de développement économique de GBM

Le foncier économique se fait structurellement plus rare et invite les collectivités à questionner leur positionnement économique et leur stratégie d'implantation. Refonte du schéma d'accueil des entreprises, grilles de priorisation des projets incluant des critères environnementaux, relecture des stratégies économiques et choix de la spécialisation.

Aussi, 5 défis majeurs vont devoir être relevés par les territoires dans les années à venir :

- Cibler les secteurs d'activités liés aux priorités économiques et industrielles nationales : la récente labellisation de GBM comme territoire d'industrie doit permettre de renforcer sa visibilité ;
- Répondre aux besoins d'accompagnement et d'implantation des activités endogènes : 70% des territoires estiment les projets d'origine locale comme « très stratégiques » ;
- Se rendre maître de certains biens immobiliers pour organiser le développement économique de demain notamment sur le volet industriel, plus de 40% consomment plus de 5 000m² et plus de 30% consomme plus de 25 000 m² ;
- Proposer un accompagnement complet pour favoriser la concrétisation des projets de plus en plus complexes ;
- Poursuivre les efforts et initiatives pour améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et des salariés.

Pour autant des constantes restent identifiées et mises en avant par les chefs d'entreprise en matière de choix d'implantation : la disponibilité de solutions foncières (73%) et immobilières (49%) ainsi que la qualité et l'abondance de la ressource humaine (54%) (AER BFC).

Les thèmes de l'attractivité et de l'implantation des projets exogènes ont été bousculés ces derniers mois dans le sillage de la mise en œuvre de l'objectif ZAN et un positionnement plus marqué des métropoles vers le tissu endogène.

Une entrée foncière

Les enjeux de transition écologique amènent les collectivités territoriales à revoir et à adapter leur stratégie d'aménagement territorial et de développement économique. En fixant l'objectif de zéro artificialisation nette en 2050, l'Etat entend lutter contre l'artificialisation des sols. Grand Besançon Métropole est attendu pour mener à bien cet objectif de mobiliser en priorité les bâtiments vacants et les dents creuses au sein des zones existantes.

Une entrée filières (Cf. fiches actions/filière ci-après)

Avec ses 62 ZAE à vocation d'activités mixtes, GBM n'a pas fait jusqu'alors le choix de prioriser des thématiques sur les zones d'activité, hormis bien entendu les technopoles qui jouissent d'un statut singulier et qui font rayonner l'innovation sur l'ensemble du territoire.

Avec la raréfaction du foncier disponible d'une part, les contraintes de décarbonations d'autre part, il est aujourd'hui nécessaire d'assumer une stratégie fondée sur l'OFFRE et de favoriser les projets portés sur les thématiques fortes du territoire.

Le récit sur les grandes étapes qui ont structurées économiquement le territoire, est enclin à expliquer en partie les priorités filières de GBM :

- GBM est perçue comme un territoire à forte empreinte environnementale mais les briques constitutives d'un cluster ne sont pas présentes (pas de lieu dédié, pas d'entreprises leaders, pas d'événements emblématiques, pas de structuration de filière) ;
- La filière Microtechnique est davantage une filière ressources au bénéfice de secteurs d'activités, rendant difficile la valorisation de celle-ci. Elle reste cependant le pilier incontournable du récit économique Bisontin ;
- La filière santé est issue de la compétence microtechnique, ce qui dilue la visibilité de cette filière, au regard des nombreux pôles de compétitivité santé en France. Le grand enjeu de demain sera d'accrocher une unité de production de bio médicament, malgré l'absence d'industriels moteurs actuellement sur le territoire ;
- La filière horlogère est fondatrice du récit économique et certainement encore aujourd'hui le marqueur identitaire de Besançon. Le projet est d'intégrer les principaux acteurs dans le pôle ressource microtechnique ;
- La filière alimentation doit être reconnue au sein de GBM à la hauteur de sa vocation, dès lors que le bon chaînon innovant est identifié en phase avec « le mieux se nourrir » qu'inspire le territoire.

Une entrée fonctions

Les fonctions métropolitaines supérieures sont une catégorie de fonctions urbaines qui prennent appui sur les activités du secteur tertiaire supérieur (ou avancé) : finances internationales, audit et conseil, etc., mais aussi, dans une moindre mesure, sur les autres pouvoirs (politique, administratif, économique, culturel).

En France, ces fonctions ont été précisées depuis 1990 dans la statistique nationale à la suite du recensement afin de compléter l'analyse traditionnelle par secteur d'activité et pour mettre en évidence les fonctions caractéristiques des plus grandes villes. Ces fonctions centrales influencent bien souvent des décisions d'implantation d'entreprises, de cadres, et de talents de toutes activités. Les fonctions métropolitaines s'exercent dans des environnements urbains où les flux de biens et de personnes sont généralement conséquents.

Les fonctions métropolitaines supérieures comprennent : les services industriels (services supérieurs aux entreprises dans les domaines financier, logistique, de l'information et de la communication, de l'ingénierie, etc.) ; les services directionnels et de régulation (contrôle et réglementation des systèmes politiques et administratifs, économiques, sociaux), l'enseignement, la recherche et la formation, la culture.

Sur le territoire, les emplois dans les fonctions métropolitaines représentent 6,3% des emplois.

Une entrée par l'économie de proximité : exemple de l'artisanat

A l'heure actuelle, le territoire dispose 71 ha de ZAE à aménager pour répondre à la demande en matière d'activité « Industrie, petite industrie et artisanat ». Pour autant, certains maires font part des difficultés pour trouver des solutions aux artisans.

Il s'agit d'activités d'artisanat regroupant moins de 10 salariés comprenant les activités manufacturières alimentaires, construction, entretien et réparation, transport, services aux particuliers et aux entreprises.

Les objectifs sont de proposer des solutions multi-occupants en location ou en copropriété, vertueux sur le plan écologique, économe en foncier et répartis sur tout le territoire.

Au préalable, il est nécessaire de qualifier les besoins et d'identifier les disponibilités foncières au sein des zones existantes (dents creuses, bâtiments vacants, ...).

Synthèse

- Bassin économique de 250 000 habitants, le Grand Besançon constitue un pôle économique qui offre des compétences humaines et technologiques de haute qualité à l'échelle de la Région Bourgogne-Franche-Comté avec 98 000 emplois.
- Ses rôles d'ex-capitale régionale et de chef-lieu départemental expliquent la présence de nombreuses institutions publiques sur son territoire. Le CHU, la Ville de Besançon / GBM / CCAS ainsi que l'Université de Franche-Comté composent le podium des plus grands employeurs.
- Les emplois du tertiaire sont surreprésentés sur le territoire de GBM notamment en matière de services aux particuliers (santé, commerces et service de proximité, loisirs, tourisme). Près de 50 % des commerces du département du Doubs sont localisés dans le Grand Besançon répartis principalement sur les communes de Besançon (centre-ville, Châteaufarine), Chalezeule et Ecole-Valentin. Face aux nouvelles habitudes de consommation (e-commerce, circuits-courts), la pérennité des commerces grands-bisontins est questionnée et la logistique urbaine est un enjeu fort des années à venir.
- L'emploi industriel ne représente que 16 % de l'emploi total sur la communauté urbaine, inférieur à la moyenne régionale. Toutefois, la métallurgie et les microtechniques sont historiquement bien implantées sur le territoire ainsi que les industries manufacturières de l'horlogerie et de l'industrie du luxe à l'instar de Maty, Breitling, Swatch. Ce sont des secteurs qui misent sur l'innovation notamment dans le secteur de la santé. La labellisation de GBM à « Territoire d'Industrie » est une opportunité pour asseoir ce positionnement industriel et faire croître les entreprises à l'international.
- L'emploi touristique est peu représenté sur le territoire de GBM, plus localisé le long de la frontière suisse et dans la partie bourguignonne de la Région. Quelques sites (Citadelle, Cathédrale st Jean, Musée des Beaux-arts) sont toutefois des locomotives touristiques pour GBM avec une fréquentation en hausse observée ces dernières années.
- Le foncier économique représente 1 300 ha sur l'agglomération répartis sur 62 sites identifiés dont 24 ha de disponibilités foncières au sein des ZAE existantes (Temis Microtechniques, Temis Santé, ...) avec en complément 114 ha voués à être urbanisés dans les années à venir pour un total de foncier de plus de 1 400 ha. Dans une perspective de raréfaction du foncier économique et de transition écologique, GBM intègre des critères environnementaux et sociaux dans le cadre de l'aménagement des ZAE et pour l'implantation d'activités futures sur le territoire.

RAPPORT DE PRESENTATION

Diagnostic socio-économique

Les dynamiques en matière d'équipements

PLUi arrêté par délibération du conseil
communautaire du 11 décembre 2025

SOMMAIRE

1. Les équipements implantés ou en projet à l'échelle de Grand Besançon Métropole	5
1.1. Les équipements culturels	5
1.2. Les salles polyvalentes	6
1.3. Les équipements de santé	7
1.4. Les équipements scolaires et de petite enfance	9
1.5. Les équipements sportifs	10
1.6. Les autres projets d'équipements	12
2. Le déploiement du numérique	13
2.1. La fibre optique	13
2.2. Le réseau mobile	14
Synthèse	15



Sur le reste du territoire, d'autres équipements présentent des spécificités à l'échelle de GBM : plusieurs écoles de musique, des cinémas, des centres culturels et des musées. Parmi les sites incontournables et originaux du territoire, peuvent être cités le musée des maisons comtoises à Nancray, l'archéosite (village Viking) à Chevroz ou encore l'ancienne tuilerie à Vaire.

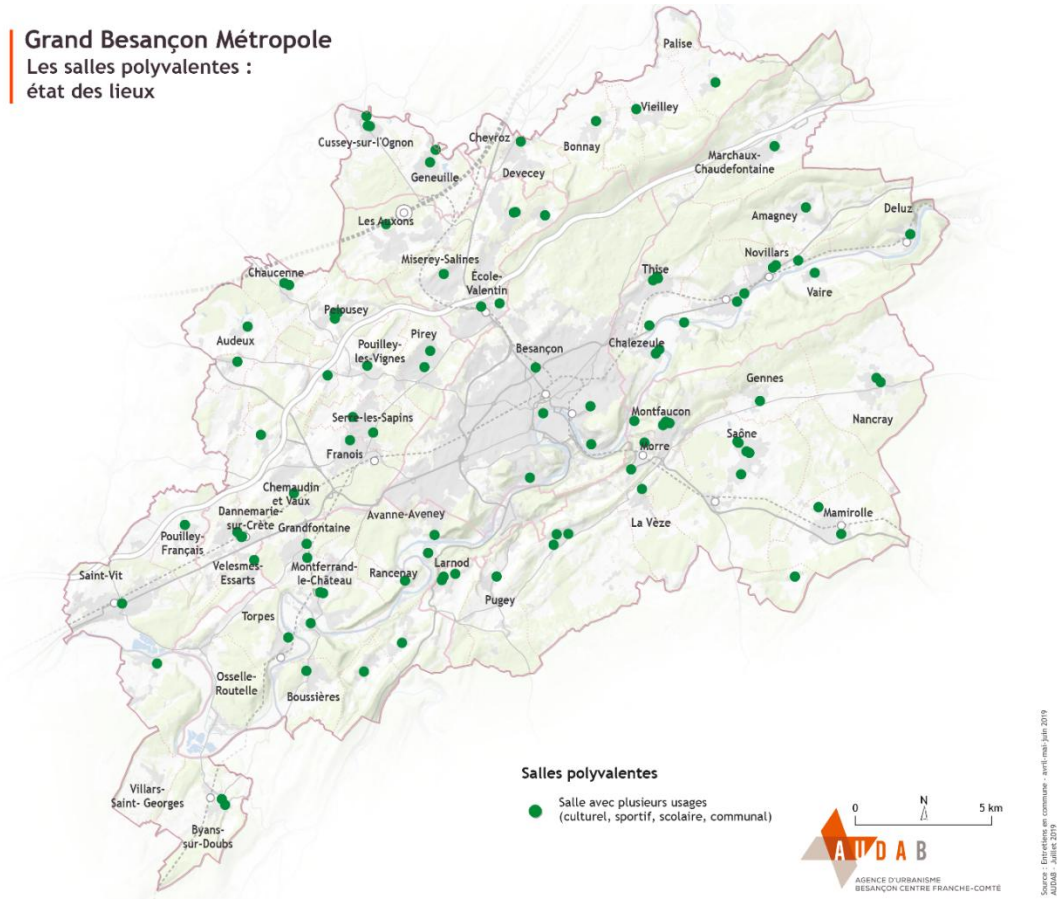
Quatre projets d'équipements culturels sont également engagés ou en réflexion (création/extension, changement d'usage) :

Secteur	Commune	Projet
Besançon	Besançon	Grande bibliothèque (universitaire et municipale)
Sud-Ouest	Beure	Bibliothèque
Dame Blanche	Venise	Bibliothèque
Plateau	Nancray	Bâtiment d'accueil du musée des maisons comtoises

Grand Besançon Métropole : projets d'équipements culturels

1.2. Les salles polyvalentes

En ce qui concerne les salles polyvalentes, près d'une centaine de salles sont présentes sur le territoire de Grand Besançon Métropole. La majorité des communes de l'agglomération sont pourvues d'au moins une salle polyvalente. Malgré tout, certaines communes n'ont aucune salle sur leur territoire du fait de la taille de leur commune : Champagny, Champoux, Chevroz, La Chevillotte, Mazerolles-le-Salin, Mérey-Vieille, Osselle-



Routelle, Palise et Villars-Saint-Georges. 8 projets de salles polyvalentes sont engagés ou en réflexion : un sur le secteur Ouest, un sur le secteur Est, quatre sur le secteur Sud-Ouest et un sur le secteur Plateau.

Plusieurs projets de salle polyvalente sont envisagés sur le territoire de GBM, à savoir :

Secteur	Commune	Projet
Ouest	Pouilley-les-Vignes	Salle des fêtes
Est	Marchaux-Chaudefontaine	Future salle des fêtes
Sud-Ouest	Avanne-Aveney	Création d'une salle polyvalente à côté du nouveau cimetière
	Chemaudin-et-Vaux	Salle polyvalente
	Grandfontaine	Parking de la salle polyvalente
	Montferrand-le-Château	Construction d'une salle polyvalente pour plusieurs communes
	Rancenay	Besoin d'une salle de convivialité / communale
Plateau	Montfaucon	Construction d'une salle des fêtes

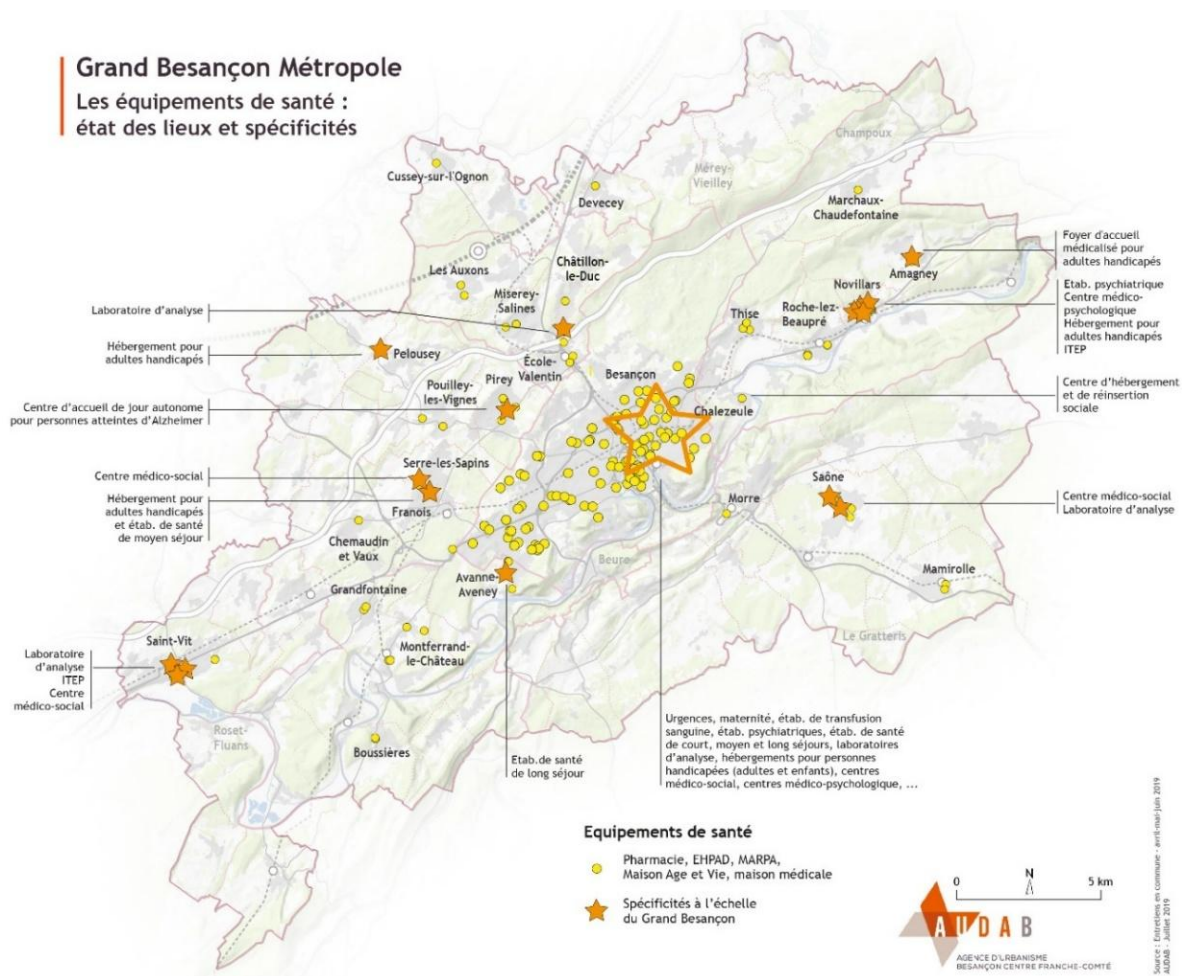
Grand Besançon Métropole : projets de salles polyvalentes

1.3. Les équipements de santé

Pour ce qui est des équipements de santé, regroupant tous les établissements ou service de santé, sanitaire, mais aussi les pharmacies, plus de 1500 sont recensés sur le territoire de Grand Besançon Métropole à partir de la base permanente des équipements de l'INSEE. Contrairement aux établissements culturels et aux salles polyvalentes, d'importantes disparités spatiales concernant les établissements de santé sont observées, avec une répartition sur le territoire très hétérogène et concentrée sur Besançon. En effet, plus de 70% des équipements de santé se trouvent à Besançon.

A noter que 26 communes de l'agglomération ne disposent d'aucun équipement de santé, soit 38% de l'ensemble des communes du territoire.

L'agglomération possède sur son territoire plusieurs établissements spécifiques, de rayonnement intercommunal, départemental voire régional. La majorité se trouvent à Besançon, parmi lesquels le CHU Minjoz, la polyclinique ou la clinique Saint-Vincent. Hors Besançon, sont recensés plusieurs laboratoires d'analyse (Ecole-Valentin, Saint-Vit, Saône), des hébergements spécifiques (adultes handicapés à Franois et Amagney, personnes atteintes d'Alzheimer à Pirey, long séjour à Avanne-Aveney), un centre d'hébergement et de réinsertion sociale à Chalezeule et également le CHN de Novillars, spécialisé dans la psychiatrie et relativement renommé dans la région.



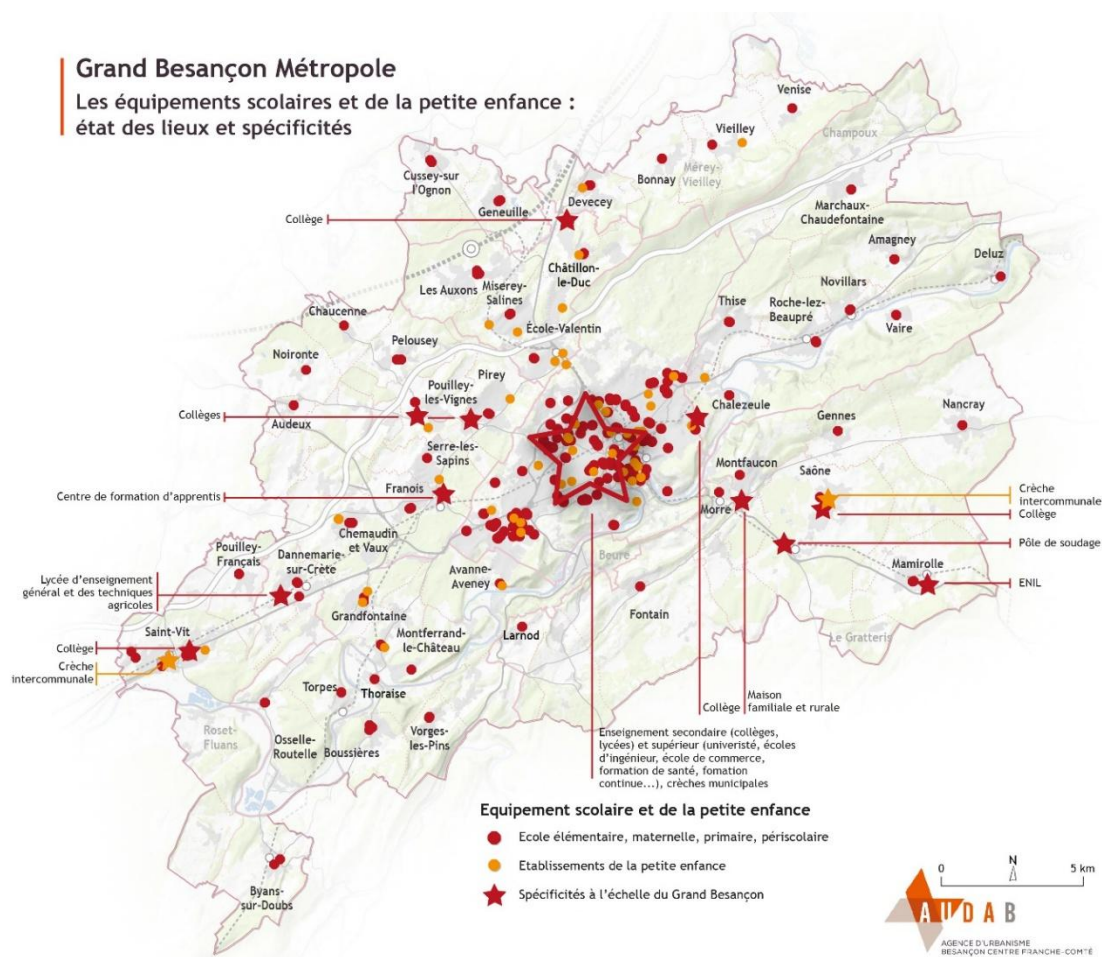
Des projets d'équipement de santé ont été identifiés sur le territoire :

Secteur	Commune	Projet
Besançon	Besançon	Création d'un bâtiment « Bio Innovation 2 »
		Construction d'un bâtiment dédié à la psychiatrie et pédopsychiatrie sur le site du CHU Minjoz
Nord	Les Auxons	Extension de la maison médicale + pharmacie
Est	Novillars	Extension de l'ITEP
Ouest	Pouilley-les-Vignes	Maison médicale
	Serre-les-Sapins	Pôle médical
Sud-Ouest	Avanne-Aveney	Réflexion avec l'ARS pour un Institut médico-éducatif (IME), extension de l'EHPAD Jacques Weinman
Saint-Vit	Dannemarie-sur-Crète	Maison médicale
Plateau	Morre	Pôle santé

Grand Besançon Métropole : projet d'équipement de santé

1.4. Les équipements scolaires et de petite enfance

Les équipements scolaires regroupent tous les établissements du premier degré (école élémentaire, maternelle, primaire), du second degré (collège, lycée) et du supérieur, mais aussi tous les équipements périscolaires. Dans le cadre de cette analyse, les équipements scolaires sont couplés aux établissements de la petite enfance comme les crèches.



Sur le territoire de l'agglomération, sont recensés 326 équipements : 267 établissements scolaires et 59 établissements de la petite enfance. Comme pour les équipements de santé, une forte concentration de ces établissements est observée sur Besançon. En effet, 57% d'entre eux se trouvent sur le territoire bisontin.

Pour le reste des communes de Grand Besançon Métropole, les infrastructures scolaires sont réparties de façon assez égale. Peu de communes sont dépourvues d'équipements scolaires ou de petite enfance. Ces communes possèdent dans tous les cas des établissements de rattachement dans les communes voisines sous forme de Regroupement Pédagogique intercommunal concentré comme à Fontain ou dispersé comme à Audeux, Chauenne, Noiron.

Le territoire possède certains établissements spécifiques, notamment à Besançon avec la majorité des collèges et lycées mais également des établissements d'enseignements supérieurs (universités, écoles d'ingénieurs, écoles de commerce, formation de santé, formation continue). Besançon fait office de pôle d'enseignement à l'échelle régionale.

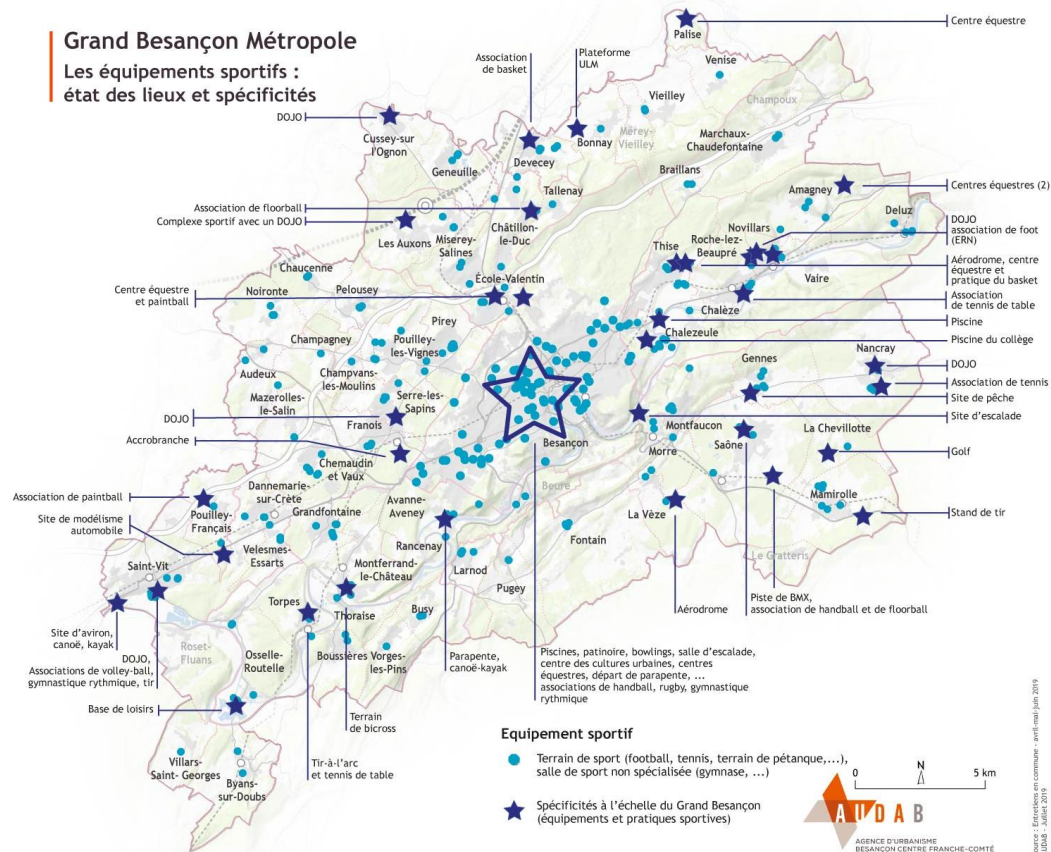
En complément de ceux situés à Besançon, sont identifiés 5 collèges et quelques établissements remarquables et spécifiques, comme l'ENIL à Mamirolle, le pôle de soudage et une crèche intercommunale à Saône, le lycée agricole de Dannemarie-sur-Crête, le centre de formation d'apprentis à Serre-les-Sapins ou encore la maison familiale et rurale à Morre.

Secteur	Commune	Projet
Ouest	Noironte	Réhabilitation de l'école
Sud-Ouest	Beure	Périscolaire
Plateau	Fontain	Projet lié à l'école
Dame Blanche	Cussey-sur-l'Ognon	Restaurant scolaire

A noter qu'une commune a fait mention d'un besoin spécifique. Il s'agit de Bonnay, qui relate le besoin d'un local dédié pour la restauration scolaire.

Enfin, pour ce qui est des équipements sportifs, regroupant tout type de terrain de sport, salles de sport, piscine, patinoire, bowling ou équipements de sport de pleine nature, près de 400 sont recensés sur le territoire de l'agglomération. Un peu plus d'un quart d'entre eux se trouvent sur la commune de Besançon.

Comme pour les infrastructures scolaires, la répartition spatiale des équipements sportifs est assez variée sur les communes de l'agglomération. Seules 5 communes ne possèdent aucun équipement sportif sur leur territoire : Champoux, Chevroz, Mérey-Vieille, Rancenay et Vaire.



Le territoire de Grand Besançon Métropole possède de nombreux équipements sportifs remarquables et de renom. Sur Besançon, une grande variété de sports sont représentés avec un pôle sportif important dans le quartier Montrapon (stade Léo Lagrange, Piste d'athlétisme, Palais des sports, piscine Mallarmé, salle d'escalade, club de tennis).

A l'extérieur de Besançon, certains équipements de rayonnement régional sont identifiés comme les aérodromes de Thise et de La Vèze ou le golf de La Chevillotte. A noter également une grande variété d'équipements sportifs sur l'ensemble du territoire : Dojos, centres équestres, accrobranches, équipements nautiques. De plus, la diversité topographique et paysagère de l'agglomération, permet une grande diversité de pratiques sportives, ce qui représente un véritable atout pour le territoire.

Plusieurs projets d'équipements sportifs sont engagés ou en réflexion sur l'ensemble des communes de Grand Besançon Métropole :

Secteur	Commune	Projet
Besançon	Besançon	base nautique et base « Grandes Heures Nature » dans le bâtiment « Cathédrale » sur le site des Prés de Vaux, stade VTT/cross-country
Dame Blanche	Devecey	Equipement sportif multi-communal
	Palise	Aire de jeux
Nord	Tallenay	Aire de jeux
Ouest	Champagney	Aire de jeux
	Chemaudin-et-Vaux	Terrain de foot / équipement sportif
	Dannemarie-sur-Crête	Equipement sportif (en continuité de ceux existants)
	Pirey	Gymnase
	Pouilley-les-Vignes	Bassin de pré-natation
	Serre-les-Sapins	Equipement sportif
Est	Chalèze	Projet de terrain multisport
	Roche-lez-Beaupré	Création d'un gymnase ou d'un circuit de cyclo-cross à l'arrière du terrain de foot
Sud-Ouest	Avanne-Aveney	Projet d'accrobranche
Saint-Vit	Saint-Vit	Aménagement d'un stand de tir sur le site de l'ancienne carrière

Grand Besançon Métropole : projets d'équipements sportifs

1.6. Les autres projets d'équipements

D'autres projets d'équipements divers sont envisagés sur l'ensemble de l'agglomération que ce soit des projets touristiques ou de hangar municipal :

Secteur	Commune	Projet
Dame Blanche	Chevroz	Atelier municipal
	Vieilley	Extension du cimetière
Ouest	Audeux	Cimetière
	Pouilley-les-Vignes	Caserne de pompiers (SDIS)
	Serre-les-Sapins	Hangar municipal
Est	Roche-lez-Beaupré	Projet de hall d'accueil (marché, concert), parking relais et parking camping-car
	Osselle-Routelle	Hébergements touristiques (Osselle)
	Rancenay	Projet touristique lié à la véloroute
Plateau	Saône	Projet d'hébergements touristiques

Grand Besançon Métropole : autres projets d'équipements

2. Le déploiement du numérique

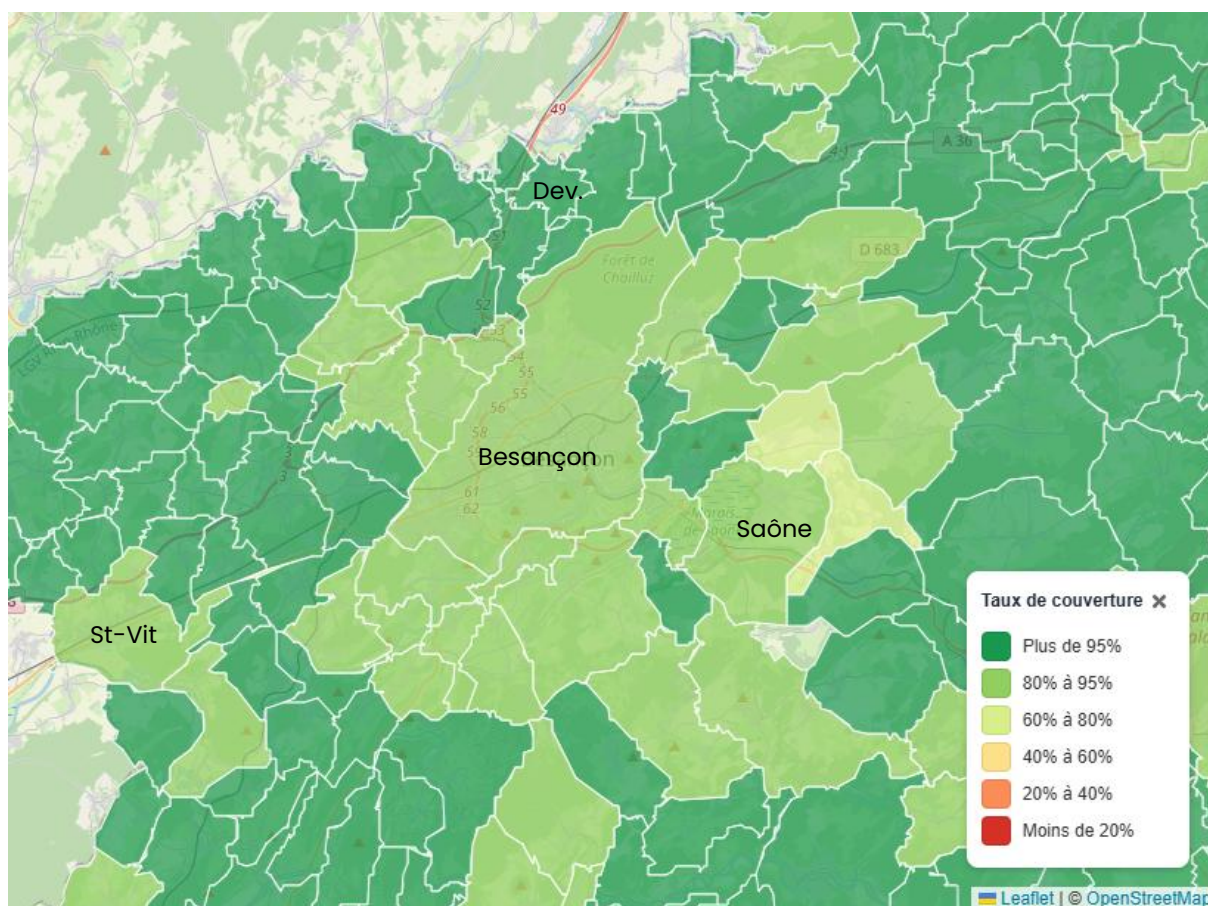
2.1. La fibre optique

Initié en 2013, le déploiement de la fibre optique sera opérationnel sur l'ensemble de GBM d'ici le 31 décembre 2025. 98,5 % des locaux seront raccordés à la fibre optique.

3 opérateurs sont intervenus sur le territoire à savoir Orange pour les 57 communes (hors secteurs du Val St Vitois et Dame Blanche), le syndicat mixte Doubs Très Haut Débit pour les communes du Val St Vitois et de la Dame Blanche (ayant rejoint GBM en 2017) et Free pour le quartier de Planoise.

Le déploiement de la fibre optique se termine en 2025 par le centre-ville de Besançon. Au regard des enjeux patrimoniaux au sein du secteur sauvegardé de Besançon (Boucle et quartier Battant), l'installation de la fibre optique se fait par enfouissement et non en aérien dans les 73 rues concernées.

Au 31 mars 2025, selon les données de l'ARCEP, 89% des locaux étaient raccordés à Besançon, 95 % à St-Vit et 92 % à Saône. Les communes de Gennes et La Chevillote présentent un taux de couverture plus faible au sein de GBM avec respectivement de 72% et 75%.



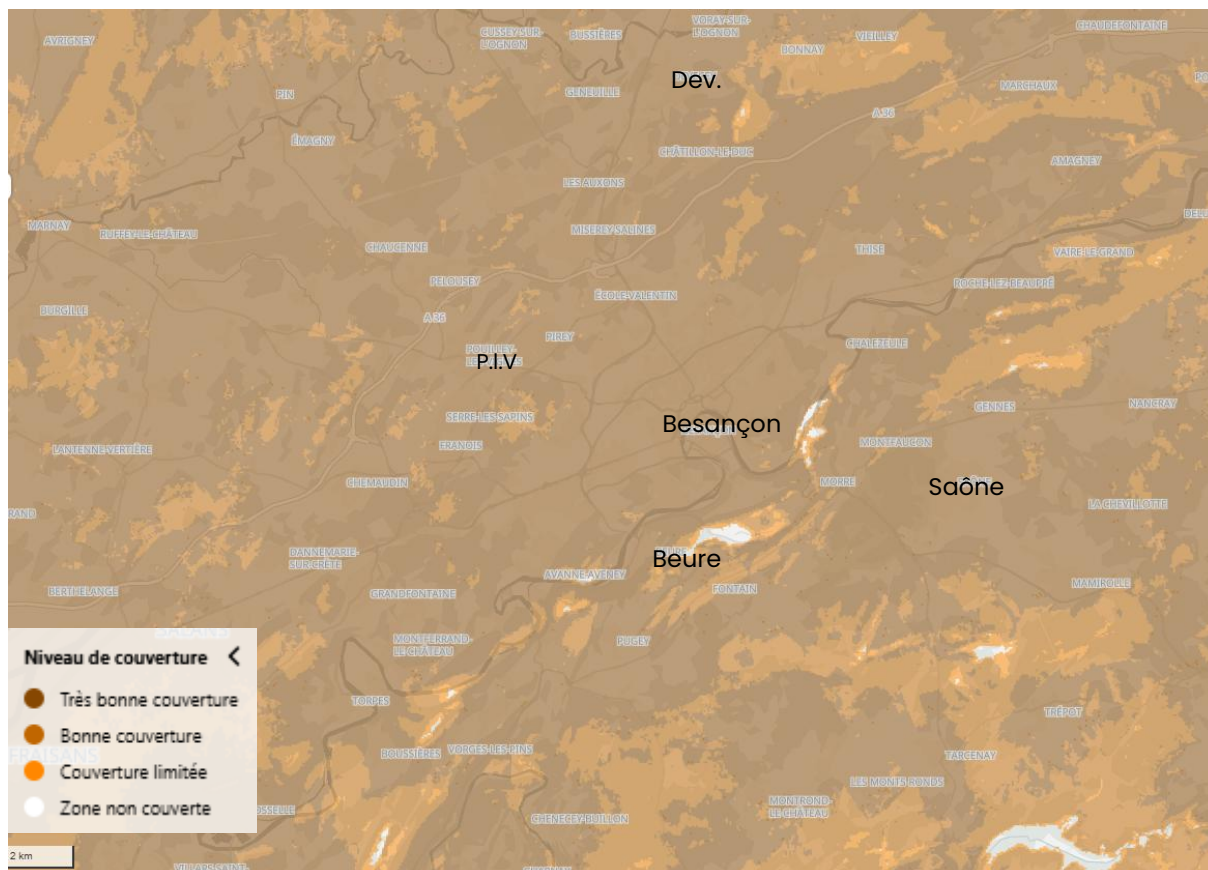
Taux de couverture des communes de GBM par la fibre optique en fonction du nombre de locaux raccordés
(source : ARCEP mars 2025 – Infobibre.fr)

Cette bonne couverture numérique représente un véritable atout pour le territoire. Elle favorise l'accueil de nouveaux ménages et d'entreprises, ainsi que l'adaptation aux nouvelles formes de travail telles que le télétravail. Elle améliore également l'accessibilité aux services qui ont migré vers le numérique.

2.2 Le réseau mobile

4 opérateurs sont présents (Orange, Free, Bouygues, SFR) pour assurer la couverture en réseau mobile des communes de GBM.

L'ARCEP via son indicateur de couverture théorique permet d'indiquer le niveau de service théorique renseigné par chaque opérateur. A titre d'exemple, avec l'opérateur Orange, GBM présente une très ou bonne couverture mobile de l'ensemble des 67 communes avec quelques zones blanches sur les secteurs ayant un relief prononcé (Beure, Morre). Sur la commune de Beure, 93% de la population semble très bien couverte par l'opérateur Orange et 85 % à Morre quand il y a 100% de la population couverte à Besançon, Pouilley-les-Vignes, Saône ou Devecey.



Taux de couverture théorique par l'opérateur Orange (source : Arcep – mars 2025)

Synthèse

- GBM se distingue en tant que pôle majeur à l'échelle régionale en termes d'équipements et de services par la présence du CHU, des Universités, des écoles d'ingénieurs (ENSMM), du Conservatoire régional, des Musées,
- D'importantes disparités spatiales concernant les établissements de santé, avec une répartition sur le territoire très hétérogène et concentrée sur l'ouest de Besançon. En effet, plus de 70% des équipements de santé (tout établissement, service de santé, sanitaires, pharmacies) sont implantés à Besançon.
- Les infrastructures scolaires sont réparties de façon homogène sur le territoire. Certaines communes ont opté pour un rapprochement des écoles (Regroupement pédagogique intercommunal) comme les communes de Fontain, Pugey et La Vèze. Les projets portent essentiellement sur la restauration scolaire.
- Une majorité des communes de l'agglomération sont pourvues d'au moins une salle polyvalente, seules 9 communes n'ont pas de salle polyvalente sur leur territoire. Plusieurs projets de création ou de déménagement de salles polyvalentes sont envisagées (Marchaux-Chaudefontaine, Chemaudin-et-Vaux, ...)
- L'offre en équipements sportifs est équilibrée. Seules 5 communes ne possèdent aucun équipement sportif. Un projet de bassin de pré-natation (pour apprendre à nager) est envisagé par les communes du secteur ouest de GBM à savoir à Pouilley-les-Vignes. En complément, d'autres équipements sportifs sont prévus également sur le secteur ouest (gymnase, équipement sportif, ...).
- Le déploiement de la fibre optique est effectif au 31 décembre 2025 sur l'ensemble de GBM concernant 98,5 % des logements avec une dernière phase de déploiement en 2025 au centre-ville de Besançon (enfouissement).

RAPPORT DE PRESENTATION

Diagnostic socio-économique

Les dynamiques de mobilité

PLUi arrêté par délibération du conseil
communautaire du 11 décembre 2025

SOMMAIRE

1. Les grandes infrastructures de mobilité	6
1.1. Liaisons avec les grands pôles urbains et aéroportuaires	6
1.2. Infrastructures ferroviaires	6
1.3. Infrastructures routières	8
1.4. Grands projets d'infrastructures ambitionnés sur le territoire	10
Synthèse « Grandes infrastructures de mobilité »	12
2. Les dynamiques de flux et de pratiques de mobilité des grands bisontins	13
2.1. Les dynamiques spatiales de flux de déplacements	13
2.2. Les pratiques de mobilité	19
Synthèse « flux et pratiques de mobilité »	24
3. Les réseaux de mobilité : offres et usages	25
3.1. Les réseaux de mobilité régionaux	25
3.2. Les réseaux urbains et périurbains de transport en commun	32
3.3. Les offres complémentaires de mobilité motorisée	39
3.4. Le stationnement	40
3.5. Les liaisons douces	48
Synthèse « Offre et usages des réseaux de mobilité »	54
4. La logistique et le transport de marchandises	55
4.1. Réseaux et flux logistiques	56
4.2. Logistique urbaine	58
Synthèse « logistique et transport des marchandises »	65
ANNEXES – Etude sur les capacités de mutualisation du stationnement	66

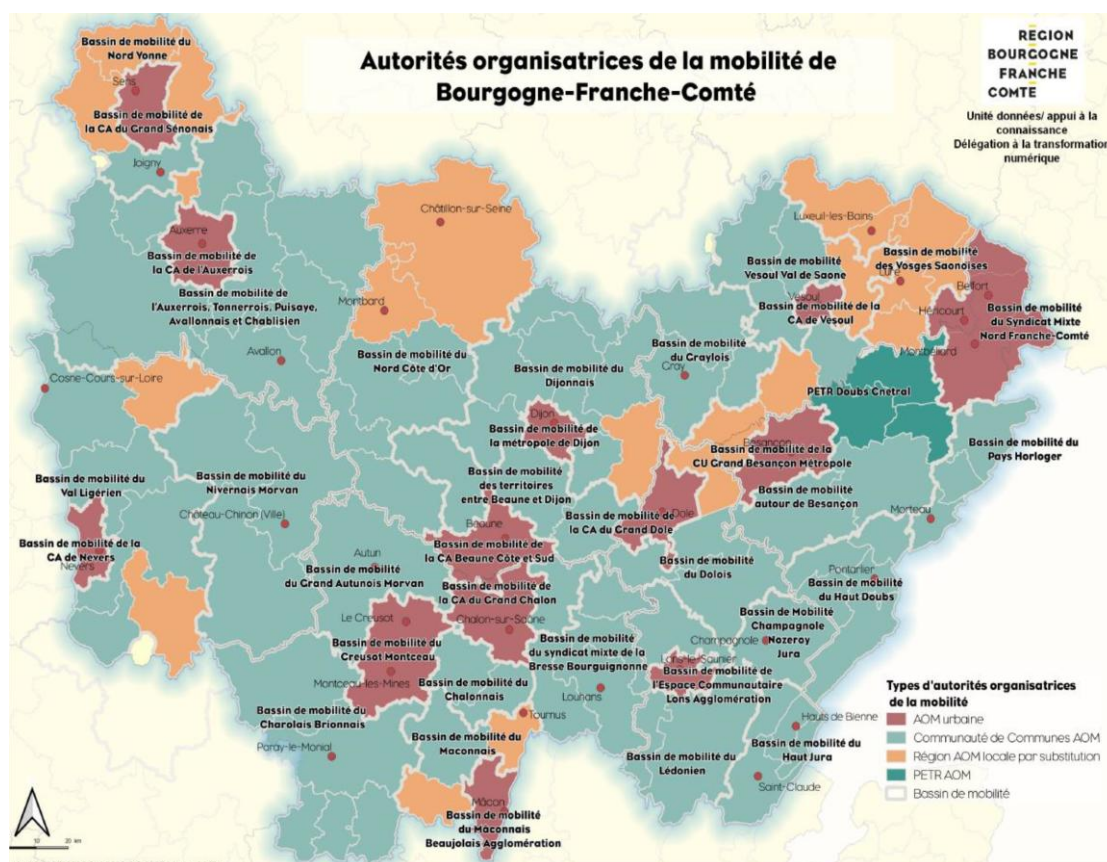


La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) vise entre autres une meilleure organisation de la mobilité par une clarification de la gouvernance et une coopération accrue des collectivités. Elle instaure notamment la Région en tant que cheffe de file de la mobilité et une organisation par bassin de mobilité 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 Riolais, CC du Pays de Montbozon et du Chanois, CC des Deux Vallées Vertes, CC du Doubs Baumoisi, CC du Pays de Sancey-Belleherbe, CC des Portes du Haut-Doubs, CC Loue-Lison.

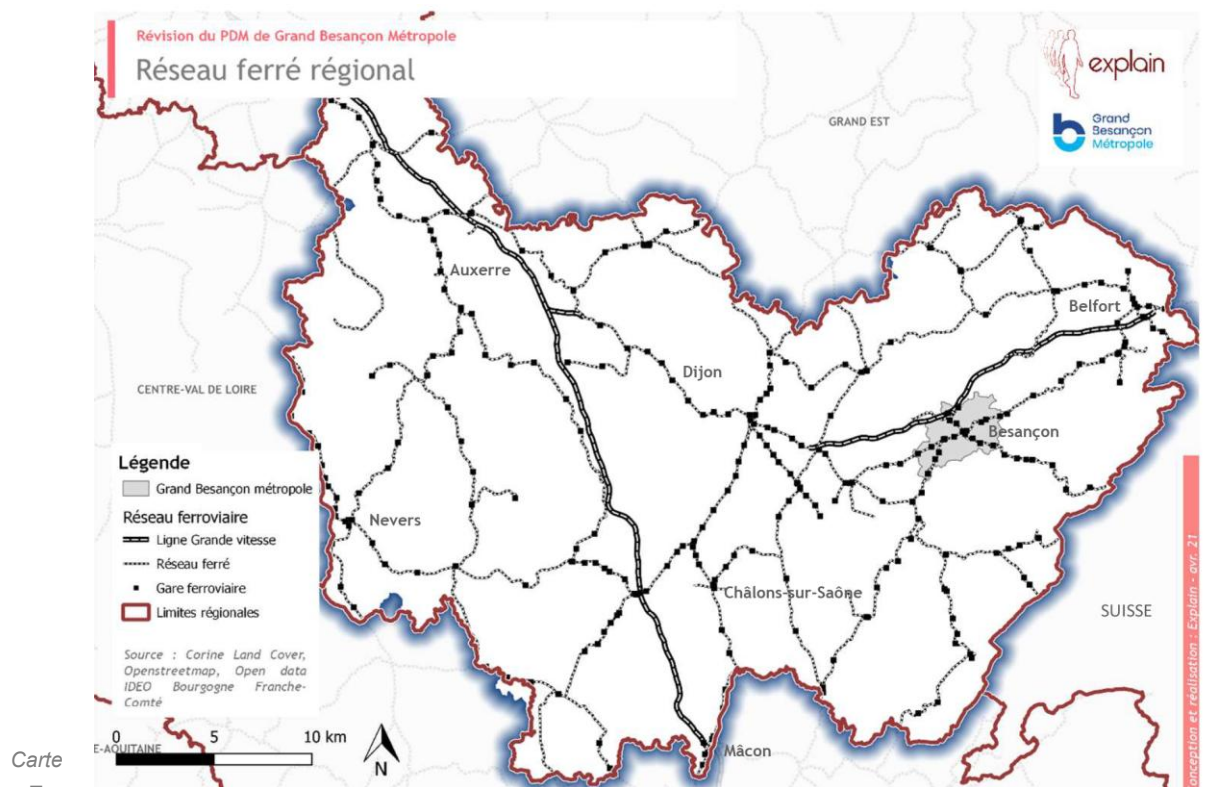
Cette séparation en deux bassins impose une coordination afin de répondre aux besoins des usagers. Sans contractualiser d'engagements financiers, le contrat opérationnel de mobilité recense les projets de mobilité pour lesquels les coopérations inter-collectivités sont nécessaires pour assurer un service efficace aux usagers. Par conséquent, pour les deux bassins de mobilité, les contrats opérationnels devront être cohérents.

Au-delà de ces acteurs clés que sont la Région et les EPCI voisins, 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.

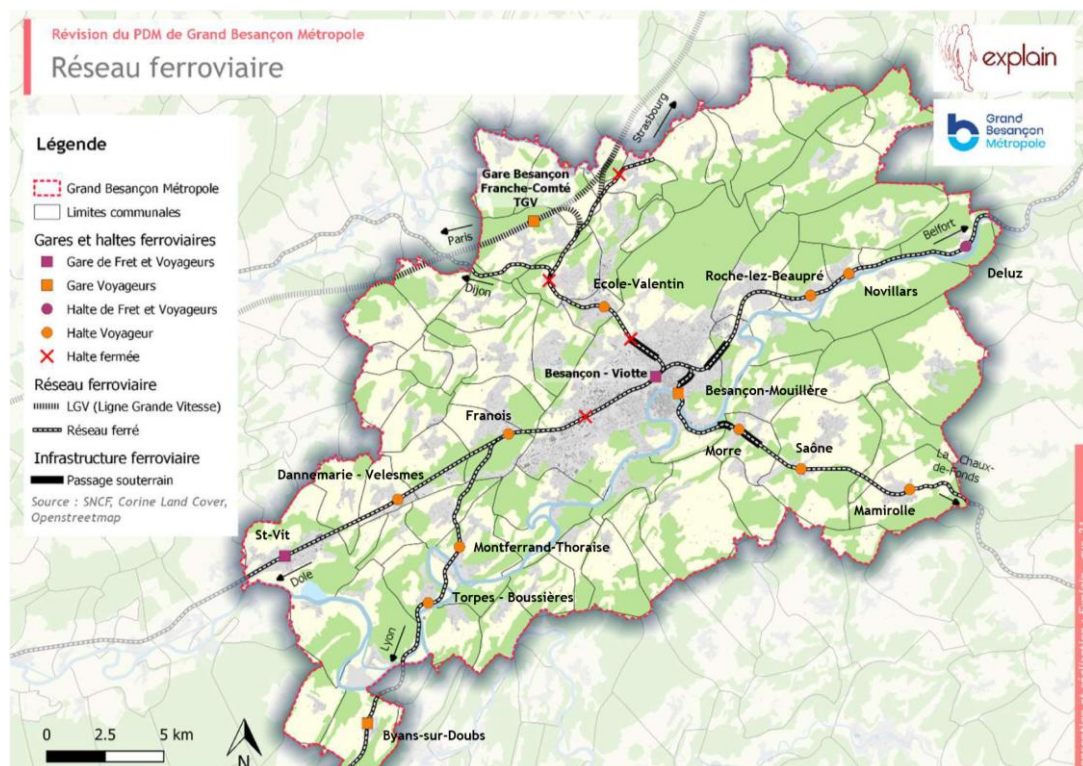


Carte - Autorités organisatrices de la mobilité et bassins de mobilités de Bourgogne-Franche-Comté

- La ligne dite "des Horlogers", relie Besançon à la Suisse en passant par Valdahon et Morteau. Cette ligne ferroviaire à voie unique et non électrifiée a fait l'objet de travaux de modernisation en 2024. Elle dessert, au départ de Besançon-Viotte, 14 gares au cours de son trajet jusqu'à La Chaux de Fonds (Suisse) : dont Besançon-Mouillère, Morre, Saône, et Mamirolle sur le territoire de GBM, ainsi que L'Hôpital-Du-Grosbois, Etalans, Le Valdahon Camp Militaire, Le Valdahon, Avoudrey, Gilley, Morteau, Le Locle Col des Roches, Le Locle et Le Crêt-du-Locle.

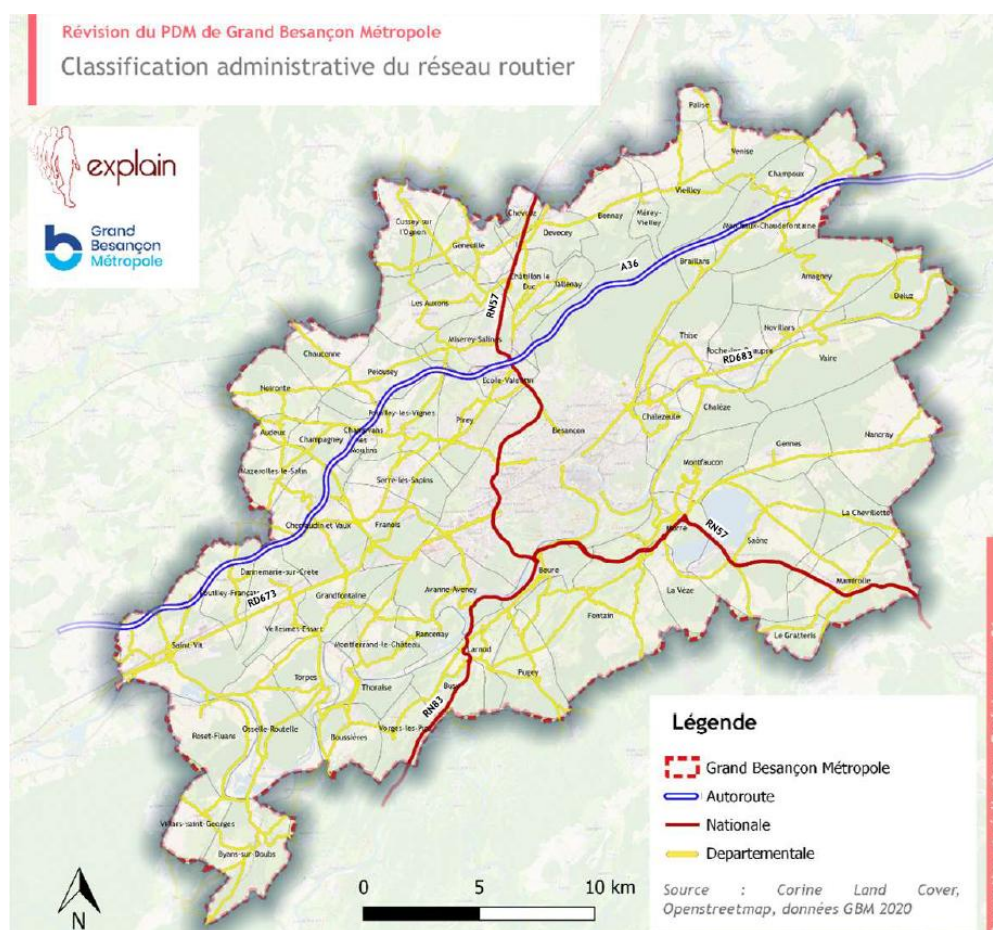


Réseau ferré régional. Source : Révision du PDM de GMB



Carte – Réseau ferroviaire de la CU Grand Besançon Métropole. Source : Révision du PDM de GBM

1.3. Infrastructures routières



Carte – Classification administrative du réseau routier. Source : Révision du PDM de GBM

La structure du réseau routier principal de la communauté urbaine de Grand Besançon Métropole assure de fortes liaisons avec les territoires voisins et se déploie en étoile autour de Besançon. Cependant, cette structure est fortement contrainte par un relief marqué, créant des coupures importantes dans certains secteurs. Le réseau principal de GBM est essentiellement structuré par des grands axes (A36, RN57, RN83, RD673 et RD683), qui assurent également l'accès à l'agglomération. L'armature routière est complétée par un réseau de départementales, en étoile autour de Besançon, et des départementales permettant d'assurer les échanges entre les communes périphériques.

La hiérarchisation du réseau routier de GBM assure la desserte complète de son territoire. En 2018, une classification des voies en quatre niveaux principaux a été élaborée.

Niveau hyper-structurant

L'autoroute A36, traversant le territoire suivant un axe est-ouest, constitue un axe hyper-structurant aux fonctions circulatoires. Vers l'Est, elle se prolonge jusqu'à la frontière allemande en passant par Belfort et Mulhouse. Vers l'Ouest, elle assure une liaison avec Dole, Beaune et Dijon, et se connecte à l'A31, qui part vers le Nord et mène jusqu'à la frontière luxembourgeoise en passant par Metz. Cette connexion avec l'A31 assure également une liaison de l'A36 avec l'A6 en direction de Lyon, puisque l'A31 rejoint l'A6 au niveau de l'échangeur de Beaune à l'Ouest du territoire.

Niveau structurant d'agglomération

À l'échelle de l'agglomération, le territoire est structuré par le réseau inter-régional de routes nationales (RN57, RN83) et départementales (RD673, RD683). Deux routes nationales traversent et desservent le territoire :

- La RN57 qui suit un axe nord-sud, en contournant Besançon par l'ouest, relie le territoire de GBM à Vesoul au nord, au Haut-Doubs et à la Suisse au sud en passant par Pontarlier.
- La RN83, partant de Besançon en direction du Jura, assure une liaison avec Lons-le-Saunier au sud-ouest et rejoint la RN57 à Beure,

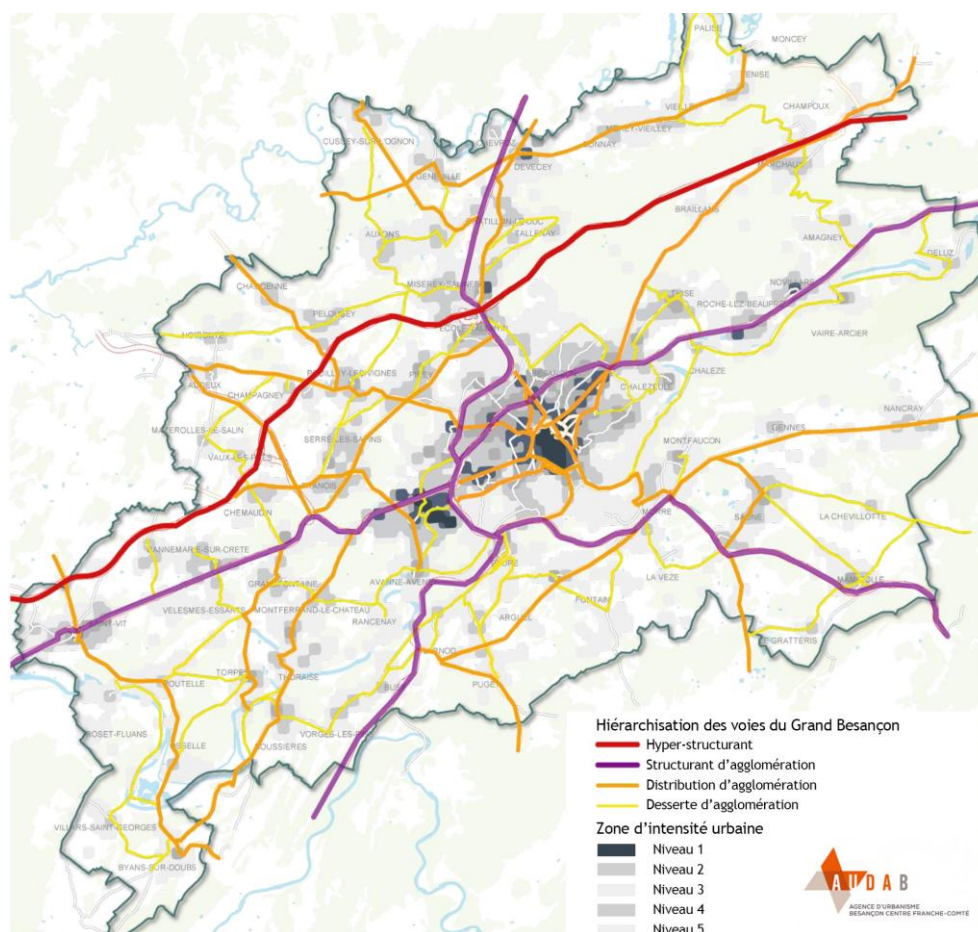
Le territoire est également maillé par plusieurs routes départementales, dont certaines jouent un rôle structurant, telles que la RD683 vers le Nord-Est et la RD673 vers le Sud-Ouest. L'axe routier est-ouest, structuré par ces deux routes départementales, se prolonge à Besançon avec les boulevards Winston Churchill et Léon Blum.

Niveau de distribution d'agglomération

Les principales départementales inter-secteurs et inter-EPCI voisins (RD67, RD108, RD70, RD75, RD111, RD105, ...) assurent une distribution locale des flux à l'échelle des communes de Grand Besançon Métropole. Ce réseau dense de routes départementales maille le territoire, facilitant la circulation hors agglomération et l'insertion urbaine en agglomération. Ce réseau comprend notamment des pénétrantes secondaires vers l'agglomération, des voies d'accès au centre de Besançon et des liaisons intercommunales hors agglomération.

Niveau de desserte d'agglomération

À une échelle plus locale, les routes départementales inter-communales (ou communales sur le territoire de Besançon) assurent une desserte plus fine du territoire. Par ailleurs, le réseau viaire est plus dense et fortement connecté au niveau de la partie Nord du territoire (vers le Nord-Est, Nord et Nord-Ouest), tandis qu'il est moins dense et plus espacé vers le Sud du territoire en raison des contraintes topographiques.



Carte – Hiérarchisation des voies.

Source : AUDAB (2016), Rapport analyse des fonctions urbaines pour une hiérarchisation des voies à GBM

L'aménagement de la voirie, de différents niveaux de hiérarchisation à l'échelle du territoire, restent en décalage avec la typologie des aménagements souhaités. En effet, ces voies ont été historiquement aménagées pour favoriser la fluidité du trafic automobile et des poids lourds, sans tenir compte des problématiques d'accessibilité aux transports collectifs et aux vélos dans les zones urbaines. Ce constat a été mis en évidence dans les enjeux du Plan de Mobilité (2025 – 2035). La place accordée aux modes de transport alternatifs (bus, vélo, piétons) est limitée, voire inexistante, ce qui peut entraîner des conflits majeurs.

1.4. Grands projets d'infrastructures ambitionnés sur le territoire

Depuis 2015, plusieurs nouvelles infrastructures de transport ont vu le jour sur le territoire, notamment la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, la gare Besançon-Franche-Comté TGV et la voie des Mercureaux (RN57). Ces infrastructures ont considérablement amélioré la connectivité et l'accessibilité du territoire. En outre, d'autres projets sont en cours ou prévus pour l'avenir, visant à renforcer encore davantage l'infrastructure de mobilité à l'échelle du territoire.

1.4.1. Projet ferroviaire sur la ligne des Horlogers

Plusieurs projets sur la ligne des Horlogers ont été lancés en collaboration avec les collectivités desservies, pour une remise à niveau de l'infrastructure jusqu'à la frontière suisse. En matière de service TER, la ligne Besançon-Morteau avait atteint ses limites de capacités, empêchant toute augmentation de l'offre.

En 2024, SNCF Réseau a réalisé d'importants travaux de modernisation et de régénération sur la ligne. Ces travaux, financés par l'Etat, la Région et SNCF Réseau, ont permis une remise à niveau de l'infrastructure jusqu'à la frontière suisse. Ils concernent principalement des renouvellements de voies entre Besançon-Viotte et Besançon-Mouillère et entre Valdahon et Morteau. Il faut également noter les opérations de mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) de la gare de Besançon-Mouillère et de la gare de Saône. Des opérations de mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) des gares de la ligne des Horlogers ont également été planifiées sur plusieurs années, dans le cadre d'un agenda régional.

À l'horizon 2030, un projet ambitieux est inscrit par le canton suisse dans le programme fédéral des infrastructures ferroviaires pour l'amélioration de la desserte ferroviaire transfrontalière sur la ligne des Horlogers. Le projet propose un service cadencé à haute capacité, capable de répondre à la forte demande des travailleurs pendulaires, avec une cadence quasiment systématique à la demi-heure (source : Programme de développement stratégique (PRODES) – Programme Suisse à horizon 2030, créé dans le cadre du projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire)).

1.4.2. Projet routier au niveau de la RN57

La RN57 revêt une importance particulière pour la structuration et le fonctionnement du territoire. Elle représente la principale liaison franco-suisse de l'arc jurassien. En 2023, le trafic moyen journalier annuel sur la RN57 a franchi le seuil de 50 000 véhicules (source : DIR, 2023). Sur le territoire de GBM, les sections les plus empruntées de la RN57 correspondent à : Ecole-Valentin avec 49 200 véhicules / jour en 2019, Temis avec 37 600 véhicules / jour et Micropolis avec 31 700 véhicules / jour (source : Data Gouv, 2019).

Un projet important est en cours sur la RN 57, à savoir la mise à 2 x 2 des voies de la RN 57 sur le tronçon entre les Boulevards de Micropolis et Beure saturée aux heures de pointes. Le projet a été validé par les élus du conseil communautaire en 2021, et déclaré d'utilité publique en 2022.

Par ailleurs, un premier projet a déjà été réalisé sur la RN57 entre l'A36 et Devecey, avec une mise en service fin 2020. Ce premier projet comprenait des travaux conséquents en termes d'infrastructure : la mise à 2 x 2 des voies entre l'échangeur de la gare TGV et celui de la commune d'Ecole-Valentin, le terrassement pour la création de la nouvelle voie à deux chaussées entre l'échangeur de la gare TGV et la commune de Devecey, la construction des ouvrages de rétablissement et la construction d'une partie du nouvel échangeur de la commune de Devecey. Des travaux de requalification de l'ancienne traversée de la RN57, au niveau du hameau de Cayenne, ont également été achevés en 2024. Ce tronçon est donc en service présentant désormais des caractéristiques plus urbaines.

Le doublement de la RN57 complète un axe structurant contournant le centre urbain, facilitant ainsi l'accès à la ceinture de parkings relais (P+R). Cela justifie également la requalification des axes pénétrants à l'intérieur de cette ceinture de P+R. Ce projet s'accompagne de la création d'un réseau d'itinéraires cyclables structurants, intégrés à plusieurs axes du schéma cyclable de GBM, permettant de franchir les obstacles que représentent la RN57, la route de Dole et le Doubs, tout en améliorant la desserte du secteur de Micropolis.

1.4.3. Halte ferroviaire du pôle santé

Le secteur Ouest du territoire de GBM accueille la halte ferroviaire de Franois, précédemment identifiée comme une halte d'intérêt régional et inscrite au Schéma régional des infrastructures de transport (SRIT). Cette halte a été intégrée dans le plan de déplacements urbains (PDU) de GBM entre 2005 et 2015. Depuis 2017, la halte n'est plus desservie par la ligne TER Besançon - Dijon, conformément à la décision de la Région Bourgogne-Franche-Comté, et reste uniquement desservie par la ligne du Revermont (Besançon – Lons-le-Saunier).

Le fort développement du pôle ouest de Besançon ces dernières années a ravivé l'intérêt pour la desserte de cette halte par la ligne TER Besançon-Dijon. Toutefois une étude d'opportunité par la Région et la CU GBM a conclu un

positionnement préférable d'une nouvelle halte ouest au plus proche du pôle santé du CHU. Ceci rejoint la stratégie ferroviaire de GBM, établie en 2022, qui identifie en priorité l'aménagement des gares et haltes pour favoriser le report modal. Cette recommandation se fonde sur plusieurs considérations :

- Une amélioration de l'accessibilité : La nouvelle halte faciliterait l'accès aux équipements métropolitains régionaux, notamment les structures de santé dans un contexte sanitaire régional tendu, ainsi qu'aux établissements universitaires.
- Une réponse aux besoins régionaux : Une halte au pôle santé trouve pleinement son sens régional en lien avec le Groupement Hospitalier de Territoire (GHT) Centre Franche-Comté et l'accueil de soins spécialisés absents des filières de soins de GHT environnants.
- Un équipement structurant : Ce projet offrirait 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 (tout en respectant les objectifs nationaux et locaux en matière de mobilité durable.). Cette initiative met en avant les localisations stratégiques, les services et les aménagements favorables au développement d'un pôle d'échange multimodal dans ce secteur.

Synthèse « *Grandes infrastructures de mobilité* »

- Grand Besançon Métropole est située sur un corridor de transit entre la France, la Suisse et l'Allemagne. Ainsi la communauté urbaine de GBM est dotée d'un système de mobilité diversifié avec des infrastructures ferroviaires et routières assurant des connexions à grande échelle, mais également des dessertes locales.
- GBM dispose d'une étoile ferroviaire importante avec plusieurs lignes TER (notamment la ligne de la vallée du Doubs et la ligne du Revermont), une ligne à Grande Vitesse connectée au centre de Besançon, et une connexion avec la Suisse grâce à la ligne des Horlogers.
- L'ouverture/création d'une halte ferroviaire au pôle santé dans le secteur ouest est souhaitée par les élus de GBM. Cette initiative met en avant les localisations stratégiques, les services et les aménagements favorables au développement d'un pôle d'échange multimodal dans ce secteur. Cet équipement structurant bénéficierait à un vaste territoire et stimulerait les déplacements alternatifs.
- Grand Besançon Métropole (GBM) est traversée par des voies de transit structurantes à l'échelle nationale, régionale, et même européenne. L'autoroute A36 joue un rôle crucial dans la gestion des flux de transit, notamment nationaux et transfrontaliers. Le territoire bénéficie également de fortes liaisons avec les régions voisines via l'A36, la RD673, la RD683, la RN57 et la RN83, soutenues par un réseau routier hiérarchisé desservant l'ensemble du territoire et une organisation radiale des réseaux de transport. L'enjeu pour GBM réside dans l'optimisation de ces infrastructures pour améliorer la mobilité locale tout en gérant efficacement les flux de transit internationaux.
- Les aménagements de la voirie sont en décalage avec la hiérarchisation du réseau, avec une voirie configurée très globalement en faveur des voitures. L'enjeu majeur est d'adapter ces aménagements à la hiérarchisation proposée, pour améliorer la cohérence et l'efficacité du réseau, tout en garantissant une meilleure connectivité et un partage équitable de l'espace entre les différents usagers. Cela nécessite de mener ou de poursuivre des études approfondies pour ajuster ces aménagements en fonction des besoins.
- La RN57, en plus de l'A36, est le principal point de passage pour le transit dans la région. Sur le territoire de GBM, les sections les plus fréquentées de la RN57 sont École-Valentin, Temis et Micropolis. Bien que la RN57 ait connu une baisse de fréquentation entre 2016 et 2019, elle reste saturée aux heures de pointe. Un projet de mise à 2x2 voies entre Micropolis et Beure a été validé pour répondre à cette congestion.
- Les enjeux pour GBM sont de gérer efficacement le trafic élevé, de réduire les embouteillages et d'améliorer la fluidité de la circulation, tout en intégrant le projet d'élargissement de la RN57 dans une vision globale de mobilité durable. Il s'agit également de renforcer la place des 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.

2. Les dynamiques de flux et de pratiques de mobilité des grands bisontins

Données mobilisées :

Cette section du diagnostic s'appuie à la fois sur les données mobilités de l'INSEE (entre 2017 et 2021) pour les analyses des flux de déplacements, ainsi que les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2018 pour l'analyse des pratiques de mobilité à l'échelle de l'agglomération. Certains éléments de diagnostic sont issus de la révision du Plan de Mobilité (PDM 2025 - 2035) de Grand Besançon Métropole.

- **Mobilités professionnelles (MobPro)** : La base INSEE sur les flux de mobilité des « déplacements domicile-travail » fournit, pour l'ensemble des communes (France métropolitaine et DOM), les effectifs correspondant aux croisements du lieu de résidence avec le lieu de travail.
- **Mobilités scolaires (MobSco)** : La base INSEE sur les flux de mobilités scolaires fournit le nombre de personnes effectuant des déplacements entre leur lieu de domicile et leur lieu d'études.
- **Enquête Ménages Déplacements (EMD)** : Enquête labellisée « Standard CERTU », utilisée par de nombreuses collectivités et cofinancée par l'Etat. Les enquêtes sont réalisées au domicile des ménages préalablement tirés au sort, puis interrogés sur leurs déplacements quotidiens afin de dresser un état des lieux précis et de mieux comprendre les besoins en termes de déplacements.

2.1. Les dynamiques spatiales de flux de déplacements

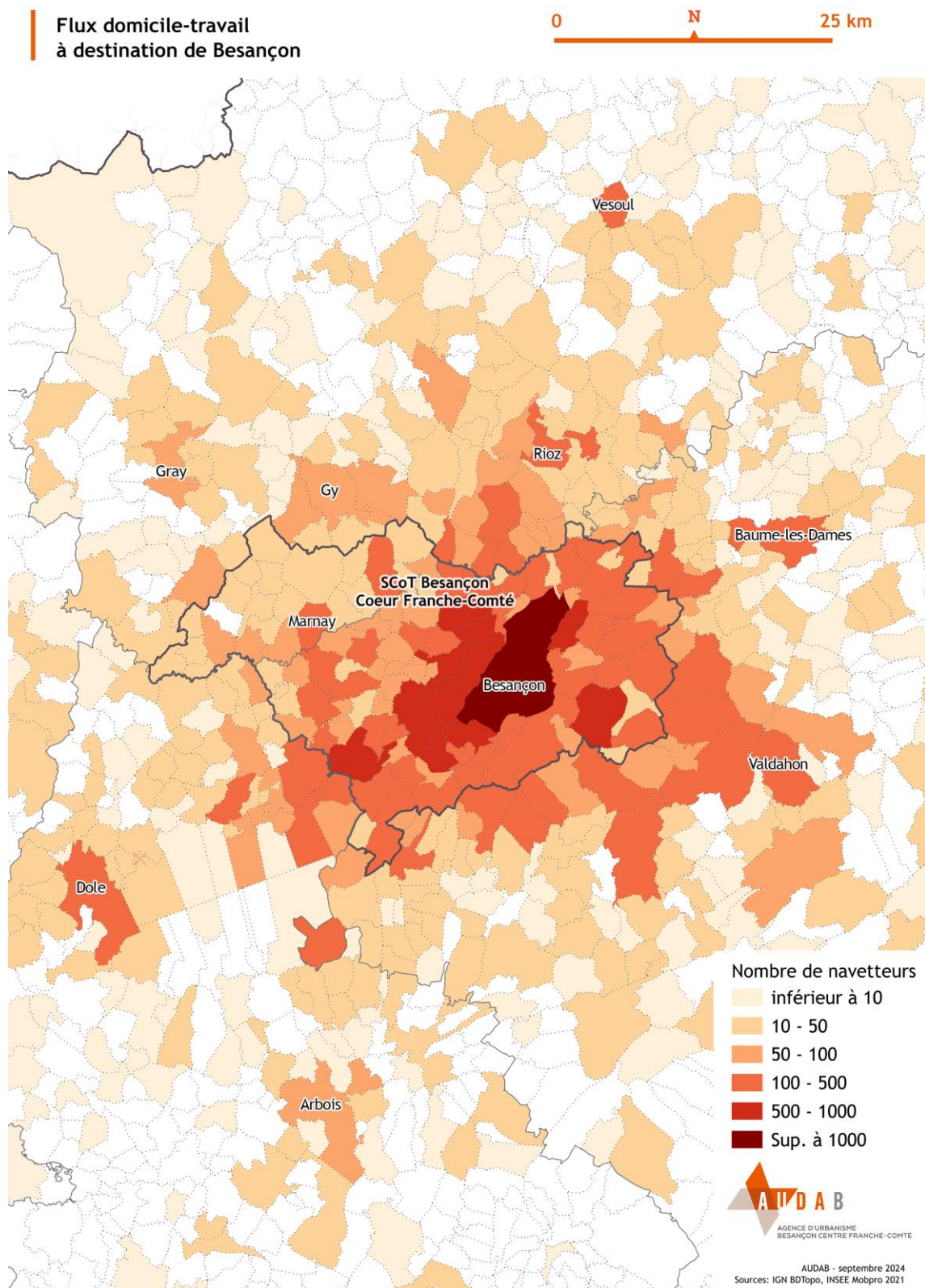
Les flux domicile-travail représentent 21 % des déplacements des habitants du Grand Besançon (Source : EMD 2018), tandis que les flux domicile-études constituent 13 % des trajets, formant des éléments clés pour la compréhension des dynamiques de mobilité. L'analyse des flux domicile-travail et domicile-études reposent respectivement sur les données INSEE de mobilité professionnelle et de mobilité scolaire (de 2017 à 2021).

2.1.1. Flux domicile-travail

Flux interterritoriaux à une échelle élargie

À l'échelle régionale, l'agglomération bisontine entretient des interactions significatives en termes de flux domicile-travail, sur le territoire de la Région Bourgogne-Franche-Comté et plus particulièrement avec les EPCI voisins. Besançon capte la majorité des flux domicile-travail en raison de sa forte offre en emplois. La ville attire des travailleurs bien au-delà du périmètre du SCoT, et même de l'aire d'attraction. En effet, les dynamiques de mobilité ne s'organisent pas uniquement sur le territoire administratif de l'agglomération, mais bien à une échelle plus large, notamment celle des bassins d'emploi et de mobilité.

Les flux à destination de Besançon proviennent principalement de la première couronne autour de l'agglomération, mais aussi de la deuxième couronne. Des flux significatifs proviennent également des autres agglomérations de la Région BFC telles que Dijon Métropole (319 navettes quotidiennes en 2021), Grand Dole (1 056 navettes quotidiennes en 2021), Grand Pontarlier (204 navettes quotidiennes en 2021), le Pays de Montbéliard (433 navettes quotidiennes en 2021) et Grand Belfort (190 navettes quotidiennes en 2021).

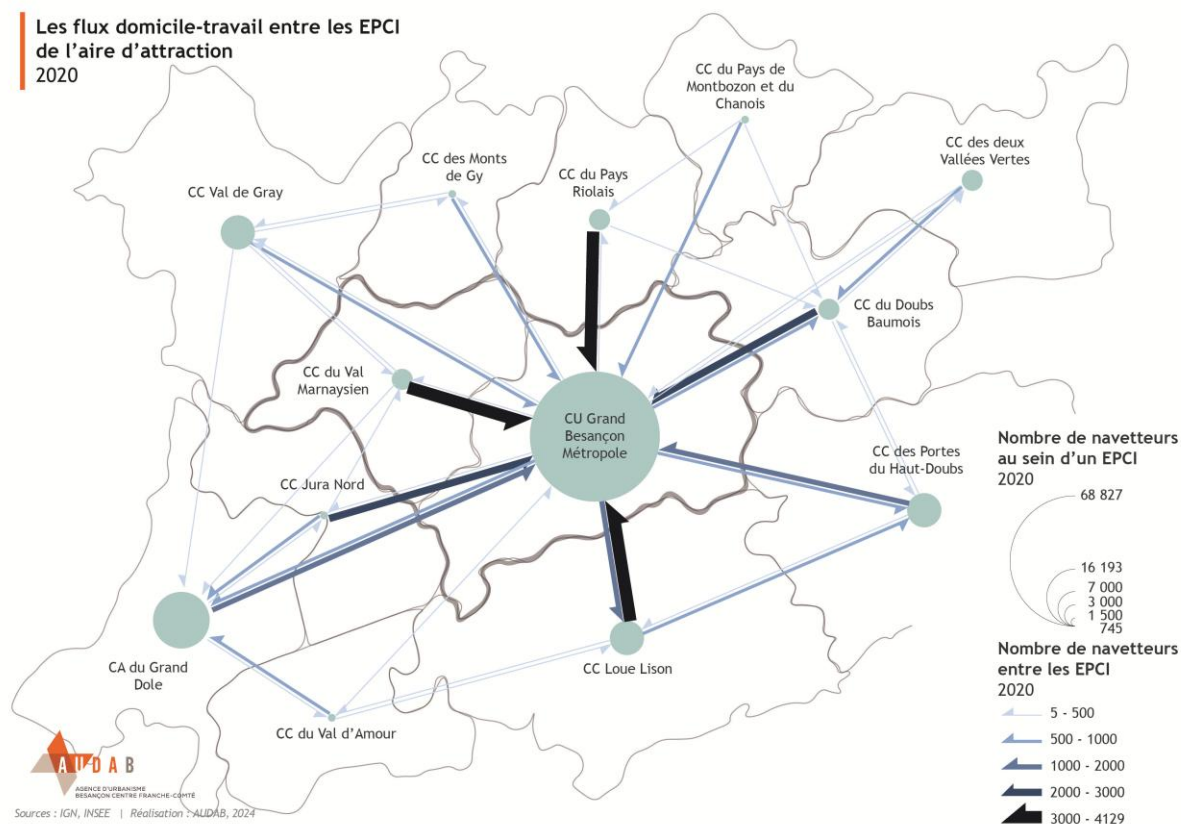


Carte – Flux domicile-travail à destination de Besançon

En dehors de Besançon, la première couronne attire également les travailleurs, ainsi que les centralités les plus importantes telles que Saint-Vit et Saône. En revanche, les flux domicile-travail sont principalement négatifs pour les communes des couronnes plus éloignées, notamment les communes rurales.

À l'échelle de l'aire d'attraction, près de 20 000 personnes entrent quotidiennement dans le Grand Besançon pour venir travailler, tandis que seulement 9 000 habitants du Grand Besançon se rendent dans d'autres territoires pour

leur emploi. Grand Besançon est un pôle d'attraction majeur pour les EPCI voisins, avec des flux domicile-travail importants provenant particulièrement du Val Marnaysien (3 900 en 2017 et 4 178 en 2021), de Loue-Lison (3 900 en 2017, et 3 801 en 2021) et du Pays Riolois (3 100 en 2017 et 3 258 en 2021), révélant une forte dépendance de ces territoires envers l'agglomération bisontine. Ces déplacements s'effectuent en majorité en voiture (plus de 80%).



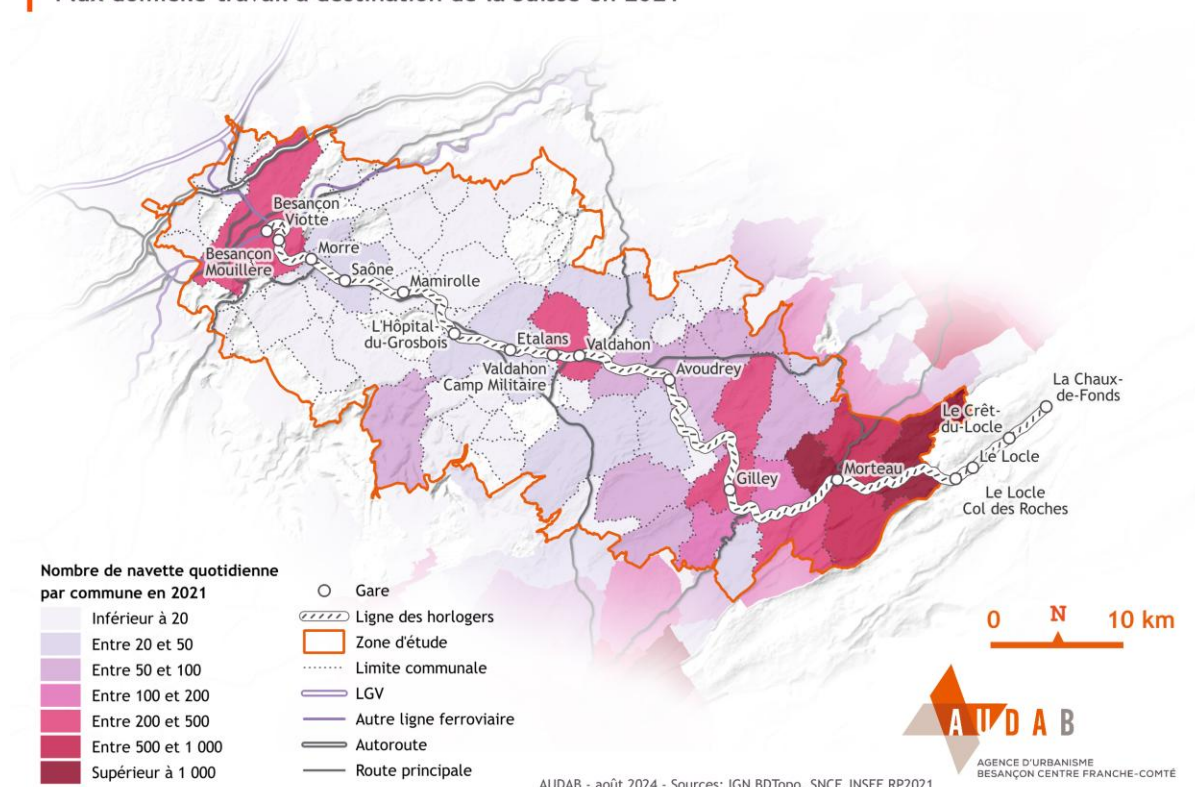
Carte – Flux domicile-travail entre les EPCI de l'aire d'attraction de Besançon

Flux à destination de la Suisse

Les flux sortants vers la Suisse depuis Grand Besançon sont assez significatifs et montrent la particularité du territoire en lien avec les dynamiques transfrontalières. Ainsi près de 740 navettes quotidiennes ont été enregistrées par l'INSEE (2021) en direction de la Suisse ayant pour origine les communes de GBM, dont près de 52% provenant de Besançon (près de 340 personnes par jour font la navette depuis la capitale comtoise). Les destinations sont très concentrées côté helvétique puisque les communes du Locle, de la Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel concentrent près de 40 % des flux.

Dans ce sens, la ligne des Horlogers a un fonctionnement dual, avec une attractivité forte du bassin d'emploi de Besançon d'une part, notamment pour les habitants du Grand Besançon, et de la Suisse d'autre part pour les frontaliers. La population et les emplois sont en augmentation sur le périmètre, notamment entre Besançon et Valdahon. La perspective d'une croissance de la demande de mobilité TER est donc importante sur ce tronçon avec une démographie dynamique et des projets importants aux abords des gares et haltes.

Flux domicile-travail à destination de la Suisse en 2021



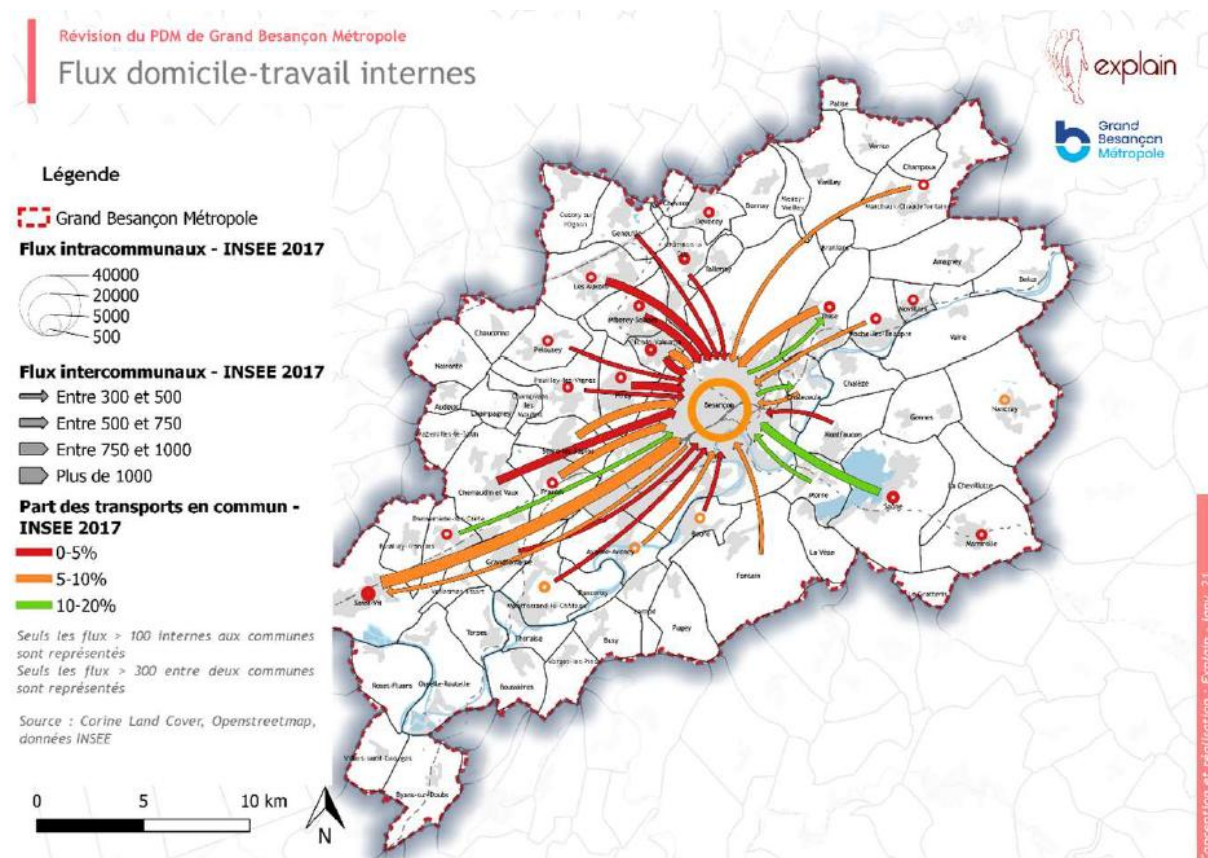
Carte – Flux domicile-travail à destination de la Suisse

Flux internes

Les mobilités internes à l'agglomération bisontine sont largement concentrées vers et au sein de la ville de Besançon (données INSEE 2017). Pour les déplacements domicile-travail, 67 000 navetteurs se déplacent quotidiennement à l'intérieur de GBM. La majorité (58%) sont des flux internes aux communes de l'agglomération (déplacements qui ont pour origine et destination des communes de l'agglomération, et dont 50 % sont internes à Besançon), avec 52% en voiture et environ 17% pour la marche et les TC. Les mobilités domicile-travail sont donc polarisées par Besançon et majoritairement réalisées en voiture. En revanche, 42% des flux internes à l'agglomération relient deux communes distinctes (26% sont dirigés vers Besançon et 7% sont originaires de Besançon), réalisés à 92% en voiture et seulement 5% en TC.

De plus, seulement 17% des flux domicile-travail internes à l'agglomération ne concernent pas Besançon (comme commune d'origine ou de destination). Cela confirme le rôle important de la ville-centre comme pôle générateur de déplacements professionnels au sein du Grand Besançon.

Par ailleurs, les transports collectifs sont l'un des modes de déplacement privilégié pour se rendre au centre-ville de Besançon (tout comme la marche à pied), ainsi que pour les trajets entre les zones périphériques et les zones d'activités ou commerciales. Cependant, pour les déplacements entre différentes communes, les transports collectifs ne représentent que 5%, tandis que 92% sont effectués en voiture.



Carte – Flux domicile-travail internes. Source : Révision du PDM de GBM

Parts modales des déplacements DT	Marche à pied	Voiture	Vélo	2RM	TC	Ne se déplacent pas
Interne à une commune	17%	52%	5%	1%	17%	7%
Echanges entre commune	0%	92%	1%	1%	5%	0%

Tableau - Parts modales des déplacements domicile-travail (DT). Source : Révision du PDM de GBM

Flux externes

La majorité des échanges externes (80 % des flux) se fait avec les EPCI limitrophes de GBM, témoignant du rayonnement de l'agglomération au-delà de ses limites administratives. Toutefois, les échanges se font majoritairement vers GBM : la voiture demeure très largement majoritaire pour ces déplacements (>90%).

Les échanges externes avec les autres pôles régionaux (Dijon, Dole, Pontarlier, Montbéliard et Vesoul) représentent 20 % des flux, avec un équilibre entre les flux entrants et sortants entre Besançon et ces pôles. La part modale des transports en commun pour ces déplacements est favorable (entre 10 et 20 %) grâce aux liaisons TER (fermé ou car) avec ces différents pôles.

2.1.2. Flux domicile-étude

Le bassin scolaire de Besançon exerce une influence significative au-delà de ses frontières administratives, attirant de l'extérieur et générant en interne d'importants flux domicile-études. Quotidiennement, 50 600 déplacements domicile-études ont lieu au sein de l'agglomération, dont 11300 élèves/étudiants venant de l'extérieur pour étudier à Besançon, démontrant ainsi le rayonnement du territoire. À l'inverse, 1 700 élèves/étudiants quittent quotidiennement GBM pour se rendre dans d'autres zones (données INSEE 2017).

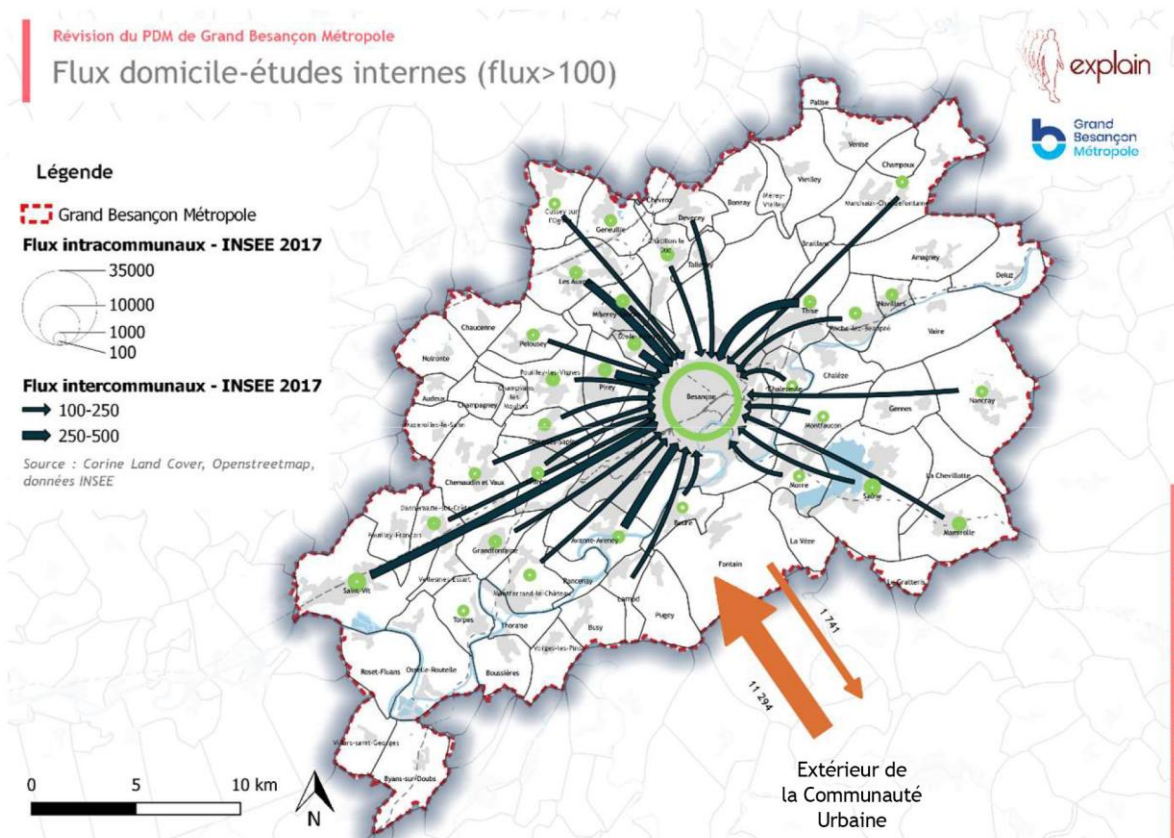
Parmi les flux internes à l'agglomération, la grande majorité (79%) sont des flux internes aux communes (lieu de résidence) :

- 64% de ces flux sont internes à Besançon, commune concentrant la majorité des établissements scolaires de l'agglomération ;
- 15% internes aux autres communes ;

Par ailleurs, 21 % sont intercommunaux :

- 14% sont dirigés vers Besançon ;
- 1% sont originaires de Besançon ;
- 6% ne concernent pas Besançon.

Les flux domicile-études internes à l'agglomération et ne concernant pas Besançon, témoignent de la proximité des établissements scolaires dans d'autres communes de l'agglomération, notamment de collèges à Saône, Châtillon-le-Duc, Pouilley-les-Vignes et Saint-Vit, ainsi qu'un lycée à Dannemarie-sur-Crête.



Carte – Flux domicile-études internes (Flux>100). Source : Révision du PDM de GBM

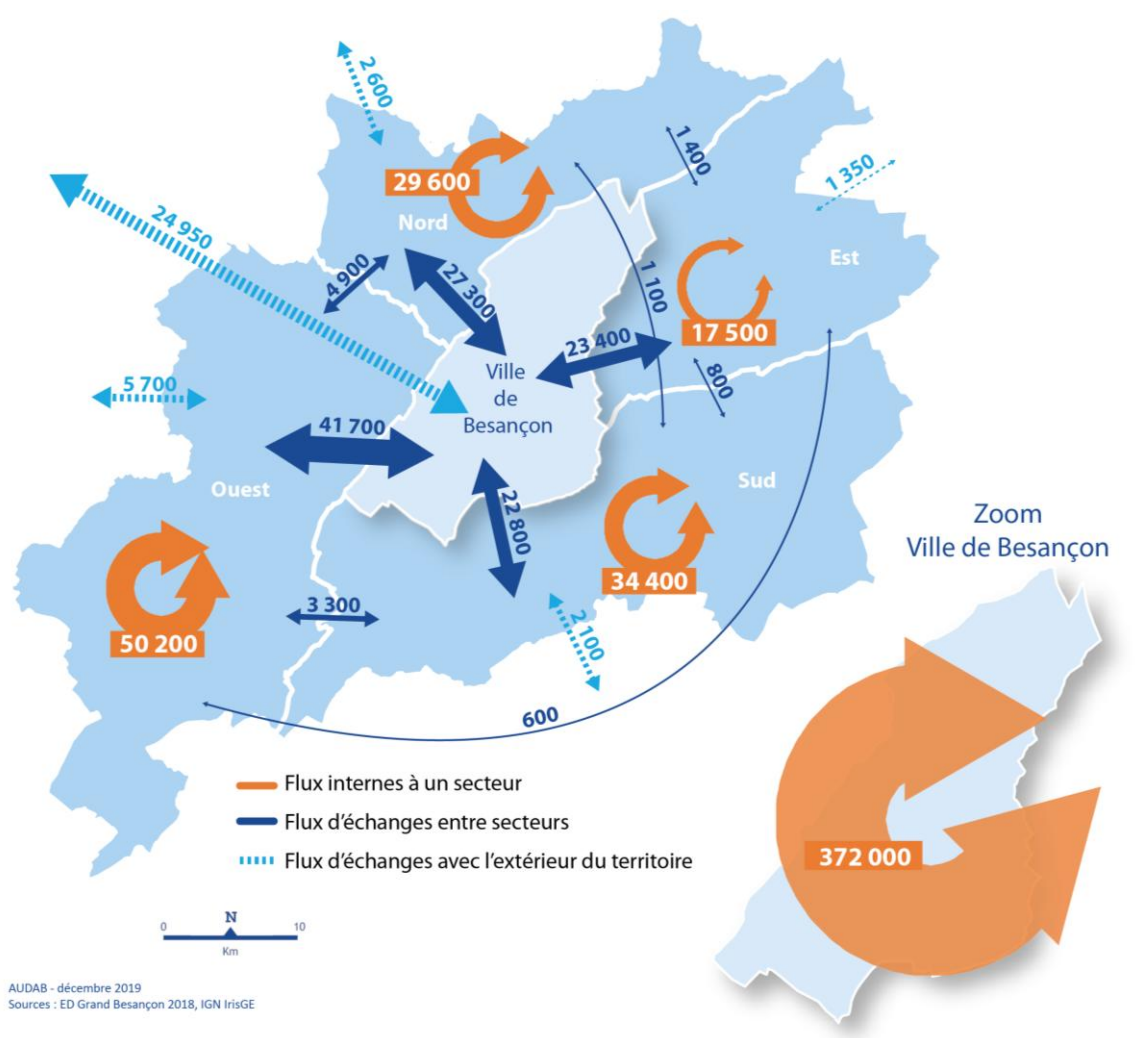
2.2. Les pratiques de mobilité

2.2.1. Déplacements à l'échelle de l'agglomération

À l'échelle de la CU Grand Besançon Métropole, plus de 9 personnes sur 10 se déplacent quotidiennement, cela représente environ 660 400 déplacements journaliers, en interne aux secteurs, entre les secteurs ou en échange avec d'autres territoires (source : EMD 2018).

La part des flux internes, réalisés dans chaque secteur est, en règle générale, majoritaire. Seul le secteur Est se distingue par une part plus faible de flux internes par rapport aux flux en lien avec Besançon. Les flux entre les secteurs périurbains (hors ville de Besançon) restent faibles, tandis que les secteurs Ouest et Nord présentent les plus fortes synergies entre eux. Les flux entrants et sortants du périmètre de l'agglomération sont eux, en grande partie, réalisés en lien avec Besançon.

Par ailleurs, la comparaison des résultats de l'EMD 2005 et de l'EMD 2018 montre que la proportion des déplacements effectués par les habitants de la commune de Besançon a diminué, passant de 68 % en 2005 à 60% en 2018. Cette baisse s'explique notamment par l'élargissement du périmètre de l'agglomération, qui a intégré 15 nouvelles communes en 2017, ajoutant 13 000 habitants supplémentaires en périphérie.



Carte – Flux internes et inter-secteurs de la CU Grand Besançon Métropole

	Nombre de déplacements	Part des déplacements
Besançon	395 491	60%
Nord agglomération	56 709	9%
Est agglomération	39 932	6 %
Ouest agglomération	101 706	15 %
Sud agglomération	66 575	10 %
Total	660 413	100 %

Source : ED Grand Besançon 2018

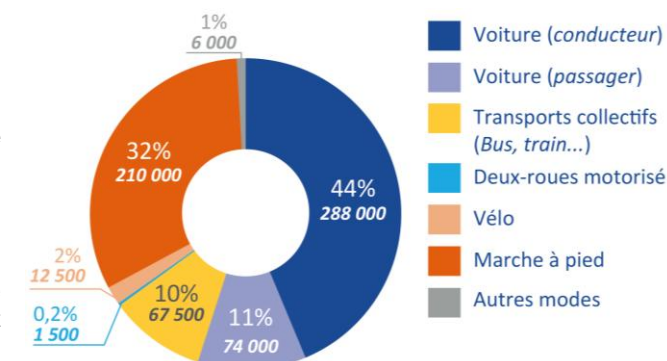
Tableau -Nombre et part de déplacements par jour, réalisés par secteur

2.2.2. Modes et motifs de déplacement

Parts modales

Sur le territoire, 55 % des déplacements, tous motifs confondus (travail, école/ collège/ lycée, enseignement supérieur, achats, loisirs, visites, accompagnement, etc.), se font en voiture (conducteur et passager), 34 % en modes actifs (à pied ou à vélo), et 10 % en transports collectifs (bus, car ou train).

La répartition des modes de transport dans les différents secteurs du Grand Besançon reflète une diversité spatiale, car le mode de déplacement utilisé varie en fonction du lieu d'habitation et de la proximité avec les zones d'emploi et les services.

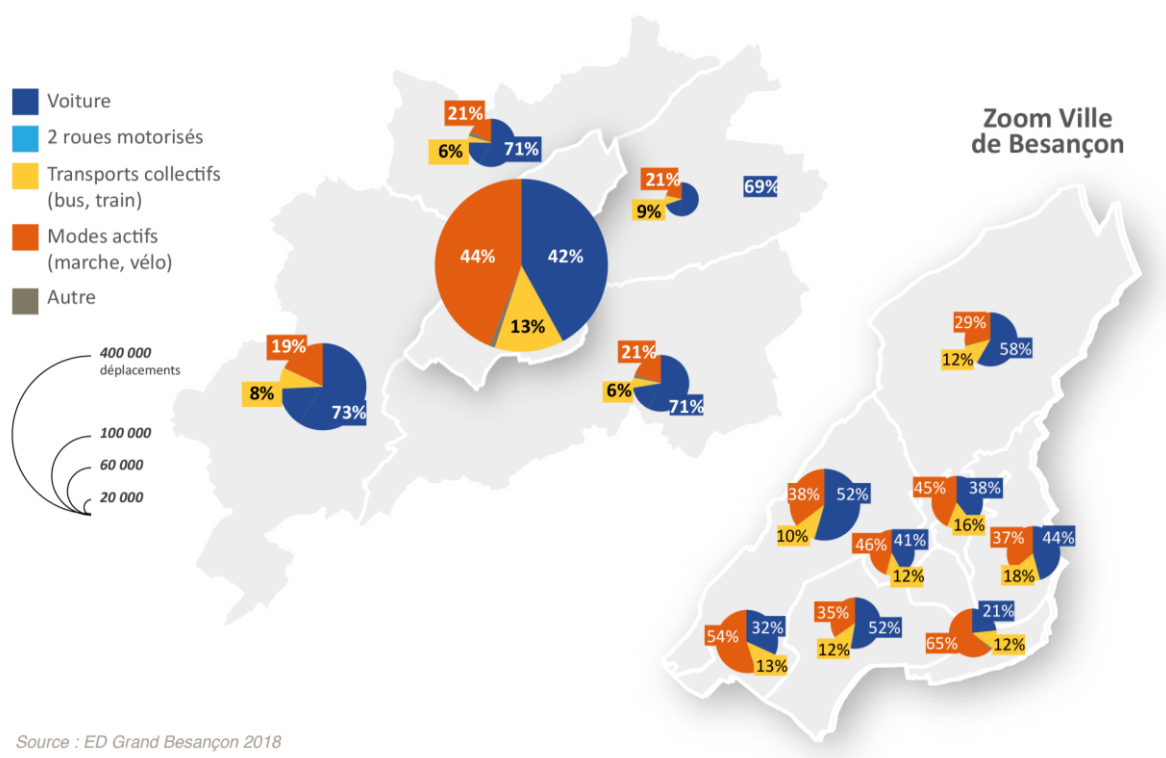


Graphique – Nombre et part des déplacements selon le mode à l'échelle de Grand Besançon.

Source : EMD Grand Besançon 2018

Les modes actifs sont quasi inexistantes pour les déplacements d'échange entre Besançon et le reste du territoire du Grand Besançon, qui sont réalisés à plus de 96 % en voiture. Ainsi, la voiture individuelle est le mode de transports le plus utilisé, en-dehors de Besançon. Les transports en commun représentent moins de 10%. La marche à pied, en revanche, représente près de 20% des déplacements dans les communes de GBM hors Besançon. Elle reste un des moyens utilisés pour les déplacements courts.

A Besançon, la tendance est différente. Les résidents de la ville ont plus largement recours à d'autres modes, principalement la marche à pied (représentant environ 40% des déplacements), mais également le train pour des déplacements en dehors de Besançon. La voiture reste tout de même largement utilisée, représentant 34% des déplacements, et même jusqu'à 42% en comptabilisant les passagers. Ainsi, c'est le moyen de déplacement le plus utilisé, également à Besançon. Cependant, les modes alternatifs sont plus importants que dans les autres communes, en raison de l'offre en transports en commun et de la proximité entre le lieu d'habitation et les services et emplois.

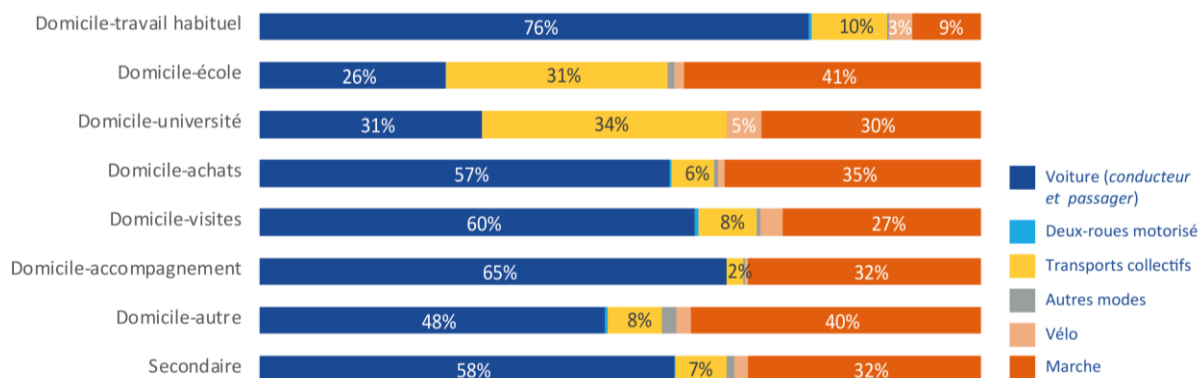


Carte – Parts modales par secteur géographique (ville de Besançon, secteurs Ouest, Sud, Nord, et Est) du Grand Besançon en 2018. Source : EMD 2018.

Parts modales selon le motif de déplacement

Les parts modales varient en fonction du motif de déplacement, même si la voiture reste globalement le mode majoritaire pour tous les motifs, des exceptions notables se manifestent pour les déplacements domicile-école et domicile-université. Pour ces deux motifs spécifiques, c'est la part des transports en commun qui joue un rôle plus important. En revanche, 76% des déplacements domicile-travail, sont effectués en voiture à l'échelle du Grand Besançon. Pour ces déplacements, la voiture est largement privilégiée, partout dans le territoire. À Besançon, plus de la moitié des trajets vers le lieu de travail se réalisent en voiture. Dans les autres communes, la part des déplacements en voiture atteint près de 90 % (conducteurs et passagers inclus), et dans le secteur de Saône, elle atteint quasiment les 100 %.

Ces variations de part modale selon le motif reflètent les préférences et les besoins spécifiques liés à chaque type de déplacement, influencés par la distance, la disponibilité des infrastructures et les options de transport offertes, ainsi que la topographie, car certains trajets peuvent être difficiles à effectuer à vélo en raison de la configuration du territoire.

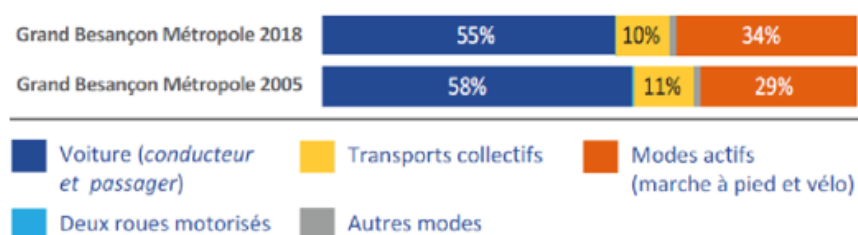


Graphique - Part modale des déplacements des résidents du Grand Besançon par motif en 2018. Source : EMD 2018.

Globalement, les motifs de déplacement des habitants du territoire sont restés stables en 15 ans. En 2018, un déplacement sur trois est motivé par les trajets domicile-travail ou domicile-étude, tandis qu'un déplacement sur cinq est dédié aux achats. Les autres motifs de déplacements, notamment ceux à titre culturels et récréatifs (loisirs, visites, promenade, etc.) représentent 22 % de la mobilité dans le territoire du Grand Besançon.

La part des déplacements en voiture, bien qu'encore dominante comme mentionné précédemment, a diminué entre 2005 et 2018 (362 276 déplacements quotidiens en 2018 contre 379 000 en 2005). Le nombre de déplacements effectués en marche à pied et à vélo augmente respectivement de 16,5% et de 48%. Les habitants du Grand Besançon privilégient ainsi davantage les modes doux (marche, vélo) et ont réduit leur recours aux véhicules motorisés par rapport à 2005.

La diminution des déplacements motorisés s'explique à la fois par des facteurs démographiques (vieillessement de la population), des évolutions dans les modes de vie et une rationalisation des déplacements. Parallèlement, la progression des modes actifs reflète aussi l'impact des aménagements urbains et des changements d'habitudes en faveur des mobilités douces.



Graphique - Parts des déplacements des résidents du Grand Besançon selon le mode. Source : EMD Grand Besançon 2018 et Enquête déplacements urbain 2004-2005 Grand Besançon – INSEE – Méthode CERTU – Chiffres clés des EMC (enquêtes mobilité certifiées) – CEREMA

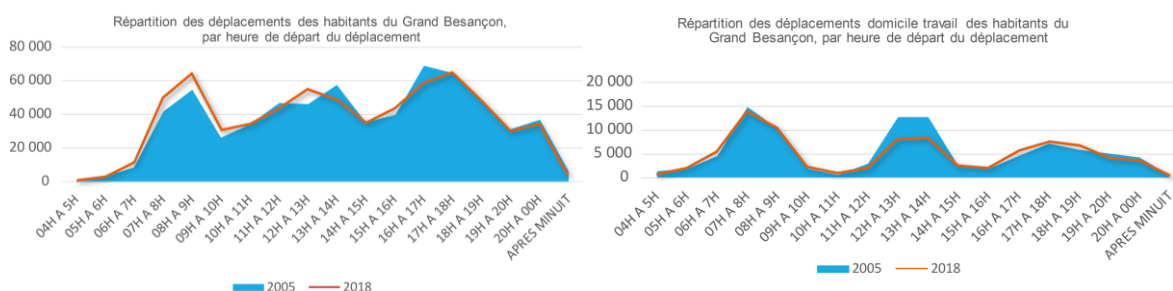
2.2.3. Dynamiques spatio-temporelles des déplacements

Horaires

Par comparaison aux dynamiques des déplacements en 2005, la répartition horaire des déplacements en 2018 montre une pointe matinale (7h - 9h) plus importante, une plus forte concentration de déplacements dans la tranche 12h-13h et une diminution ainsi qu'un léger décalage de la pointe du soir entre 18h et 19h.

La pointe matinale est essentiellement due aux déplacements domicile-études, domicile –accompagnement et domicile-travail. Pour les déplacements domicile-travail, une forte diminution des retours à domicile le midi (moins 8 000 déplacements) est observée, tandis que les déplacements secondaires (achat, loisirs, etc.) y sont plus nombreux, contribuant à l'atténuation des pointes de 11h et 13h. La pointe du midi est principalement générée par les déplacements secondaires, ainsi que par les déplacements domicile-études de milieu de journée, qui se combinent en une seule pointe. Entre 11 h et 14 h, seules les pointes de déplacements domicile-accompagnement subsistent.

Graphiques – Répartition des déplacements par heure de départ des déplacements.



Source : EMD 2018

Temps de déplacement

En moyenne les habitants de la ville de Besançon se déplacent moins longtemps (avec une moyenne de 52 minutes) et parcourent moins de distance que ceux du reste de l'agglomération malgré une mobilité équivalente. Le rapport entre distance et temps de déplacement diffère significativement entre la ville de Besançon et les secteurs périphériques du Grand Besançon, indiquant une plus grande efficacité en termes de temps pour des trajets plus longs en périphérie par rapport aux trajets plus courts en ville.

À l'échelle de Besançon, en moyenne, les habitants des quartiers qui se déplacent le moins longtemps sont également ceux qui réalisent moins de déplacements par jour.

Tableau – Temps et distance moyens réalisés par jour selon le secteur de résidence.
Source : EMD Grand Besançon 2018

	Temps moyen (min)	Distance moyenne (km)
Ville de Besançon	52	11
Besançon Nord	53	13
Besançon Ouest	51	12
Planoise	46	9
Besançon Sud-Ouest	55	13
Boucle	56	9
Chaprais - Mouillère	58	11
Nord-boucle	53	10
Besançon Est	50	10
Nord agglomération	54	23
Ouest agglomération	53	24
Est agglomération	56	23
Sud agglomération	53	22
Grand Besançon	53	16

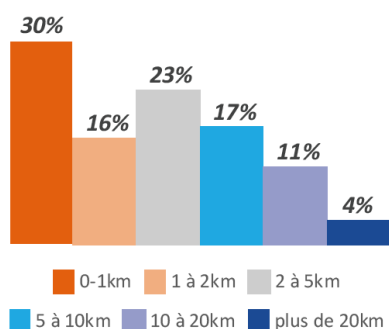
Distance par mode de déplacement

30 % des déplacements correspondent à une distance de moins d'1 km, tandis que ceux de plus de 20 km ne représentent que 4% du total.

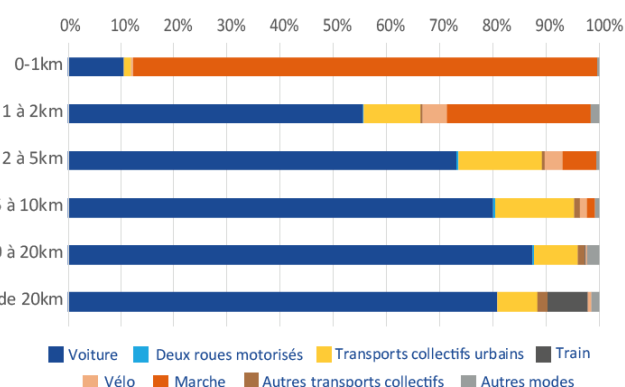
La distance moyenne qu'un habitant de l'agglomération effectue en voiture pour se rendre à son travail est de 8,6 km. Pour le même motif, la distance parcourue à vélo est de 3,8 km en moyenne, tandis qu'en transport collectif elle est d'environ 6 km (5 km pour les habitants de Besançon).

Les habitants du Grand Besançon ont majoritairement recours à la marche pour les petits déplacements, inférieurs à 1 km. Le vélo est utilisé majoritairement pour les déplacements de 2 à 5 km, soit 5 à 15 min de trajet. Le train devient un mode de déplacement utilisé à partir de 20km de distance de trajet.

Toutefois, ces déplacements se reportent préférentiellement sur la voiture même pour des déplacements inférieurs à 2 km. Cette distance est pourtant adaptée aux déplacements en modes actifs (marche et vélo). La moitié des déplacements en voiture correspondent à une distance inférieure à 5 km et 22 % sont inférieurs à 2 km, ce qui constitue une marge de progression non négligeable pour les modes alternatifs.



Graphique - Répartition modale des déplacements par classe de distance parcourue, tous motifs confondus.



Graphique - Répartition du nombre de déplacements par distance. Source : EMD Grand Besançon 2018

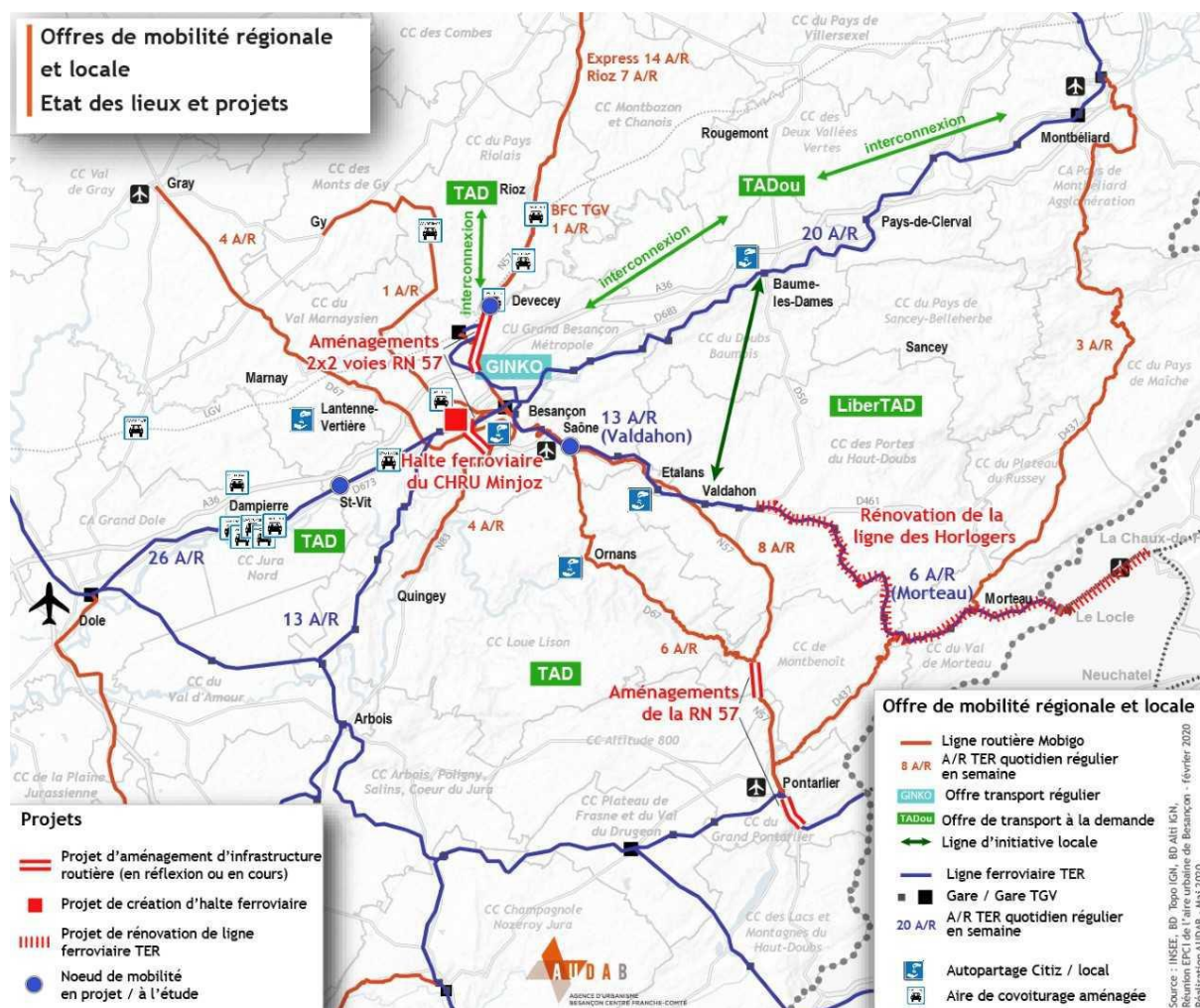
Synthèse « flux et pratiques de mobilité »

- La population de Grand Besançon Métropole (GBM) est mobile sur un territoire plus large que son périmètre administratif. Les déplacements sont principalement concentriques et pendulaires, en cohérence avec la polarité de Besançon et l'organisation radiale des réseaux de transport. Toutefois, la majorité des flux reste interne à GBM. Cette organisation territoriale des flux de mobilité résulte de la forte centralité urbaine de Besançon au sein d'une région majoritairement rurale.
- En dehors de Besançon, la voiture reste le mode de déplacement privilégié, soulevant la question de l'organisation des mobilités pour limiter l'autosolisme. À Besançon, les déplacements piétons sont autant utilisés que la voiture. Cependant, les trajets domicile-travail sont encore majoritairement effectués en voiture. L'enjeu est d'adapter et améliorer l'offre de transport et les alternatives afin de réduire l'autosolisme, en encourageant notamment le recours aux modes doux pour les déplacements domicile-travail.
- Les équipements, emplois et pôles générateurs de déplacements sont concentrés à Besançon mais également présents sur la première couronne du territoire (notamment à Ecole-Valentin, Chalezeule et Pirey). Cette polarisation engendre de nombreux déplacements centrés vers et au sein de Besançon, tandis que l'éloignement de la ville centre, combiné à une typologie de l'habitat et une densité moyenne défavorables aux transports en commun, ne favorisent pas l'utilisation des transports en commun. Les enjeux consistent à rééquilibrer les déplacements en améliorant l'intégration des équipements et emplois sur l'ensemble du territoire, à l'échelle des bassins de proximité, et à développer des solutions de mobilité qui réduisent la dépendance à la voiture. Cela nécessite le renforcement de l'offre de transports en commun et une adaptation de l'organisation territoriale.
- Le bassin scolaire de Besançon exerce une influence significative au-delà de ses frontières administratives, attirant de l'extérieur et générant en interne d'importants flux domicile-études. La majorité de ces flux se concentrent sur Besançon et ses communes voisines. L'enjeu inscrit au PDM de GBM (2025-2035) consiste à améliorer les 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.
- Entre 2005 et 2018, la mobilité des habitants de GBM a diminué de près de 10%, cela peut être expliqué partiellement par la périurbanisation qui a allongé les distances entre domicile et travail et réduit les retours à domicile pendant la pause déjeuner. Plus spécifiquement, les déplacements liés au travail ont diminué de 9% pendant la période étudiée, un constat qui peut être expliqué par l'augmentation des pratiques de télétravail et des achats en ligne. Ce changement d'habitudes en matière de mobilité offre une opportunité sur laquelle il est crucial de capitaliser.
- Le deuxième constat, en termes d'évolution des pratiques de mobilité, entre 2005 et 2018, indique une nette augmentation du recours des modes actifs (comme la marche et le vélo) parallèlement à une diminution de l'usage des modes motorisés (comme la voiture et les transports en commun) sur l'ensemble du territoire et plus particulièrement en ville. L'enjeu est de capitaliser sur ce changement de modèle des déplacements pour réduire l'usage de la voiture individuelle et proposer des alternatives efficaces, en adaptant les infrastructures pour favoriser les déplacements en modes actifs.

3. Les réseaux de mobilité : offres et usages

La diversité des besoins et des pratiques en termes de déplacements, qu'ils soient quotidiens ou spécifiques, nécessite une approche intégrée et innovante des infrastructures et services de transport. Cette analyse se penche donc sur les différentes offres de mobilité régionale et locale.

Le territoire de l'agglomération bisontine est caractérisé par une offre variée, incluant les réseaux de mobilité régionaux, qui structurent les grands déplacements interurbains (lignes routières Mobigo, lignes TER, offre de transport à la demande, lignes d'initiative locale). En parallèle, les réseaux urbains et périurbains de transport en commun assurent des trajets réguliers à l'échelle des communes. Des alternatives de mobilité motorisée comme l'autopartage et le covoiturage complètent également cette offre. Dans ce sens, plusieurs projets sont en cours ou ambitionnés pour améliorer l'accessibilité et l'intermodalité sur le territoire.



Carte – Offres de mobilité régionale et locale : Etat des lieux et projets. (AUDAB, 2020)

3.1. Les réseaux de mobilité régionaux

3.1.1. Le réseau viaire

Usages (trafics routiers)

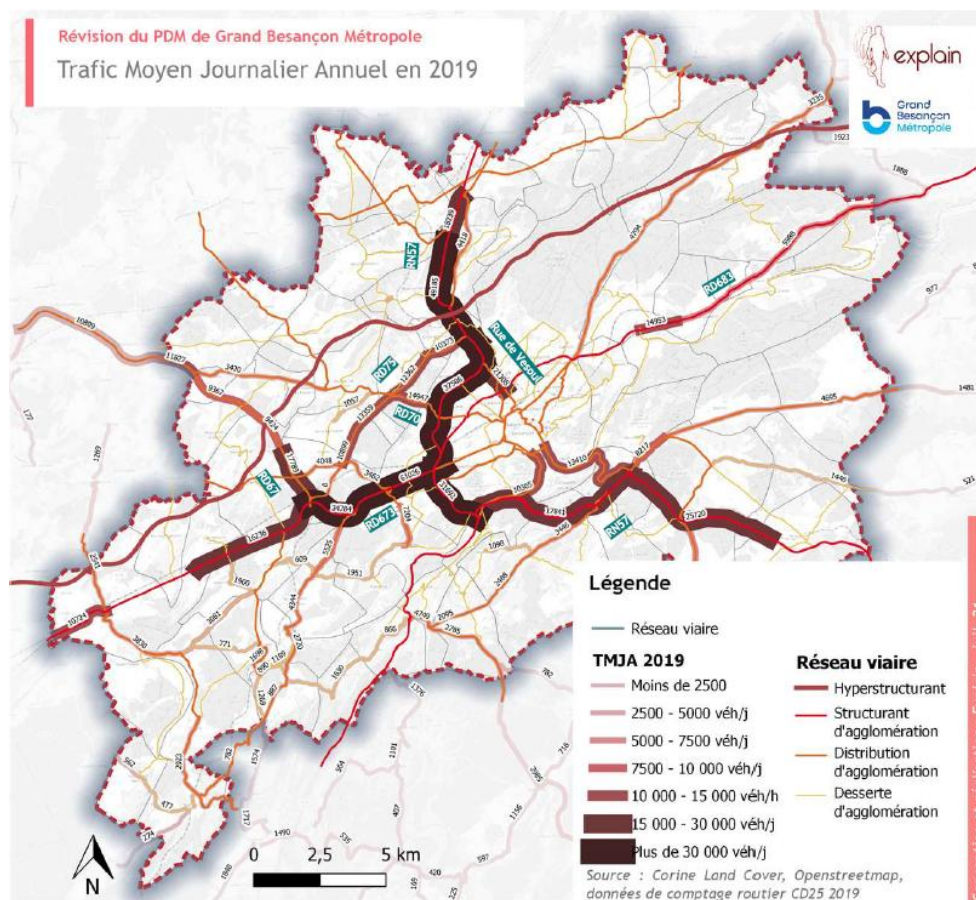
Les trafics routiers sont globalement en cohérence avec la hiérarchisation du réseau viaire (c.f. 1.3. Infrastructures routières). Le trafic se concentre sur les axes structurants du territoire, tels que la RN57, l'A36, et certaines routes départementales. La RN57 supporte des trafics très importants, entre 18 000 et 49 000

véh./jour sur sa section la plus empruntée (au niveau d'Ecole-Valentin) et respectivement 32 000 et 38 000 véh./jour à Micropolis et Temis.

Pour les routes départementales, les trafics les plus élevés sont portés par :

- La RD673 pénétrant Besançon depuis l'ouest avec environ 61 000 véh./jour. Cette départementale est identifiée comme axe structurant d'agglomération dans la hiérarchisation proposée en 2018, en cohérence avec les trafics qu'elle supporte.
- La rue de Vesoul à l'entrée nord de Besançon, avec 21 300 véhicules par jour.
- La RD67, rejoignant la RD673 depuis le nord, avec 17 700 véhicules par jour. La RD683, pénétrant depuis l'est, avec 15 000 véhicules par jour.
- La RD70, entrant à Besançon depuis Pirey, supporte également un trafic important (18 000 véh./jour) pour un axe identifié comme axe de distribution d'agglomération.
- La RD75 reliant la RN57 et RD673 supporte un trafic d'environ 13 000 véh./jour.

Le trafic est globalement modéré sur les autres routes départementales de l'agglomération, avec moins de 10 000 véh./jour pour la grande majorité des axes (notamment la RD67 et RD108). Ces trafics sont tout de même



importants à l'échelle des traversées de communes. Les points de franchissement du Doubs pour accéder à l'hypercentre présentent également des encombrements, marqués par des conflits entre les différents modes.

Carte – Trafic moyen journalier annuel en 2019. Source : Révision du PDM de GBM

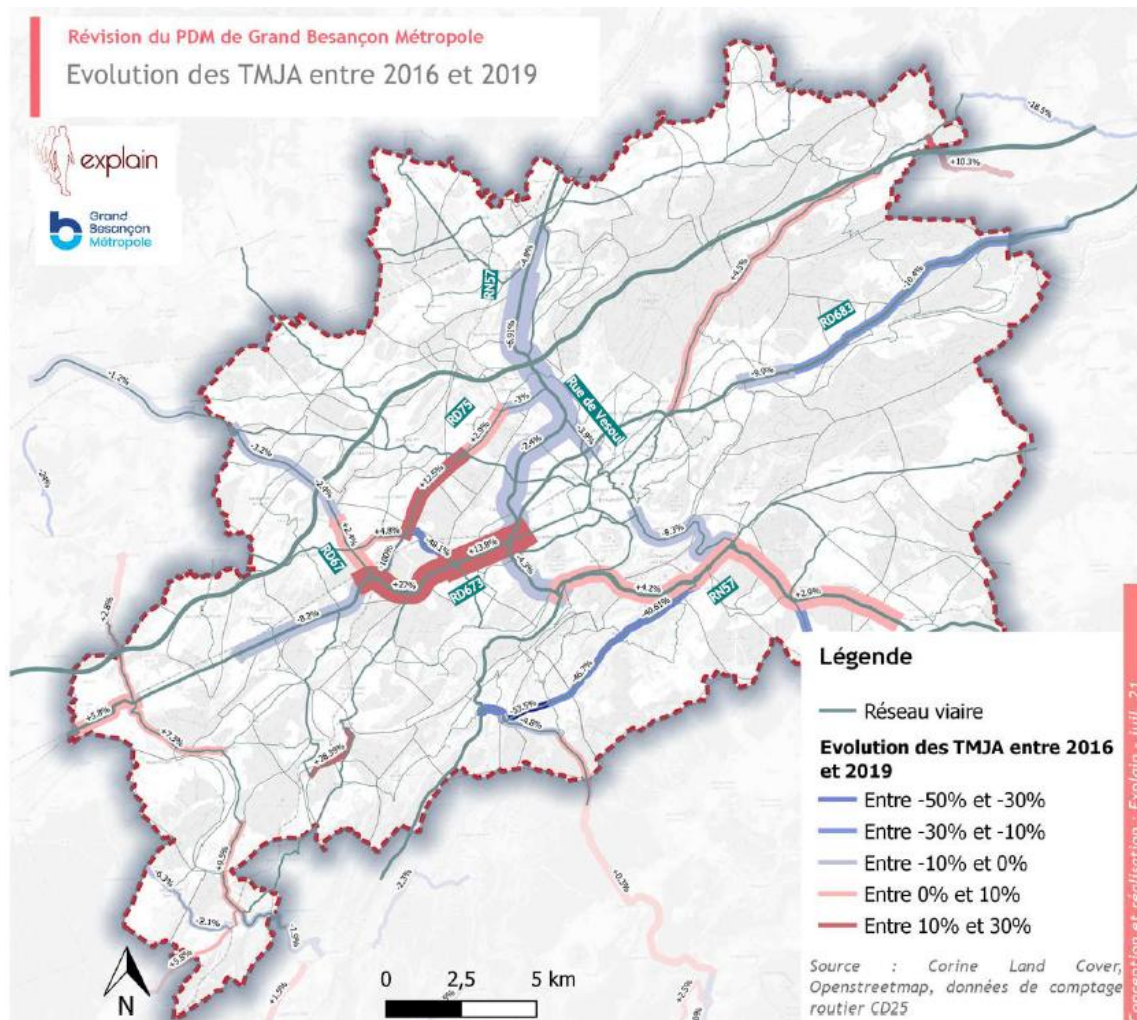
Evolution de l'usage

Globalement, sur l'ensemble des comptages ayant lieu chaque année, une baisse de 2,2% du trafic est observée entre 2016 et 2019, soit une baisse de 0,8% par an en moyenne. En revanche, une hausse globale de 9,8% a été observée sur la RN57 et sur certaines routes départementales, principalement à l'ouest du territoire. Les principales hausses de trafic sont observées sur la RD673 avec +27% entre 2016 et 2019 sur la section présentant l'augmentation de trafic la plus importante et sur la RD75 avec +13% sur la même période.

Pour la RN57, qui supporte des trafics importants, sa fréquentation diminue sur les sections plus au nord (entre -7% et -3% de Châtillon-le-Duc, Ecole-Valentin, Temis et Micropolis), ce qui peut être expliqué par la phase de travaux sur cette période. Une hausse de trafic s'observe sur les sections sud : entre +3% et +4% sur les Mercureaux et Saône. Les trafics sont également en hausse sur les autres axes supportant les trafics les plus importants, notamment la RD673 et la RD75. En revanche, la RD104 (reliant la RN57 et la RN83 au niveau de la

Vèze) a connu une diminution de trafic d'environ 45% entre 2016 et 2019. Ce trafic a été redirigé vers le tronçon de la RN57 connecté directement à la RN83 au niveau du rond-point des Mercureaux à l'échelle de Beure.

Cette évolution peut s'expliquer par la dynamique d'urbanisation des secteurs à proximité des axes routiers structurants, qui sont plus attractifs en termes de développement résidentiel et économique, générant une intensification des déplacements dans ces zones.



Carte – Evolution des trafics moyens journaliers entre 2016 et 2019. Source : Révision du PDM de GBM

Aménagement et hiérarchisation

À l'échelle de Grand Besançon Métropole, la voirie est globalement configurée en faveur des voitures. L'ambiance routière prédomine, avec peu de place pour les mobilités actives (vélo, marche) et des aménagements ponctuels pour les TC (tramway et bus en sites propres). Ainsi, peu d'aménagements de voirie sont cohérents avec la hiérarchisation du réseau routier proposée en 2018 (c.f. [1.3. Infrastructures routières](#)).

Par ailleurs, des aménagements hétérogènes à l'échelle de l'agglomération sont observés. Certaines communes périphériques ont fait le choix d'aménager leurs traversées de départementales avec des zones 30, cheminements piétons et traversées piétonnes qualitatives mais ce n'est pas le cas de toutes. Certaines présentent encore des centres-villages à la configuration très routière, sans aménagements pour les autres modes que la voiture.

3.1.2. L'étoile ferroviaire bisontine

Offre par branche de l'étoile

L'offre ferroviaire de Grand Besançon Métropole s'articule autour de plusieurs branches de l'étoile ferroviaire :

- Centre de l'étoile ferroviaire : Besançon-Viotte ;
- Direction Nord / LGV Rhin-Rhône : Ecole-Valentin et BFC TGV ;
- Direction Belfort / Montbéliard : Roche-lez-Beaupré, Novillars et Deluz ;
- Direction Valdahon / Morteau / Suisse : Morre, Saône et Mamirolle ;
- Direction Lons-le-Saunier : Franois, Montferrand-le-Château, Torpes, Byans-sur-Doubs ;
- Direction Dole / Dijon : Dannemarie-sur-Crète et Saint-Vit.

La fréquence des trains varie considérablement selon les branches ferroviaires, certaines lignes bénéficiant d'une desserte plus régulière et fréquente que d'autres. 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. La ligne Besançon/Saint-Vit/Dijon se distingue par une fréquence élevée, avec 32 allers-retours par jour et un cadencement de 20 minutes en heure de pointe, contrastant avec d'autres lignes qui offrent une desserte beaucoup moins régulière (notamment la ligne des Horlogers (Besançon – La Chaux de Fonds) et la ligne du Revermont (Besançon - Lons-le-Saunier – Lyon)). 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.

Ligne	Nombre A/R par jour	Fréquence en heure de pointe
Besançon - Belfort	9	1h (absence de train en heure creuse)
Besançon- La Chaux de Fonds (Ligne des Horlogers)	20	1h (peu de trains en heure creuse)
Besançon Viotte - Besançon TGV	32	30 min
Besançon - St-Vit - Dijon	10-30	20 min
Besançon- Lons - Lyon	6	30 min

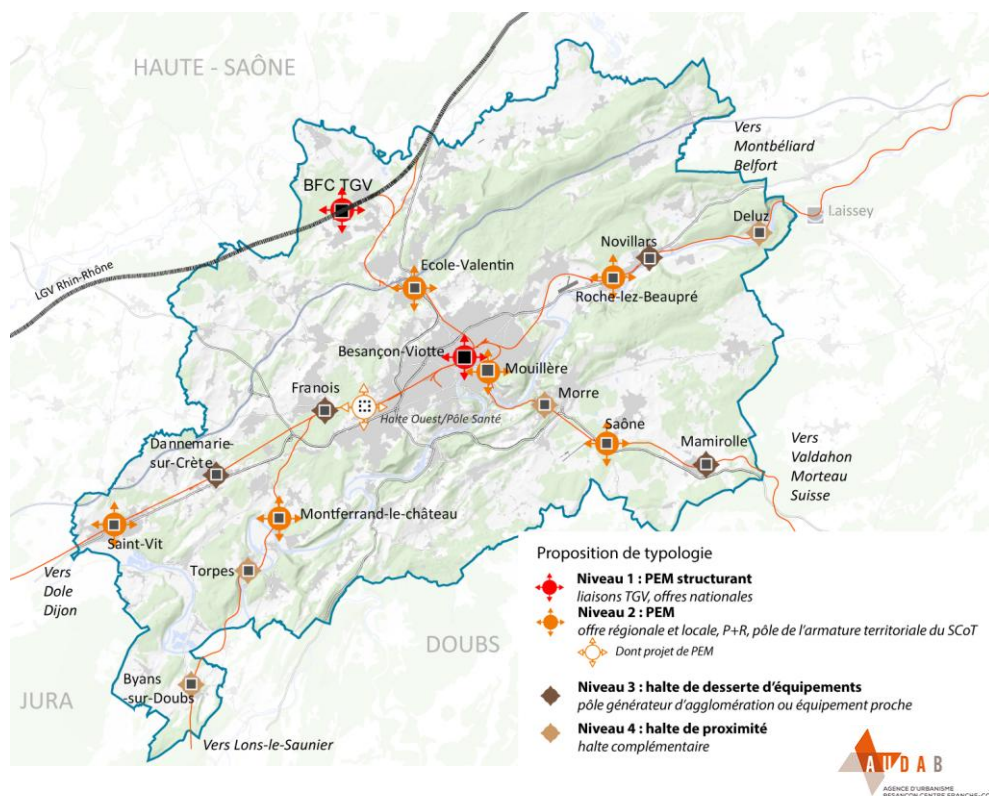
Tableau – Fréquence des branches ferroviaires TER. Source : SNCF

Il convient de souligner que, depuis fin 2017, la gare de Franois est désormais uniquement desservie par la ligne du Revermont (Besançon – Lons-le-Saunier) et n'est plus desservie par la ligne Besançon-Dijon, en raison de la volonté de la Région de proposer des trajets entre Besançon et Dijon en moins d'une heure. Par ailleurs, la Région a également entrepris la fermeture quasi systématique des guichets avec présence physique dans les gares secondaires.

Typologie

À partir des 16 gares et haltes présentes sur le territoire, les offres en transport ferroviaire sont les suivantes :

- 2 PEM structurants : offres nationales avec la présence de deux gares assurant des liaisons TGV (Besançon-Viotte et Besançon-Franche Comté TGV). Les deux gares sont espacées de plus de 10 kilomètres. Toutefois, une navette TER permet de les relier.
- 6 PEM : offre régionale et locale, P+R, pôle de l'armature territoriale du SCoT ;
- 4 haltes de desserte d'équipements : pôle générateur d'agglomération ou équipement proche ;
- 4 haltes de proximité : halte complémentaire.



Usages

L'utilisation des gares est très hétérogène au sein du territoire et fortement dépendante de l'offre de services. Ainsi, Besançon-Viotte est la gare la plus fréquentée du périmètre avec plus de 2 millions de voyageurs annuels en 2019, suivie par la gare de Besançon Franche-Comté TGV (avec 657 453 voyageurs/an) et Saint-Vit (avec 125 721 voyageurs/an). La fréquentation est 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 (source : Sncf open data 2019).

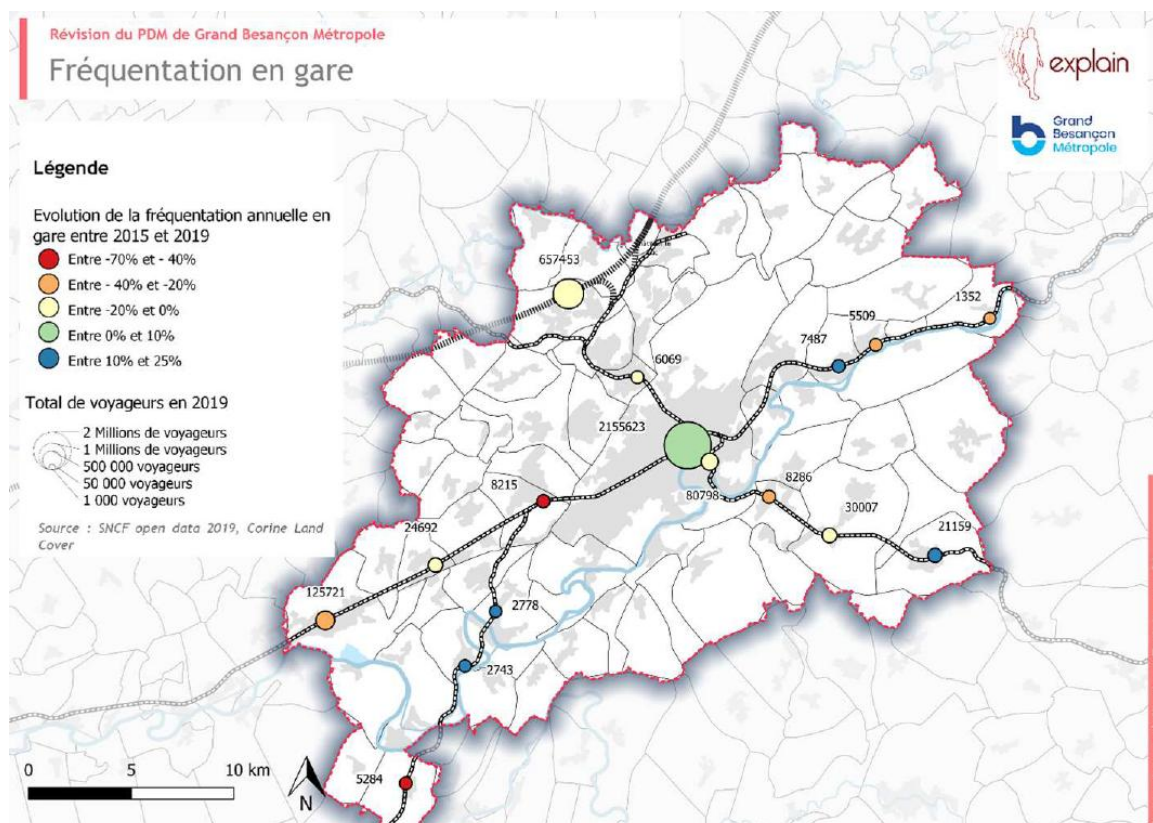
Besançon-Viotte offre le plus grand service avec 130 passages de TER et 2 TGV par jours ouvrés. Saint-Vit dispose de la deuxième gare TER la plus fréquentée du territoire. Cette gare bénéficie d'une offre et d'un cadencement propice à l'utilisation pour les flux domicile-travail. A l'inverse, la halte d'Ecole-Valentin dispose d'une offre calée sur la desserte TGV aux Auxons avec des horaires qui ne conviennent pas aux potentiels usagers locaux. La fréquentation des gares est donc en lien direct avec l'offre de desserte. Ainsi, malgré un temps de parcours plus intéressant, le manque d'offre peut être un facteur limitant.

Les gares/haltes de la ligne des Horlogers représente également une fréquentation considérable, mais de manière variable d'une gare à l'autre (avec plus de 80 000 voyageurs annuels à la gare de Besançon-Mouillères et environ 30 000 voyageurs à la gare de Mamirolle). D'après une étude de la SNCF sur la fréquentation de la ligne des horlogers en 2017, 78% du trafic est effectué par des clients réguliers et 22% par des clients occasionnels. Une fréquentation homogène tout au long de la journée est observée sur la ligne, avec un taux d'occupation moyen par train d'environ 25-30 %, pour un total de 1800 voyages/jour. La perspective d'une croissance de la demande de mobilité TER est donc importante sur ce tronçon avec une démographie dynamique et des projets importants aux abords des gares et haltes.

D'importants travaux de modernisation, financés par l'État, la Région et SNCF Réseau pour un budget de 53M€, ont été réalisés sur la ligne des Horlogers. Ils ont principalement concerné le renouvellement des voies entre Besançon-Viotte et Besançon-Mouillères, ainsi qu'entre Valdahon et Morteau.

Toutefois, une diminution de la fréquentation globale est recensée sur tout le réseau ferroviaire entre 2015 et 2019, exceptée pour les gares de Besançon-Viotte (+1,5%), Mamirolle (+15%), Roche-lez-Beaupré (+16%), Torpes-Boussières (+20%) et Montferrand-Thoraise (+21%). Ainsi, le nombre de voyageurs annuels a diminué de -6% entre 2015 et 2019. Il totalise environ 3,1 millions de voyageurs en 2019 contre environ 3.2 millions de voyageurs en 2015.

Globalement, à l'échelle du territoire de GBM, l'offre ferroviaire est importante mais reste sous utilisée. Bien que 8 % de la population vive à moins de 500 mètres d'une gare ou halte, cela n'optimise pas nécessairement l'accès aux services ferroviaires. Le prix du train peut également représenter un frein.



Carte – Fréquentation en gare et son évolution annuelle entre 2015 et 2019. Source : Révision du PDM de GBM.

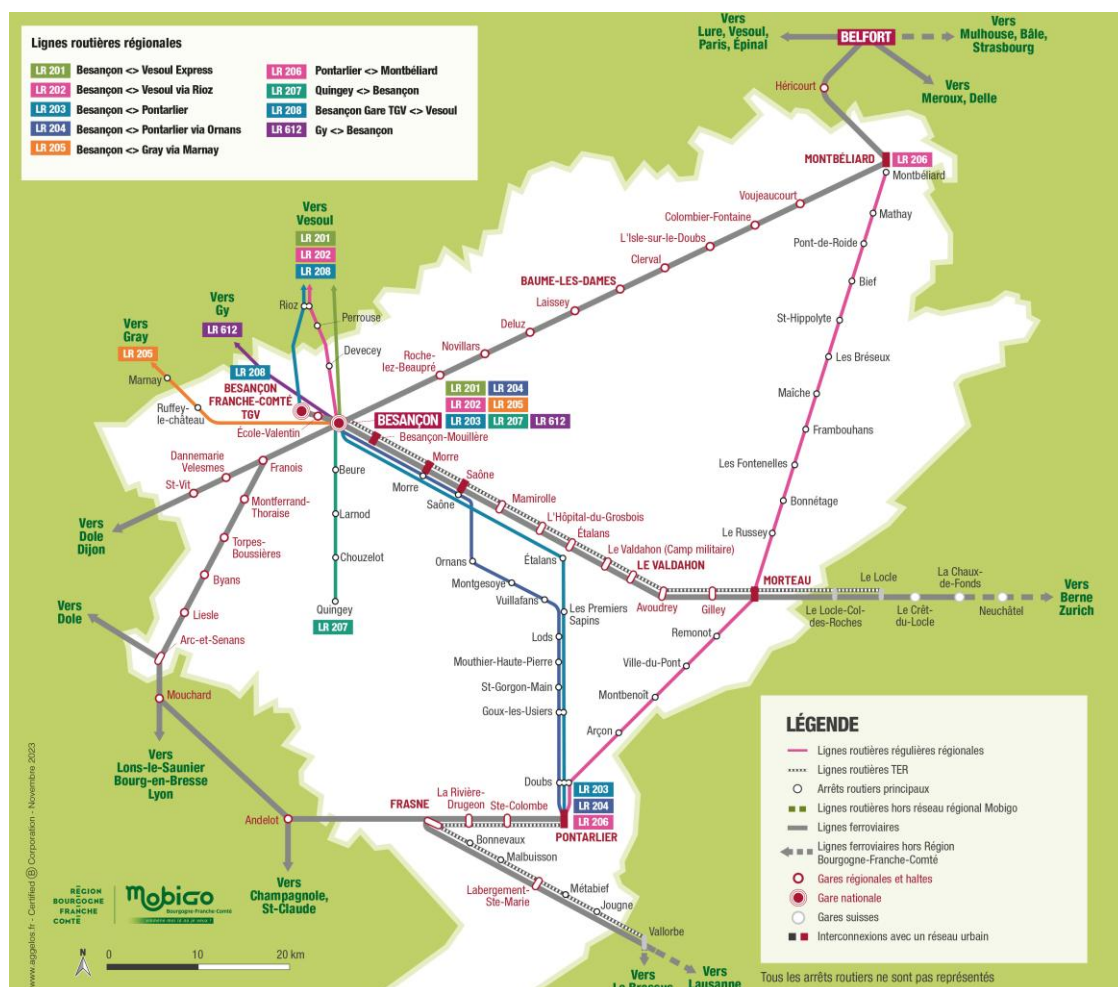
3.1.3. Le réseau régional Mobigo

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

- LR 201 : Besançon - Vesoul Express
- LR 202 : Besançon - Vesoul via Riez
- LR 203 : Besançon - Pontarlier
- LR 204 : Besançon – Pontarlier via Ornans
- LR 205 : Besançon – Gray via Marnay
- LR 207 : Quingey - Besançon
- LR208 : Besançon Gare TGV - Vesoul
- LR612 : Gy - Besançon

Les lignes régulières assurent généralement entre 5 et 10 aller-retours par jour, avec des horaires principalement concentrés en période de pointe. Ces lignes sont empruntées principalement pour des trajets quotidiens Domicile-Travail ou Domicile- Etudes.

Depuis le premier janvier 2019, un tarif unique de 1,5€ pour tous les trajets Mobigo a été mis en place. Ce tarif a récemment été révisé et est désormais fixé à 2€. Un abonnement de 50€/mois est également disponible pour voyager en illimité sur un trajet avec une origine-destination déterminée. Des tarifications permettent de mutualiser les réseaux de transports, telles que le « Pass Mobigo+ Ginko+Vbus ». 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.



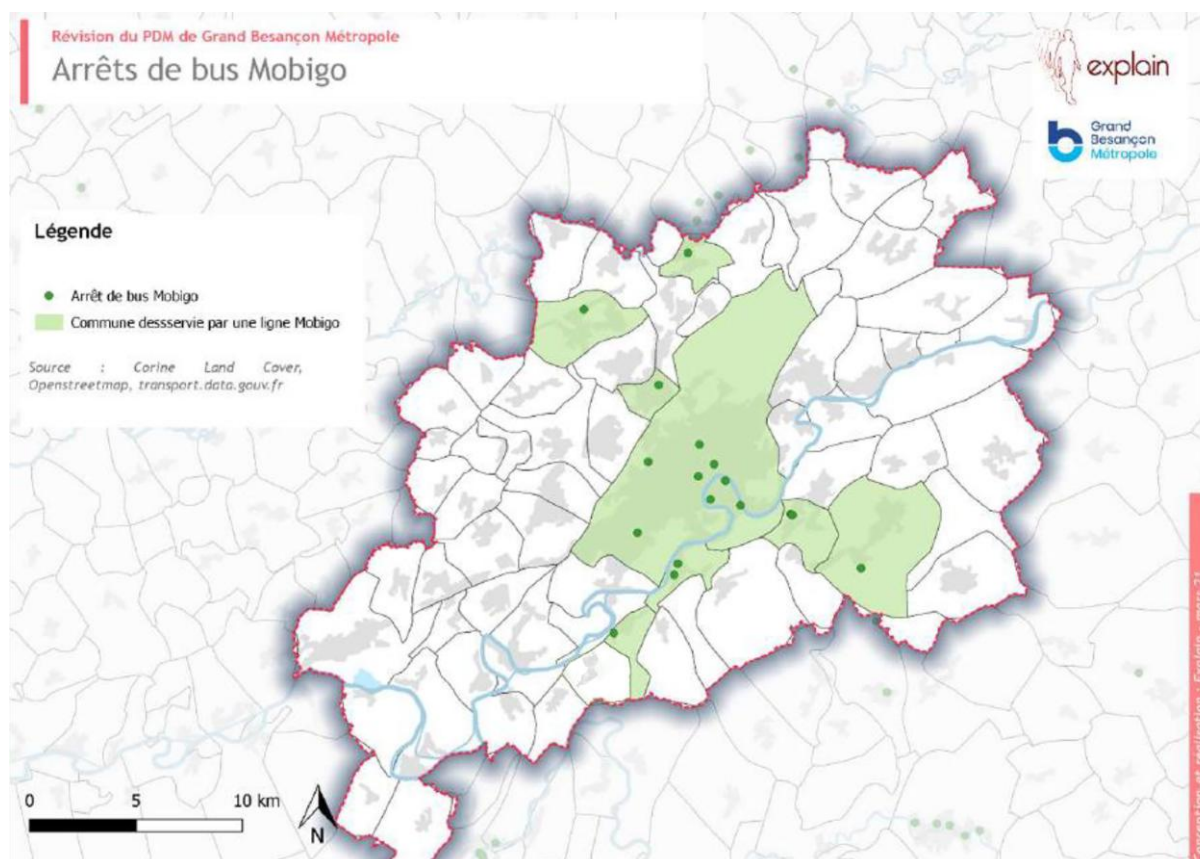
Carte – Lignes et arrêts du réseau régional Mobigo ferroviaire et routier sur le département du Doubs.
Source : Mobigo

Sur le territoire de GBM, 8 communes sont desservies par au moins un arrêt Mobigo et 44% des arrêts de bus Mobigo desservant le territoire sont localisés à Besançon. Les lignes Mobigo assurent une desserte entre les communes principales de la région Bourgogne-Franche-Comté, grâce à un réseau d'autocars qui circulaient initialement à portes fermées sur le territoire de GBM. Ces dernières années, des conventions ont été établies entre GBM et la Région pour permettre la montée/décence de voyageurs dans certaines communes de GBM : Devecey et Ecole-Valentin (sur la ligne LR 202 reliant Besançon à Vesoul via Riez) - Les Auxons (sur la ligne LR 208 reliant Vesoul à la gare Besançon TGV), Beure et Larnod (sur la ligne LR 207 reliant Besançon à Quingey), ainsi que Morre et Saône (sur la ligne LR 204 reliant Besançon à Pontarlier via Ornans).

Quant à la commune de Besançon même, 8 arrêts sont desservis : Besançon PEM Viotte, Besançon Centre St Pierre, Besançon Micropolis, Besançon Chamars, Besançon Justices, Besançon Rivotte, Besançon Voirin, Besançon Campus (Crous Université),

Concernant la fréquentation des lignes, une augmentation annuelle est observée sur les dernières années. Les arrêts « Devecey – Centre Commercial », « Besançon Centre St Pierre » et « Besançon-Viotte » totalisent une fréquentation entre 400 - 1000 voyageurs/an par origine-destination.

Les principaux motifs de déplacement sur ces lignes Mobigo sont les motifs domicile-travail et domicile-lieux d'études, pour des trajets généralement supérieurs à 2 km. En 2019, 964 abonnements mensuels « Pass Bus » Besançon-Vesoul ont été vendus (dont 30% pour les « Jeunes ») et 1922 abonnements mensuels « Pass Bus » Besançon-Pontarlier vendus (dont 37% pour les « Jeunes »). *Source : Région Bourgogne-Franche-Comté 2019.*



Carte – Arrêts de bus Mobigo sur le territoire de GBM. Source : Révision du PDM de GBM. (Version modifiée)

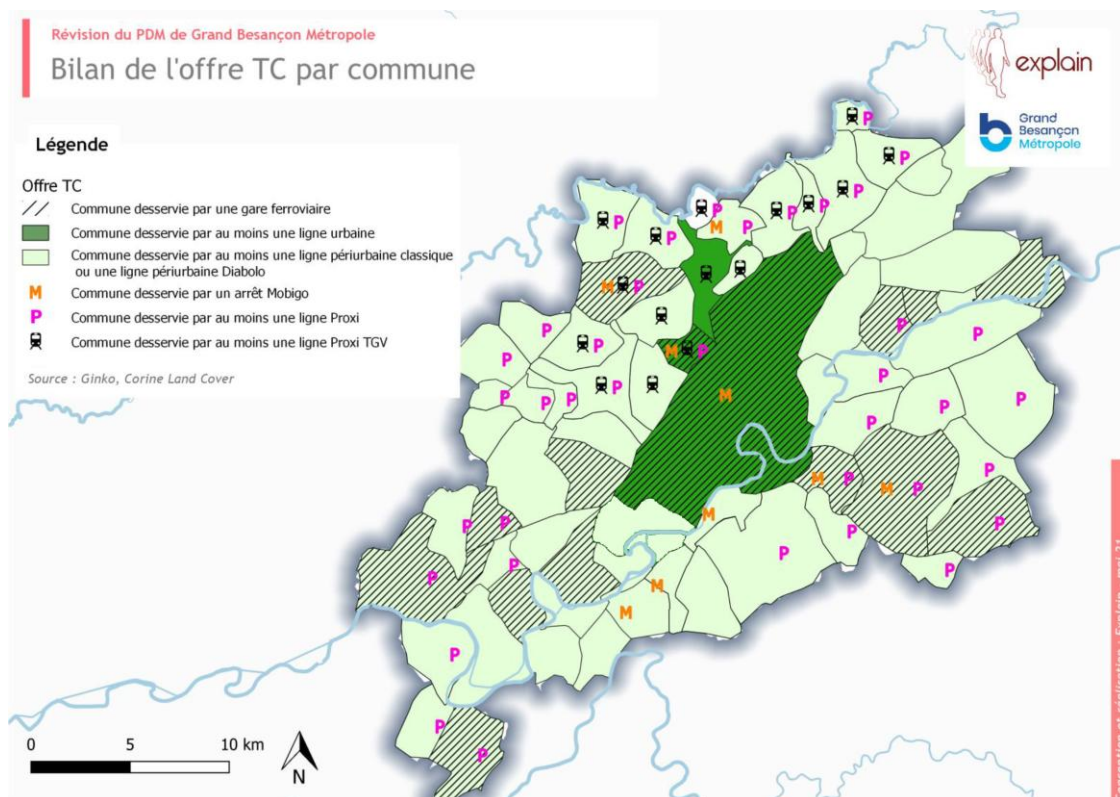
3.2. Les réseaux urbains et périurbains de transport en commun

GBM est desservi par un réseau Ginko qui propose une offre variée et hiérarchisée, permettant de couvrir une grande partie du territoire de GBM, bien qu'il soit très largement concentré à Besançon. Le réseau propose :

- 2 lignes de tramway : T1 et T2 ;
- 4 lignes de bus Lianes (Lignes À Niveau Elevé de Service), connectées aux lignes de tramway : L3, L4, L5 et L6 ;
- 7 lignes de bus urbaines : lignes 7 à 12 et ligne Citadelle ;
- 3 lignes estivales : Ginko Osselle Plage, Ginko Piscine Chalezeule et Ginko Chailluz
- 5 lignes complémentaires : lignes 20 à 24 ;
- 30 lignes de bus périurbaines réparties par secteur, permettant de relier Besançon aux autres communes de Grand Besançon : lignes 51 à 87.
- Environ 70 lignes scolaires Diabolo périurbaines, à destination des différents collèges et lycées.
- Des transports à la demande :
 - Sur certaines lignes périurbaines, pour compléter le choix des horaires réguliers sur réservation
 - Ginko Proxi A à O : lignes de rabattement assurant la liaison entre plusieurs communes d'un même bassin de vie.
 - Ginko Access 1 à 4 : un service dédié aux personnes à mobilité réduite.
 - Ginko Gare (Proxi TGV) : 4 lignes assurant un service permettant de récupérer les passagers à l'arrêt Ginko de leur choix dans Besançon et de les déposer à la gare au moins 10 minutes avant

le départ du TGV. Le soir, à leur arrivée en gare, le même service est disponible pour le trajet retour.

- Ginko Hôpital : un bus sur réservation pour arriver au CHRU à 6h15.
- Ginko Cliniques : un bus sur réservation pour se rendre entre 11h et 18h30, les dimanches et jours fériés, à la Clinique St Vincent ou à la Polyclinique de Franche-Comté.



Carte – Bilan de l'offre TC par commune. Source : Révision PDM de GBM. (Version modifiée)

Le territoire présente des disparités en termes d'accessibilité aux réseaux de transports en commun urbains et périurbains. Les communes de Besançon et Ecole-Valentin sont desservies par un réseau urbain, tandis que toutes les communes bénéficient d'au moins une ligne périurbaine classique ou Diabolo. En particulier, les communes situées au nord du territoire sont desservies par au moins une ligne Proxi et/ou une ligne Proxi TGV.

3.2.1. Le réseau urbain

Offre

Le réseau urbain est structuré par :

- Les lignes de tramway : T1 et T2, qui traversent le territoire suivant un axe est-Ouest, assurant une connexion entre le centre-ville et les zones périphériques.
 - La ligne T1 a pour terminus Hauts du Chazal et Chalezeule.
 - La ligne T2 a pour terminus Hauts du Chazal et la Gare Viotte.
- Les Lianes :
 - La L3 entre Pôle Temis et le centre-ville, suit un tracé de Transport Collectif en Site Propre (TCSP). Elle connecte deux pôles universitaires sur trois, ainsi que d'autres quartiers importants en passant par le centre-ville.
 - La L4 relie Châteaufarine à Pôle Orchamps, assurant une connexion importante est/ouest en traversant le centre-ville.
 - La L5 assure le trajet entre Saint-Claude et Bregille, assurant une connexion nord/est.
 - La L6 connecte Les Founottes, Pôle Témis, et Pôle Orchamps, offrant une couverture étendue pour le trajet entre le nord et le nord-est.

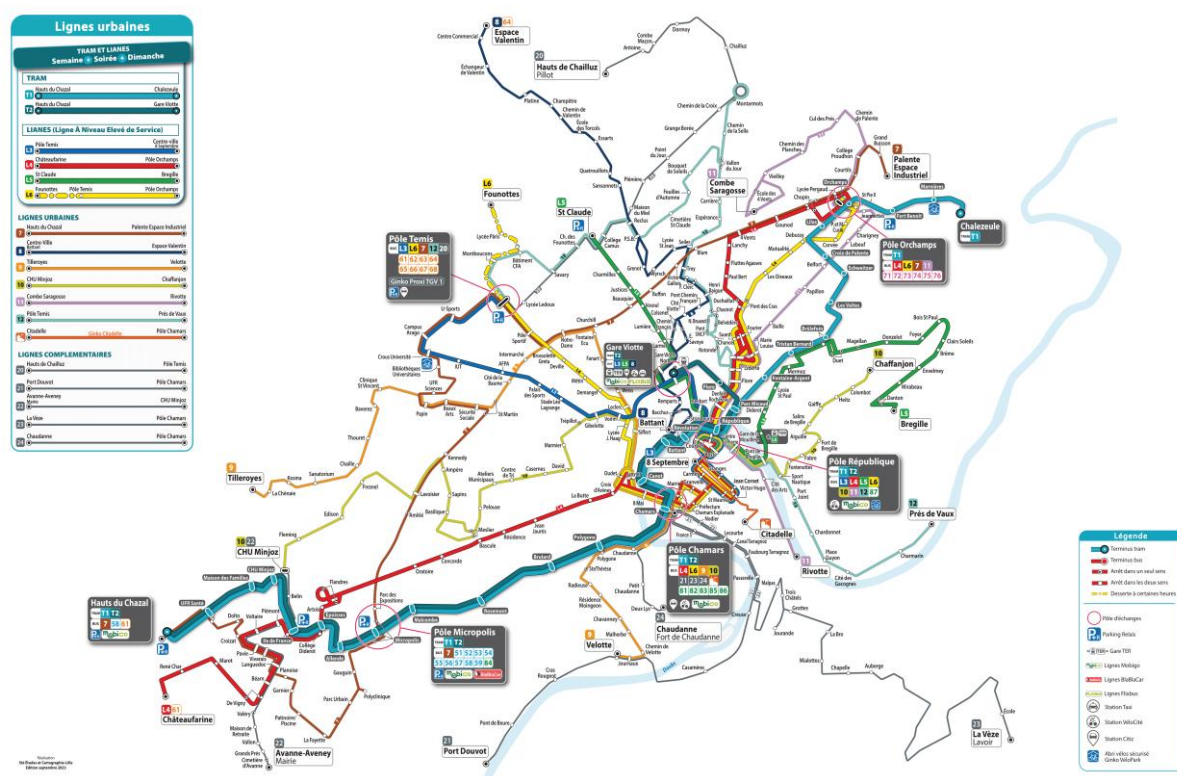
- Les lignes de bus urbaines desservant les quartiers de Besançon :

- 7 : Hauts du Chazal <> Palente Espace Industriel
- 8 : Centre-ville - Battant <> Espace Valentin
- 9 : Tilleroyes <> Velotte
- 10 : CHU Minjoz <> Chaffanjon
- 11 : Rivotte <> Combe Saragosse
- 12 : Pôle Temis <> Prés de Vaux
- Ligne Citadelle

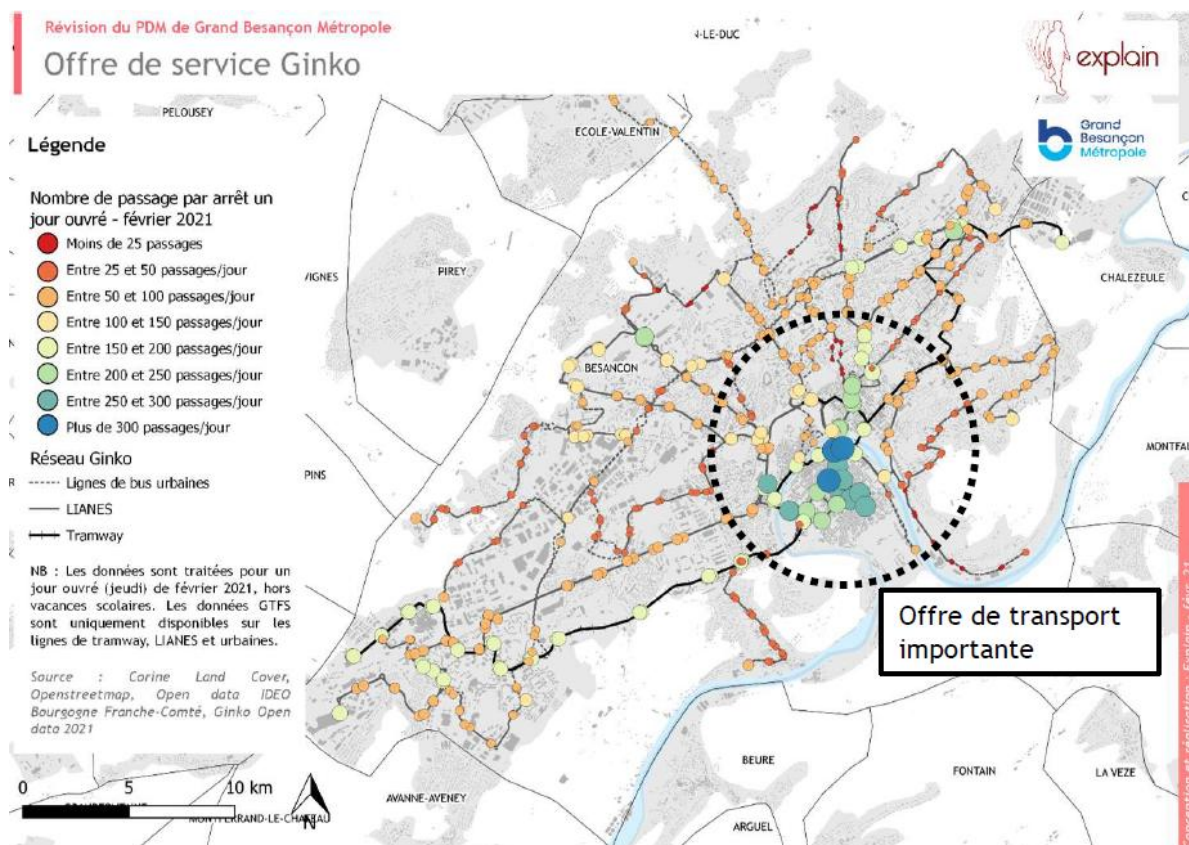
L'offre est naturellement plus forte au centre de Besançon, en cohérence avec la concentration des besoins. Les arrêts présentant le plus de passages sont les suivants (entre 350 et 400 passages/jour ouvré) :

- « République » : desservi par les deux lignes de tramway et les 4 Lianes ;
- « Poste » et « Courbet » : desservis par les 4 Lianes ;
- « 8 septembre » desservi par 3 Lianes.

Une offre importante également le long des lignes de tramway, et des Lianes (entre 50 et 300 passages/jour ouvré). Enfin, une offre plus restreinte dans les secteurs desservis uniquement par les lignes urbaines et complémentaires (moins de 50 passages/jour ouvré).



Carte – Réseau Ginko de lignes urbaines



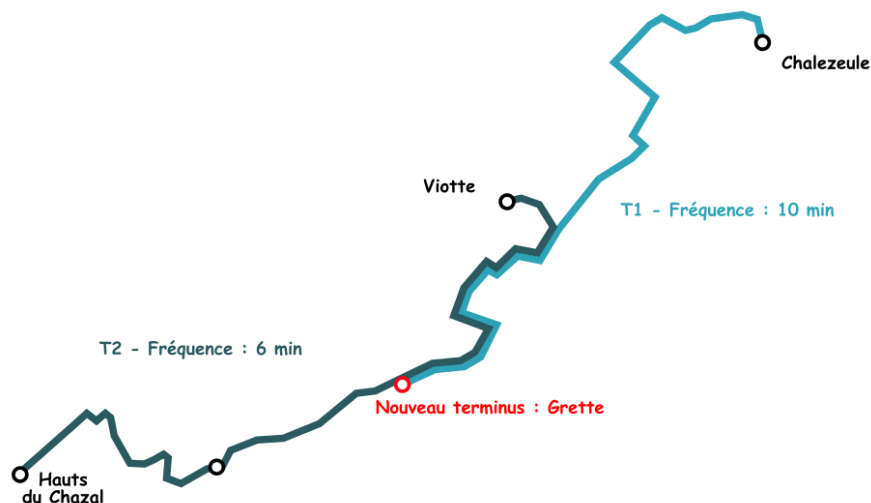
Carte – Offre de service Ginko. Source : Révision PDM de GBM

En cohérence avec l'augmentation constatée de la fréquentation des lignes de tramway, la création d'un nouveau terminus partiel à Grette – secteur en cours de développement – est prévue. Les lignes seront adaptées pour effectuer les trajets suivants :

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

Cette réorganisation vise à rééquilibrer la longueur des lignes et à optimiser les conditions d'exploitation du réseau. Par ailleurs, la mise en service de ce nouveau terminus s'inscrit dans une démarche globale d'adaptation de l'offre, incluant l'acquisition de rames longues en 2025, en réponse à la sur-fréquentation observée sur la ligne de tramway T2.

Dans cette perspective, les fréquences de passage seront renforcées, avec un tramway toutes les 6 minutes sur la ligne T2 et toutes les 10 minutes sur la ligne T1. Cette configuration permettra un doublement de l'offre en centre-ville, tout en assurant une amélioration significative de la desserte et de la qualité de service.



Carte - Schéma de la restructuration du réseau de tramway Source : Révision PDM de GBM

Usages

Concernant la fréquentation du réseau, une progression du nombre de voyages par an et par habitant d'environ 5% (135 voy./an/habitant entre 2006 et 2018) est observée, bien que l'évolution de la population soit stable (croissance annuelle de + 0,03%/ an entre 2006 et 2018).

Une fréquentation stable et en légère augmentation, avec + 4,4% de voyages supplémentaires entre 2018 et 2019 s'observe (cette augmentation doit être relativisée, car le calcul des voyages comptables pour l'année 2019 intègre les voyages issus des ventes des PASS BUS+TRAIN représentant 278 569 voyages, contrairement à l'année 2018). Le centre-ville de Besançon est 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 déplacements qui mettent en correspondance deux lignes urbaines (bus ou tramway).

A noter que 3 lignes de transports collectifs urbains concentrent 58% de la fréquentation totale du réseau Ginko « urbain » (hors lignes périurbaines), à savoir les deux lignes de tramway et la Liane 4. Ces trois lignes suivent globalement le même tracé, de Chalezeule vers le sud-ouest de Besançon, en passant par le centre-ville.

À la suite de 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 : AUDAB 2023*).

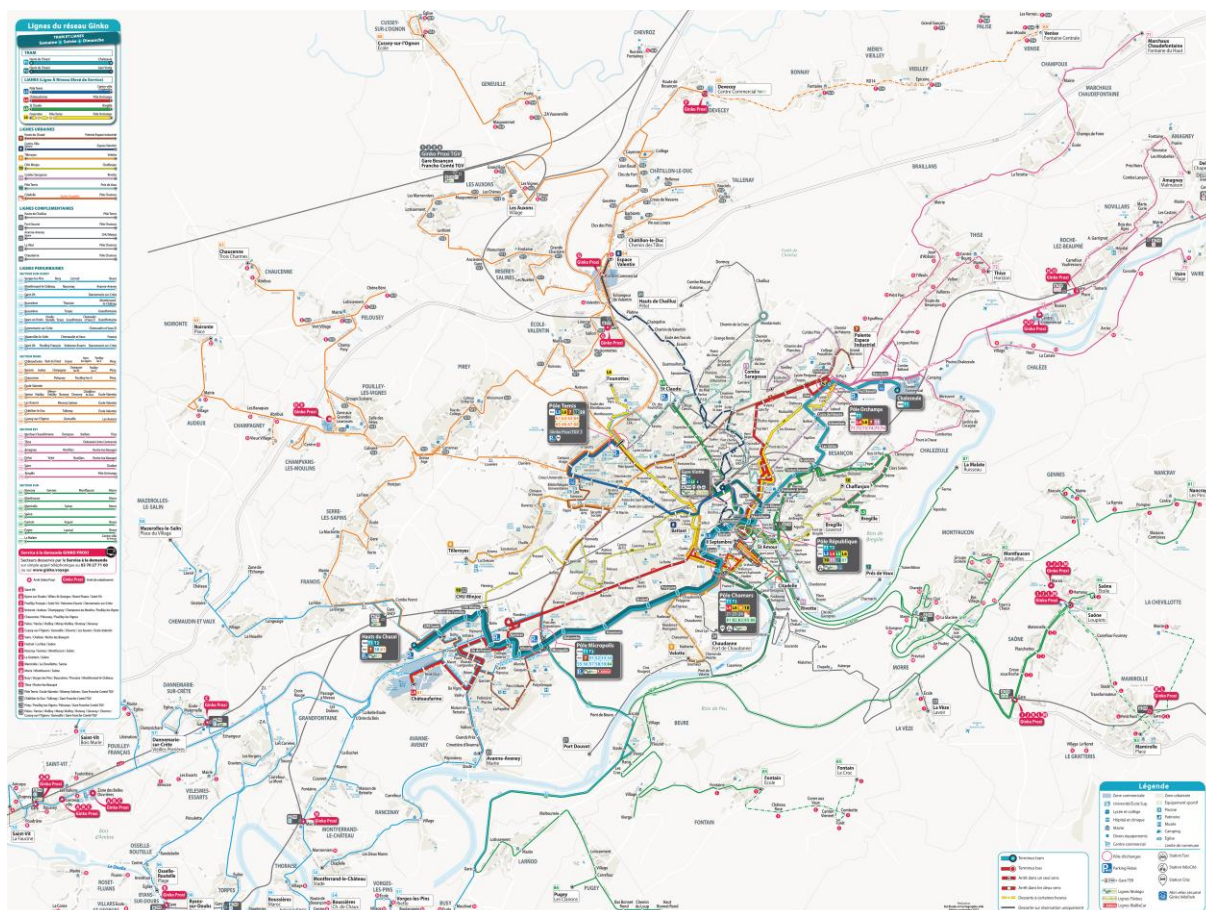
Voyages comptables urbain + périurbain	2018	2019	Ecart volume	Ecart %
Pass voyages	4 018 248	4 134 547	+ 116 299	2,9%
Pass abonnements	20 875 603	21 861 940	+ 986 337	4,7%
Total	24 893 851	25 996 487	+ 1 102 636	4,4%

Tableau – Evolution de la fréquentation entre 2018 et 2019. Source : Keolis 2019

3.2.2. Lignes périurbaines

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*).

Les lignes sont regroupées selon quatre secteurs géographiques : nord, est, sud-ouest et plateau. Les lignes périurbaines présentent des fréquentations inégales. Des inégalités d'évolutions et de fréquentation s'observent entre 2018 et 2019. Une fréquentation majoritaire des lignes périurbaines s'observe dans le secteur nord de Grand Besançon Métropole avec 280 000 voyageurs en 2019, contre seulement 180 000 pour le secteur Est. Les fréquences de passages étant peu élevées, les lignes des secteurs Est et Sud-Ouest ne sont pas suffisamment attractives pour les usagers. De plus, les horaires de passages sont souvent adaptés aux heures d'entrée et de sortie des élèves scolaires, ne répondant pas aux besoins des actifs.



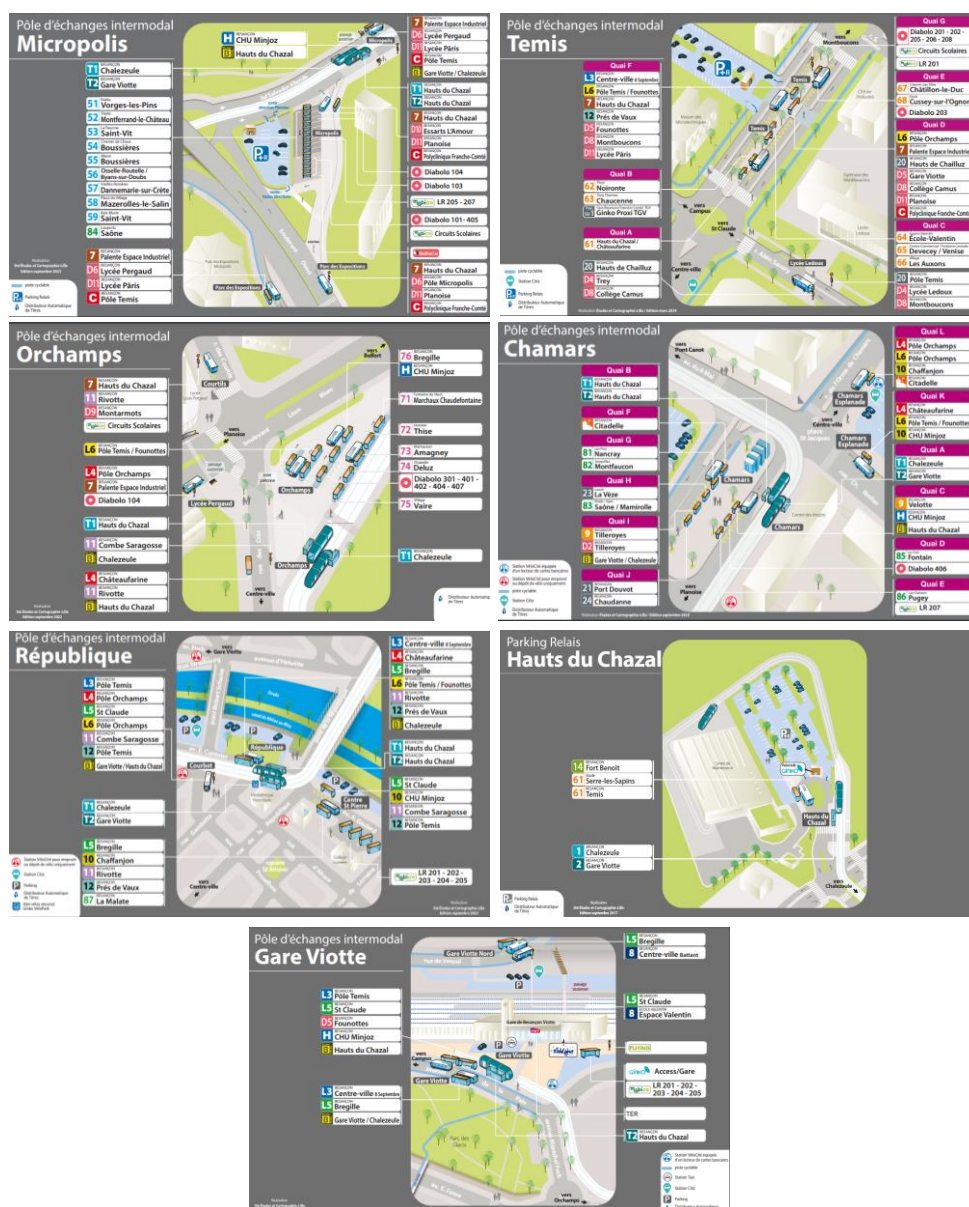
Carte – Réseau Ginko : Lignes urbaines, complémentaires, périurbaines, et service à la demande.

3.2.3. Pôles d'échanges et parkings relais

Sur le territoire de GBM, 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 (Tram, bus urbain) à tout moment de la journée, ainsi que des services multimodaux (stationnement vélo, 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, Hauts-du-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 d'échanges constituent des pôles de mobilité primordiaux à renforcer sur le territoire.

6 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.



3.3. Les offres complémentaires de mobilité motorisée

3.3.1. Covoiturage

Aire de covoiturage

CU Grand Besançon
Métropole

Aire de covoiturage

● En projet

● En fonctionnement

— Autoroute

— Réseau routier
d'intérêt régional

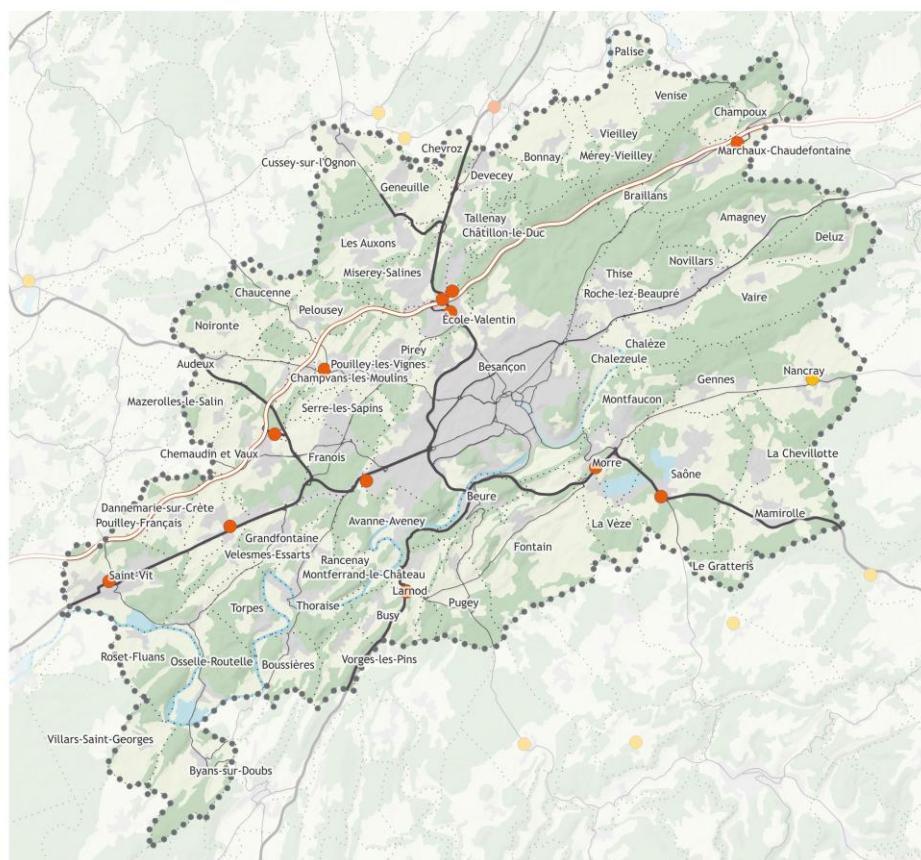
— Routes principales

— Routes secondaires

0 5 km



AUDAB - juillet 2024
Sources : IGN BDTopo, GBM



Carte – Aires de covoiturage identifiées à l'échelle de la CU Grand Besançon Métropole (AUDAB, 2024)

La pratique du covoiturage se développe progressivement sur le territoire, soutenue par plusieurs initiatives pour la pérenniser. 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 TC de Ginko mis en place en 2019) dont l'usage demeure très faible, notamment à cause de la crise sanitaire (source : entretien GBM).

L'évolution relativement faible de la pratique du covoiturage dans l'agglomération est également due à un contexte routier trop peu contraignant pour que la pratique du covoiturage s'installe naturellement : des faibles distances entre les communes périphériques et les zones d'activité, la saturation de certains parkings de covoiturage et peu de problème de stationnement (excepté au CHRU) (source : entretiens communes et GBM).

L'absence d'incitation financière à la pratique (pas de rétribution financière pour les personnes proposant des trajets sur Ginko Voit') est également explicatrice de la faible utilisation du covoiturage. 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.

De plus, jusqu'à très récemment, il y avait peu d'aménagements en faveur du covoiturage à l'échelle de l'agglomération. Avant 2021, il n'existait que 3 aires de covoiturage à Pouilley-les-Vignes (au niveau du parking du Super U), Ecole-Valentin (320 places sur le parking de la gare TGV, sous-utilisée), et celle entre Morre et La Vèze (le long de la voie des Mercureaux, à l'intersection de la RN57 et la RD246). Il existait néanmoins sur le territoire du covoiturage spontané, à Larnod (intersection entre RN83 et RD104), ainsi qu'au niveau des échangeurs autoroutiers et des parkings de grandes surfaces d'Ecole-Valentin et Chemaudin. Les personnes covoiturant stationnent leurs véhicules sur des parkings de zones commerciales ou sur des parkings municipaux.

Des aménagements ont été réalisés ces dernières années par GBM ou les communes. Aujourd'hui, de nouvelles aires existent à Saint-Vit, Dammarie-sur-Crête, Ecole-Valentin (50 places au niveau de l'accès autoroutier, à proximité de Miserey-Salines, réalisées en 2021), Franois, Vaux-les-Prés, Marchaux-Chaudefontaine et Saône. Il est envisagé par GBM de réaliser une charte de signalétique pour ces aires. D'autres aménagements sont également en projet ou en réflexion dans le cadre d'un schéma directeur de covoiturage finalisé en 2024.

Globalement, les pratiques des habitants demeurent plutôt informelles et peu développées, basées sur la solidarité (courses, médecin...) ou sur des pratiques plus ancrées sur le plateau (en lien notamment avec les actifs ayant des échanges avec la Suisse). Elles demeurent limitées pour le motif travail (source : entretiens avec les communes). Toutefois la pratique du covoiturage se développe progressivement et évolue grâce à diverses initiatives visant à la promouvoir.

3.3.2. Autopartage

Citiz, le service d'autopartage de Besançon a atteint l'équilibre économique en 2019 après 9 ans de fonctionnement. Les 23 stations d'autopartage sont situées à Besançon, majoritairement au centre-ville et le parc de 23 automobiles contient des voitures électriques.

Avec la création d'une ou deux stations par an, le service est en essor avec 600 utilisateurs, mais repose sur un modèle économique fragile, notamment depuis la crise sanitaire.

Un usage majoritairement professionnel stable en 2019 et en dents de scie en 2020 notamment du fait de la crise sanitaire est observé. La moyenne mensuelle de trajets Citiz apparaît stable, autour de 500 en 2019.

Des pics d'utilisation aux heures de pointe du matin et le midi sont observés, ainsi qu'un usage largement plus important en semaine que le week-end traduit un usage professionnel des véhicules Citiz (27% de clients professionnels en 2019).

3.3.3. Electromobilité : schéma de déploiement des bornes IRVE

Les premières bornes IRVE ont été installées sur le territoire de GBM en 2012. Depuis lors, plusieurs bornes de recharge supplémentaires ont été déployées pour soutenir l'usage des véhicules électriques, une pratique en pleine expansion dans l'agglomération.

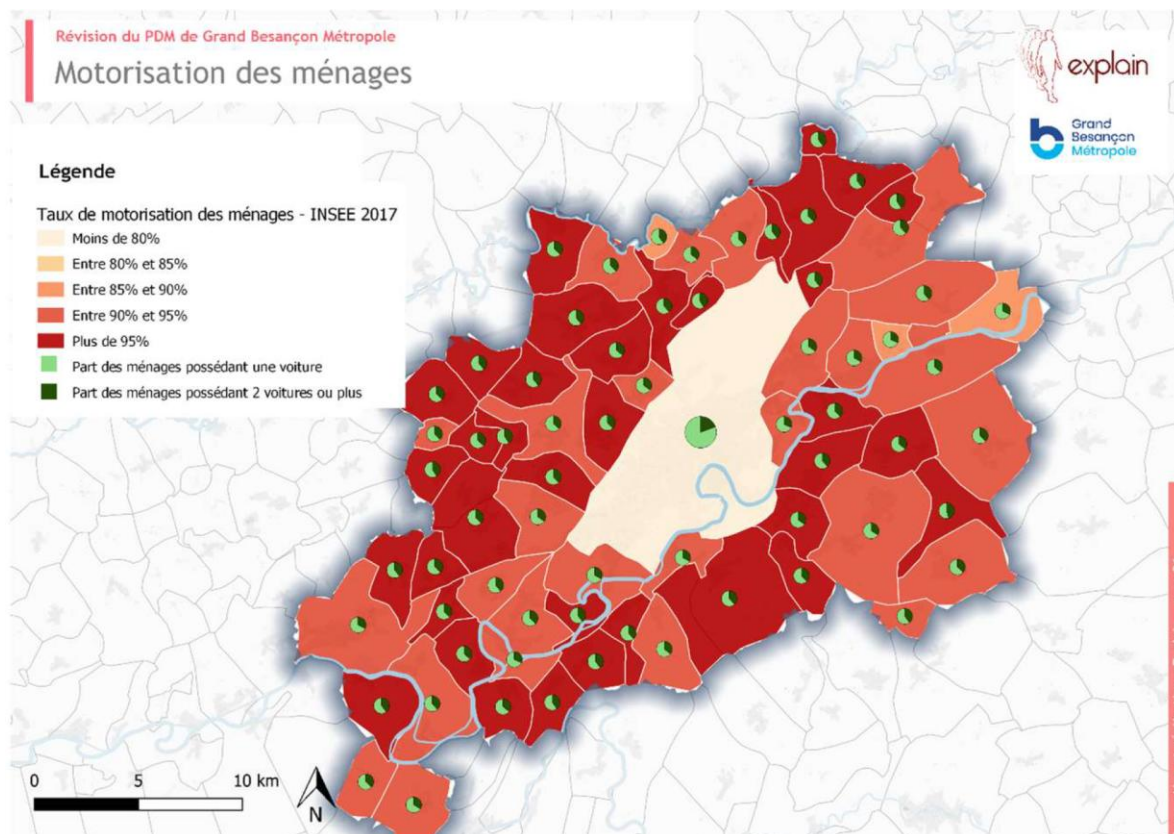
Le SYDED (Syndicat Mixte d'Energies du Doubs) a décidé de mailler le territoire du Doubs par un réseau public d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides. Ce développement s'inscrit notamment dans le cadre du schéma de cohérence de déploiement des bornes électriques accessibles au public, adopté en 2023. Ce projet est accompagné financièrement par l'ADEME et la région Bourgogne-Franche-Comté. À mi-juillet 2024, 50 points de charge sont déjà déployés et opérationnels sur GBM et les mises en service se poursuivent. Pour fin 2024, 47 bornes seront disponibles à Besançon et 37 dans les communes autour de Besançon. Les emplacements des bornes ont été choisis de manière à assurer une répartition équilibrée, garantissant ainsi que chaque habitant se trouve à moins de 5 km d'une borne de recharge.

En milieu rural, les recharges se font davantage dans les maisons en tissu pavillonnaire que sur des bornes publiques, ce qui induit un usage qui reste limité des bornes installées. Par exemple, la borne de Thoraise n'a enregistré que 6h de charge en 3 ans pour une infrastructure ayant coûté environ 10000 €. Sur les questions de l'électromobilité, la demande reste relativement faible à l'échelle de l'agglomération.

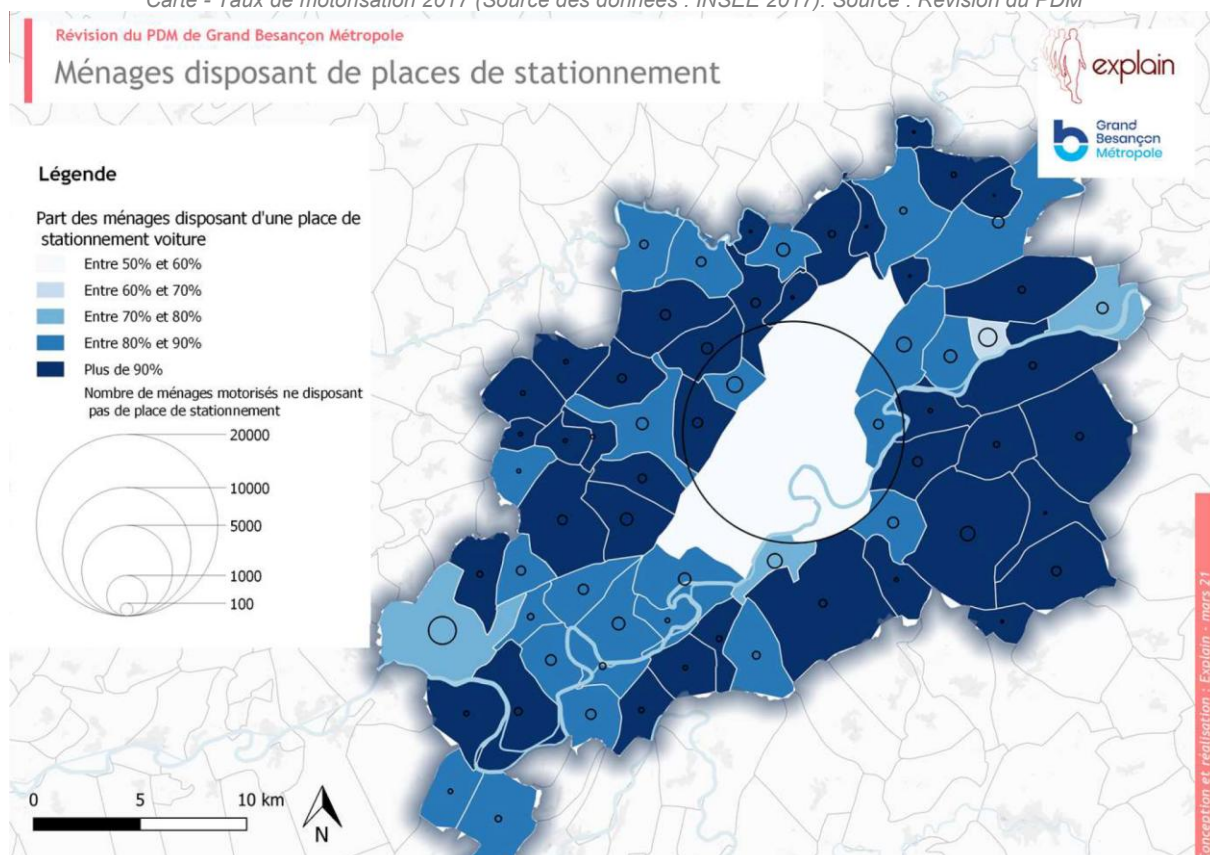
3.4. Le stationnement

Les options de stationnement au sein de Grand Besançon Métropole incluent le stationnement public sur voirie, en parkings, ainsi que des solutions privées. La commune de Besançon a mis en place des zones réglementées et payantes. Le stationnement joue un rôle clé dans le report modal, que ce soit pour le stationnement privé ou public.

À Besançon, 72 % des ménages possèdent un véhicule, mais seulement 52 % disposent d'une place de stationnement (INSEE, 2017). Cette différence entre l'offre de stationnement privé et les besoins conduit les résidents sans stationnement privé à utiliser le stationnement public. En milieu périurbain, il y a une meilleure adéquation entre le taux de motorisation et la disponibilité de places de stationnement privées. Cependant, un nombre significatif de ménages ayant au moins une place de stationnement privée, associé à un taux de motorisation élevé, ne favorise pas le transfert vers d'autres modes de transport.



Carte - Taux de motorisation 2017 (Source des données : INSEE 2017). Source : Révision du PDM



Carte - Ménages disposant au moins d'une place de stationnement (Source des données : INSEE 2017). Source : Révision du PDM

3.4.1. Inventaire des parcs de stationnement

Un inventaire détaillé des capacités existantes en termes de stationnement a été réalisé dans le cadre du PLUi afin de répondre aux attentes du code de l'urbanisme (Article L151-4), en lien avec la révision du PDM. L'inventaire porte sur l'ensemble des parcs accessibles au public, qu'ils soient gérés par des acteurs publics ou privés, et couvrant tous les modes de transport (vélo, voiture, deux-roues motorisés, véhicules électriques). Les parkings privés (ouverts au public) inclus dans cet inventaire sont ceux situés sur des terrains privés, tels que ceux des restaurants, commerces, supermarchés, hôtels, cabinets médicaux ou habitations, à condition qu'ils n'aient ni barrières d'accès, ni panneaux interdisant l'accès à la propriété, ni places réservées.

Cet inventaire établit les capacités de stationnement en déterminant le potentiel de mutualisation de ces capacités.

L'approche consiste à recenser les parcs de stationnement, identifier et regrouper les zones à enjeux pour la mutualisation. Les zones sont affinées par fonctionnalité, et le potentiel de mutualisation du stationnement est évalué par secteur, avec des prescriptions d'urbanisme en matière de règles de stationnement.

Sur 68 communes étudiées, 64 disposent d'une offre de stationnement. À l'échelle de GBM, un total de 56 046 places pour les voitures dans les parcs ouverts au public est recensé, dont 1 119 sont réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR). 35 555 places relèvent du domaine public et 20 491 du domaine privé.

L'offre de stationnement pour d'autres modes de transport comprend, en domaine public, 21 places pour véhicules électriques, 12 pour deux-roues motorisés et 4 334 pour les vélos (224 en abris sécurisés, 378 en abris non sécurisés et 3 732 sur arceaux). En domaine privé, seulement trois places pour vélos ont été recensées.

En complément, les parkings relais offrent 1 268 places pour voitures et les parkings souterrains en comptent 2 593. Cet inventaire permet d'identifier les capacités actuelles et les besoins potentiels en mutualisation du stationnement.

Une variation est observée dans les capacités des parcs de stationnement en fonction de la taille des parkings et de leur localisation, qu'ils relèvent du domaine public ou privé, ainsi qu'entre le secteur urbain (Besançon et ses communes limitrophes) et le secteur périurbain.

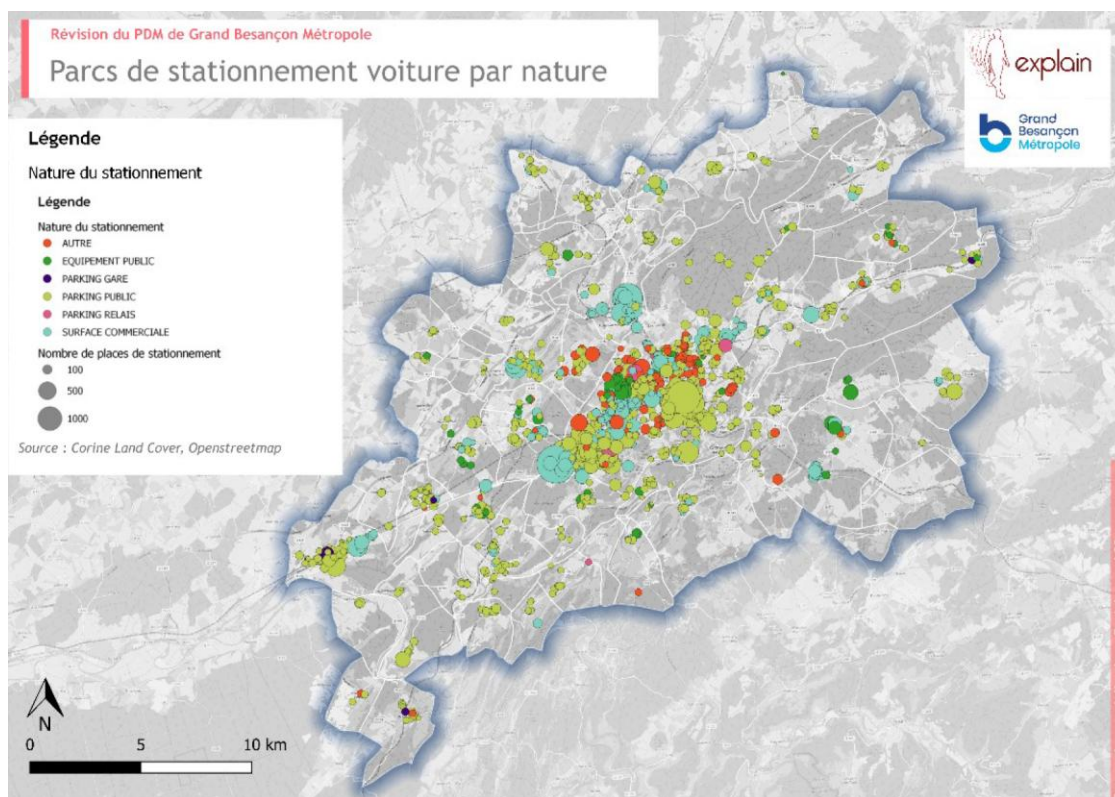
Dans le secteur urbain, 80 % de l'offre de stationnement se trouve dans des parcs de plus de 30 places, ces derniers représentant 43 % des parkings recensés sur le bassin de proximité bisontin. Dans le secteur périurbain, 80 % de l'offre se concentre dans des parcs de plus de 20 places, bien que ces parcs ne représentent que 30 % des parkings recensés.

Au niveau du centre-ville, quatre zones de stationnement réglementé et payant ont été instaurées pour encourager le report modal :

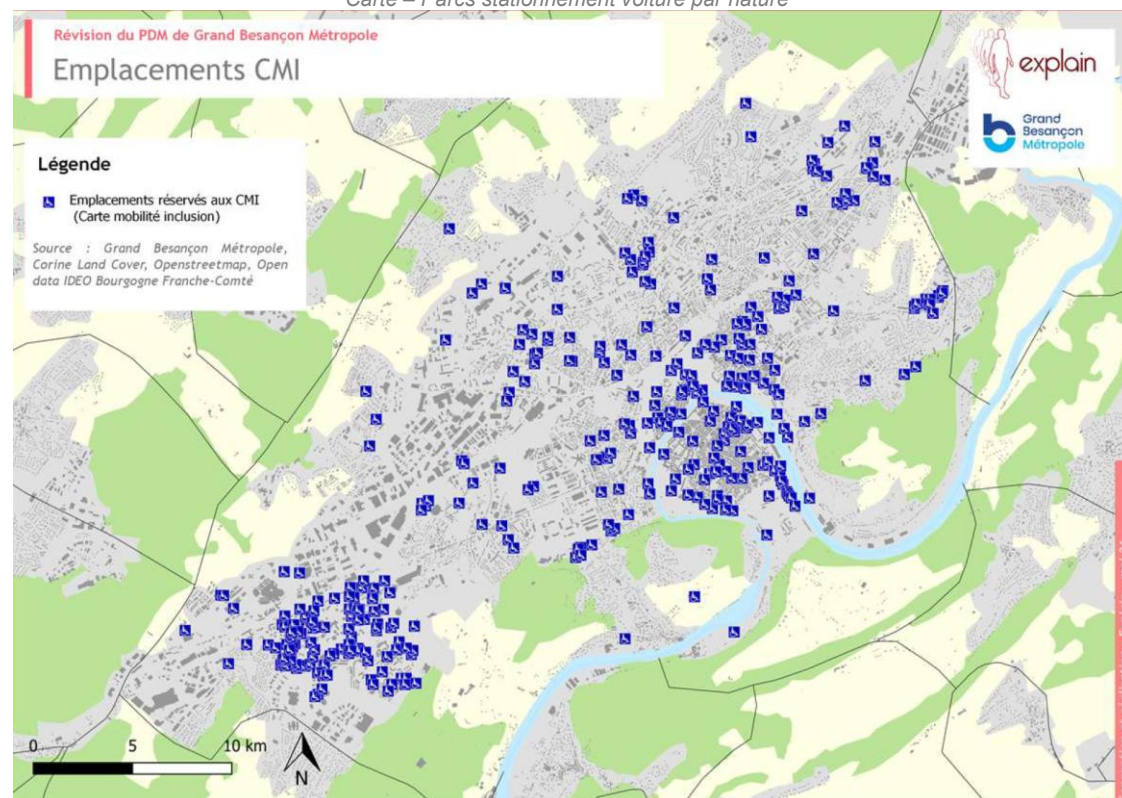
- Zone Chrono : 1h30 max
- Zone Mezzo : 3h max
- Zone Tempo : 24h max
- Zone Eco : 24h max (liée à un équipement touristique)

En 2019, ces zones comptaient 2 213 places. Le stationnement est gratuit et non réglementé de 19h à 9h, ainsi que les dimanches et jours fériés, sauf pour la zone Eco. Ce système, principalement situé dans le centre-ville près des pôles d'attractivité, encourage la rotation des véhicules et le report modal. Toutefois, le stationnement payant engendre un report sur les zones gratuites à proximité du centre-ville.

L'offre de stationnement en termes d'emplacements réservés aux cartes mobilité inclusive est globalement qualitative en centre-ville. La commune de Besançon compte 615 places réservées aux personnes à mobilité réduite (contre 560 lors du PDU de 2015), représentant environ 2,3 % des places de stationnement, conformément aux 2 % requis par la réglementation (arrêté du 1er août 2006).



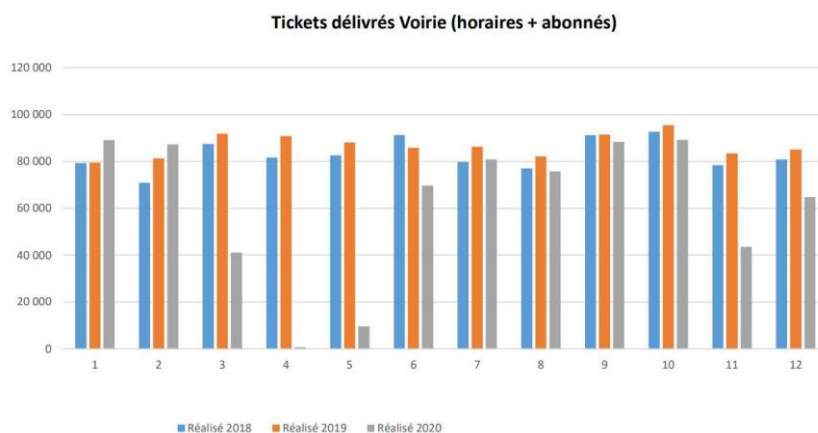
Carte – Parcs stationnement voiture par nature



Carte - Emplacements réservés aux cartes mobilité inclusive

3.4.2. Usage et fréquentation

Le stationnement réglementé sur voirie est sollicité toute l'année à Besançon, sans période marquée. Entre 2018 et 2019, une légère hausse de 2,6 % du nombre de tickets délivrés a été observée, suivie d'une chute de 32 % entre 2019 et 2020, principalement due à la crise sanitaire, au télétravail massif et à la fermeture temporaire des commerces.



*Graphique - Fréquentation du stationnement réglementé sur voirie
(Source : Bilan d'activité décembre 2020 – Facility PARK - Besançon)*

Une enquête réalisée en octobre 2020 sur 2 700 places révèle une pression significative sur les parkings gratuits, notamment à Battant et Chaprais, avec un taux de congestion moyen de 112 %, contre 70 % pour les parkings payants. Cette situation reflète une sous-utilisation des espaces payants du centre-ville et une saturation des parkings périphériques gratuits, avec des risques de stationnement illicite.

En complément des enquêtes d'occupation, des enquêtes de rotation mettent en lumière les usages selon les secteurs et les profils (résidents, visiteurs, actifs). Le manque de stationnement privé pour les résidents accentue le recours à l'espace public.

Une enquête menée en 2019 dans le centre-ville a montré un taux d'occupation de 64,8 % du stationnement public le matin et 61,4 % l'après-midi. La pression du stationnement diminue avec l'allongement des durées autorisées, allant de 72 % à 70 % en zone rouge (courte durée) contre 54 % à 43 % en zone jaune (longue durée). Les parkings de longue durée sont donc moins saturés que ceux de courte durée. Les infractions représentent entre 2 % et 3,4 % des cas.

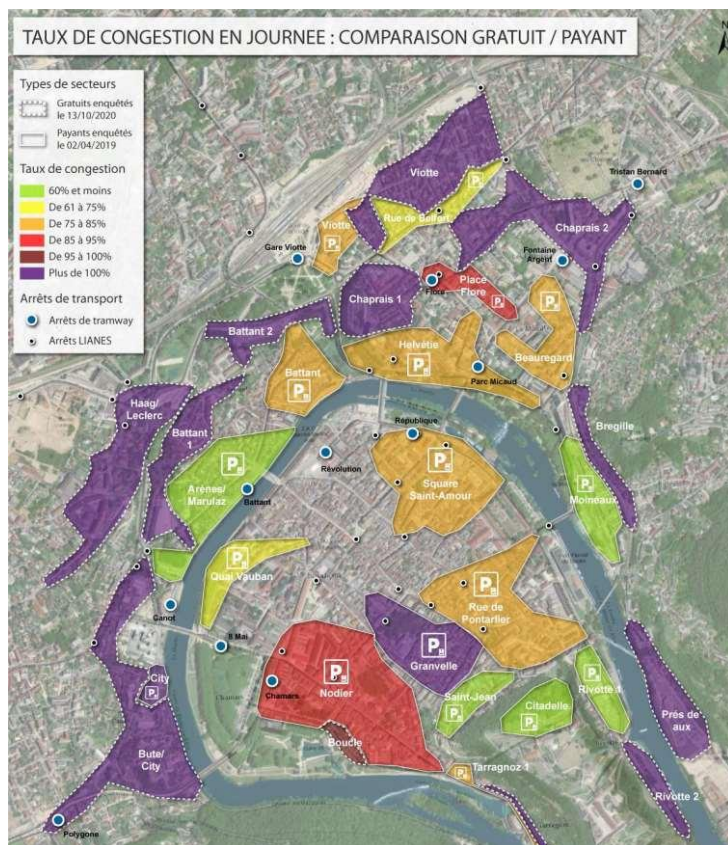
Les parkings payants sont principalement fréquentés en dehors des horaires soumis à tarification, puisque seulement 41 % de l'usage a lieu durant ces périodes, certaines zones étant accessibles gratuitement la nuit ou le dimanche. De façon générale, l'occupation des parkings est en adéquation avec l'offre de stationnement, bien que la fréquentation varie selon les horaires et le profil des abonnés. Les parkings Marché Beaux-Arts et Mairie enregistrent le plus grand nombre d'abonnés, avec respectivement 645 et 379 inscriptions. La répartition des abonnements est équilibrée entre les formules « affaires » et « résidents », qui constituent chacune 48 % du total. Cependant, les abonnements « affaires » prédominent dans les parkings Mairie et Pasteur, où ils dépassent 60 % des souscriptions.



Figures - Saturation du stationnement aux parkings gratuits de Battant (à gauche) et Robelin (à droite).

Parking	Nombre de places	Fréquentation horaire 2019	Fréquentation horaire Payante 2019	Ticket moyen horaire 2019	Proportion de la fréquentation horaire payante / fréquentation horaire globale 2019	Nombre de cartes d'abonnements actifs 2020
Arènes	200	89 037	24 075	3,19	27%	116
Beaux Arts	1010	647 413	393 105	2,54	61%	645
Cassin	450	65 849	204	1,47	0%	-
Chamars	330	228 969	83 533	3,39	36%	150
Glacis	80	11 923	7 756	2,4	65%	3
Mairie	570	211 303	134 464	3,05	64%	379
Minjoz	502	474 803	61 153	1,95	13%	-
Pasteur	250	134 147	78 856	2,74	59%	148
Petit Charmars	80	63 556	22 345	3,46	35%	36
Rivotte	80	35 548	13 495	4,22	38%	65
St Paul	260	225 587	94 044	3,61	42%	186
Milleret	130	24 244	3 760	2,37	16%	3

Tableau - Analyse de la fréquentation des parkings (Source : Bilan d'activité décembre 2020 – Facility PARK – Besançon / site internet Parkopedia / site internet de Besançon)



Carte - Taux de congestion du stationnement sur voirie.
(Source : Projet d'extension du stationnement payant – Plan triennal 2021-2023)

3.4.3. Zones à enjeux pour le stationnement

L'inventaire des capacités de stationnement dans les zones à enjeux a permis d'identifier les besoins et le potentiel de stationnement par secteur, afin de mieux adapter l'offre aux besoins locaux et optimiser ainsi l'utilisation des parcs, qu'ils soient publics ou privés. L'étude relative au stationnement et capacité de mutualisation sera annexée au rapport de présentation.

Une dizaine de zones ont été identifiées, chacune correspondant à des enjeux spécifiques de stationnement. Un travail d'identification des besoins et de prescriptions types est mené pour chaque secteur. Ces zones ont été classées en cinq catégories :

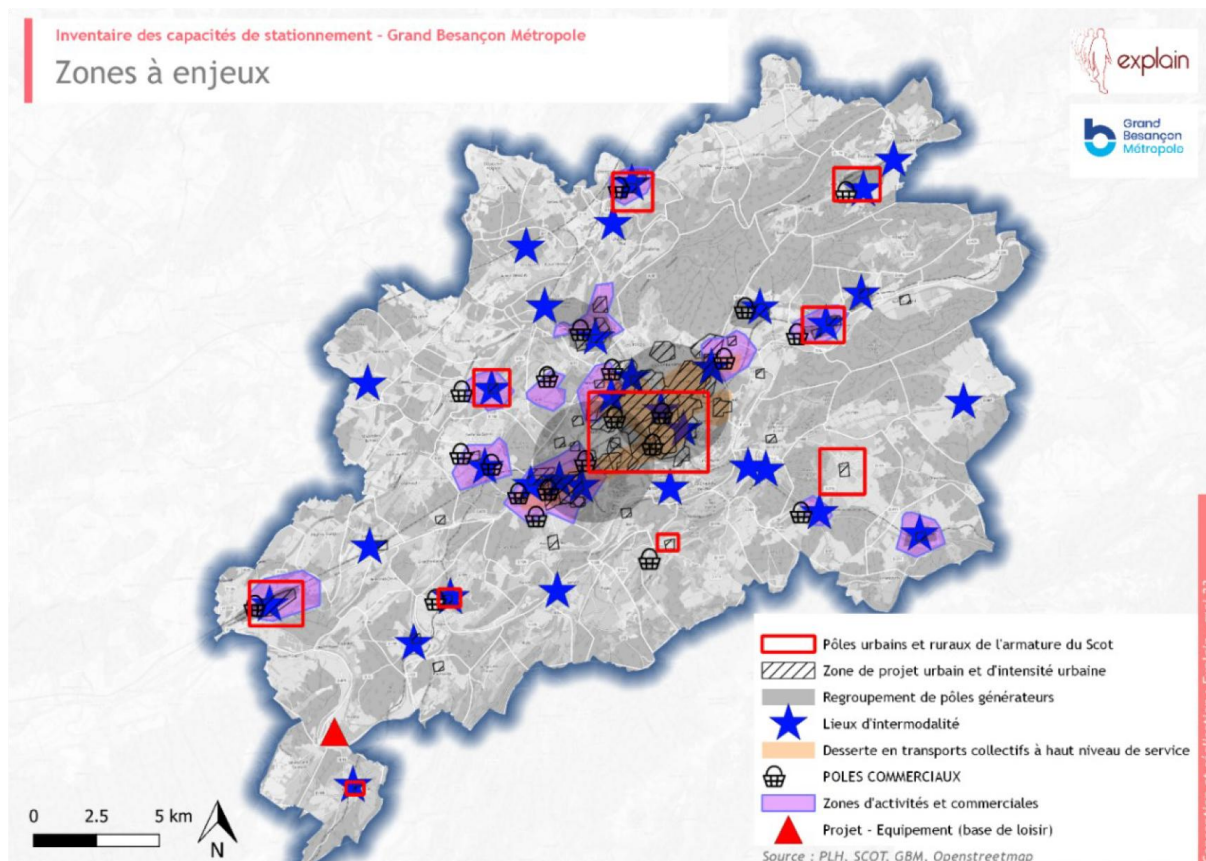
- Zone commerciale : Forte présence de commerces, peu d'habitations, et faible nombre d'industries.
- Zone d'activités : Principalement à usage industriel avec des entreprises de vente de biens, souvent situées en périphérie.
- Zone résidentielle : Principalement composée de résidences avec moins de cinq commerces.
- Zone mixte résidentielle et commerciale : Centres-bourgs avec une combinaison significative d'habitations et de commerces.
- Zone mixte d'activités et commerciale : Présence d'entreprises et de commerces dans le même périmètre.

Les différentes zones à enjeux présentent des problématiques diverses en termes de stationnement. À Besançon, le secteur Hauts-du-Chazal fait face à une forte congestion des parkings gratuits en ouvrage, exacerbée par une densité élevée de logements et une proximité avec le CHRU, entraînant une saturation des axes routiers. Des réflexions sont en cours pour améliorer l'usage et la réglementation du stationnement sur ce secteur. Ces enjeux sont confirmés et renforcés au sein du PDM, qui préconise la régulation du stationnement à proximité des lignes de tramway et des pôles d'échanges, et dans le secteur à enjeux. Le secteur Hauts-du-Chazal appartient à ces deux catégories.

Le secteur Viotte connaît également une forte congestion des parkings gratuits, avec une occupation dépassant les 100 % (stationnement sauvage en dehors des places matérialisées), et une forte pression sur le parking de la gare. Cette situation s'est complexifiée avec la création d'un nouvel éco-quartier en 2021. Le pôle Témis, situé près de l'université, subit une congestion importante des parkings relais (P+R). Enfin, le parking de la gare d'Ecole-Valentin est également saturé.

Au niveau du secteur périurbain, plusieurs zones sont confrontées à des défis similaires. Le centre-bourg de Saône souffre d'une saturation des parkings, incitant la commune à envisager la mise en place d'une zone de stationnement réglementée, pour faciliter la rotation des véhicules afin d'améliorer l'attractivité des commerces. La Zone d'Activités (ZA) de Saône et les gares de Roche-lez-Beaupré et Saint-Vit présentent une faible offre de stationnement, bien que ces gares soient des nœuds d'intermodalité structurants pour le PDM de GBM. À Saint-Vit, une réflexion est en cours pour une extension du stationnement. Par ailleurs, la ZA en futur développement, à proximité de l'échangeur autoroutier de Marchaux-Chaufontaine, comprend déjà une aire de covoiturage et deux parkings de plus de 20 places, représentant ainsi 100 % du nombre total de parkings dans cette zone. Enfin, la base de loisirs d'Osselle-Routelle et la Zone d'Activités à vocation Economique (ZAE) de Trepillot-Tilleroyes (à Besançon) présentent des enjeux d'aménagement à l'échelle de l'agglomération, tandis que le secteur de Pirey est marqué par des défis de densification et d'extension, tant pour l'habitat que pour l'économie, nécessitant le développement de l'offre en stationnement.

Ce diagnostic met en évidence la nécessité de repenser l'organisation du stationnement et les aménagements en fonction des dynamiques de congestion et de développement propres à chaque secteur.



Carte - Zones à enjeux pour le stationnement. Source Révision PDM GBM

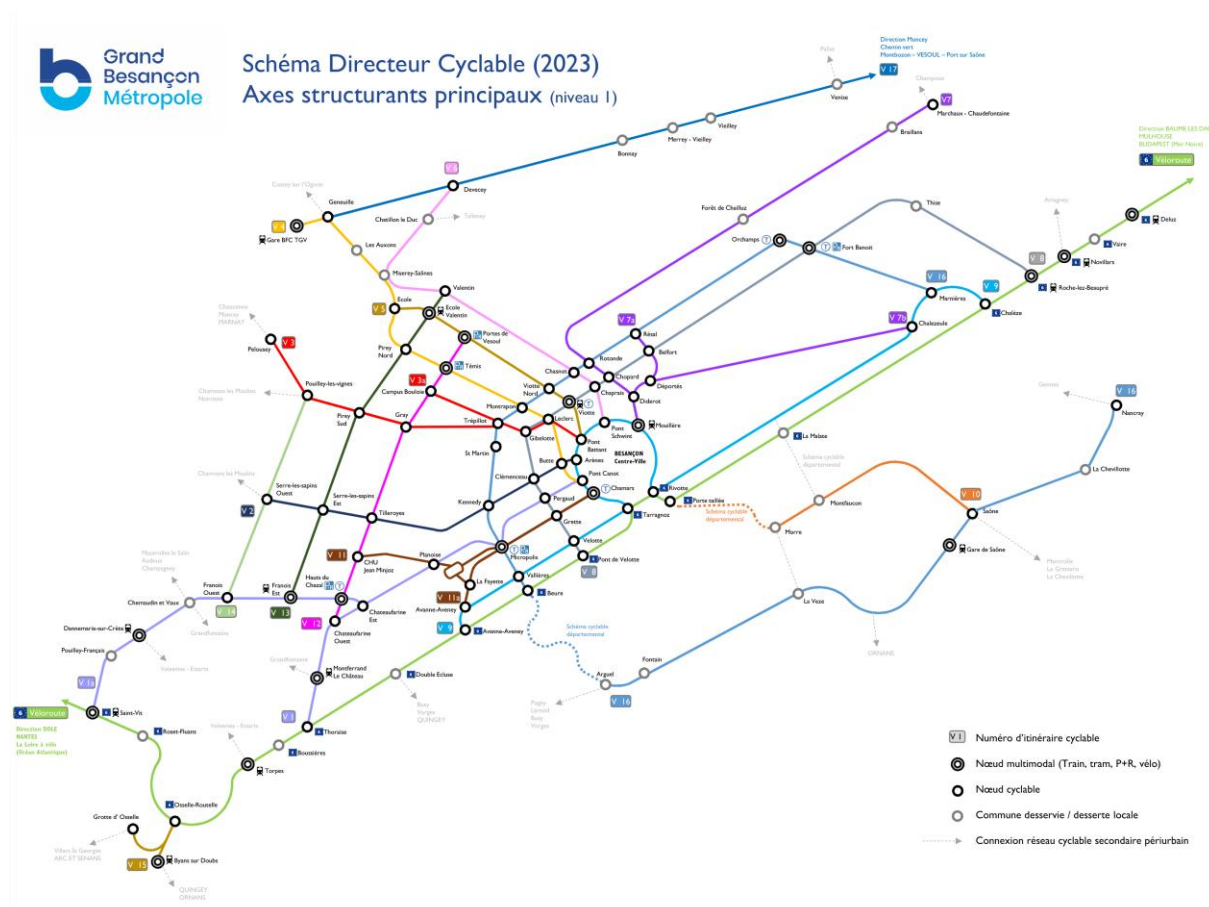
3.5. Les liaisons douces

3.5.1. Le développement de la pratique cyclable

Schéma directeur cyclable

Le Schéma Directeur Cyclable, approuvé en 2019 et mis à jour en 2023, s'articule autour de 5 actions pour orienter la mise en place d'un réel système vélo, en tenant compte des enjeux d'aménagement, de sécurité et de services pour les cyclistes :

- 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.



Carte – Schéma Directeur Cyclable 2023. Source : GBM

Infrastructures existantes et à venir

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 relie sur le territoire français : l'Alsace (Mulhouse) à l'Atlantique (Saint-Brevin-les-Pins). Long de 4 450 km (dont 1 300 km en France), cet itinéraire traverse GBM sur environ 50 km et constitue un véritable atout pour encourager les déplacements cyclables dans le territoire.

Les communes, qui disposaient de la compétence d'aménager leurs voiries jusqu'en 2019, ont également aménagé des itinéraires cyclables sur leur territoire : au 1er janvier 2018, 225 km d'aménagements sont recensés (dont 200 km à Besançon et 25 km dans les communes de la périphérie) et 400 km en 2025.

Avant la mise en œuvre du schéma directeur cyclable, le territoire de GBM disposait d'un réseau cyclable avec des aménagements souvent discontinus, hétérogènes, et peu développé en dehors de la ville-centre, de l'EV6 et de quelques liaisons avec les communes limitrophes. Un manque de cohérence, de qualité et de confort s'observait,

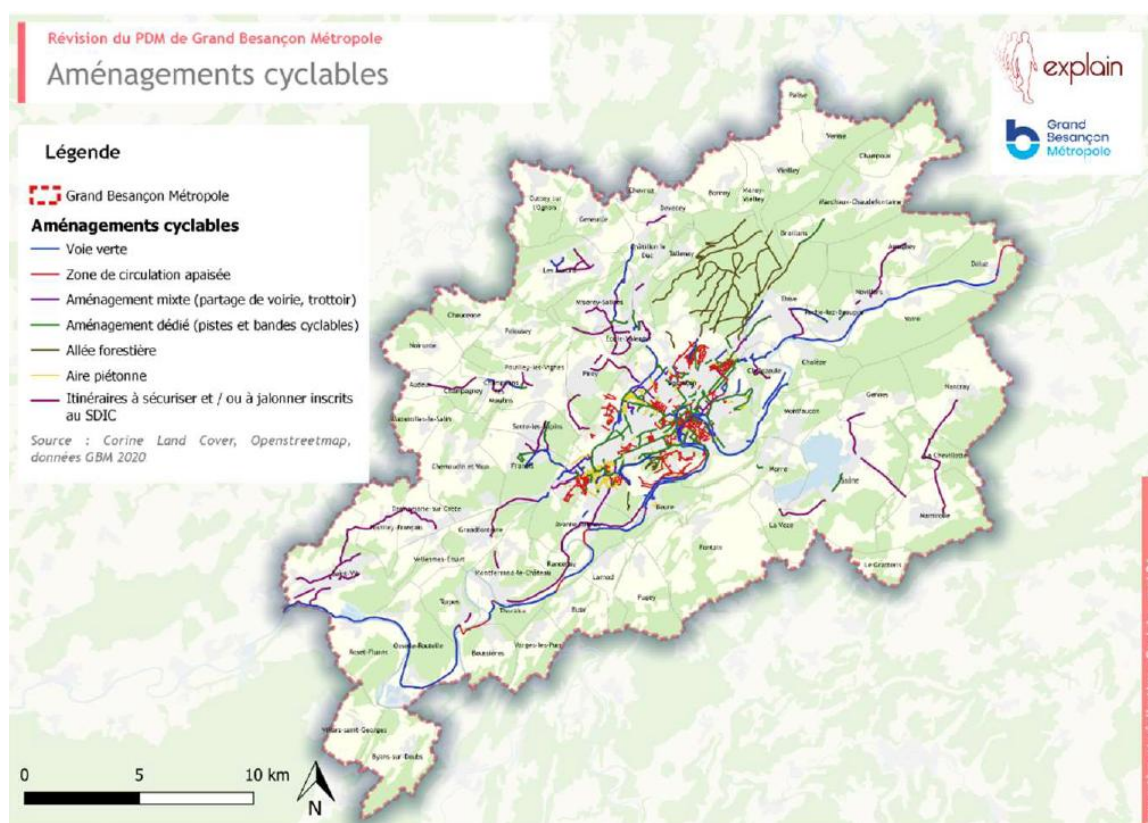
voire, à certains endroits, un non-respect de la réglementation en raison de l'ancienneté de certains aménagements.

L'absence de continuité et de lisibilité aux intersections entraînait une interruption des itinéraires, avec des coupures majeures (relief du plateau, franchissement d'infrastructures de transport). Certaines bandes cyclables, trop étroites, limitaient l'usage. Enfin, l'hétérogénéité des aménagements entre communes (zones 30, zones de rencontre), parfois non conformes aux obligations, ne permettait pas une lecture claire et uniforme du réseau par les usagers.

Ces dernières années, de nombreux aménagements ont été réalisés pour développer un réseau cyclable dense sur le territoire, incluant des pistes cyclables, des bandes cyclables, et des zones de circulation partagée afin d'assurer une cohabitation harmonieuse entre tous les usagers de la route. Des connexions avec les réseaux de transport en commun (train, bus, tram) ont également été mises en place pour favoriser l'intermodalité.

En plus des aménagements dédiés (pistes et bandes cyclables, véloroute), le territoire comprend actuellement des zones de circulation apaisée et des aires piétonnes, à Besançon notamment. Le secteur comprend également des allées forestières sur lesquelles le VTT est pratiqué, dans la forêt de Chailluz notamment.

En 2023, plus de 230 kilomètres d'itinéraires cyclables sont répertoriés sur le territoire du Grand Besançon. Selon les projections du schéma directeur cyclable, ce chiffre devrait atteindre environ 280 kilomètres d'aménagements cyclables au total.



Carte - Aménagements cyclables et itinéraires inscrits au SDIC 2019. Source : Révision PDM de GBM

Usages

Concernant les usages, 12 500 trajets sont effectués à vélo chaque jour à Grand Besançon Métropole. Cela représente 1,8% des déplacements des grands Bisontins (source : EMD 2018). 43% des ménages bisontins possède au moins un vélo, 66% dans les communes de la périphérie bisontine.

Néanmoins, le vélo demeure un mode de déplacement loisir à GBM : 43% des déplacements vélos à Besançon se font en direction du lieu de travail ou études, 18% en périphérie. Le déplacement à vélo moyen dure 14 minutes, ce qui équivaut à un déplacement relativement court de 2 à 3 km.

	Taux d'équipement en vélo				Fréquence d'utilisation du vélo			
	Aucun vélo	1 vélo	2 vélos et +		Plusieurs jours / semaine	Plusieurs jours / mois	A l'occasion	Jamais
Besançon	57%	20%	23%	Ensemble	8%	6%	19%	67%
Communes périphériques	34%	17%	49%					

Tableau – Données relatives à l'usage du vélo à GBM. Source : AUDAB, SDIC 2019

Intermodalité

Globalement, l'intermodalité en faveur du vélo est inégale dans le territoire et les stationnements vélo sont peu utilisés.

Les gares TER de GBM sont toutes équipées de stationnements vélo abrités mais non sécurisés, sauf celle de Novillars qui ne dispose pas de stationnement vélo. Néanmoins elles ne sont dans l'ensemble pas accessibles via des cheminements cyclables sécurisés.

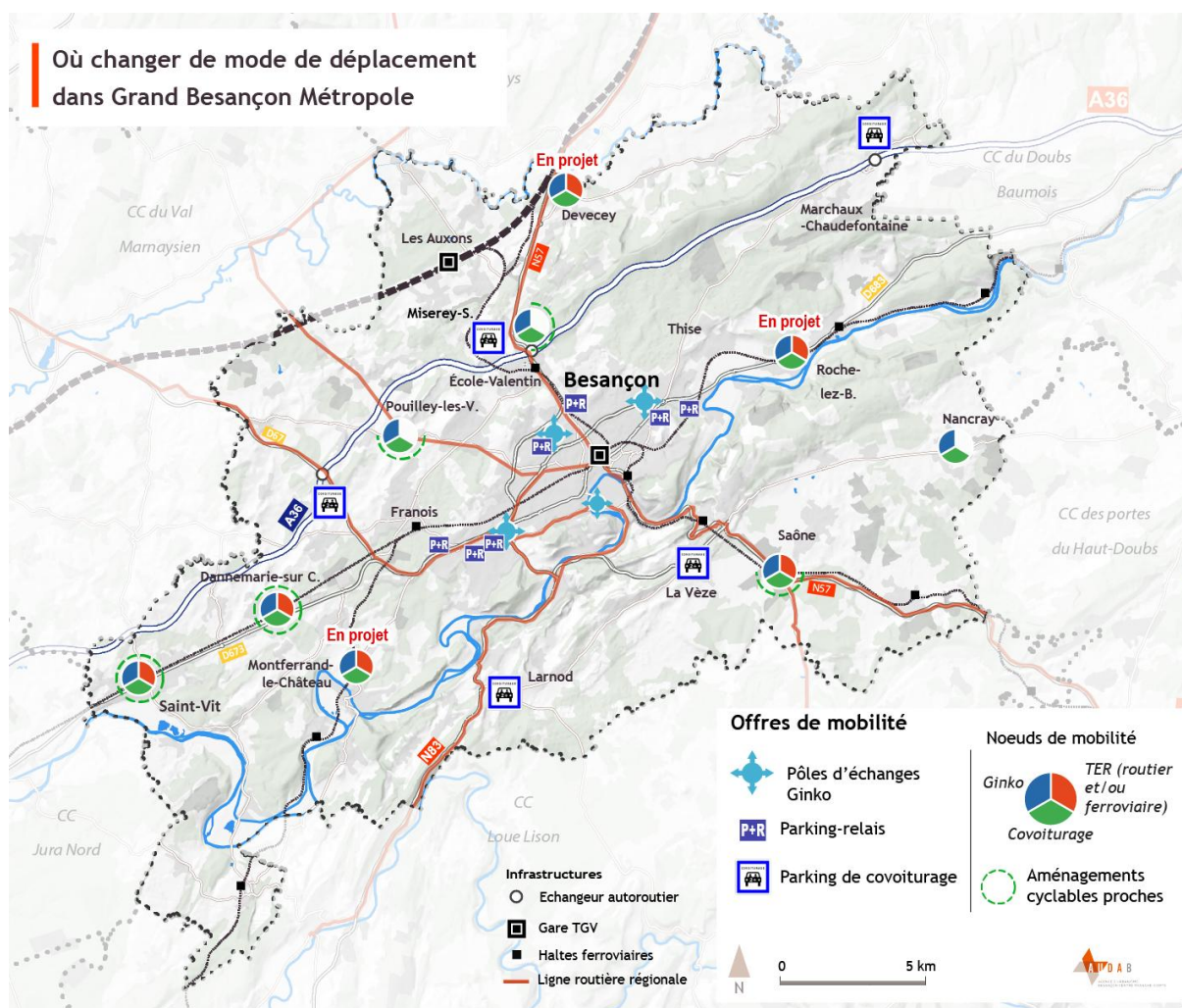
Les parkings relais proposent dans l'ensemble du stationnement vélo abrité mais non sécurisé. Les pôles d'échange urbains (Micropolis, Orchamps, Temis, Gare Viotte, Chamars & République) proposent du stationnement vélo (sauf Orchamps), mais comme pour les parkings relais, ce stationnement n'est pas sécurisé.

Parmi les pôles de mobilité périurbains identifiés, 5 proposent du stationnement vélo abrité mais non sécurisé (Saint-Vit, Montferrand-le-Château, Saône, Dannemarie-sur-Crête et Morre) et 5 n'en proposent pas (Roche-lez-Beaupré, Nancray, Devecey, Ecole-Valentin, Pouilly-les-Vignes).

Les Velopark, lancés en mars 2019, permettent de déployer des boxes à vélos sécurisés et vidéosurveillés. 20 places sont localisées sur le site du Campus de « La Bouloie » et dans le secteur « Marnières ». Un VéloPark a ouvert fin 2023 au niveau de la station de tramway "République", à l'angle des rues Cusenier et Gambetta, offrant 30 places. Des boxes sécurisés sont aussi disponibles dans les parkings souterrains Beaux-Arts et Mairie, d'une capacité de 40 places, ainsi qu'aux gares Viotte et de Saint-Vit. En 2024, un nouveau VéloPark de 40 places a été aménagé au parking Chamars.

Dans le cadre de son projet visant à renforcer l'offre de stationnement sécurisé pour les vélos, Grand Besançon Métropole prévoit l'installation de 41 nouveaux abris vélos sécurisés sur son territoire au cours des quatre prochaines années. Ces abris seront principalement déployés dans des zones stratégiques, telles que les lieux d'intermodalité (gares, pôles d'échanges multimodaux, parkings relais et de covoiturage), les grands sites publics (comme le CHU et les équipements sportifs), ainsi que dans les communes de la première couronne de Besançon et les zones à forte activité économique. Certains aménagements sont déjà prévus : trois boxes à vélos de 10 places seront installés piscine Mallarmé, et gare de Saône. Deux autres abris de 40 places seront par la suite installés au CHU Jean Minjot et à l'UFR Médecine.

Concernant le stationnement vélo, 2 190 arceaux sont répartis sur 367 stations vélo. Ce stationnement vélo est globalement sous-utilisé et dans l'ensemble non abrité et non sécurisé dans les lieux d'intermodalité.



Carte – Offres et nœuds de mobilité : Etat des lieux et projets. (AUDAB, 2024)

Services

Le service VéloCité, propose un parc de vélo en libre-service de 200 vélos et réparties sur 33 stations dans le centre de Besançon et aux abords (Temis). Des abonnements annuels et des tickets journée ou semaine sont disponibles. En 2024, le service Vélocité a enregistré 240 688 locations contre 167 621 en 2023 avec une augmentation de 60% en un an. De plus, l'offre de Vélocité a été revue en 2025 avec 100 vélos électriques et 100 vélos traditionnels en libre-service

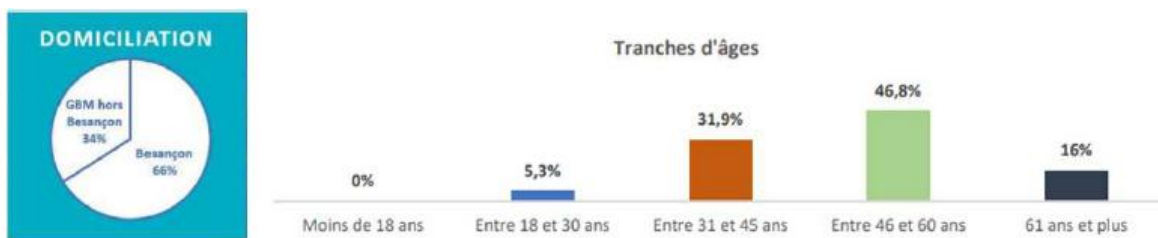
Lancé par GBM en juin 2019, Ginko Vélo est un service de location de VAE (Vélo à Assistance Electrique) longue durée.

En 2022, le service comptait 635 VAE en circulation, ce nombre total atteint un parc de 850 vélos en 2024 (source : GBM). Le service rencontre un vif succès (source : entretien GBM), avec 94% des locations pour une période de 12 mois. Une flotte de 10 VAE rallongés (Vélo Cargo) est proposée à la location depuis mars 2024.

Les Ginko Vélos sont principalement utilisés pour des déplacements professionnels et loisirs, par des actifs (77% des usagers), résidents de Besançon (66% des usagers). La demande est forte (tous les vélos sont loués et la liste d'attente demeure conséquente, soit environ 500 demandeurs en permanence).

Motifs d'utilisation du produit (réponses multiples)	% de citation
Pour aller au travail	68,5%
Pour aller me balader	56,5%
Pour faire des petites courses (pain, journal, etc...)	55,4%
Pour aller à l'école / université	3,3%

Tableau - Motifs d'utilisation, Ginko' Vélo. Source : KEOLIS, Bilan Ginko Vélo après 1 an.



Graphique - Motifs d'utilisation, domiciliation, répartition des âges et catégories socioprofessionnelles des usagers Ginko' Vélo
Source : KEOLIS, Bilan Ginko Vélo après 1 an.

3.5.2 la marche à pied

Besançon

Besançon a connu dans les années 70 et 80 des piétonisations ambitieuses de son centre-ville, notamment de la Grande-rue et la rue des Granges. En outre, la place de la Révolution a été piétonnisée en 2004.

Des aménagements piétons également qualitatifs ont été réalisés le long du Doubs (promenade piétonne au niveau du FRAC, quai Vieil Picard le long du tramway avec arbres et bancs par exemple). Plusieurs parcs et places font l'objet d'un traitement qualitatif.

Le centre-ville est dense et contraint, notamment en termes de largeur de voirie. Les espaces piétons demeurent toutefois dans l'ensemble peu qualitatifs (trottoirs étroits non réglementaires notamment, revêtements dégradés majoritairement en enrobé) et les espaces publics manquent d'homogénéité.

Une volonté de pacifier s'observe en termes de signalétique, avec des zones de rencontre notamment, mais un manque d'aménagements spécifique et une signalétique non cohérente, n'incitent pas à un bon partage de l'espace par tous les usagers.

Depuis 2024, le quartier Battant est piétonnisé. De plus, le programme des "écoles apaisées" prévoit l'installation de barrières pour restreindre la circulation aux heures d'entrée et de sortie des écoles, ainsi que la création de zones de rencontre.

Un jalonnement piéton lisible et qualitatif en hyper-centre, propose des liaisons vers les principaux lieux, notamment touristiques (hôtels, musées). Par ailleurs, 3 itinéraires piétons sont fléchés, à la découverte du patrimoine bisontin : Rives et remparts du Doubs, quartier Battant et au cœur de la boucle. Ces circuits font l'objet de livrets disponibles à l'office de Tourisme et de balisage.

Communes périphériques

Le développement des aménagements piétons demeure hétérogène dans les communes de la périphérie et les aménagements sont globalement peu qualitatifs. Un manque de confort est observé sur les itinéraires piétons des communes périphériques, ainsi que du stationnement anarchique sur les trottoirs, gênant le cheminement des piétons, particulièrement dans les lotissements.

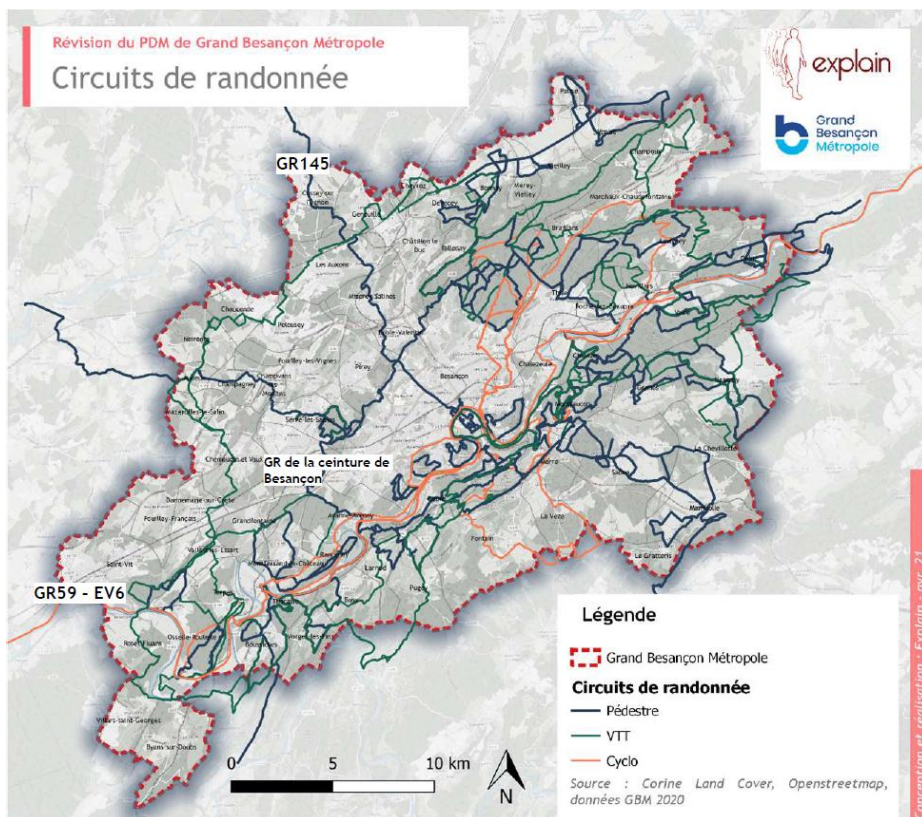
De nombreux villages sont traversés par des départementales structurantes. Leurs configurations sont majoritairement routières, avec peu d'espaces qualitatifs pour les piétons. Des aménagements plus récents dans certains villages (zones 30, zones de rencontre, trottoirs) offrent néanmoins des ambiances plus piétonnes et qualitatives. A Saint-Vit, par exemple, le centre réaménagé, propose une zone 30 et trottoirs larges avec revêtement différencié. À Dannemarie-sur-Crète, la place de l'église a également été réaménagée.

L'usage de la marche est globalement à vocation de loisir sur le territoire, avec un nombre important de cheminements et circuits de randonnée.

Plusieurs liaisons piétonnes intercommunales sont valorisées par GBM et/ou le Département. Il s'agit d'itinéraires de promenade et de loisirs principalement : le GR145 (Via Francigena) traversant GBM du nord Cussey-sur-l'Ognon au sud (Mamirolle), le GR59 d'est en ouest et le GRP de la ceinture de Besançon, boucle autour de la ville.

Le territoire de GBM compte 36 itinéraires de randonnées pédestres (dont 3 circuits « patrimoine naturel et culturel »). Certains de ces itinéraires sont également accessibles aux VTT. L'application Besançon Grandes Heures Nature propose notamment des idées de balades et randonnées pour découvrir le territoire de GBM au travers d'itinéraires variés.

Un nombre important de boucles et liaisons de randonnées piétonnes, VTT et cyclo sur le territoire sont recensés, notamment dans la couronne sud-ouest / nord-ouest qui entoure Besançon, présentant des territoires forestiers et avec du dénivelé.



Carte – Circuits de randonnées. Source : Révision du PDM de GBM

Synthèse « Offre et usages des réseaux de mobilité »

- Bien que la circulation soit globalement fluide et que les trafics routiers soient en baisse, les points de franchissement du Doubs pour accéder à l'hypercentre présentent des encombrements et des conflits entre les différents modes. Les enjeux consistent à adapter l'aménagement de la voirie à la hiérarchisation du réseau viaire, et à continuer de promouvoir le report modal pour une gestion efficace du trafic.
- Le réseau ferroviaire présente une offre importante, avec toutefois une forte disparité d'utilisation, largement influencée par l'offre de services. Bien que 8 % de la population vive à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une halte, l'accès aux services ferroviaires n'est pas pleinement optimisé. De plus, le coût du train reste un frein important. L'amélioration de l'offre ferroviaire pourrait renforcer son attractivité et en faire une solution plus compétitive, notamment pour les déplacements vers Besançon et les territoires voisins.
- Le réseau Ginko de transports en commun (TC) de GBM offre une couverture étendue, comprenant deux lignes de tramway, quatre lignes LIANES (Lignes À Niveau Élevé de Service), et treize lignes urbaines et complémentaires. Le réseau est complété par des lignes périurbaines, des lignes scolaires et des lignes de transports à la demande (TAD). La diversité de l'offre s'adapte au contexte spécifique des différents secteurs (urbain et périurbain)
- Ce réseau de TC est globalement bien structuré, avec une fréquentation stable. Le réseau de tramway en particulier connaît une forte hausse de fréquentation, ce qui témoigne de l'efficacité de l'offre. Ainsi, 87% de la population de Besançon se trouve à moins de 200 mètres d'un arrêt. Les enjeux sont de maintenir la stabilité de la fréquentation des bus tout en continuant à répondre à l'augmentation de l'utilisation du tramway, d'optimiser les lignes en site propre pour une meilleure rapidité, et d'assurer une couverture efficace de l'ensemble du territoire. La création d'un nouveau terminus de tramway et l'acquisition de rames longues à l'horizon 2025, permettront une amélioration significative de la desserte et de la qualité de service.
- Le réseau régional Mobigo dessert 8 communes du territoire de GBM, avec 44 % des arrêts situés à Besançon. La fréquentation des lignes est en hausse ces dernières années, principalement pour des déplacements domicile-travail et domicile-lieux d'études, sur des trajets généralement supérieurs à 2 km. Ces lignes périurbaines représentent un potentiel de développement pour les déplacements quotidiens vers Besançon, et en échange avec les territoires voisins. La tarification à 2€ est très avantageuse pour inciter au report modal sur ces lignes.
- Les offres complémentaires de mobilité motorisée se développent progressivement au sein du territoire, avec une forte demande en aires de covoiturage (avec 12 aires de covoiturage) en fonctionnement aménagé et un réseau de parkings relais (avec 7 P+R) à articuler avec l'accessibilité vélo et le stationnement en ville. L'enjeu est de coordonner efficacement les différentes offres alternatives pour assurer une couverture territoriale efficace.
- L'offre de stationnement à l'échelle de GBM ne favorise pas suffisamment le report modal, bien que la réglementation en centre-ville de Besançon permette une meilleure rotation des véhicules. Pour atteindre les objectifs de décarbonation, il est essentiel de renforcer les alternatives aux déplacements motorisés en développant le ferroviaire, les transports en commun et les modes actifs. La réglementation du stationnement doit être un levier pour encourager cette transition et faciliter le report modal, en améliorant l'intermodalité et en adaptant les aménagements aux dynamiques de congestion et de développement de chaque secteur.
- En ce qui concerne les modes actifs, le réseau cyclable est encore en cours de structuration, tandis que l'usage du vélo à assistance électrique est en pleine expansion. La mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable permettra de développer la pratique du vélo en créant des infrastructures adaptées, en améliorant le stationnement, en offrant des solutions de location, et en sensibilisant le public.

4. La logistique et le transport de marchandises

L'approvisionnement des centres-urbains est essentiel au dynamisme économique des villes. La manière dont les véhicules de livraison circulent et utilisent la voirie pour s'arrêter et effectuer leurs opérations a un impact direct sur l'organisation de l'espace public. La voirie partagée par de nombreux usagers aux besoins divers et souvent simultanés, peut se trouver saturée, ce qui crée des tensions entre différents usages et accentue les contraintes sur la mobilité.

Jusqu'à récemment, la logistique urbaine n'avait pas toujours été pleinement intégrée dans les stratégies d'aménagement. Aujourd'hui, sa maîtrise apparaît comme un levier essentiel pour renforcer l'attractivité du territoire : elle permet de proposer des solutions de livraison plus efficaces, de développer des services complémentaires et de réduire l'impact environnemental des transports, notamment en limitant les émissions polluantes.

Selon l'INSEE (2019), la filière logistique emploie 72 200 personnes en Bourgogne-Franche-Comté, soit environ un emploi sur treize. Cette activité, en forte professionnalisation et souvent externalisée, irrigue l'ensemble de l'économie régionale et constitue un levier stratégique pour repenser la logistique métropolitaine.

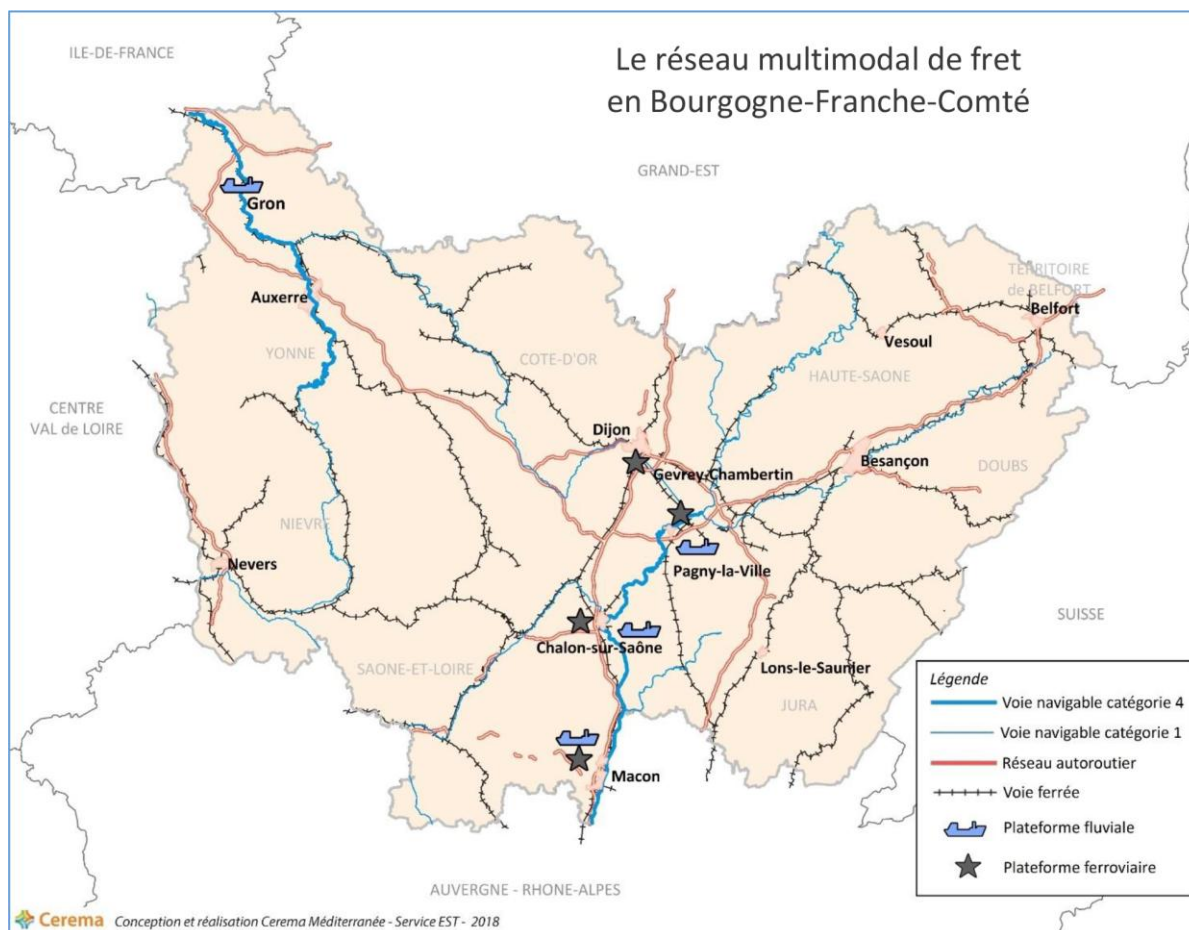
Grand Besançon Métropole constitue un pôle logistique secondaire au sein de la Région Bourgogne Franche-Comté. Le territoire comprend un faible nombre d'installations logistiques de grande envergure à l'exception de certaines entreprises du transport de marchandises ainsi que certains sites de manutention, d'entreposage et de conditionnement. L'agglomération bisontine est notamment irriguée par des flux provenant d'aires urbaines telles que Dijon ou encore Nancy.

Les flux de livraisons sont difficiles à appréhender et à isoler sur un territoire. D'abord parce que les comptages ne sont pas toujours efficaces pour distinguer la silhouette des véhicules et également parce que les livraisons de marchandises dans la ville concernent à la fois une multitude de produits, une variété d'acteurs et des pratiques très différentes selon les filières économiques.

Il s'agit d'évaluer les flux de manière globale afin de saisir la logistique du territoire dans son ensemble et de l'analyser en lien avec son contexte économique, social et réglementaire.

4.1. Réseaux et flux logistiques

Le Grand Besançon s'inscrit dans un réseau multimodal de fret, structuré par les infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, dont l'articulation conditionne l'organisation et l'efficacité des approvisionnements. Le territoire est situé dans les grands corridors régionaux et nationaux, mettant en évidence ses connexions mais aussi ses fragilités en matière de diversification des modes.



Carte – Réseau multimodal de fret en Bourgogne Franche-Comté. Source : CEREMA Description du système logistique en région Bourgogne-Franche-Comté 2018

4.1.1. Fret fluvial

Sur le territoire de Grand Besançon Métropole (GBM), les voies navigables, principalement de petit gabarit, sont accessibles aux bateaux de classe I (250 à 400 tonnes). Actuellement, ces canaux sont majoritairement utilisés à des fins touristiques.

En Bourgogne-Franche-Comté, le trafic fluvial reste faible comparé au transport routier, avec une tendance à la baisse depuis 2011. En 2015, seulement 1,4 million de tonnes ont été transportées par voie d'eau dans la région, contre 63 millions de tonnes par la route, soulignant la sous-exploitation de cette alternative logistique (Source : CEREMA - Description du système logistique en région Bourgogne-Franche-Comté 2018). En 2016, seules 1 500 tonnes ont circulé entre Dole et Montbéliard.

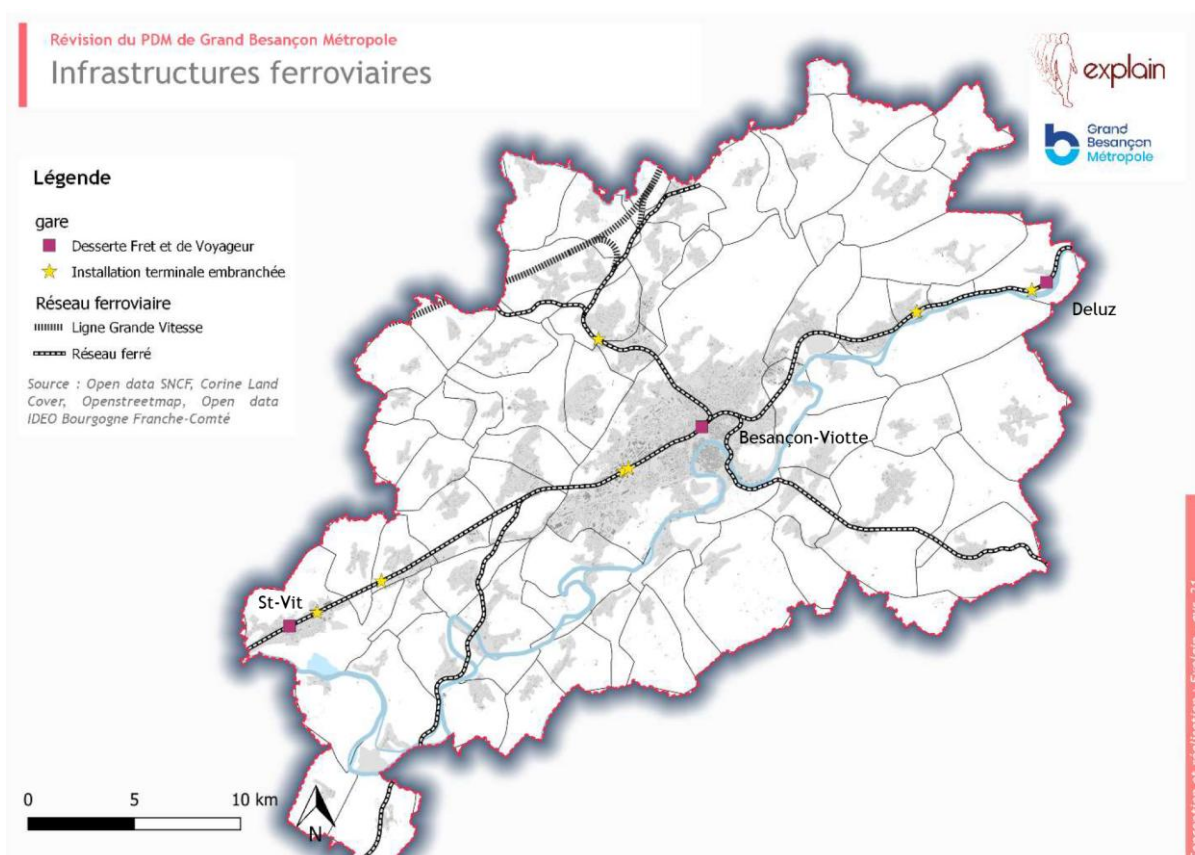
Carte – Transport fluvial. Source : Tourisme et transport fluvial, VNF, 2017



4.1.2. Fret ferroviaire

Grand Besançon Métropole dispose de trois gares ouvertes au fret : Besançon-Viotte, Saint-Vit et Deluz. Le réseau ferré, qui dessert les zones les plus densément peuplées du territoire, constitue un atout pour le développement du fret ferroviaire. Selon les données en open data de la SNCF, sept installations terminales embranchées (ITE) sont recensées sur le territoire. Ces infrastructures permettent d'acheminer les marchandises directement vers des usines, des dépôts ou des zones industrielles. Cependant, la plupart d'entre elles ne sont actuellement pas exploitées.

Le fret ferroviaire reste peu développé en comparaison avec le transport routier. D'après un rapport du Cerema de 2018 sur le système logistique en Bourgogne-Franche-Comté, la part modale du transport ferroviaire et fluvial était, en 2009, de 18,6 % en Bourgogne et de seulement 13,3 % en Franche-Comté. Ces chiffres révèlent une forte dépendance au transport routier pour le déplacement des marchandises. Malgré un réseau ferré favorable, l'optimisation du fret ferroviaire demeure un enjeu majeur pour le territoire.

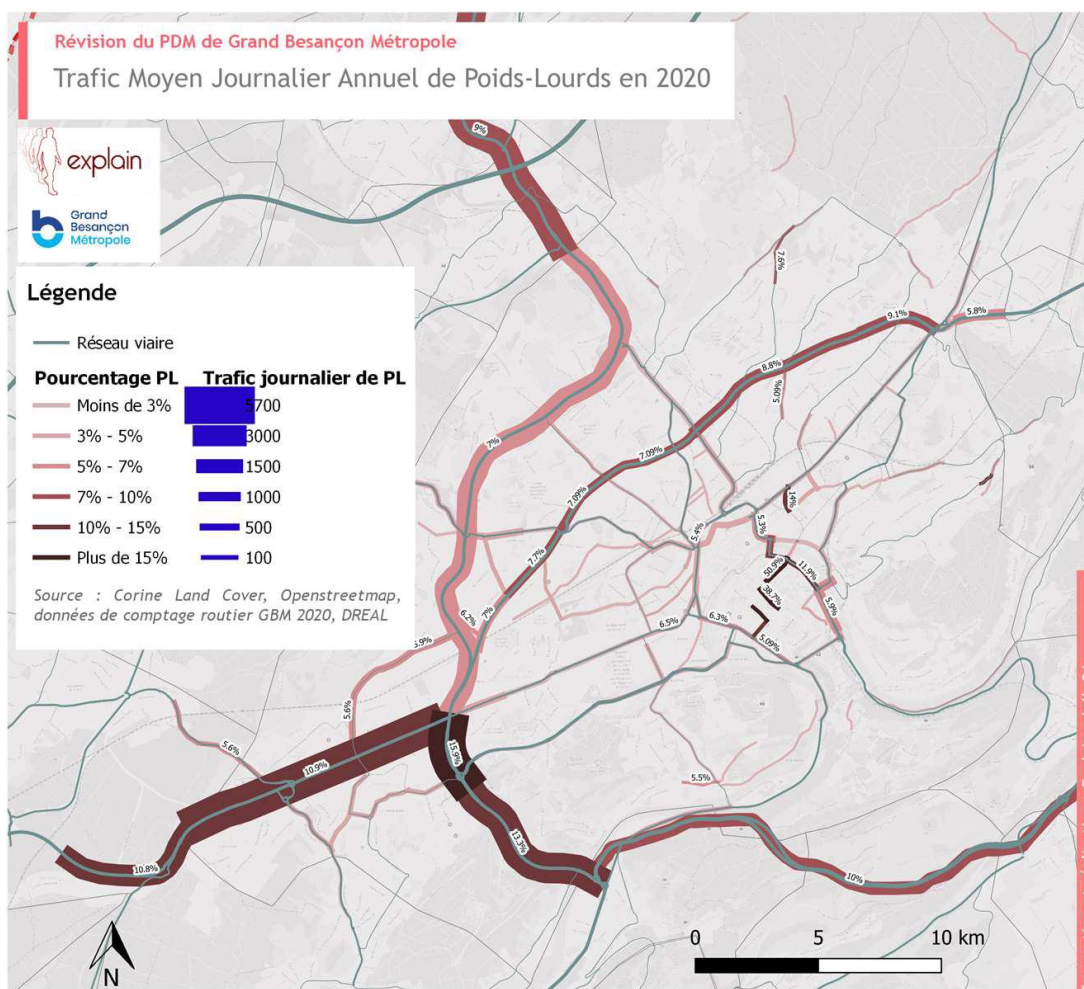


Carte – Infrastructures de fret ferroviaire.
Source : Révision du PDM de GBM (Données sur les ITE issues de l'open data de la SNCF)

4.1.3. Trafic de poids-lourds

Des trafics de poids lourds importants se concentrent principalement sur le contournement de Besançon. La RD673, reliant Saint-Vit à Besançon, enregistre un trafic de 5 600 poids lourds par jour, soit 10 % du trafic total, tandis que la RN57 voit passer 5 700 poids lourds par jour, représentant 16 % du trafic. En outre, la rocade formée par les Boulevards Léon Blum et Winston Churchill connaît également un trafic de poids lourds, bien que dans une moindre mesure, avec jusqu'à 1 700 poids lourds par jour, soit 9 % du trafic.

De très fortes proportions de poids lourds sont également observées dans l'hypercentre de Besançon, avec 51 % du trafic sur la rue de la République, 39 % sur la Grande Rue, et 29 % sur la rue Mégevand, ce qui reflète les livraisons fréquentes pour les nombreuses activités commerciales situées à l'intérieur de la boucle, telles que les restaurants, cafés et commerces de proximité. Par ailleurs, l'essor du e-commerce contribue à cette tendance, avec un volume croissant de colis acheminés vers les points relais situés en centre-ville.



Carte – Trafic moyen journalier annuel de Poids-Lourds en 2020. Source : Révision du PDM de GBM

4.2. Logistique urbaine

L'étude réalisée dans le cadre de la démarche InterLUD a permis de caractériser les dynamiques logistiques, de qualifier les flux et pratiques en matière de livraisons et d'évaluer les forces et faiblesses de l'organisation actuelle. Cette analyse s'appuie sur le modèle Freturb, sur des observations de terrain et sur des entretiens avec les acteurs économiques.

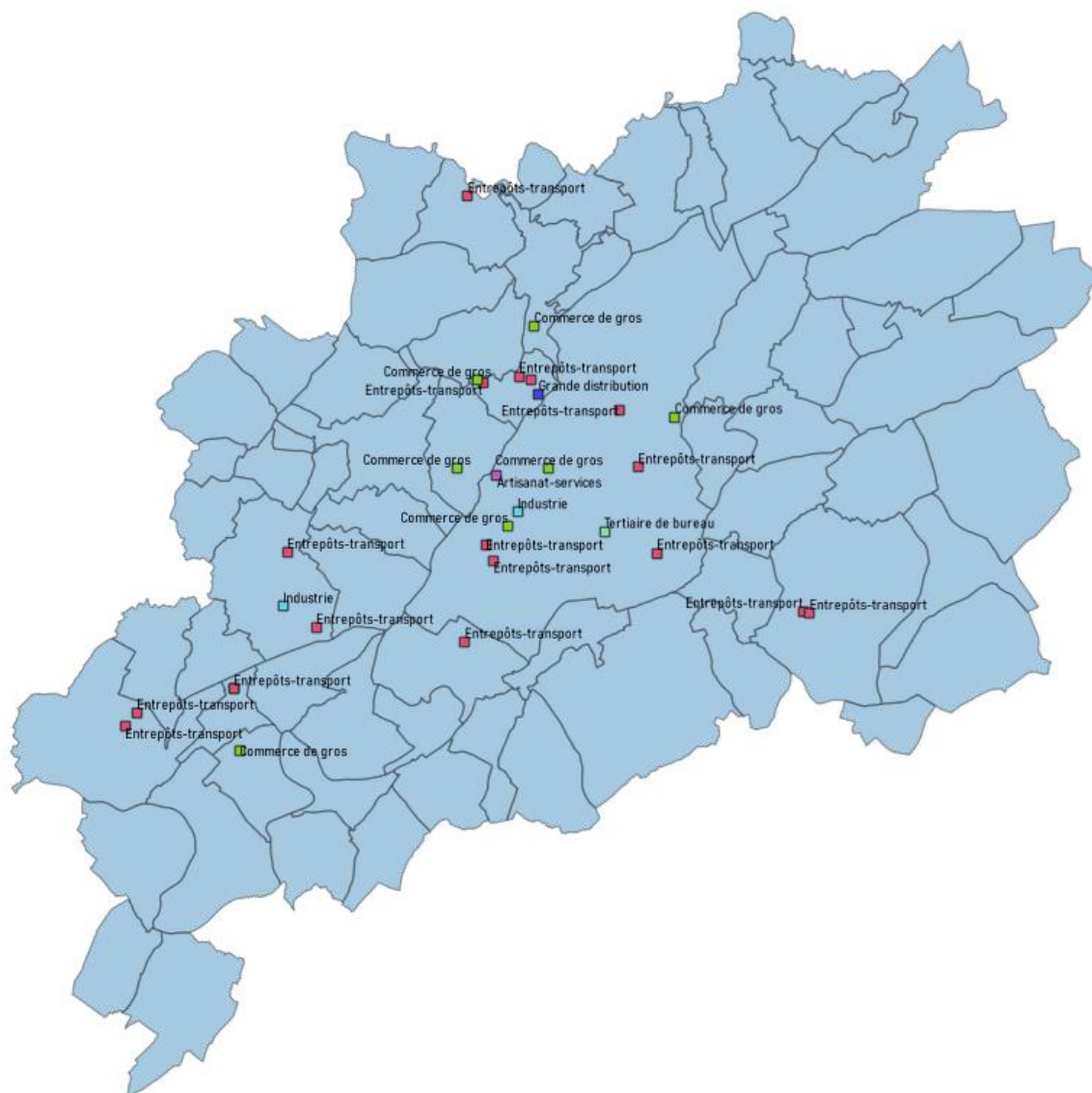
Le diagnostic met en lumière un système marqué par une forte polarisation des activités, une logistique fragmentée et insuffisamment optimisée, mais aussi par des opportunités en termes de professionnalisation et de transition vers des modes de transport plus durables.

La logistique métropolitaine se caractérise par une dynamique importante des flux de marchandises. Comprendre cette logistique à grande échelle permet de mieux l'intégrer à l'échelle urbaine et d'identifier des opportunités pour transformer les organisations existantes. Bien que des fonctions de stockage importantes existent sur la métropole, l'étude se concentre sur l'hypercentre de Besançon afin de maintenir un dynamisme commercial, préserver la qualité de vie des riverains et optimiser l'approvisionnement, tout en limitant le recours aux véhicules particuliers.

4.2.1. Organisation logistique et caractéristiques des flux

Le Grand Besançon Métropole compte environ 25 800 établissements actifs en matière de livraisons, représentant près de 107 500 opérations hebdomadaires et environ 20 300 livraisons quotidiennes.

Les 30 principaux générateurs de flux de l'agglomération sont implantés de façon relativement dispersée, mais presque exclusivement en zones d'activités. La majorité correspond à des entrepôts, générant principalement des flux massifiés de poids lourds et l'occupation des espaces de stationnement dédiés. Localement, leur impact sur la congestion reste limité, mais les flux entrants et sortants contribuent à la saturation de la voirie. Une optimisation des itinéraires et du jalonnement pourrait améliorer la gestion de ces flux.

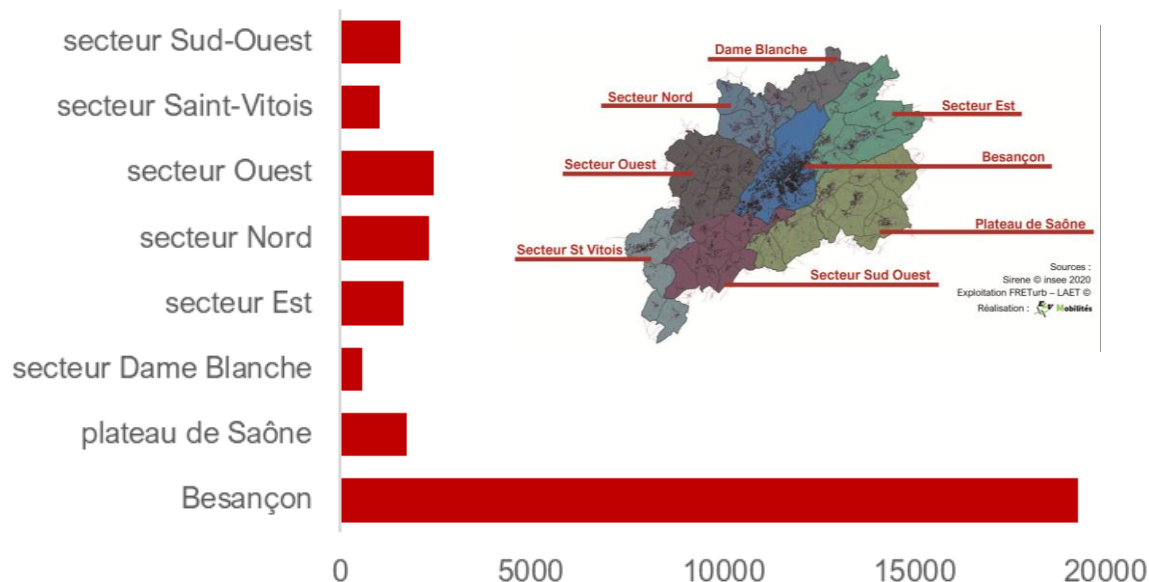


Carte - Localisation et typologie des 30 principaux générateurs de flux.
Source : étude de logistique urbaine dans le centre-ville de Besançon (2021)

La localisation des activités économiques influence fortement la destination des livraisons de marchandises sur le territoire du Grand Besançon. Les activités sont fortement polarisées, avec une concentration majeure à Besançon, qui regroupe près de 60 % des établissements (30 700 établissements). Dans les autres communes, elles se situent principalement le long des grands axes et autour de quelques pôles secondaires, correspondant à des nœuds de desserte stratégiques.

Dans le secteur Ouest, la fermeture de l'entrepôt Easydis en 2024, filiale logistique de Casino, traduit un changement organisationnel lié au démantèlement du groupe de distribution. Cette cessation d'activité a modifié les flux logistiques sur le secteur, réduisant localement les livraisons sortantes.

Inversement, dans le secteur Saint-Vitois, l'extension du site rotations lentes du SUPER U modifie la dynamique des flux. Le site passera de 42 000 m² à 57 000 m² d'ici 2027, avec le regroupement des activités sur un seul bâtiment. La configuration actuelle présente une contrainte importante : une voie ferrée sépare les deux bâtiments du site, obligeant les camions à parcourir 1 km par la route à chaque chargement magasin. L'extension du deuxième bâtiment et le regroupement futur des activités visent à optimiser l'exploitation, absorber l'évolution des volumes et rationaliser les flux.

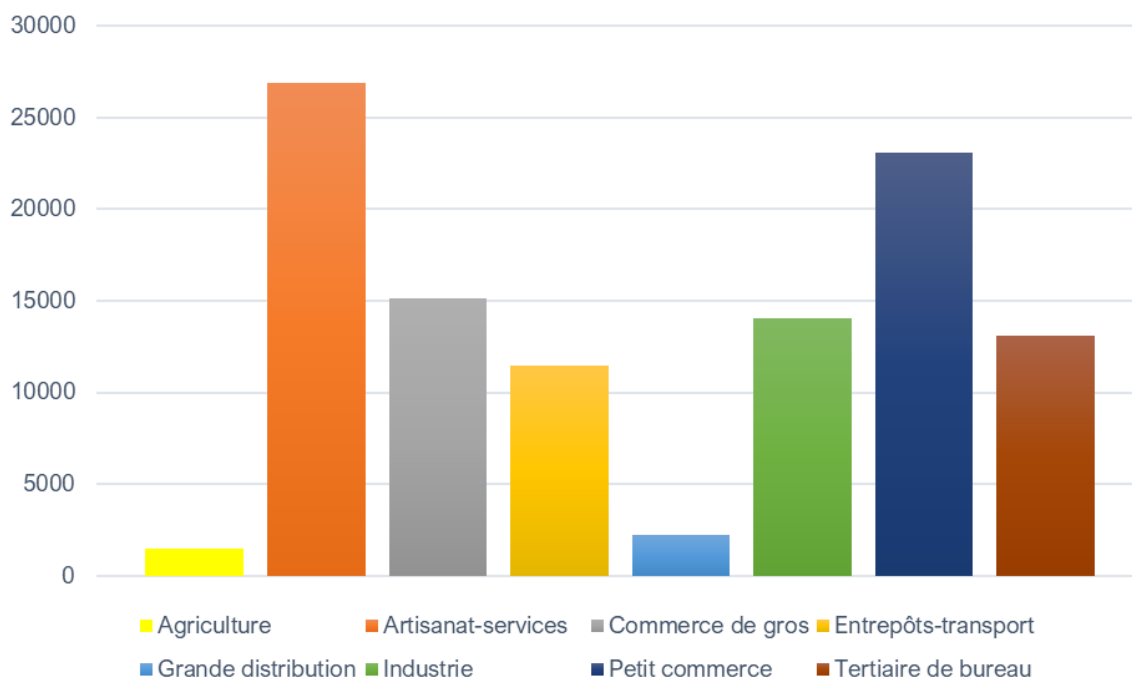


Graphique - Nombre des établissements d'activités économiques sur GBM.
Source : étude de logistique urbaine dans le centre-ville de Besançon (2021)

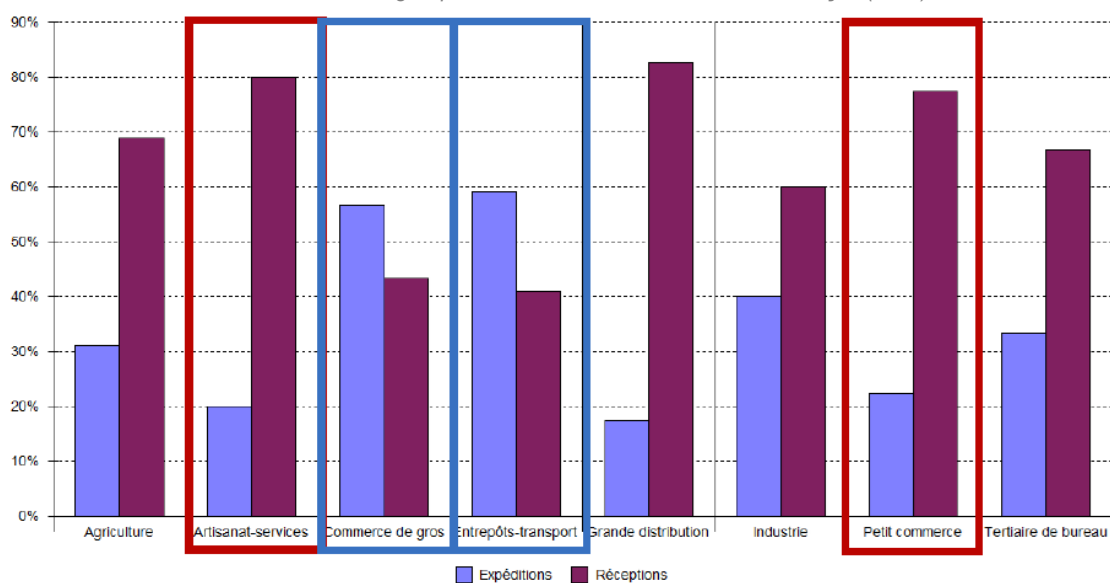
Le tissu économique du Grand Besançon génère des besoins d'approvisionnement essentiellement orientés vers les activités de d'Artisanat et de Petits Commerces. Les flux logistiques présentent une distinction nette selon les filières : les flux entrants concernent surtout l'artisanat et les petits commerces, tandis que les flux sortants proviennent majoritairement du commerce de gros et des entrepôts.

Les principaux générateurs de flux, dispersés sur des zones d'activités, utilisent fréquemment des poids lourds pour massifier leurs livraisons. La mutualisation reste toutefois limitée, ce qui conduit parfois à la présence simultanée de plusieurs camions à proximité d'un même commerce, certains étant approvisionnés directement depuis Nancy. Cette organisation engendre des flux qui se croisent et des pratiques d'auto-alimentation, laissant entrevoir des possibilités de rationalisation et d'optimisation de la logistique sur le territoire.

En moyenne, 66 % des flux correspondent à des réceptions, et cette proportion est encore plus élevée dans le centre-ville, où elle dépasse 70 % du fait du développement du e-commerce. Près de 36 % des flux ont une origine et une destination internes à Besançon, faisant de la ville un point névralgique avec 56 % des flux à destination de la commune.

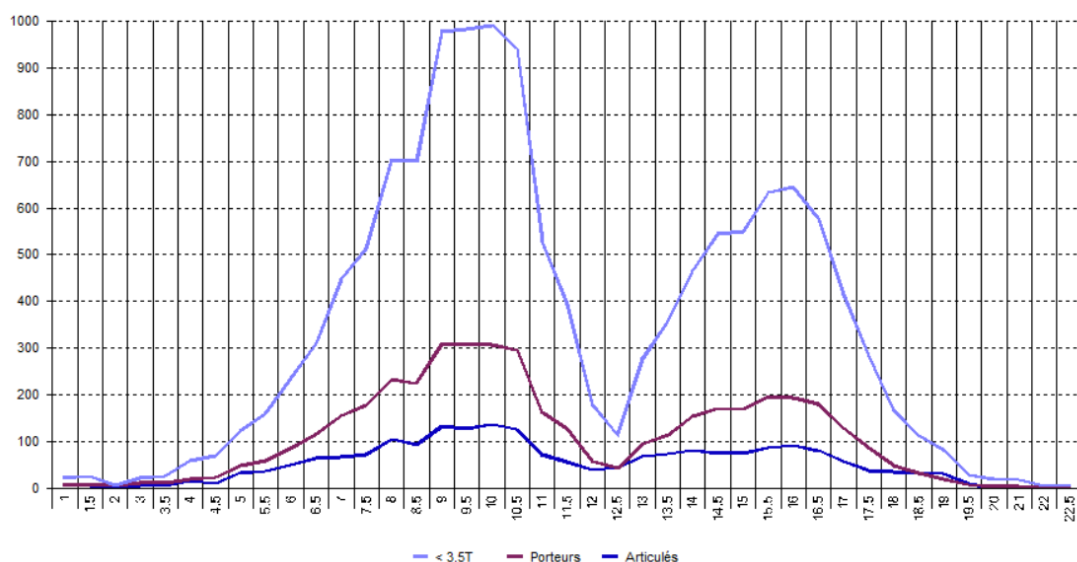


Graphique – Répartition des livraisons selon le type d'activités.
Source : étude de logistique urbaine dans le centre-ville de Besançon (2021)



Graphique – Part des expéditions et des réceptions selon l'activité de l'établissement.
Source : étude de logistique urbaine dans le centre-ville de Besançon (2021)

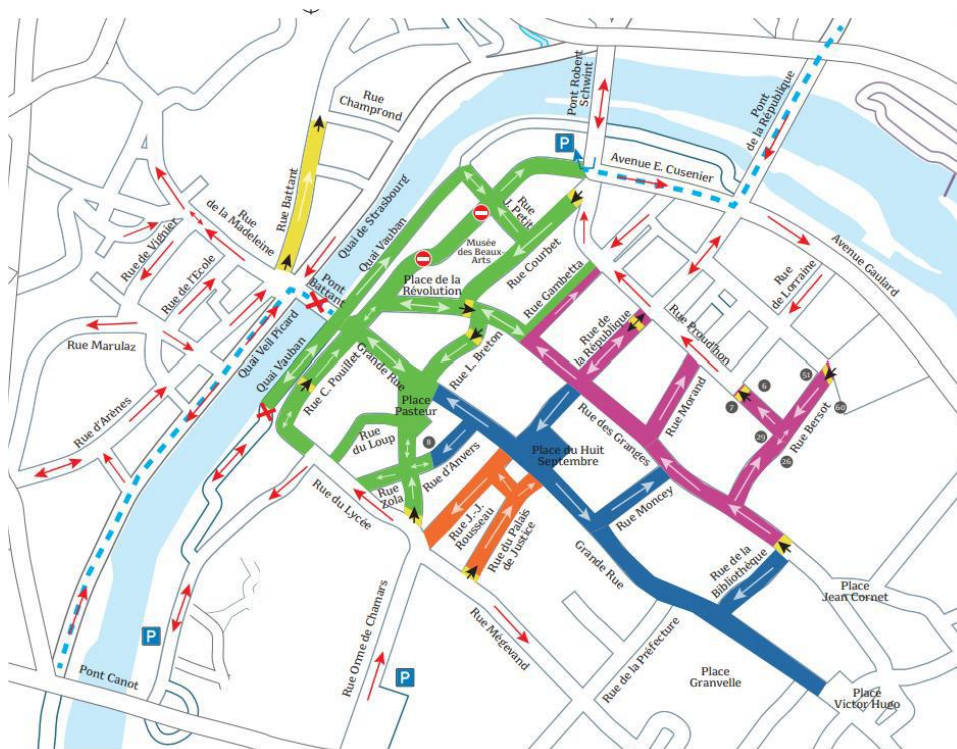
La majorité des livraisons se concentre le matin et est effectuée à 68 % par des véhicules légers de moins de 3,5 tonnes, proportion qui atteint 71 % à Besançon. Ces véhicules, bien que plus facilement électrifiables, multiplient les trajets, contribuent à la congestion et génèrent des nuisances liées au stationnement en double file et aux manœuvres de déchargement. Les livraisons se déroulent souvent aux heures de pointe, coïncidant avec les flux pendulaires et scolaires, et répondent aux besoins d'ouverture des commerces et des administrations. La durée totale estimée du stationnement en double file sur l'ensemble de l'agglomération atteint 856 heures par jour, bien que la présence d'aires de livraison dans l'hypercentre réduise cette pratique.



Graphique – Nombre de livraisons selon les véhicules chaque ½ heure sur l'ensemble de la Métropole.
Source : étude de logistique urbaine dans le centre-ville de Besançon (2021)

4.2.2. Régulation, accessibilité et fluidité des opérations

L'accès au centre-ville est régulé par un arrêté municipal et des bornes escamotables couvrant cinq zones, avec des créneaux autorisés de 6h à 11h et de nombreuses exceptions, notamment pour les denrées périssables, les médicaments, ainsi que les véhicules électriques ou non motorisés. Cette multiplication d'exceptions rend le système difficile à contrôler et contribue au taux élevé de livraisons hors créneau, qui atteint 42 %, laissant supposer que de nombreux véhicules pénètrent dans la zone après 11h pour des livraisons non urgentes. Les catégories d'accès temporaire, telles que livraison de courses ou extrême urgence, restent imprécises et nécessitant une simplification des règles d'accès.



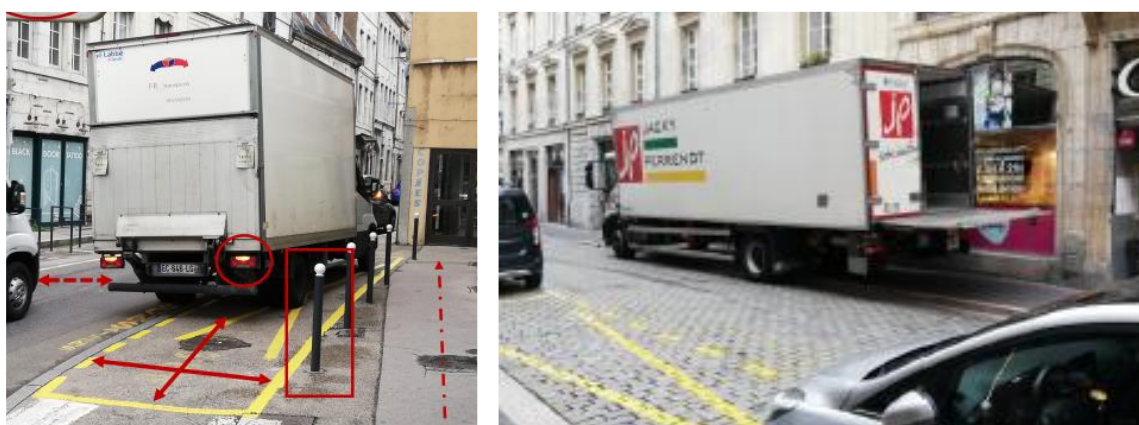
Carte - Zones réglementées par des bornes
Source : étude de logistique urbaine dans le centre-ville de Besançon (2021)

Bien que le centre-ville dispose d'une densité relativement élevée d'aires de livraison, celles-ci présentent de nombreux dysfonctionnements, tels que des emplacements indisponibles, un dimensionnement ou un positionnement inadaptés, ainsi qu'un mobilier urbain gênant les manœuvres de déchargement. Ces contraintes entraînent souvent du stationnement en double file ou sur trottoir. Le secteur CHR (cafés, hôtels, restaurants) est particulièrement exposé à ces difficultés, en raison des ruelles étroites, des manutentions lourdes et du volume important de livraisons, notamment en période estivale. Les livraisons en provenance de grossistes et d'entrepôts situés à Dijon ou Nancy nécessitent également des camions de grande taille pour rentabiliser les trajets. Ces opérations réalisées par des poids lourds sont rarement optimisées, accentuant les tensions sur l'espace public.

Les acteurs locaux, quant à eux, utilisent des véhicules plus légers mais doivent multiplier les tournées quotidiennes, reflétant une tendance à des livraisons éclatées : fréquentes, rapides, mais de faible volume unitaire, avec des horaires parfois en inadéquation avec l'ouverture des commerces, notamment pour les indépendants.



Figures – Dispositifs des zones réglementées par des bornes
Source : étude de logistique urbaine dans le centre-ville de Besançon (2021)



Figures – Contraintes de livraison Source : étude de logistique urbaine dans le centre-ville de Besançon (2021)



Figures – Aires de livraison occupées
Source : étude de logistique urbaine dans le centre-ville de Besançon (2021)

4.2.3. Transition écologique et nouvelles pratiques logistiques

La transition énergétique dans le transport de marchandises progresse encore lentement, le parc de véhicules restant majoritairement thermique, tant pour les transporteurs privés que pour la collectivité. Le parc public (Grand Besançon Métropole, Ville de Besançon, CCAS) repose encore largement sur des motorisations traditionnelles, même si un renouvellement a été engagé avec l'achat de véhicules électriques et de vélos-cargos. Du côté privé, 96,5 % des véhicules utilitaires légers et 99,8 % des poids lourds sont thermiques, bien qu'une dynamique d'électrification commence à émerger, avec environ 3 % des VUL électrifiés en 2022. Cette mutation reste freinée par les coûts d'acquisition et la disponibilité des véhicules, ainsi que par les incertitudes liées à l'approvisionnement en énergie alternative.

L'équipement en bornes de recharge électrique demeure limité. L'application Chargemap recense seulement 21 points de charge sur le territoire en 2021, certains étant privés ou soumis à des contraintes, ce qui est très insuffisant au regard des besoins. Si les installations des transporteurs, grossistes ou commerçants permettent parfois un accès privatif, le réseau public reste trop réduit pour encourager une adoption massive. L'existence d'une station GNV à Chemaudin-et-Vaux constitue une première avancée, mais elle ne compense pas le déficit global en infrastructures.

En parallèle, la cyclologistique connaît un développement progressif, portée par des acteurs comme Vélocampus, Trivial Compost, La Poste ou encore Véloconnect. L'essor des livraisons à vélo suppose toutefois des aménagements adaptés, notamment en tenant compte de la largeur des vélocargos. La limitation des grands gabarits et la verbalisation des stationnements inappropriés pourraient également faciliter son déploiement. Plus largement, le développement des infrastructures cyclables est une condition clé pour favoriser les modes de livraison doux et renforcer leur attractivité face aux véhicules motorisés. L'usage de modes fluviaux reste quant à lui très limité et contraint par l'hydromorphologie du Doubs.

Par ailleurs, de nouvelles pratiques, comme l'explosion des livraisons de repas via les plateformes, posent des défis spécifiques en termes d'accueil des livreurs, d'organisation de l'attente et de régulation du recours aux scooters et voitures motorisées. Le maillage des points relais, encore limité à une dizaine de sites dans la boucle, ne permet pas non plus de répondre pleinement à la demande croissante liée au e-commerce.

Enfin, les disponibilités foncières du territoire offrent des opportunités pour améliorer l'organisation des flux et réduire les nuisances. Le développement d'espaces logistiques urbains et de solutions mutualisées constitue une piste prometteuse. Les initiatives déjà engagées, telles que les Espaces Logistiques Urbains (ELU) et la livraison à vélo avec Véloconnect, illustrent la capacité du territoire à expérimenter de nouveaux modèles pour optimiser le dernier kilomètre et réduire l'impact environnemental des livraisons.



Figures – Cyclologistique
Source : étude de logistique urbaine dans le centre-ville de Besançon (2021)

Synthèse « logistique et transport des marchandises »

- Le transport de marchandises repose presque entièrement sur la route. Les réseaux ferroviaires et fluviaux restent largement sous-exploités pour le fret, alors même que certaines infrastructures ferroviaires pourraient être réhabilitées. La diversification des modes constitue un enjeu majeur pour réduire la dépendance au routier et mieux répartir les flux.
- La concentration des activités économiques dans l'hypercentre génère un volume élevé de livraisons, malgré les restrictions de circulation. Cette polarisation accentue les tensions sur l'espace public et renforce les conflits d'usage avec les autres usagers de la voirie.
- Les livraisons sont souvent éclatées : fréquentes, rapides, mais de faible volume unitaire. La mutualisation entre acteurs est limitée, en particulier avec les opérateurs extérieurs au territoire, ce qui multiplie les trajets et accentue la congestion.
- Si les aires de livraison sont nombreuses, elles souffrent de dysfonctionnements : emplacements indisponibles, localisation ou dimensionnement inadaptés, signalétique confuse, mobilier urbain gênant les manœuvres. Ces contraintes favorisent le stationnement en double file ou sur trottoir.
- Le système de bornes et de créneaux horaires, associé à une multitude d'exceptions, reste mal compris par les professionnels et difficile à appliquer. Près de 42 % des livraisons sont effectuées hors créneaux autorisés, révélant un décalage entre réglementation et pratiques réelles.
- La gestion des flux retours, notamment des cartons et déchets des commerçants, demeure peu organisée. Les informations sur les jours et lieux de collecte sont contradictoires, ce qui entraîne des dépôts hors période autorisée.
- Le parc public comme privé reste massivement thermique (96,5 % des VUL et 99,8 % des poids lourds en 2022). L'électrification progresse timidement, freinée par le coût des véhicules et un maillage insuffisant en bornes de recharge. Les infrastructures cyclables se développent, mais la cyclologistique reste encore marginale.
- L'amélioration de la logistique du dernier kilomètre constitue un enjeu central. Le développement de solutions innovantes, qu'il s'agisse de services mutualisés, de nouvelles formes de livraison douce ou d'espaces logistiques urbains, apparaît indispensable pour réduire les nuisances, fluidifier la circulation et renforcer l'efficacité des approvisionnements en centre-ville.

ANNEXES

ETUDE SUR LES CAPACITES DE MUTUALISATION DU STATIONNEMENT



Tranche optionnelle : Stationnement et capacité de mutualisation

Titre de l'étude :	Révision PDM Grand Besançon métropole
N° de projet :	C1082
Maître d'ouvrage :	GBM
Titre du document :	Stationnement et capacité de mutualisation
Auteur principal :	Mathilde Lemesle, Maxence Vauchier, Quentin Landreau
Revu par :	David Wiedmer
N° version :	2.0
Date de rédaction :	17 août. 23



SOMMAIRE

1	Rappel des objectifs.....	3
2	Méthodologie	4
3	Etape 1 : L'inventaire du stationnement	6
3.1	Les données collectées	6
3.2	Synthèse des éléments recensés	7
4	Etape 2 : Définition des zones à enjeux.....	8
5	Etape 3 : Définition d'un critère d'éligibilité minimum pour la considération des potentialités de stationnement	10
6	Etape 4 : Affinement des zones à enjeux.....	12
6.1	Catégorisation des zones par fonctionnalité.....	12
6.2	Identification des secteurs potentiels à enjeux.....	14
7	Etape 5 : Identification du potentiel de mutualisation du stationnement par secteur .	16
7.1	Fiches sur le potentiel de mutualisation.....	16
7.2	Synthèse du potentiel de mutualisation et autres actions liées au stationnement sur les secteurs à enjeux	29
8	Etape 6 : Prescriptions d'urbanisme en matière de règles de stationnement	31
8.1	Benchmark sur les normes de stationnement des agglomérations similaires	31
8.2	Normes PLU sur les autres communes (hors Besançon).....	38
8.3	Evolutions de la réglementation – ancien article 12	39
8.4	Prescriptions en matière d'urbanisme.....	42
9	Annexes	43
	Annexe 1 : Liste des zones à enjeux (fichier SIG).....	43
	Annexe 2 : Pôles générateurs considérés pour la définition des zones à enjeux	46
	Annexe 3 : Zooms des zones à enjeux	50

1 Rappel des objectifs

L'inventaire du stationnement a pour objectif d'avoir une meilleure connaissance du territoire, pour permettre de répondre aux obligations législatives (exigences fixées par la loi ALUR) :

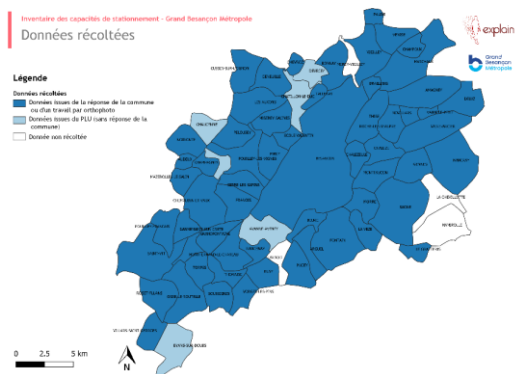
- En déterminant les potentiels de mutualisation selon les parcs.
- En prescrivant le nombre de places de stationnement à créer dans le cadre des nouvelles opérations de construction.
- En proposant une réglementation adaptée aux différentes typologies de forme urbaine existante ou future.

L'inventaire concerne l'ensemble des **parcs ouverts au public** (accessibles librement), de **gestion publique ou privée**, et **pour tous les modes** (vélo, voiture, deux-roues motorisé, véhicule électrique). Les parkings privés (ouverts au public) considérés sont tous les parcs sur emprise privée de type restaurant, commerces, supermarché, hôtel, cabinet médical, habitations ne disposant pas de barrière à son/ses entrée(s), de panneau interdisant l'accès à la propriété ou de places réservées.

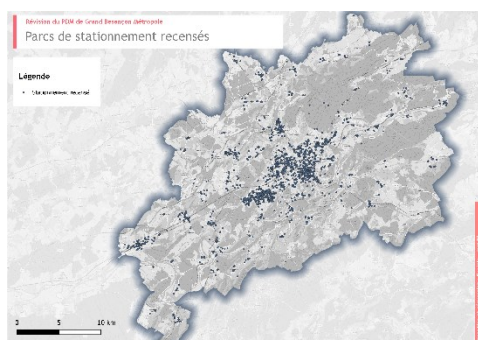
2 Méthodologie

La mission se déroule en plusieurs étapes, décrites par le schéma suivant :

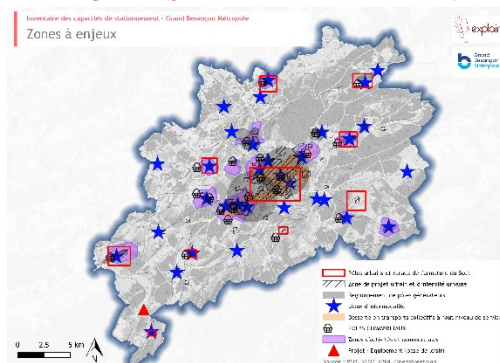
Etape 1 : Inventaire des données de stationnement



Recensement des parcs de stationnement sous SIG

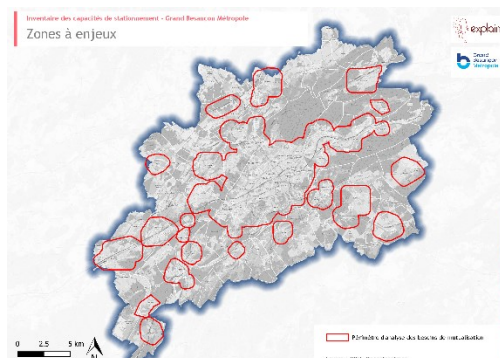


Etape 2 : Identification des zones à enjeux (pour la mutualisation)



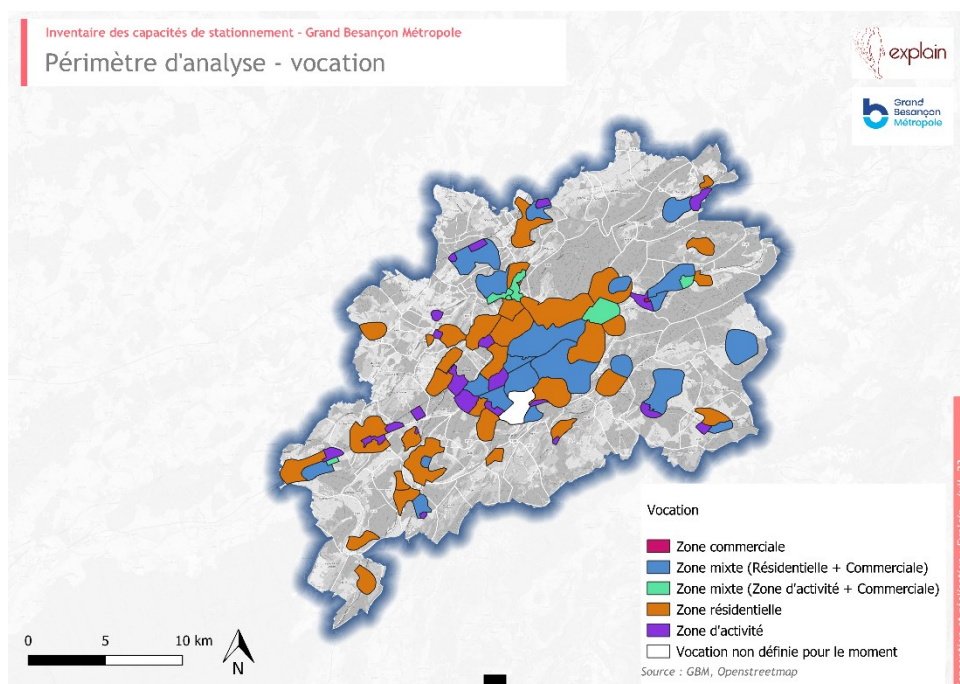
Validation GBM pour les zones à enjeux finales

Regroupement des zones à enjeux



Etape 3 : Définition d'un critère d'éligibilité minimum pour la considération des potentialités de stationnement

Etape 4 : Affinement des zones à enjeux (catégorisation des zones par fonctionnalité)



Etapes 5 et 6 : Identification du potentiel de mutualisation du stationnement par secteur, et prescriptions d'urbanisme en matière de règles de stationnement

← Travail
partenarial

Les résultats des différentes étapes réalisées, sont explicités dans la suite du document.

3 Etape 1 : L'inventaire du stationnement

3.1 Les données collectées

Une collecte de données sur le stationnement ouvert au public a été réalisée au travers :

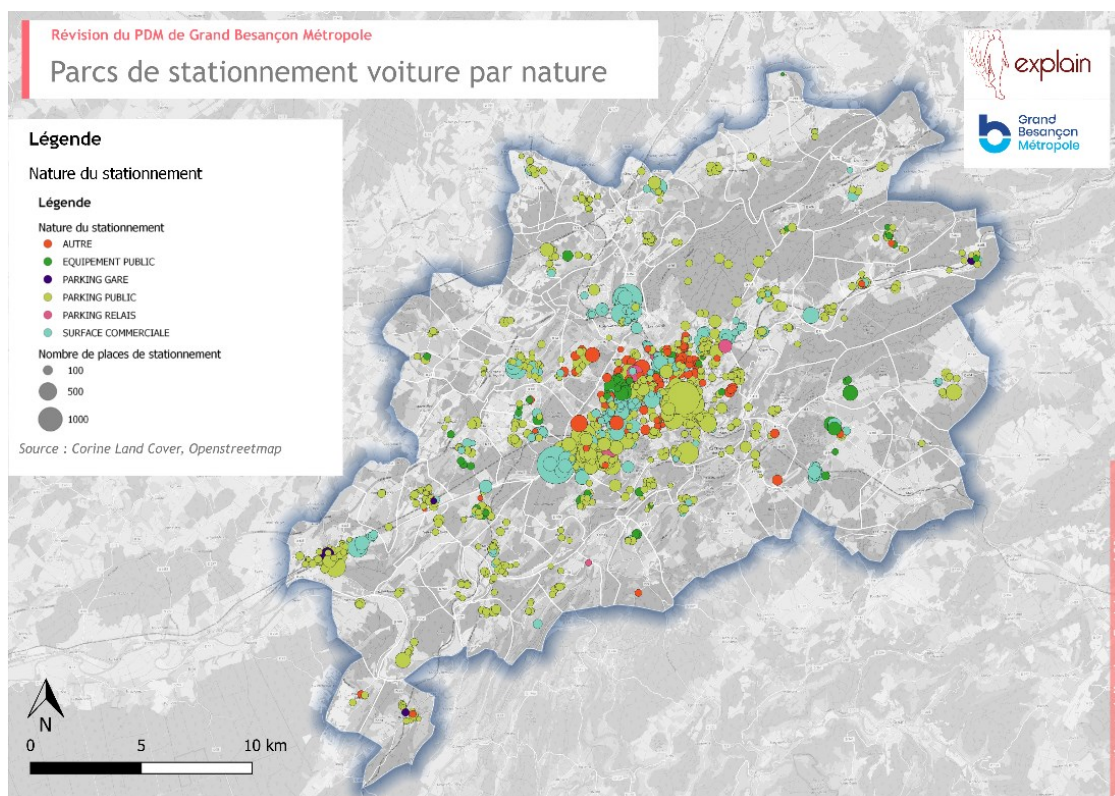
- Des données SIG du stationnement public de Besançon (parkings publics, stationnement sur voirie, places réservées PMR, arceaux vélos).
- D'un travail par photo-interprétation sur les parcs de stationnements (via la base orthophoto 2019 fournie par GBM) : Ecole-Valentin, Thise, Miserey-Salines, Montfaucon, Boussières et Marchaux.
- Des données de stationnement recensées dans les PLU des communes (22 au total) ;
- D'une enquête auprès des communes de GBM. L'enquête a permis le recensement des parcs de stationnement de 52 communes (sur 68).

Les informations ont été recensées dans une base de données, composée de points géolocalisés correspondant à des emplacements de parcs de stationnement ouverts au public (sur domaine public ou privé). Elle se compose de la table attributaire suivante :

Attribut	Description
ID	Numéro d'identifiant du parc de stationnement (numéro donné aléatoirement)
COMMUNE	Nom de la commune où se situe le parc
MODE	Mode de transport associé au parc (voiture, vélo, deux-roues motorisé, véhicule électrique)
NbPL_MATER	Nombre de place de stationnement matérialisée (PMR compris)
NbPL_NonMA	Nombre de place de stationnement non matérialisée
NbPL_PMR	Nombre de place PMR
NATURE	Nature du parc (parking public, parking gare, parking de surface commerciale, ...)
DOMANIALIT	Domanialité du parc (publique ou privée)
REGLEMENTA	Réglementation du parc (gratuit, à durée limitée, payant)
TYPE	Type de parc (en surface, en ouvrage aérien, en ouvrage souterrain, abris deux-roues sécurisé, abris deux-roues non sécurisé, arceaux ou pinces-roues, ...)
REMARQUE	Remarques diverses : nom du parking, appréciation qualitative, projet acté d'extension ou de réaménagement ou de paysagement du parking (reprise revêtement, extension paysagère, ...)
SOURCE	Source de la donnée (photo-interprétation, données SIG GBM, données PLU, ...)

3.2 Synthèse des éléments recensés

Nombre de places de stationnement recensé dans les parcs ouverts au public	
Nombre de communes avec du stationnement recensé	
64 / 68	
Domaine public	
Voiture	35 555 places (dont 650 places PMR)
Véhicules électriques	21 places
Deux-roues motorisés	12 places
Vélo	4 334 places (224 pl en abris sécurisé, 378 pl en abri non sécurisé, 3 732 pl en arceaux)
Domaine privé	
Voiture	20 491 places (dont 469 PMR)
Vélo	3 places
TOTAL	
Voiture	56 046 places (dont 1 119 PMR)
Véhicules électriques	21 places
Deux-roues motorisés	12 places
Vélo	4 337 places
Autre	
Nombre de places dans les parkings relais	1 268 places voitures (dont 27 PMR)
Nombre de places dans les parkings souterrains	2 593 places voitures



4 Etape 2 : Définition des zones à enjeux

Les capacités de mutualisation du stationnement seront identifiées au sein de « zones à enjeux ». Ces zones correspondent aux endroits stratégiques où les besoins de stationnement sont plus élevés (regroupement de pôles générateurs, accès aux réseaux de transport, forte densité de population) ou amenés à augmenter (projets urbains).

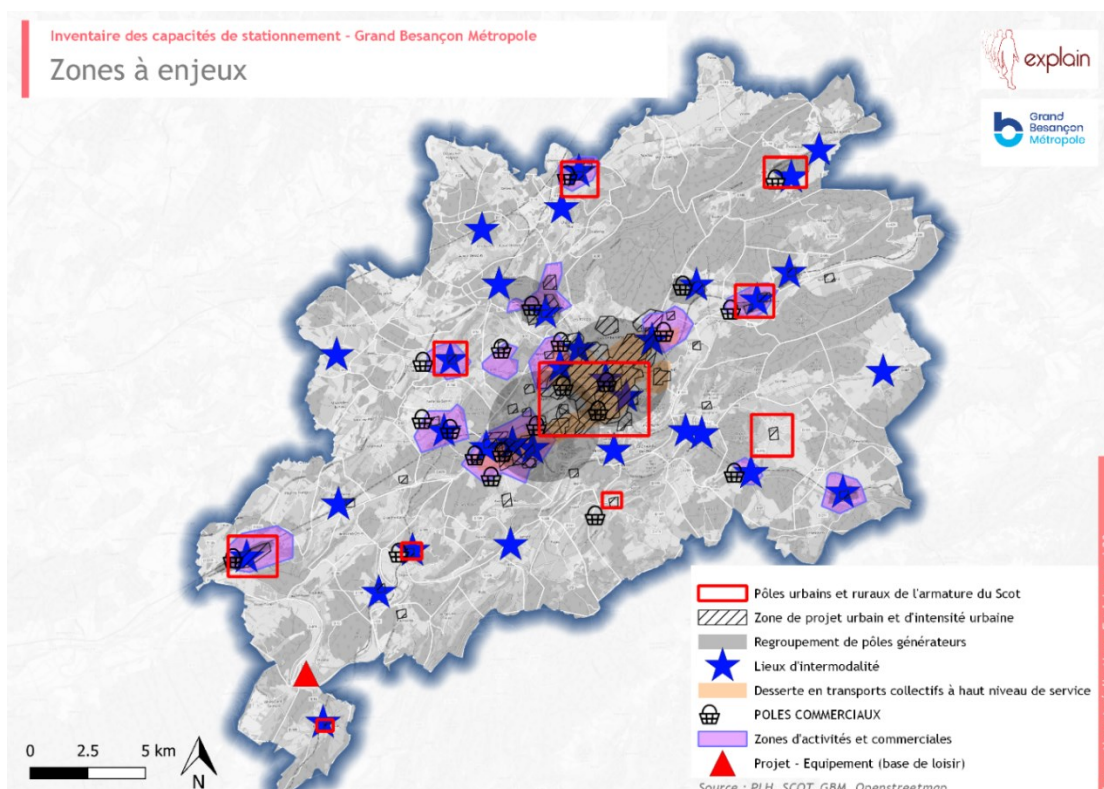
Les zones à enjeux ont été déterminées avec les critères suivants :

- Zones desserte forte en transport en commun : zone de chalandise autour des lignes de transport en commun à haut niveau de service (LIANES et tramway).
- Lieux d'intermodalité : Gares et haltes ferroviaire, parcs-relais, pôles d'échange urbains (Témis, Chazal, Micropolis, Chamars, République, Orchamps), aire de covoiturage (Nancray, Devecey, Miserey-Salines, Pouilley-les-Vignes, Larnod), et autres nœuds de mobilité identifiés dans le PDM.
- Principaux pôles générateurs : Regroupement qualitatif des zones disposants de nombreuses polarités (commerces, établissement hospitalier, établissements scolaires, établissements sportifs, ...).
- Zones d'activités et commerciales.
- Projets urbains et zones d'intensité urbaine (zones 1 à 3).
- Armature commerciale.
- Armature du SCOT (pôles urbains et ruraux).

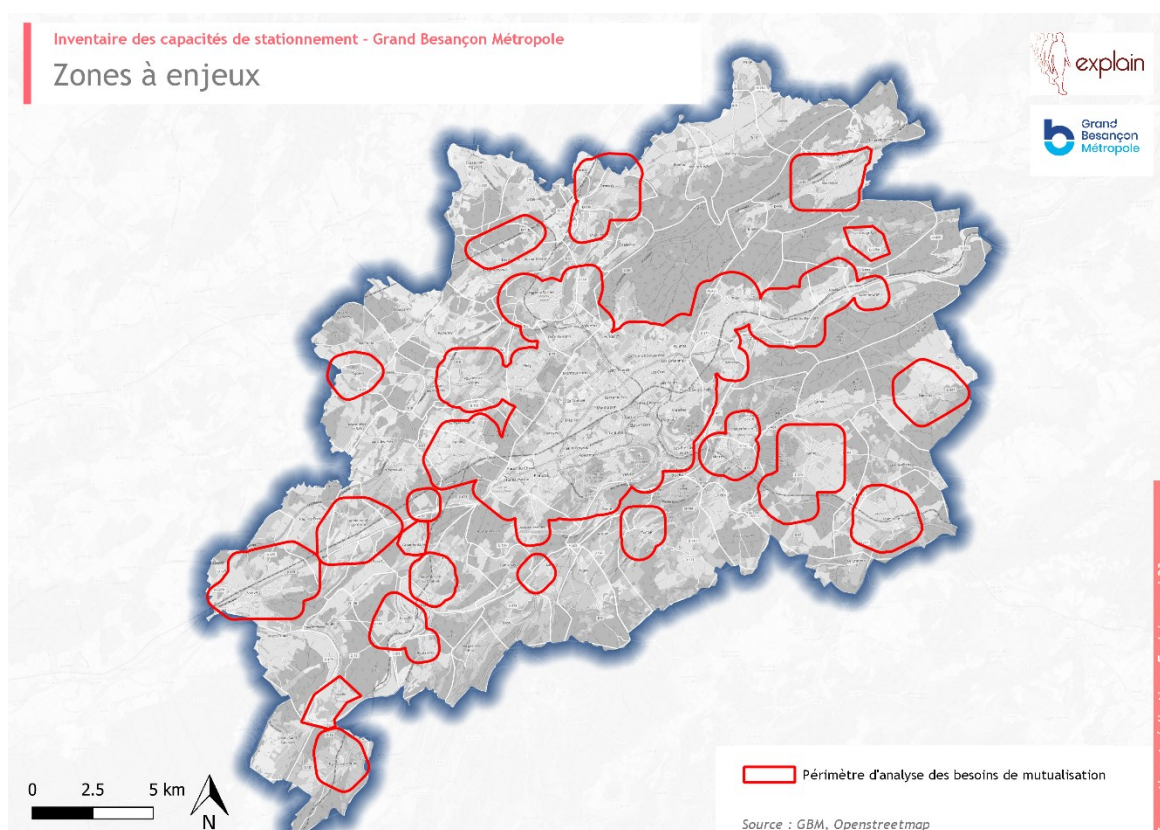
Adaptations complémentaires à la suite d'échanges avec le comité PLU

À la suite des échanges avec le comité du PLU, les adaptations complémentaires suivantes ont été prises en compte :

- Ajout d'une zone à enjeux autour du projet de base de loisir d'intérêt communautaire d'Osselle-Routelle ;
- Ajout d'une zone à la sortie de l'autoroute de Marchaux-Chaudfontaine (nœud de circulation) ;
- Ajout d'une zone à enjeux sur Grandfontaine et Amagney ;
- Suppression de la zone à enjeux sur Deluz ;



Le périmètre étudié pour les capacités de mutualisation est identifié sur la carte suivante.

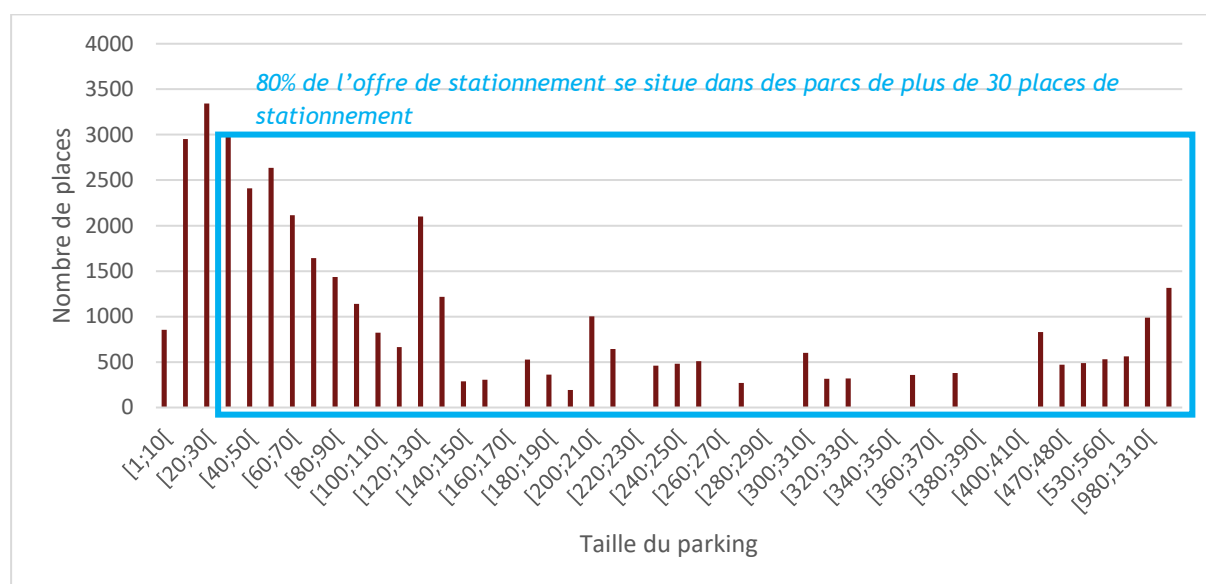


5 Etape 3 : Définition d'un critère d'éligibilité minimum pour la considération des potentialités de stationnement

Les capacités des parcs de stationnement ont été étudiées, afin de définir une capacité minimale éligible pour la mutualisation du stationnement. Une distinction a été faite entre l'aire urbaine (Besançon et les communes limitrophes) et l'aire périurbaine/rurale.

Sur l'aire urbaine

Tableau 1 : Quantité de places de stationnement par taille de parking (domaine privé et public)

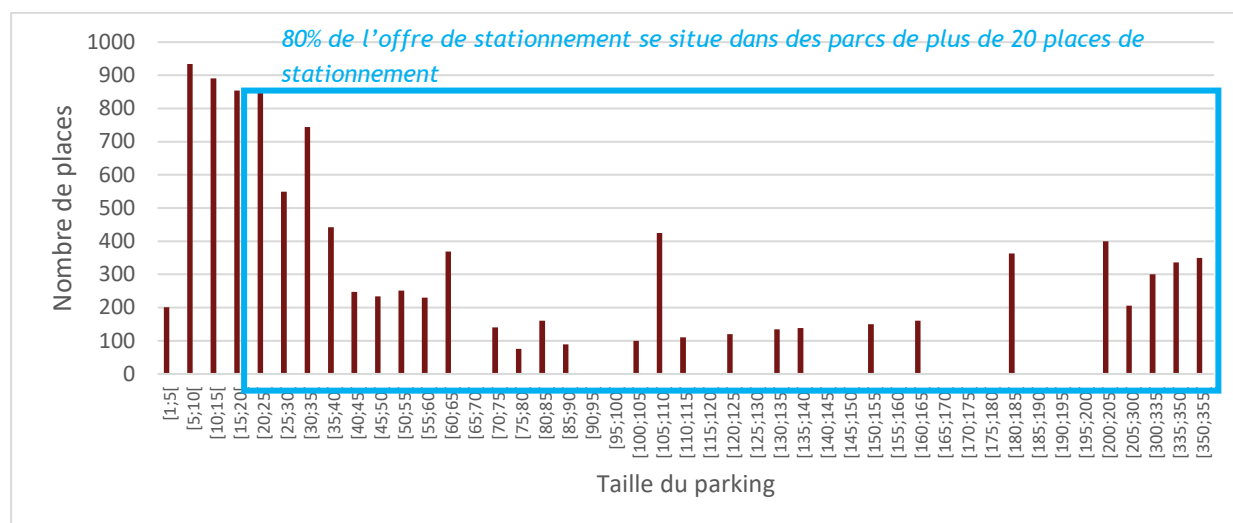


Les parcs de stationnement de plus de 30 places de stationnement (représentant 43% des parcs recensés sur le bassin de proximité bisontin), contiennent 80% des places de stationnement. En ce sens, le critère suivant est défini :

- **Critère d'éligibilité** : Ne sont considérés comme potentiellement intéressants pour une mutualisation du stationnement, que les parcs ayant une capacité minimale de 30 places de stationnement.

Sur l'aire périurbaine/rurale

Figure 1 : Quantité de places de stationnement par taille de parking (domaine privé et public)



Les parcs de stationnement de plus de 20 places de stationnement (représentant 30% des parcs recensés sur l'aire périurbaine), contiennent 80% des places de stationnement. En ce sens, le critère suivant est défini :

- **Critère d'éligibilité** : Ne sont considérés comme potentiellement intéressants pour une mutualisation du stationnement, que les parcs ayant une capacité minimale de 20 places de stationnement.



6 Etape 4 : Affinement des zones à enjeux

6.1 Catégorisation des zones par fonctionnalité

Les zones à enjeux ont été catégorisées en 5 catégories :

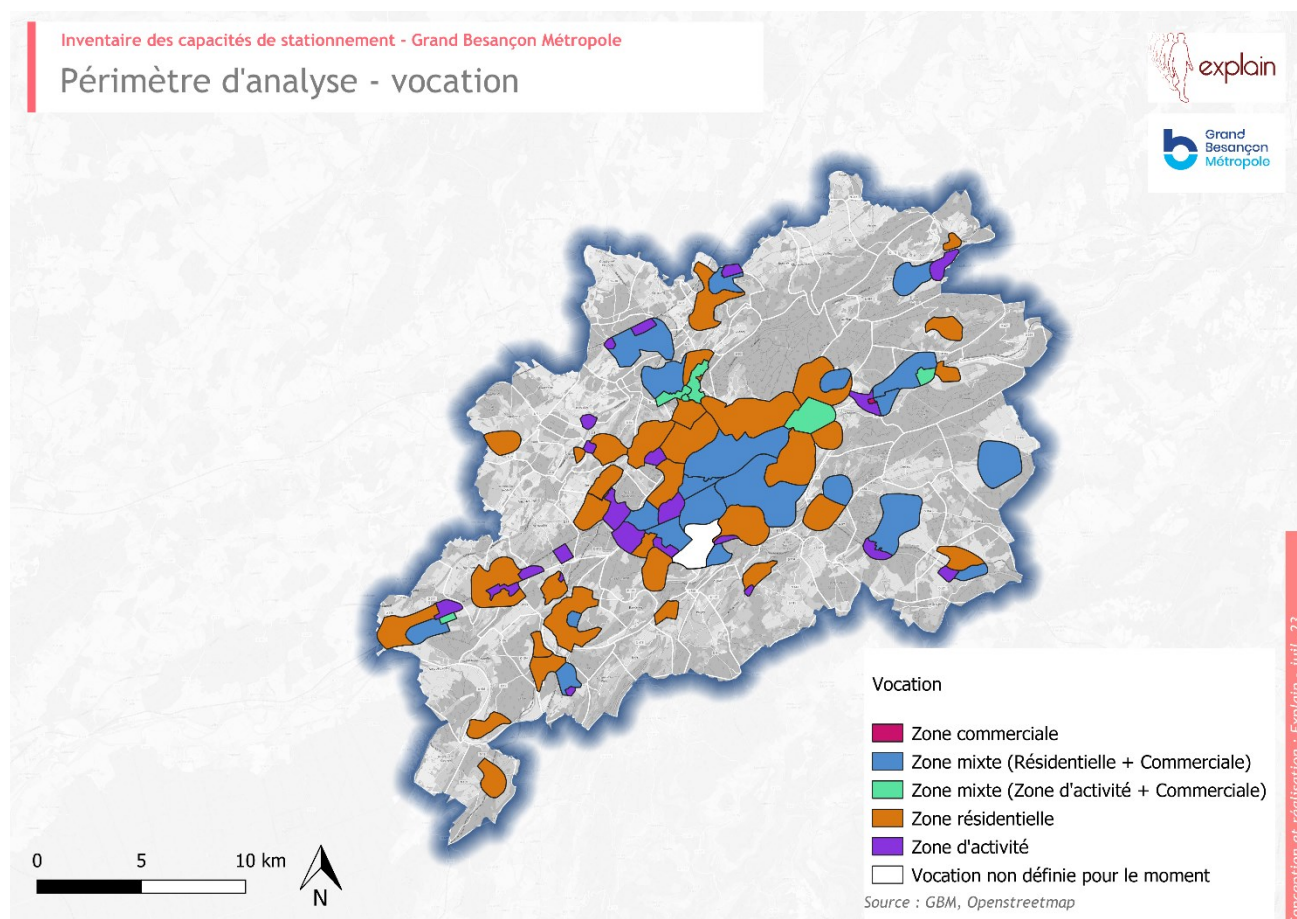
- La zone commerciale : Zone avec une forte présence de commerces, sans habitations et avec un nombre faible d'industrie.
- La zone d'Activités : Zone prévue pour un usage principalement industriel, où l'on trouve également des entreprises destinées à la vente de biens. Elles sont souvent situées en périphérie des villes ou des centres-bourgs.
- La zone résidentielle : Zone essentiellement constituée de résidences avec moins de 5 commerces à l'intérieur de la zone.
- 2 zones mixtes :
 - La zone « Résidentielle + Commerciale » : zone où l'on trouve des habitations et des commerces en nombre suffisant, il s'agit des centre-bourgs principalement.
 - La zone « d'Activités + Commerciale » : Zone où l'on trouve à la fois des entreprises et des commerces au sein du même périmètre.

Afin d'attribuer à chaque zone une catégorie, les bases de données suivantes ont été utilisées :

- Base de données « ScotB_Equipements_052020 » : une base de données géolocalisées qui répertorie les équipements « ScotB_Equipements_052020 » (sportifs, culturels, ...)
- Base de données « OpenStreetMap » :
 - Une base de données géolocalisées qui répertorie les commerces « osm-shop-fr » (restaurant, magasins)
 - Une couche « zones_activité » répertoriant les périmètres des zones d'activités

Grâce à ces bases de données, il est possible de différencier les zones exclusivement résidentielles (moins de 5 commerces éparpillés au sein d'une zone d'habitation), des zones mixtes (résidentielle + commerciale). Ces deux couches permettent également de déterminer les zones commerciales dans le cas d'une forte concentration de commerces sans aucune habitation aux alentours. La couche « zones_activité » permet de différencier les zones d'activités des zones mixtes (zone d'activité + zone commerciale).

Afin de ne prendre en compte, dans le périmètre des zones à enjeux, uniquement les zones urbanisées ou à urbaniser, la couche au format shapefile (.SHP) du zonage du PLU de GBM a été utilisée. Ainsi, les zones agricoles, forestières, naturelles et non urbanisables ne sont pas prises en compte.



Le tableau en annexe détaille l'ensemble des zones recensées (voir annexe 1).

6.2 Identification des secteurs potentiels à enjeux

Une dizaine de zones à enjeux ont été identifiées. Celles-ci correspondent à un panel de zones avec des enjeux différents de stationnement. Un travail d'identification des besoins et de prescriptions types est réalisé sur chaque secteur.

Tableau 2 : Liste des secteurs type à enjeux

Secteurs à enjeux	Aire	Problèmes évoqués lors du diagnostic
Hauts-du-Chazal	Urbaine	Fort taux de congestion des parkings en ouvrage gratuite, et une congestion importante sur les axes où la densité de logement est importante et les rues proches du CHRU
Secteur Viotte	Urbaine	Forte congestion des parkings gratuits à proximité (>100% de congestion), forte occupation du parking de la gare. Création d'un nouvel Eco-quartier en 2021
Pôle Témis	Urbaine	Congestion P+R, proximité avec l'université
Ecole-Valentin - Gare	Urbaine	Forte occupation du parking de la gare
Saône centre-bourg	Périurbaine	Saturation des parkings du centre-bourg. Volonté de la commune de mettre en place une zone réglementée
ZA Saône - parking de la gare	Périurbaine	Faible offre de stationnement en gare - Gare identifiée comme un nœud d'intermodalité structurant dans le PDM
Roche lez Beaupré - Gare	Périurbaine	Faible offre stationnement en gare - Gare identifiée comme un nœud d'intermodalité structurant dans le PDM
Saint-Vit - Gare	Périurbaine	Saturation des parkings en gare, extension du stationnement en réflexion
Echangeur autoroutier de Marchaux-Chaudfontaine	Périurbaine	ZA en futur développement, présence d'un parking de covoiturage
Projet de base de loisir d'intérêt communautaire d'Osselle-Routelle - Village	Périurbaine	Projet structurant à l'échelle de Grand Besançon Métropole
ZAE TREPILLOT TILLEROYES	Périurbaine	Zone remplie en totalité, de gros enjeux de recomposition
Pirey	Périurbaine	Gros enjeux en matière de développement urbain (Densification, Extension que ce soit pour de l'habitat ou de l'économie)

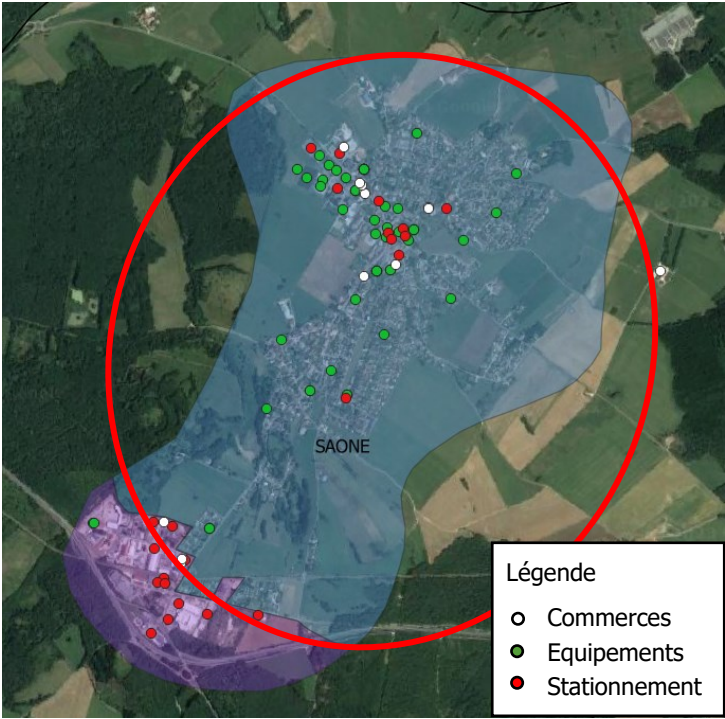
Les secteurs suivants bénéficient d'un approfondissement plus spécifique au travers de fiches descriptives (voir pages suivantes) :

- Saône centre-bourg ;
- ZA Saône - parking de la gare ;
- Echangeur autoroutier de Marchaux-Chaudfontaine ;
- ZAE Trepillot Tilleroyes (Besançon) ;
- Secteur Osselle-Routelle (Projet de base de loisir et village) ;
- Secteur Saint-Vit gare ;
- Secteur Hauts du Chazal ;

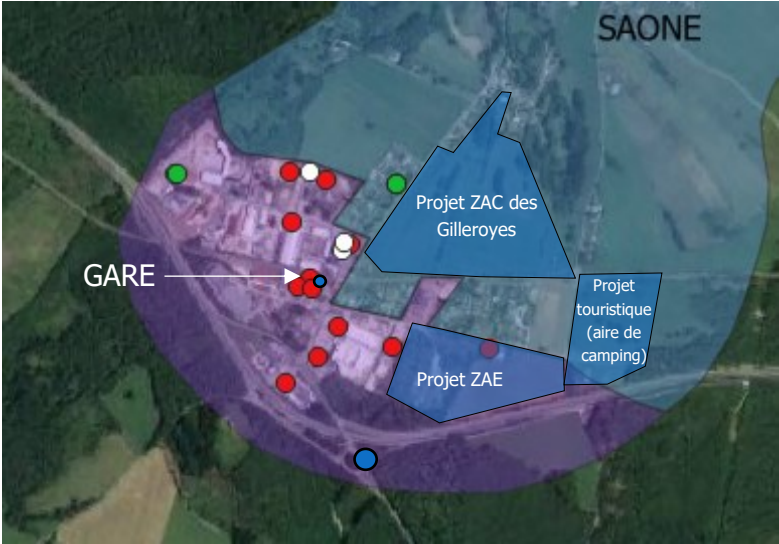
7 Etape 5 : Identification du potentiel de mutualisation du stationnement par secteur

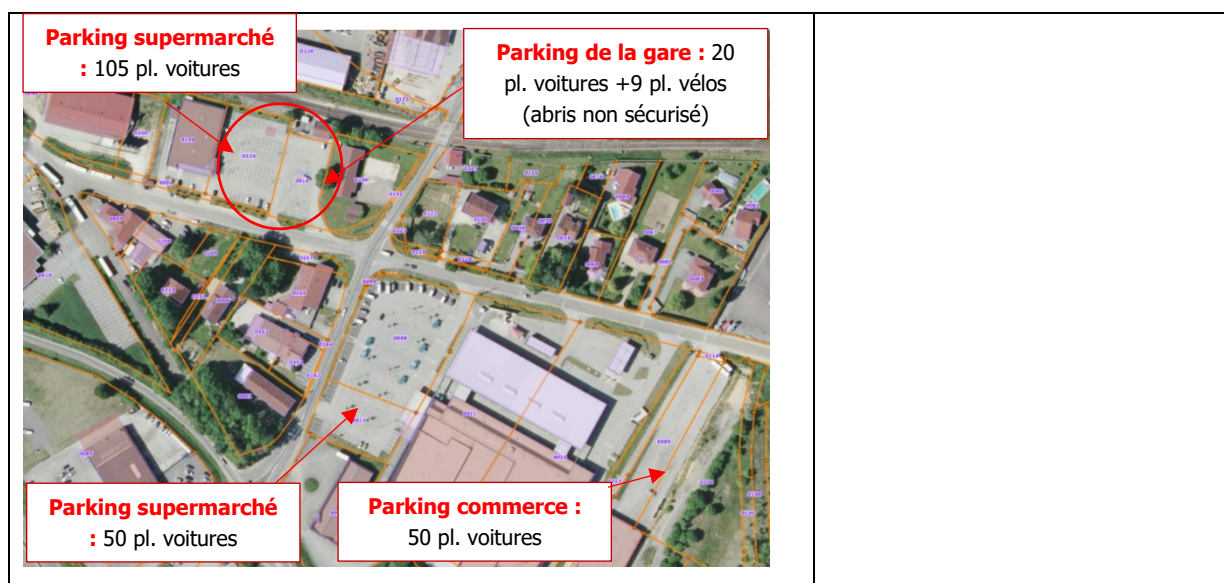
7.1 Fiches sur le potentiel de mutualisation

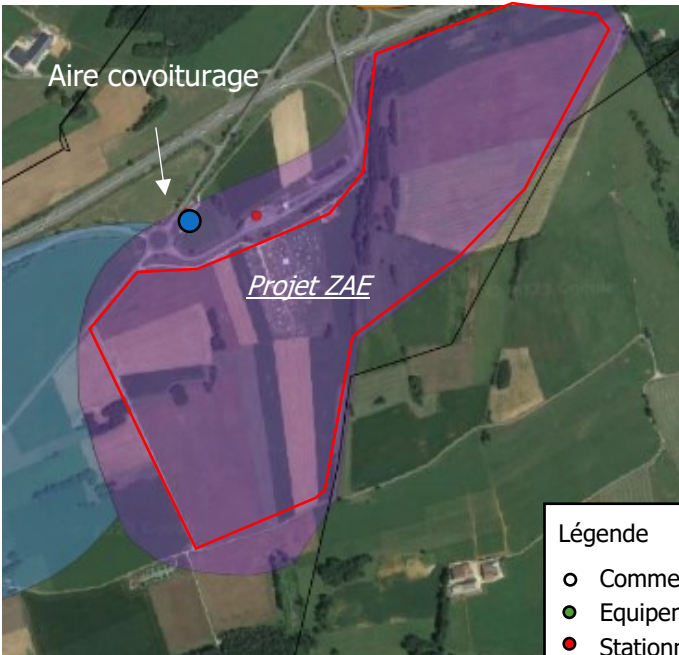
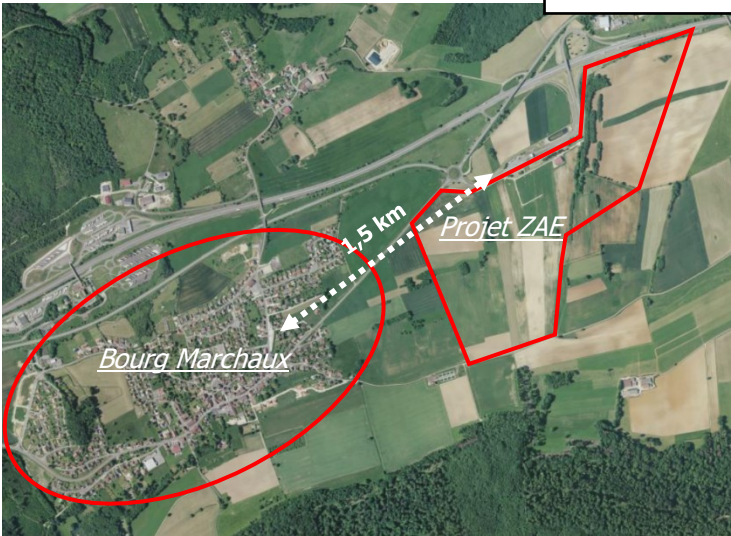
Commune de Saône

SAO2 / BOURG_SAONE	Contexte
 Figure 1 : Zone à enjeux de Saône	La zone étudiée est à vocation mixte (Résidentielle + commerciale). Il s'agit d'une zone avec un tissu urbain peu dense. On trouve peu de pôles générateurs (Supermarché Casino, équipements sportifs). Au sein de la zone à enjeux de Saône, on trouve 7 parkings comptant plus de 20 places de stationnement principalement dédiés aux commerces, et aux équipements sportifs et culturels. Ces derniers représentent 64% du nombre de parking total de la zone. Taux de motorisation de la commune (Part des ménages disposant au moins d'une voiture) : 92.4% (source : l'Observatoire des Territoires, Communes 2019) Taux de ménage disposant au moins d'une zone de stationnement privée sur la zone (2019 - Insee) : 91% (1 300 ménages sur un total de 1 424 ménages)
Besoins identifiés Lors de la phase de diagnostic du Plan de Mobilité (révision du PDM lancée en 2020), la commune avait souhaité réaliser une zone de stationnement réglementée dans le <u>centre-bourg</u>, pour faciliter la rotation des véhicules pour améliorer l'attractivité des commerces. Potentiel de mutualisation Pas de potentiel de mutualisation identifié au sein de la zone, les pôles générateurs (commerces, équipements sportifs) ont des <u>parkings suffisamment importants</u> (voir zoom ci-dessous).	Catégorie de la zone Zone mixte (résidentielle + commerce) Normes PLU Habitation : en dehors de la voie publique, 2 places pour toute surface inférieure à 80m² de SdP, une place supplémentaire par tranche de 50m² de SdP supplémentaire

Parkings équipements sportifs et culturel : 172 pl. voitures Parking supermarché : 112 pl. voitures Parkings du centre-ville : 161 pl. voitures	Logements sociaux : une place par logement est exigée
Toutefois, pour favoriser l'accès aux commerces et aux équipements du centre-bourg, une <u>enquête de stationnement est souhaitable</u> pour mesurer les taux d'occupation et de rotation du stationnement public (dont le stationnement sur la voirie). Aucune autre aire de stationnement n'est présente et mobilisable en périphérie du centre. Toutefois, d'après la fiche PLUi de spatialisation des communes, un potentiel foncier à moins de 200 m du centre pourrait être mobilisé (en fonction des besoins réels). L'usage potentiel de cette zone est encore à définir. La mise en place d'une <u>zone de stationnement à durée limitée</u> pourrait répondre à l'amélioration de la rotation des véhicules. Besoin potentiel d'<u>arceaux vélos en libre-accès</u> à proximité des commerces, et de <u>stationnement vélo abrité</u> à proximité des établissements sportifs et culturels.	

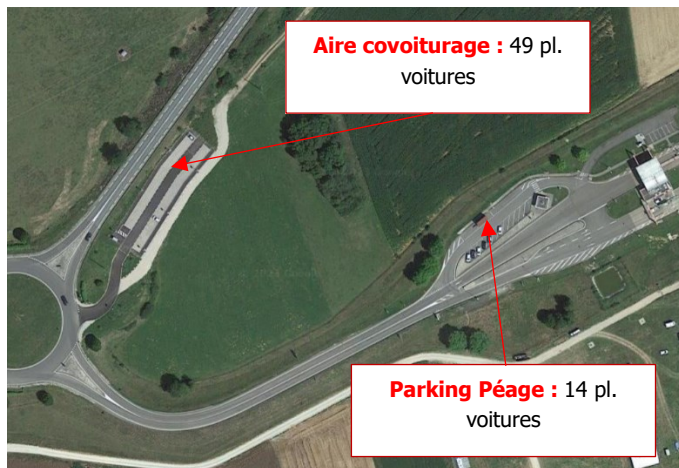
SAO1 / ZA_SAONE	Contexte
 Figure 2 : Zone à enjeux de Saône Légende ○ Commerces ● Equipements ● Stationnement ● Aire covoiturage informelle	La zone étudiée est à vocation de zone d'Activités, il s'agit d'une zone avec un tissu urbain peu dense. La gare et les nombreuses industrie et commerces sont autant de pôles générateurs. Au sein de la zone à enjeux de Saône on trouve 11 parkings comptant plus de 20 places de stationnement, ces derniers représentent 92% du nombre de parking total de la zone. Taux de motorisation de la commune (Part des ménages disposant au moins d'une voiture) : 92.4% (source : l'Observatoire des Territoires, 2019) Taux de ménage disposant au moins d'une zone de stationnement privée sur la zone (2019 Insee) : 91% (1300 ménages sur un total de 1424 ménages)
Besoins identifiés Au niveau de l'accès à la N57, une aire de covoiturage informelle s'est mise en place. Elle n'est pas aménagée mais présente une surface suffisante pour envisager un aménagement. Le parking de la gare est utilisé également comme une aire de covoiturage informelle, bien qu'aucune place ne soit signalisée comme dédiée au covoiturage. Potentiel de mutualisation - zoom La majorité des parkings sont à usage commercial. Le parking de la gare est quasiment déjà mis en commun avec le magasin ALDI voisin (de manière informelle). <u>Une partie des places de stationnement pourraient être identifiées comme dédiée au covoiturage (2 à 3 places) pour conforter les usages actuels.</u>	Catégorie de la zone Zone d'Activité Normes PLU Pour les constructions à autres usages que l'habitation au sein de la zone d'activités, les espaces de stationnement doivent être suffisants pour assurer le stationnement correspondant aux besoins du bâtiment ainsi que l'évolution et le stationnement des véhicules de livraison et de service.



MAR2 / FUTUR_ZA_MARCHAUX	
 Légende ○ Commerces ● Equipements ● Stationnement ● Aire covoiturage <i>Figure 3 : Zone à enjeux de Marchaux</i>  <i>Figure 5 : Interaction avec le centre-bourg de Marchaux</i>	Contexte La zone étudiée est un projet de création de zone d'activités. Il s'agit d'une zone déconnectée du tissu urbain. La zone est située à proximité de l'autoroute, à proximité de l'aire de covoiturage (accès péage de Besançon Est A36). Au sein de la zone à enjeux de Marchaux on trouve 2 parkings comptant plus de 20 places de stationnement, ces derniers représentent 100% du nombre de parking total de la zone. Taux de motorisation de la commune (Part des ménages disposant au moins d'une voiture) : 95.2% (source : l'Observatoire des Territoires, 2019) Taux de ménage disposant au moins d'une zone de stationnement privée sur la zone (2019-Insee) : 86% (518 ménages sur un total de 598 ménages)
Besoins identifiés Projet de ZAE	Catégorie de la zone Zone d'Activités

Potentiel de mutualisation

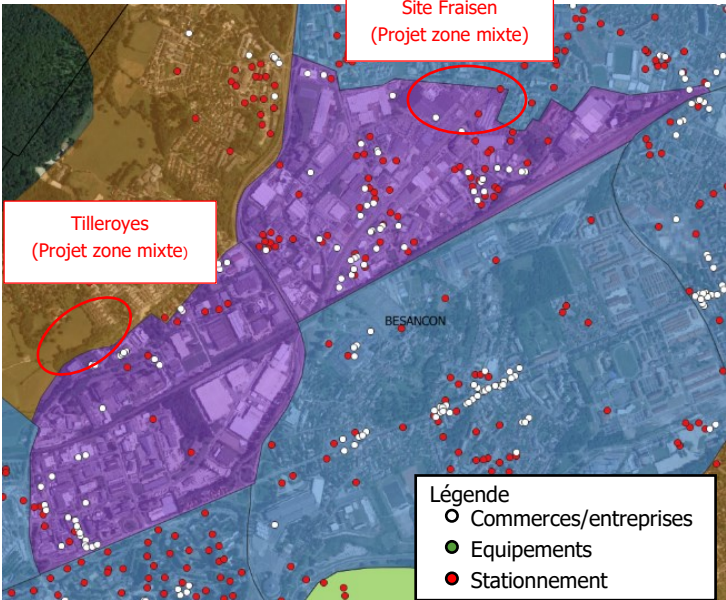
Une fois la zone d'activité développée, les connexions piétonnes avec l'aire de covoiturage devront être prises en compte. **Absence de potentiel de mutualisation.**



Normes PLU

L'offre actuelle et projetée en transport en commun, ne représente pas une opportunité d'être plus contraignante que les normes de stationnement actuelles.

La zone d'activité économique devra prévoir une quantité de stationnement pour les véhicules de livraison et une offre de stationnement cycle suffisante par rapport aux futures activités de la zone.

BES10 + BES16 + ZAE_TILLEROYES-TREPILLOT	Contexte La zone étudiée est une ZAE, il s'agit d'une zone à vocation principalement économique. On trouve un nombre important de pôles d'emplois au sein de cette zone. On y trouve 40 parkings comptant plus de 20 places de stationnement, ces derniers représentent 55% du nombre de parking total de la zone. La majorité des parkings sont des stationnements privés d'entreprise. Taux de motorisation de la commune (Part des ménages disposant au moins d'une voiture) : 72.1 % (Commune de Besançon) (source : l'Observatoire des Territoires, 2019) Taux de ménage de la commune disposant au moins d'une zone de stationnement privée sur la zone (2019-Insee) : 86.5 % (1009 ménages sur un total de 1166 ménages en 2019)
 Figure 4 : Zone à enjeux ZAE Tilleroyes-Trepillot	Potentiel de mutualisation Aux abords de la ZAE on trouve deux zones mixtes en projet. Cependant, - Concernant le projet à l'ouest de la ZAE, on ne trouve aucun parking existant à proximité des futures constructions. - Dans le cas du projet de zone mixte sur le site de Fraisen, on ne trouve aucun parking en accès libre, tous sont privés et fermés. Au vu de ces deux projets, il pourrait être intéressant de réfléchir à mutualiser les stationnements commerce/habitation ou entreprise/habitation. Catégorie de la zone Zone d'Activité Normes PLU Habitation : 2 places dont une couverte, une place minimum pour les logements sociaux (+1 par tranche de 45m², 2.5 maximum) Bureaux : 1 place par tranche de 50m² (périmètre TRAM : 1 place par 75m²) Hébergement hôtelier : 1 places pour 3 chambres Commerce : en fonction de la surface de vente (dans le périmètre TRAM, nombre de places exigé inférieur)

OSE1 + OSSELLE-ROUTELE_BOURG

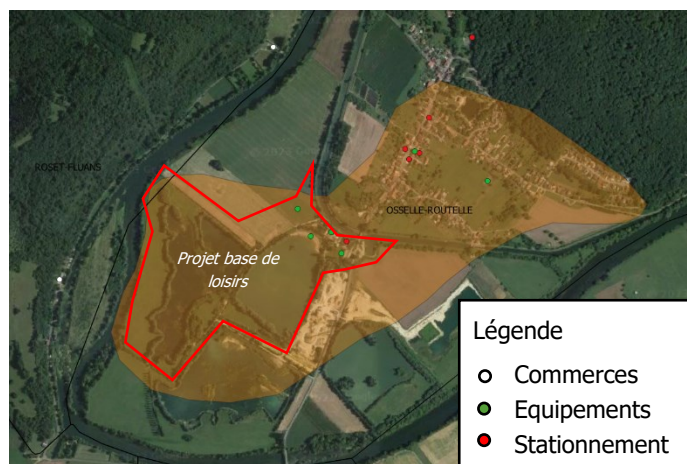


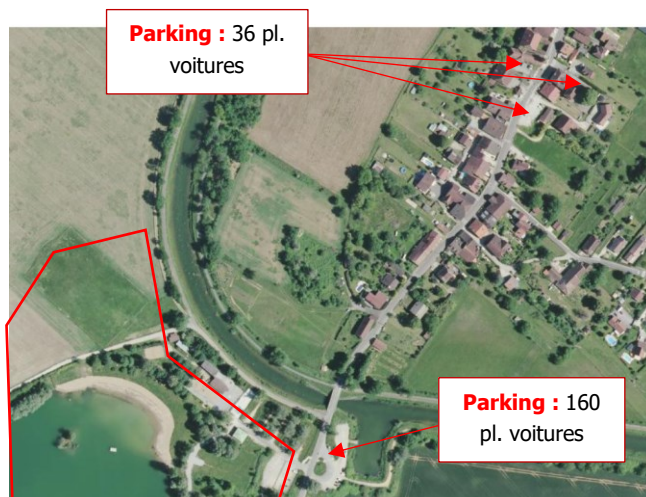
Figure 5 : Zone à enjeux Osselle-Routelle

Besoins identifiés

Projet de base de Loisirs.

Potentiel de mutualisation

Une aire de stationnement pour camping-car est disponible à proximité, d'une capacité de stationnement de 160 places. Des stationnements sont également présents dans le centre-bourg (36 places), et pourraient être mobilisés pour le week-end, lors des jours de fortes affluences. La distance entre la base de loisirs et les parkings du centre-bourg étant d'environ 500 mètres.



Cependant l'offre de stationnement reste faible comparée à la demande qui apparaîtra avec la nouvelle base de loisirs. Il est important de prévoir du stationnement supplémentaire aussi bien pour les voitures que pour les vélos.

Contexte

La zone étudiée est une zone résidentielle en milieu rural. On trouve peu de pôles générateurs au sein de cette zone : principalement des équipements sportifs et de Loisirs.

Un projet d'aménagement de base de loisirs est prévu au sud de la commune, autour des Lacs d'Osselle (loisirs d'envergure dédiée à la baignade, aux activités nautiques sur le territoire intercommunal, en période estivale).

Au sein de la zone à enjeux, on trouve 2 parkings comptant plus de 20 places de stationnement (parking du bourg et parking du camping), ces derniers représentent 40% du nombre de parking total de la zone.

Taux de motorisation de la commune (Part des ménages disposant au moins d'une voiture) : 97.5 % (source : l'Observatoire des Territoires, 2019)

Taux de ménage disposant au moins d'une zone de stationnement privée sur la zone (2019-Insee) : 90.2 % (362 ménages sur un total de 401 ménages en 2019)

Catégorie de la zone

Zone Résidentielle

Normes PLU

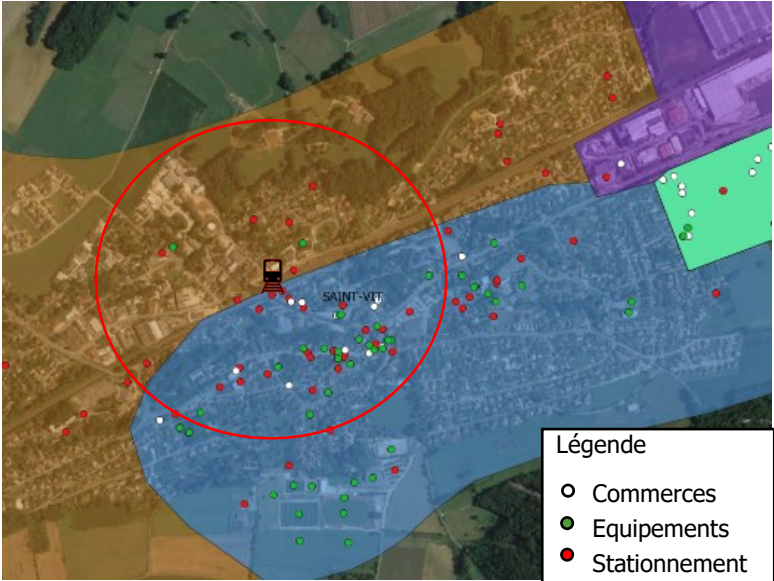
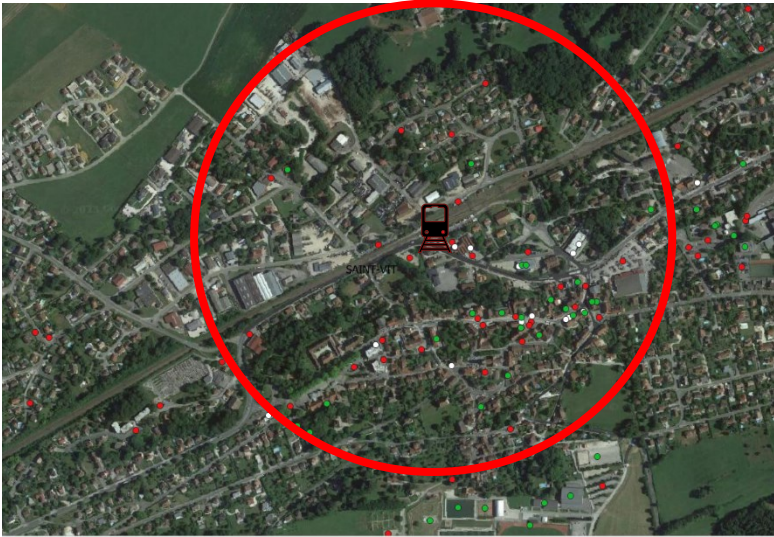
Zone urbaine et à urbaniser : 2 places de stationnement par logement, pour les constructions à autres destinations une note justifiant les besoins est demandée.



explain



Grand
Besançon
Métropole

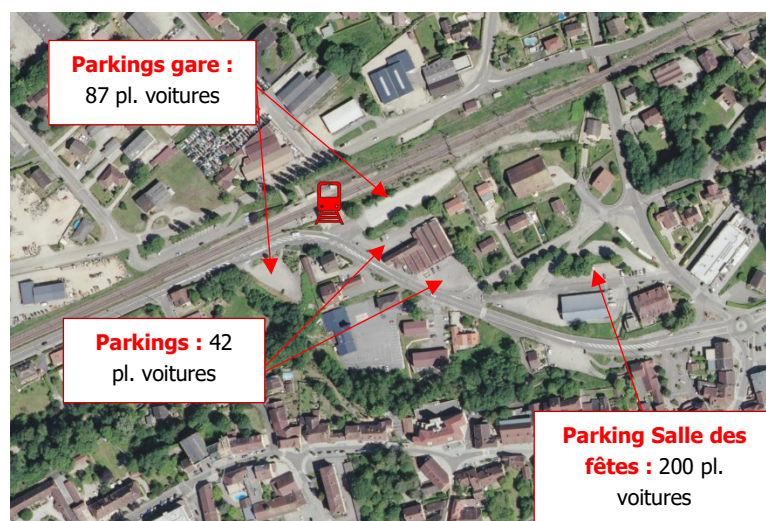
VIT1+VIT3 + BOURG_SAINTE_VIT/QUARTIER_RESIDENTIEL_SAINTE_VIT  <i>Figure 6 : Zone à enjeux Saint-Vit</i>	Contexte La zone étudiée regroupe deux zones séparées par le passage de la voie ferrée. La première est une zone résidentielle, et la seconde est une zone mixte (Résidentielle et Commerciale), il s'agit d'une zone avec un tissu urbain peu dense. On trouve un nombre important de pôles générateurs au sein de cette zone : gare de Saint-Vit, restaurants, services publics (poste, mairie), commerces. Au sein de l'aire de chalandise de la gare de Saint-Vit, on trouve 10 parkings comptant plus de 20 places de stationnement, ces derniers représentent 36% du nombre de parking total de la zone.
 <i>Figure 7 : Aire de chalandise gare de Saint-Vit (rayon de 500m autour de la gare)</i>	Taux de motorisation de la commune (Part des ménages disposant au moins d'une voiture) : 90.9% (source : l'Observatoire des Territoires, 2019) Taux de ménage disposant au moins d'une zone de stationnement privée sur la zone (2019-Insee) : 77.8% (1667 ménages sur un total de 2144 ménages en 2019)
Besoins identifiés Avant la crise sanitaire, les différents parkings utilisés par les usagers de la gare étaient saturés. Le parking de la gare ne compte qu'une cinquantaine de place et est donc rapidement saturé. Cela implique l'utilisation d'autres	Catégorie de la zone Zone Mixte (Résidentielle + Commerciale)

parkings publics (salle des fêtes) mais aussi du stationnement sauvage en ville (source : entretiens réalisés lors de la phase de diagnostic du PDM).

Des travaux ont été réalisés en mars 2022, pour l'amélioration du parking de la gare, avec de l'enrobé. Des réflexions sur un agrandissement du parking avaient été mentionnées lors de la phase de diagnostic du PDM.

Potentiel de mutualisation

Le parking de la gare se trouve à proximité de plusieurs commerces (Biocoop, agence immobilière, ...) et d'un parking public de 200 places (parking de la salle des fêtes), **il pourrait être intéressant de réfléchir à la mise en commun des différents parkings à proximité.**

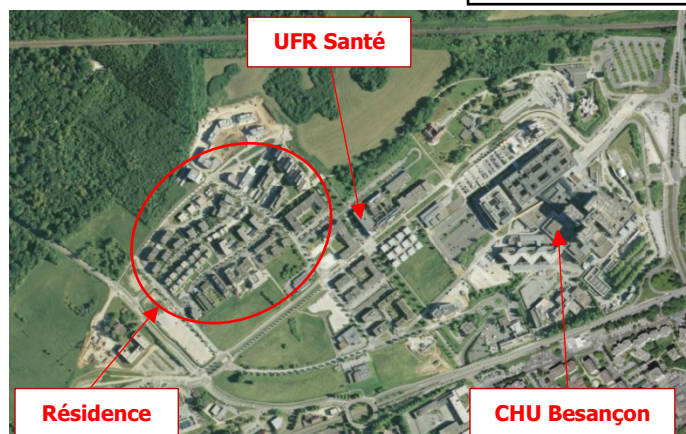
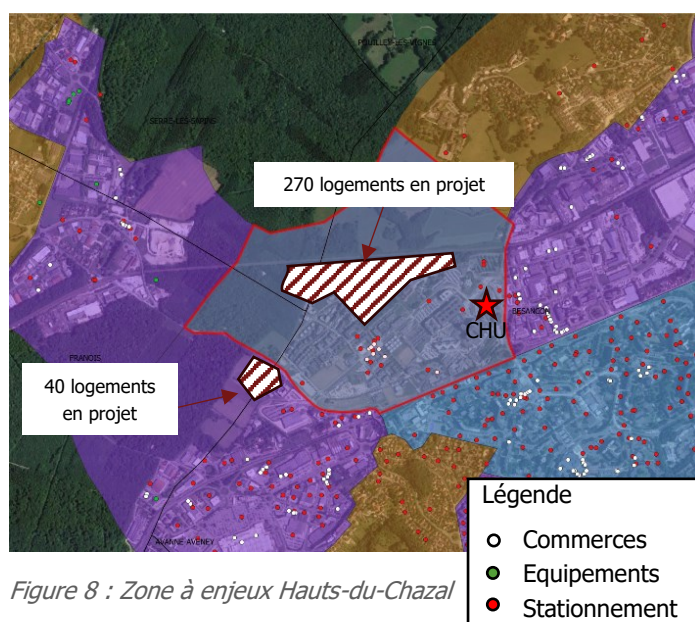


Normes PLU

Zone urbaine et à urbaniser : 2 places de stationnement par logement dont une couverte. Pour les constructions à autres destinations une note justifiant les besoins est demandée.

Centre : au moins 1 place par logement, SdP>80m² alors deux places dont une couverte.

BES8 + HAUTS-DU-CHAZAL



Contexte

La zone étudiée est une zone mixte (Résidentielle et Commerciale), il s'agit d'une zone avec un tissu urbain dense. On trouve plusieurs pôles générateurs au sein de cette zone, notamment le CHU et de nombreuses entreprises du secteur médical ainsi que des lieux de formation (UFR, IFPS).

Au sein de la zone à enjeux des Hauts-du-Chazal on trouve 12 parkings comptant plus de 20 places de stationnement, ces derniers représentent 75% du nombre de parking total de la zone. On trouve cependant trois parkings provisoires (environ 620 places au total) possédant un nombre de places important voués à disparaître parmi eux.

Des réflexions sont en cours sur le secteur pour améliorer l'usage du stationnement. Une étude a notamment mis en avant, un effet positif de la réglementation du stationnement sur le secteur d'études : augmentation de l'utilisation des parkings relais et covoiturage (source : Etude multimodale sur le quartier des Hauts-de-Chazal, 2023, Item).

Ces enjeux sont confirmés et renforcés au sein du PDM qui prône la réglementation du stationnement dans les secteurs à proximité du tramway et des pôles d'échanges, et dans le secteur à enjeux ; Le secteur Hauts-du-Chazal appartient à ces deux catégories.

Taux de motorisation de la commune (Part des ménages disposant au moins d'une voiture) : 72.1% (source : l'Observatoire des Territoires, 2019)

Taux de ménage disposant au moins d'une zone de stationnement privée sur la zone (2019-Insee) : 81.2 % (461 ménages sur un total de 568 ménages en 2019)

Besoins identifiés

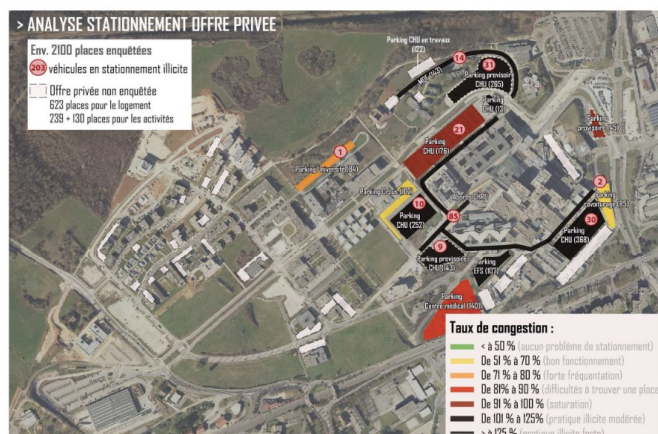
L'offre privée autour du CHRU est en forte tension avec un taux de congestion supérieur à 91% (*source : Grand Besançon Métropole - Département des mobilités, Mai 2021*). En plus de ce taux de congestion élevé, il a été observé une pratique du stationnement illicite très importante aux abords du CHRU.

Catégorie de la zone

Zone Mixte (Résidentielle + Commerciale)

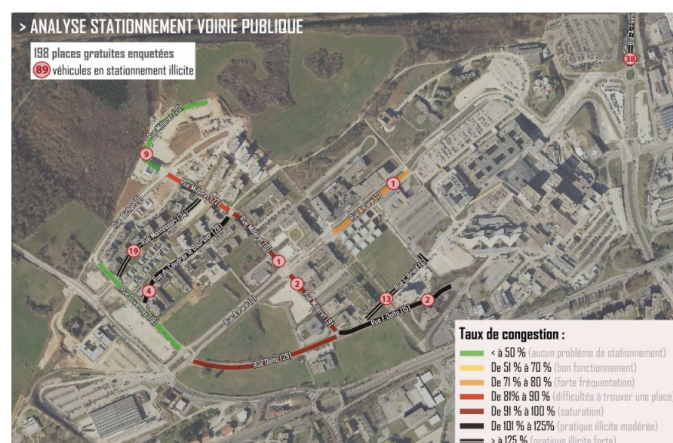
Normes PLU

Fréquentation offre de stationnement offre privée (source : GBM, Mai 2021)



Concernant le stationnement sur voirie, le taux de congestion est plus hétérogène avec une congestion importante au niveau des axes où la densité de logement est importante mais une réserve de capacité permanente sur les autres axes. Ici aussi, le stationnement illicite est très présent.

*Fréquentation offre de stationnement sur voirie publique
(source : GBM, Mai 2021)*



Enfin, les parkings publics gratuits sont eux aussi fortement saturés avec un taux supérieur à 91% et une pratique illicite importante. Les parkings payants quant à eux ne présentent pas de congestion importante avec un taux de congestion inférieur à 70%.

Fréquentation offre de stationnement en parkings publics
(source : GBM, Mai 2021)

Logement collectif : une place par tranche de 55m²n minimum 1 place, maximum 2.5 places/logement.

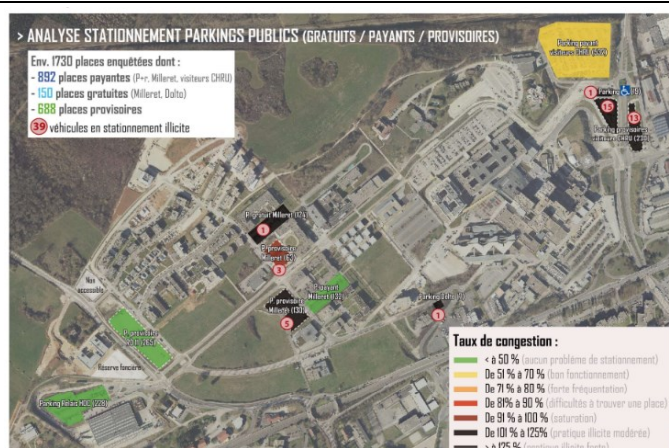
Logement individuel : 2 places dont une couverte, périmètre TRAM à prendre en compte.

Bureaux : 1 place par tranche de 75m².

Hôtel : 1 place pour 3 chambres.

Commerce : 1 place par tranche de 45m² de surface de vente, sous 300m² de surface de vente, pas d'obligation.

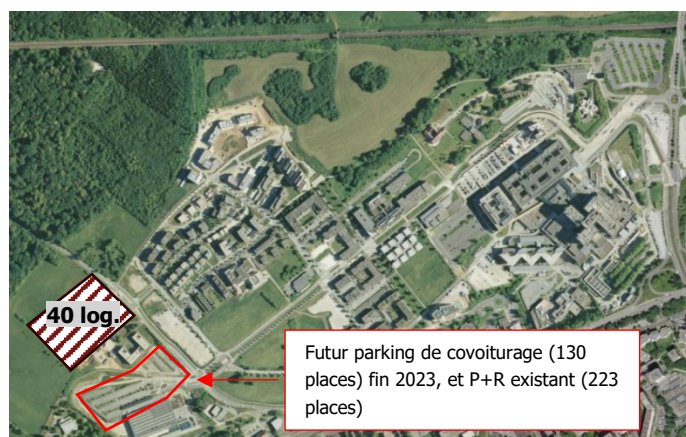
Equipements hospitaliers : 1 place pour 2 lits créés.



Potentiel de mutualisation

Le secteur résidentiel est le secteur le plus saturé. Il est important de considérer que le secteur va continuer de croître avec la création d'environ 300 logements supplémentaires (source : PLH). Il pourrait être intéressant de soutenir la mise en place de véhicules propres en autopartage au sein des nouvelles habitations pour limiter l'acquisition de véhicules personnels.

Concernant le projet de 40 logements à l'ouest du secteur, le stationnement pourrait être mutualisé avec le parking de covoiturage ou le parking relais. L'usage permettrait d'avoir un parking rempli la journée avec les actifs, et rempli en partie le soir avec les résidents.



La mise en place d'une réglementation du stationnement sur l'espace public permettrait de favoriser la rotation des véhicules et d'encourager au report modal. Par conséquent, les parkings relais et covoiturage situés en périphérie seraient plus remplis, et les usagers utiliseraient davantage les transports en commun ou les modes actifs pour se déplacer.

7.2 Synthèse du potentiel de mutualisation et autres actions liées au stationnement sur les secteurs à enjeux

Le travail opérationnel des fiches de stationnement a permis d'identifier les potentielles pistes d'améliorations des conditions de stationnement sur chaque secteur à enjeux étudiées.

Zone à enjeux	Thématique	Besoins identifiés	Potentiel de mutualisation, et autres actions liées au stationnement	Autres zones à enjeux similaires
BOURG_SAONE	MIXTE (Commerce+ Résidentielle)	Souhait de la commune de mettre en place une zone de stationnement réglementée.	- Pas de potentiel de mutualisation identifié. - Enquête de stationnement est souhaitable, pour déterminer si besoin d'une réglementation du stationnement (à destination des clients du centre-ville) ou une recherche de potentiel foncier (à destination des résidents et clients) - Implantation de stationnement vélo à favoriser.	x
ZA_SAONE	Zone d'Activité	Deux aires de covoiturage informelles ont été identifiées au sein de la zone.	- Mise en commun des parkings de la gare et des supermarchés (la mutualisation n'est pas possible car les usages se font sur les mêmes plages horaires) - Identification formelle de places de stationnement comme dédiées au covoiturage souhaitable	x
FUTUR_ZA_MARCHAUX	Futur Zone d'Activité	Projet de ZAE. Les connexions piétonnes avec l'aire de covoiturage devront être prises en compte.	- Pas de potentiel de mutualisation. - Prise en compte des connexions modes actifs avec l'aire de covoiturage et le centre-bourg lors de la création de la zone d'activités.	x
ZA_TILLEROYES-TREPILLOT	Zone d'Activité Economique		Mutualisation des stationnements commerces/habitations avec les deux projets en périphérie de la zone.	⇒ Pirey
OSSELLE-ROUTELE	Résidentielle	Projet de base de loisirs.	Mobilisation des stationnements du centre-ville le weekend et lors des fortes affluences pour les usagers de la base de loisirs.	
SAINT-VIT	Résidentielle + Mixte (C+R)	Saturation des parkings autour de la gare.	Réflexion sur la mise en commun des parkings autour de la gare.	⇒ Gare Roche-lez-Beaupré

		Stationnement sauvage en ville.		⇒ Ecole-Valentin Gare
HAUTS-DE-CHAZAL	Mixte (R+C)	Saturation importante des stationnements, stationnement illicite important.	• Soutenir la mise en place de véhicules propres en autopartage au sein des nouvelles habitations pour limiter l'acquisition de véhicules personnels. • Mutualisation des parkings P+R et covoiturage à destination des projets de logements à proximité. • Réglementation du stationnement public	⇒ Secteur Viotte ⇒ Pôle Témis

8 Etape 6 : Prescriptions d'urbanisme en matière de règles de stationnement

8.1 Benchmark sur les normes de stationnement des agglomérations similaires

Besançon

Pour mettre en place ce benchmark, des agglomérations similaires à Besançon ont été sélectionnées selon différents critères tels que la population communale, l'offre en transport collectif ou encore l'offre P+R actuelle. Ces informations ont été récoltées dans les documents disponibles sur le site internet des différentes agglomérations ainsi que dans les PLU de chacune.

Tableau 3 : Agglomérations du benchmark

	Besançon	Nîmes	La Rochelle	Reims	Tours
Population communale	117 912	148 561	77 205	181 194	137 087
Population aire urbaine	251 700	268 785	216 995	323 022	495 379
Offre TC	• 2 lignes de tramway • 4 lignes de bus à niveau élevé de service • 6 lignes de bus urbaines • 5 lignes complémentaires • 30 lignes régulières péri-urbaines (communes GBM toutes desservies)	• 4 lignes de Trambus • 39 lignes de bus régulières (urbaines et péri-urbaines)	• 4 lignes de bus fortes (fréquence de 10 à 15 min en heure de pointe) • 15 lignes de bus régulières (urbaines et péri-urbaines)	• 2 lignes de tramway • 18 lignes de bus (urbaines et péri-urbaines)	• 1 ligne de tramway et 1 ligne de substitution en cas d'arrêt partiel ou total de la ligne • 4 lignes de bus fortes • 10 lignes de bus urbaines • 14 lignes péri-urbaines
Offre P+R	6 P+R urbains (743 places)	4 P+R aux entrées de Nîmes (646 places)	5 P+R (970 places)	3 P+R (438 places)	7 P+R (1475 places)

Source : PLU de Besançon mise en compatibilité n°5 du 30 novembre 2022 ; PLU de Nîmes modification simplifiée le 6 novembre 2021 ; PLU de La Rochelle approuvée le 4 mars 2021 ; PLU de Reims révisé le 30 mars 2023 ; PLU de Tours modifié le 27 juin 2022



Hébergement hôtelier

Le tableau suivant permet de comparer les normes de stationnement relatives aux constructions destinées à l'hébergement hôtelier. Les cases orange sont relatives aux normes plafonds.

Tableau 6 : Normes de stationnement relatives à l'hébergement hôtelier

Besançon		Nîmes	La Rochelle		Reims	Tours
1 place par tranche complète de 50m² de surface plancher	1 place pour 40 m² de surface plancher	Zone 1	Aucune place exigée		1 place par tranche de 50 m² de surface plancher	1 place par tranche de 80 m² de surface plancher
Périmètre de desserte tramway : 1 place par tranche complète de 75 m² de surface plancher		Zone 2	1 place/tranche de 65 m² de surface plancher			
			1 place/tranche de 55m² de surface plancher			
		Zone 3	1 place/tranche de 50 m² de surface plancher			
			1 place/tranche de 40m² de surface plancher			
		Zone 4	1 place/tranche de 50 m² de surface plancher			
Pas de plafond						
					1 place par tranche de 30 m² de surface plancher	

Normes planchers

Normes Plafonds

Source : PLU des agglomérations

Pour les constructions à destination d'hébergements hôteliers, Besançon mise également sur son tramway en adoptant des normes plus restrictives dans le périmètre de desserte de ce dernier. Ici aussi, les agglomérations de Tours et de La Rochelle adoptent des normes planchers et plafonds pour limiter la surface de stationnement. Besançon est volontaire dans cette catégorie.

Logement étudiant

Le tableau suivant permet de comparer les normes de stationnement relatives aux constructions destinées à des logements étudiants.

Tableau 8 : Normes de stationnement relatives aux logements étudiants

Besançon		Nîmes	La Rochelle	Reims	Tours
Pas de distinction entre l'habitat et le logement étudiant		1 place pour 2 logements.	Zone 1 : 0,1 place par chambre	1 place pour 3 unités d'hébergement	1 place pour 3 chambres
Logement collectif : 1 place/logement mini, 1 place par tranche de 45 m² de surface plancher.		Pour les résidences universitaires répondant à l'article L. 631-12 du C.C.H il ne sera exigé qu'un stationnement pour 3 places d'hébergement	Zone 2 : 0,3 place par chambre		
2,5 places maximum			Zone 3 : 0,4 place par chambre		
			Zone 4 : 0,5 place par chambre		
	Normes planchers				
	Normes Plafonds				

Source : PLU des agglomérations

Pour les constructions à destination de logements étudiants, Besançon est la seule des agglomérations ne faisant pas de distinction particulière avec l'habitat. Si l'on se base sur les normes relatives aux constructions à destinations d'habitation, Besançon est l'agglomération la moins volontaire. Les autres agglomérations de ce comparatif mettent en place une place de stationnement pour plusieurs logements. La Rochelle est l'agglomération la plus volontaire pour cette catégorie.

Synthèse

	Besançon	Nîmes	La Rochelle	Reims	Tours
Population communale	117 912	148 561	77 205	181 194	137 087
Population aire urbaine	251 700	268 785	216 995	323 022	495 379
Offre TC - Lignes fortes	2 lignes de tramway 4 lignes de bus à niveau élevé de service	4 lignes de Trambus	4 lignes de bus fortes (fréquence de 10 à 15 min en heure de pointe)	2 lignes de tramway	1 ligne de tramway 4 lignes de bus fortes
Normes habitation	- Logement collectif : 1 place min/logement - Logement individuel : 2 places/logement Norme plafond : 2,5 places max/logement	1 place min/logement	0,8 place à 2 places min/logement en fonction du zonage (4 zones)	1 place min/logement Normes plafonds : 2 places max/logement	1 place min /logement
Normes bureaux	1 place/50m ² Tramway : 1 place/75m ²	1 place/40m ²	0 à 1 place/50m ² en fonction du zonage 1 place max/40m ²	1 place/50m ²	1 place min/80m ² 1 place max/30m ²
Normes commerces	Si en dehors du secteur tramway : 1 place/50m² (si <300m²) 1 place/30m² (si <2000m²) à 1 place/20m² (si >2000m²) Dans le secteur du tramway : 0 place (si <300m²) 1 place/50m² (si >300m²)	Surface réservée au stationnement égale à 50% de la surface plancher	0 place (si <400m²) Si surface > 400 m² : Surface de stationnement égale à au moins 40% de la surface plancher, plafond à 75%	1 place/50m ²	0 place (si <300m²) 1 place/40m² (si <1000m²) 1 place/30m² (si >1000m²)

Ce benchmark a permis de comparer Besançon à plusieurs villes présentant des similarités sur différents points (nombre d'habitant, services de transports, ...). Certaines communes ont utilisé des zonages particuliers, par exemple la commune de La Rochelle a différencié 4 zones en fonction de la densité d'habitations, la commune de Besançon quant à elle a mis en avant dans son PLU la présence d'un périmètre « TRAM » pour les normes de stationnement. Concernant les normes relatives aux constructions à destinations d'habitations, Besançon est une commune volontaire en instaurant des normes plafonds, en faisant la distinction entre les logements collectifs et individuels ainsi qu'en prenant en compte le périmètre de desserte tramway. Cependant, on trouve toujours au minimum une place de stationnement par logement et ce peu importe la densité d'habitation de la zone. Au contraire l'agglomération de La Rochelle est bien plus volontaire dans ce domaine avec une distinction en quatre zones et des normes plus restrictives dans les zones plus densément peuplées.

En matière de constructions à destination de commerces, de bureaux et d'hébergement hôtelier, Besançon ressort comme une ville volontaire, profitant du périmètre de desserte de son tramway pour appliquer des normes plus restrictives en matière de stationnement au sein de ce dernier. De plus, elle prend en compte la surface de vente des commerces, ce qui n'est pas le cas de toutes les agglomérations de ce comparatif.

En conclusion, il ressort les pistes d'amélioration suivantes :

- Pour le stationnement des habitations :
 - L'intégration d'un zonage sur Besançon, en fonction de la densité urbaine pourrait permettre une limitation du nombre de place de stationnement.
 - Les normes pourraient différer entre les zones du zonage, et également entre le type d'habitation (collectif/individuel), notamment pour moduler le maximum en logement collectif.

Rappel des éléments inscrits dans le futur PDM :

- Une révision de la politique de stationnement, prévoyant une révision de la tarification du stationnement sur voirie et en ouvrage pour les résidents ;
- Une réflexion à poursuivre sur l'extension des zones de stationnement payante en centre-ville et sur les zones tendues (Hauts-du-Chazal) ;

8.2 Normes PLU sur les autres communes (hors Besançon)

Ci-dessous, une synthèse du bilan des normes PLU de stationnement sur les communes hors Besançon.

- Zone UA (Centre Ancien) :
 - Habitation : Minimum de 1-2 places par logement neufs, parfois plus
 - Commerce : Une majorité des PLU n'ont pas de normes spécifiques dans le cas de la construction de bâtiment à usage commercial
- Zone à Urbaniser :
 - Importante majorité qui requiert au moins 2 places de stationnement par logement neuf
 - La majorité des communes ne disposent pas de normes plafonds
 - Dans le cas de bâtiment à usage commercial, il est souvent requis 1 places pour 25-30m² de surface de plancher
- Zone UB (Extension Pavillonnaire) :
 - Importante majorité qui requiert au moins 2 places de stationnement par logement neuf
 - Les communes ne disposent pas de normes plafonds
 - Plus de la moitié des communes n'ont pas de normes spécifiques dans le cas de la construction de bâtiment à usage commercial dans les zones pavillonnaires
- Zone d'Activités :
 - Très peu de normes pour les constructions de logements au sein des zones d'activités
 - Dans le cas de bâtiment à usage commercial, il est souvent requis 1 places pour 25-30m² de surface de plancher

Mis à part dans le cas des Zones d'Activités, la majorité des communes de Grand Besançon Métropole requièrent au **minimum deux places de stationnement**, peu importe la zone du PLU, par logement dans le cas de la construction à usage résidentiel. Cette observation est cohérente avec les taux de motorisation des communes hors Besançon qui sont de 95% en moyenne (source : Insee 2019). Cependant ce chiffre de 2 places de stationnement par logement est trop élevé si on le compare à la part de ménages possédant 2 voitures ou plus dans les communes hors Besançon : 54% (source : Insee 2019).

En ce qui concerne les constructions à usage commercial, pour la majorité des communes nous n'avons pas de données. Cependant, pour le reste, l'exigence est environ **d'une place de stationnement pour 25-30m² de surface de plancher**. Quelques communes telles que Thise, Montferrand-le-Château et Pouilley-Français se démarquent avec une surface de plancher plus importante pour une place de stationnement, entre 50 et 70m² de SdP requis pour chaque place de stationnement.

En conclusion, il ressort les pistes d'amélioration suivantes :

- La proposition de normes de stationnement plafond pourrait permettre la limitation des taux de motorisation, et un encouragement au report modal.

Rappel des éléments inscrits dans le futur PDM :

- Le PDM fera mention d'une nécessité d'harmoniser les normes de stationnement automobile des PLU sur l'ensemble des communes en fonction du tissu urbain.

8.3 Evolutions de la réglementation - ancien article 12

Article L123-1-12 (abrogé)

Il fixe les **obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos** pour les immeubles d'habitation et de bureaux.

Si la desserte en transport en commun le permet (moins de 500 m d'une gare ou station desservie par un transport en site propre), il peut fixer **un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés** lors de la construction de bâtiments destinés à un autre usage que l'habitation.

Si le PLU impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation peut être **réduite de 15% dans le cas de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge ou de véhicules propres en autopartage**.

Il **détermine des secteurs** à l'intérieur desquels les conditions de desserte et de transport public permettent de **réduire ou de supprimer les obligations minimales en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés**. Un nombre maximal d'aires de stationnement est fixé à l'intérieur de ces secteurs pour les bâtiments à usage autre que l'habitation.

Si les obligations ne peuvent être satisfaites, le bénéficiaire du permis peut en être tenu quitte grâce à l'obtention d'une concession de long terme dans un parc public de stationnement (existant ou en cours de réalisation et à proximité) ou à l'acquisition ou concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

Source : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031126877/2015-08-19

Remplacement de l'article L123-1-12 par les articles suivants : Articles L151-30 à L151-37 (Code de l'urbanisme).

Les articles disposent du même contenu que l'ancien article L123-1-12 (redistribution des informations dans différents articles)

Article L151-30 - Version en vigueur depuis le 01/07/2021

« Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations suffisantes pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues à l'article L. 113-18 du code de la construction et de l'habitation. » - Conformément à l'article 8 de l'ordonnance 2020-71 du 29 janvier 2020, ces dispositions entrent en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'Etat, et au plus tard le 1er juillet 2021.

Article L151-31 - Version en vigueur depuis le 01/07/2021

« Lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage. »

Article L151-32 - Version en vigueur depuis le 01/07/2021

« Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation. »

Article L151-33 - Version en vigueur depuis le 01/07/2021

« Lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, celles-ci peuvent être réalisées sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat.

Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant du premier alinéa, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux articles L. 151-30 et L. 151-32, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation. »

Article L151-33-I - Version en vigueur depuis le 01/07/2021

« Le règlement peut imposer la réalisation d'aires de livraisons permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction. »

Article L151-34 - Version en vigueur depuis le 01/07/2021

« Le règlement peut ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction :

1° De logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat ;

1° bis De logements locatifs intermédiaires mentionnés à l'article L. 302-16 du code de la construction et de l'habitation ;

2° Des établissements assurant l'hébergement des personnes âgées mentionnés au 6° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles ;

3° Des résidences universitaires mentionnées à l'article L. 631-12 du code de la construction et de l'habitation. »

Article L151-35 - Version en vigueur depuis le 01/07/2021

« Il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé pour les constructions destinées à l'habitation mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement. Toutefois, lorsque les logements mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 sont situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus de 0,5 aire de stationnement par logement.

L'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable aux travaux de transformation ou d'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface de plancher, dans la limite d'un plafond fixé par décret en Conseil d'Etat.

Pour la mise en œuvre des plafonds mentionnés aux premier et deuxième alinéas, la définition des établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et des résidences universitaires mentionnés aux 2° et 3° de l'article L. 151-34 est précisée par décret en Conseil d'Etat. »

Article L151-36 - Version en vigueur depuis le 01/07/2021

« Pour les constructions destinées à l'habitation, autres que celles mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34, situées à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement. »

Article L151-36-1 - Version en vigueur depuis le 01/07/2021

«Nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, l'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable aux travaux de transformation ou d'amélioration effectués sur des logements existants qui n'entraînent pas de création de surface de plancher supplémentaire, lorsque ces logements sont situés dans une commune appartenant à une zone d'urbanisation continue de plus de 50 000 habitants figurant sur la liste prévue à l'article 232 du code général des impôts ou dans une commune de plus de 15 000 habitants en forte croissance démographique figurant sur la liste prévue au dernier alinéa du II de l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation.»

Article L151-37 - Version en vigueur depuis le 01/07/2021

« Le plan local d'urbanisme peut augmenter le plafond défini à l'article L.111-19 pour le fixer à un niveau compris entre les trois quarts et la totalité de la surface plancher affectée au commerce. »

En conclusion, les normes permettent toujours de restreindre le stationnement :

- Dans une zone de 500m autour d'une gare ou d'une station desservie par un transport en site propre,
- Dans des secteurs à l'intérieur desquels les conditions de desserte et de transport public permettent de réduire ou de supprimer les obligations minimales en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés

8.4 Prescriptions en matière d'urbanisme

Les pistes identifiées pour l'amélioration et l'harmonisation des prescriptions des normes de stationnement, sont synthétisées dans le tableau suivant.

Secteur	Prescriptions identifiées	Lien avec le PDM en cours
Ville de Besançon	Intégration d'un <u>zonage</u> en fonction de la densité urbaine, avec des prescriptions de stationnement différentes en fonction des zones, et une restriction de plus en plus élevée vers l'hypercentre. Réduction de la normes plafonds de stationnement pour les habitations (en cohérence avec le taux de motorisation)	Définition d'une stratégie de stationnement globale sur GBM, avec une révision de la tarification des parkings pour faciliter l'usage des parkings en ouvrage par les riverains.
A l'échelle de GBM	Proposition de normes plafonds pour limiter les taux de motorisation et encourager au report modal Encourager la mise en place de véhicules propres en autopartage ou véhicules électriques avec infrastructures de recharge au sein des nouvelles habitations pour limiter l'acquisition de véhicules personnels	Restructuration de l'offre en transport en commun pour offrir à chaque bassin de proximité une desserte efficace vers Besançon.
Zone mixte avec fort développement urbain, et les ZAE	Privilégier la mutualisation des parkings commerces/habitations, ou équipements/habitations pour limiter la surface foncière dédiée au stationnement. Mener des réflexions sur la possibilité de mutualisation des P+R pour les habitations, ou sur la possibilité d'un abonnement P+R spécifique pour les riverains n'ayant pas d'abonnement TC.	Création de P+R prévu en périphérie du bassin urbain.

9 Annexes

Annexe 1 : Liste des zones à enjeux (fichier SIG)

Tableau 1 : Liste des zones à enjeux par fonctionnalités

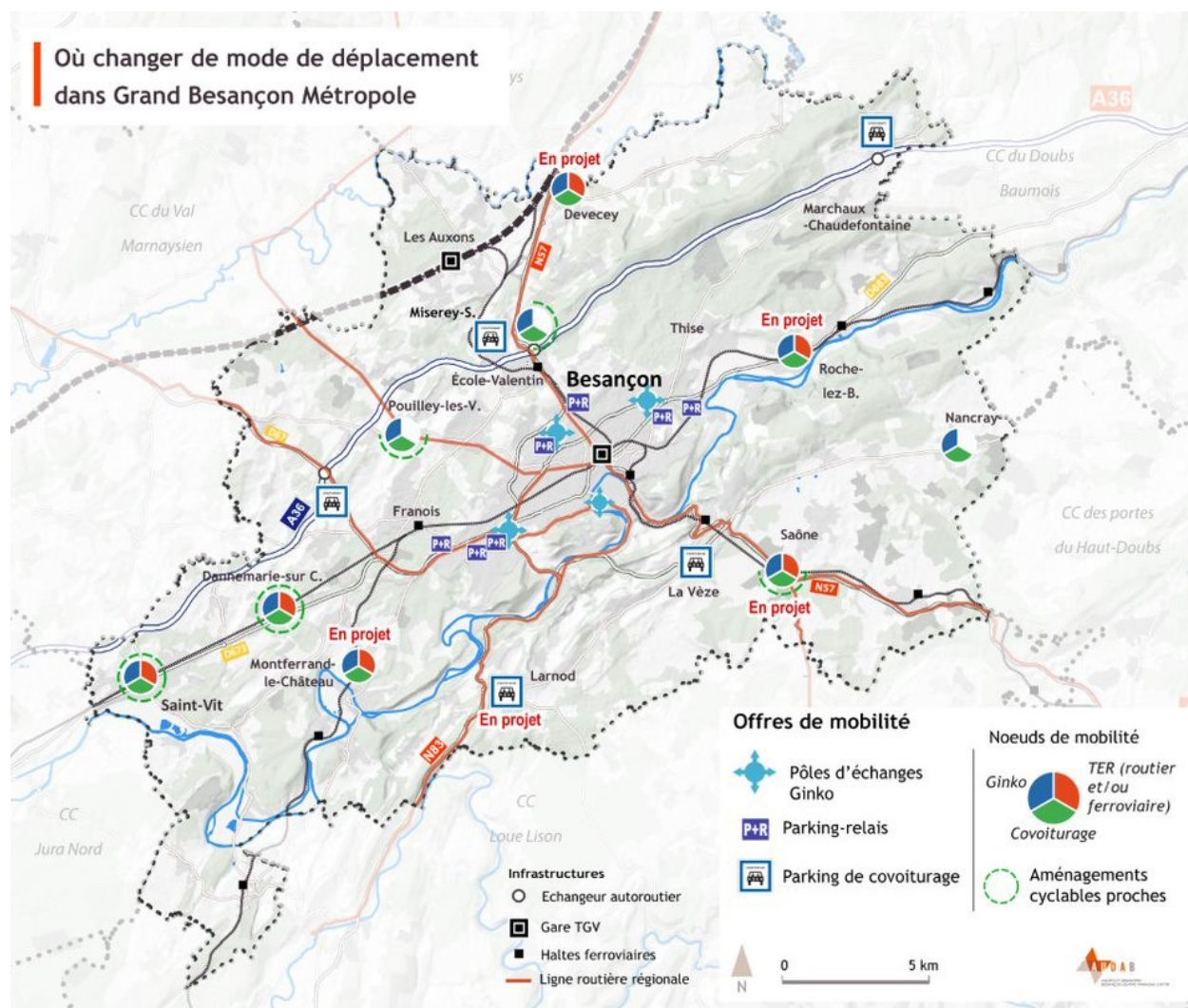
Zone	Vocation	Nom Commune	Code Zone	Nom Zone	Nb Place Privée	Nb Place Publique
1	RESIDENTIELLE	AMAGNEY	AMA1	BOURG_AMAGNEY	13	161
2	RESIDENTIELLE	AUDEUX	AUD1	BOURG_AUDEUX	0	62
3	ZA	BOUSSIERES	BOU1	ZA_BOUSSIERES	100	0
4	MIXTE(R+C)	BOUSSIERES	BOU2	BOURG_BOUSSIERES	0	143
5	RESIDENTIELLE	BYANS-SUR-DOUBS	BYA1	BOURG_BYANS-SUR-DOUBS	14	152
6	RESIDENTIELLE	CHALEZEULE	CHA1	BOURG_CHALEZEULE	0	0
7	MIXTE(ZA+C)	CHALEZEULE/THISE	CH/TH1	ZA/ZC_CHALEZEULE/THISE	614	311
8	RESIDENTIELLE	CHAMPVANS-LES-MOULINS	CHM1	BOURG_CHAMPVANS-LES-MOULINS	0	0
9	RESIDENTIELLE	CHATILLON-LE-DUC	CHAT1	QUARTIER_RESIDENTIEL_CHAT_1	0	0
10	RESIDENTIELLE	CHATILLON-LE-DUC	CHAT2	QUARTIER_RESIDENTIEL_CHAT_2	0	0
11	MIXTE(ZA+C)	CHATILLON-LE-DUC/ECOLEVALENTIN	CHAT/EC O	ZA_CHATILLON_ECOLEVALENTIN	556	2472
12	RESIDENTIELLE	CHATILLON/DEVECEY/CHEVROZ	CHA/DEC /CH	QUARTIERS_RESIDENTIELS	0	48
13	ZA	CHEMAUDIN_ET_VAUX	CHE1	ZI_CHEMAUDIN	100	0
14	RESIDENTIELLE	DANNEMARIE-SUR-CRETE	DAN1	BOURG_DANNEMARIE	40	418
15	ZA	DANNEMARIE-SUR-CRETE	DAN2	ZA_DANNEMARIE	0	0
16	ZA	DANNEMARIE/SAINTVIT/VEESMES	DAN/VIT /VE	ZA_DAN/VIT/VEL	0	5
17	ZA	DEVECEY	DEV1	ZI_LES_MIELS	0	0
18	MIXTE(R+C)	DEVECEY	DEV2	BOURG_DEVECEY	267	164
19	MIXTE(ZA+C)	ECOLE-VALENTIN	ECO1	ZA_ECOLE-VALENTIN	0	148
20	ZA	FONTAIN	FON1	ZA_FONTAIN	9	0
21	RESIDENTIELLE	FONTAIN	FON2	BOURG_FONTAIN	12	142
22	ZA	GRANDEFONTAINE	GRA2	ZA_GRANDEFONTAINE	0	35
23	RESIDENTIELLE	GRANDEFONTAINE	GRA1	BOURG_GRANDEFONTAINE	52	264
24	RESIDENTIELLE	LARNOD	LAR1	BOURG_LARNOD	0	0
25	ZA	LES_AUXONS	AUX1	ZA_LES_AUXONS	0	0

26	ZA	LES_AUXONS	AUX2	ZA_GARE_LES_AUXONS	0	40
27	MIXTE(R+C)	LES_AUXONS	AUX3	LES_AUXONS	24	327
28	ZA	MAMIROLLE	MAM1	ZA_NORET_MAMIROLLE	0	0
29	MIXTE(R+C)	MAMIROLLE	MAM2	BOURG_MAMIROLLE	0	7
30	RESIDENTIELLE	MAMIROLLE	MAM3	QUARTIER_RESIDENTIEL_MAMIROLLE	0	0
31	RESIDENTIELLE	MARCHAUX	MAR1	QUARTIER_RESIDENTIEL_MARCHAUX	0	0
32	ZA	MARCHAUX	MAR2	FUTUR_ZA_MARCHAUX	0	64
33	MIXTE(R+C)	MARCHAUX	MAR3	CENTRE_BOURG_MARCHAUX	65	38
34	MIXTE(ZA+C)	MISEREY-SALINES	MIS1	ZA_MISEREY-SALINES	351	66
35	MIXTE(R+C)	MISEREY-SALINES	MIS2	BOURG_MISEREY-SALINES	48	73
36	MIXTE(R+C)	MONTFAUCON	MONTF1	BOURG_MONTFAUCON	0	104
37	MIXTE(R+C)	MONTFERRAND-LE-CHATEAU	MON1	BOURG_MONTFERRAND-LE-CHATEAU	66	118
38	RESIDENTIELLE	MONTFERRAND-LE-CHATEAU/THORAIS	MONT/T HO1	QUARTIER_RESIDENTIEL	26	245
39	RESIDENTIELLE	MORRE	MOR1	BOURG_MORRE	32	150
40	MIXTE(R+C)	NANCRAY	NAN1	BOURG_NANCRAY	215	290
41	MIXTE(ZA+C)	NOVILLARS	NOV1	ZA_NOVILLARS	55	140
42	MIXTE(R+C)	NOVILLARS_ROCHE-LEZ-BEAUPRE	NOV/RO C	BOURG_NOVILLARS/ROCHE	0	88
43	ZA	PELOUSEY	PEL1	ZA_PELOUSEY	0	0
44	ZA	POUILLEY-LES-VIGNES	POU1	ZA_POUILLEY-LES-VIGNES	697	3
45	MIXTE(R+C)	ROCHE-LEZ-BEAUPRE	ROC1	BOURG_ROCHE-LEZ-BEAUPRE	25	118
46	COMMERCIALE	ROCHE-LEZ-BEAUPRE	ROC2	ZC_PRES-CHALOTS	247	0
47	ZA	ROCHE-LEZ-BEAUPRE	ROC3	ZA_PRES-CHALOTS	9	0
48	RESIDENTIELLE	SAINT_VIT	VIT3	QUARTIER_RESIDENTIEL_SAINT_VIT	0	241
49	MIXTE(R+C)	SAINT-VIT	VIT1	BOURG_SAINT-VIT	136	1258
50	MIXTE(ZA+C)	SAINT-VIT	VIT2	ZAC_RUE_DES_BELLES_OUVRIERES	468	34
51	ZA	SAINT-VIT	VIT4	ZA_SAINT-VIT	179	0
52	ZA	SAONE	SAO1	ZA_SAONE	411	57
53	MIXTE(R+C)	SAONE	SAO2	BOURG_SAONE	152	418
54	RESIDENTIELLE	THISE	THI1	QUARTIER_RESIDENTIEL_THISE	7	192
55	MIXTE(R+C)	THISE	THI2	BOURG_THISE	58	206
56	RESIDENTIELLE	TORPES	TOR1	BOURG_TORPES	0	14

57	RESIDENTIELLE	TORPES	TOR2	BOURG_TORPES	0	51
58	RESIDENTIELLE	VAIRE-ACIER	VAI1	BOURG_VAIRE-ACIER	0	74
59	MIXTE (R+C)	BESANCON	BES1	CENTRE_HISTORIQUE_BESANCON	451	8694
60	RESIDENTIELLE	BESANCON	BES2	BESANCON_EST	170	456
61	RESIDENTIELLE	AVANNE-AVENEY	AVA1	AVANNE_AVENEY	210	229
62	RESIDENTIELLE	BESANCON	BES3	BESANCON_SUD	20	811
63	ZA	BEURE	BEU1	ZA_BEURE	55	0
64	MIXTE(R+C)	BEURE	BEU2	BEURE_BOURG	72	99
65	RESIDENTIELLE	BESANCON	BES4	BESANCON_NORD	552	646
66	RESIDENTIELLE	ECOLE-VALENTIN	ECO2	ECOLE-VALENTIN_BOURG	68	501
67	RESIDENTIELLE	BESANCON	BES5	BESANCON_NORD_OUEST	269	119
68	ZA	FRANCOIS	FRA1	ZA_FRANCOIS	233	83
69	RESIDENTIELLE	BESANCON	BES6	BESANCON_SUD_OUEST	0	201
70	ZA	BESANCON	BES7	ZA_CHATEAUFARINE_BESANCON	5211	389
71	MIXTE(R+C)	BESANCON	BES8	BESANCON_OUEST_MIXTE	0	1533
72	RESIDENTIELLE	BESANCON	BES9	BESANCON_OUEST	669	358
73	ZA	BESANCON	BES10	ZA_BESANCON_OUEST	372	194
74	ZA	BESANCON	BES11	ZA_BESANCON_RUE_LA_FAYETTE	254	233
75	MIXTE(R+C)	BESANCON	BES13	BESANCON_CENTRE_SUD_OUEST	1251	1034
76	MIXTE(R+C)	BESANCON	BES14	BESANCON_SUD_OUEST_MIXTE	79	6391
77	MIXTE(R+C)	BESANCON	BES15	BESANCON_CENTRE_NORD	2640	5573
78	MIXTE(R+C)	BESANCON	BES16	BESANCON_CENTRE_OUEST	1528	113
79	RESIDENTIELLE	PIREY	PIR2	BOURG_PIREY	365	278
80	RESIDENTIELLE	FRANCOIS_POUILLEY-LES-VINES	FRA2	BOURG_FRANCOIS_POUILLEY	183	561
81	RESIDENTIELLE	SERRE-LES-SAPINS	SER1	SERRE-LES-SAPINS	41	44

Annexe 2 : Pôles générateurs considérés pour la définition des zones à enjeux

Nœuds de mobilité identifiés par GBM

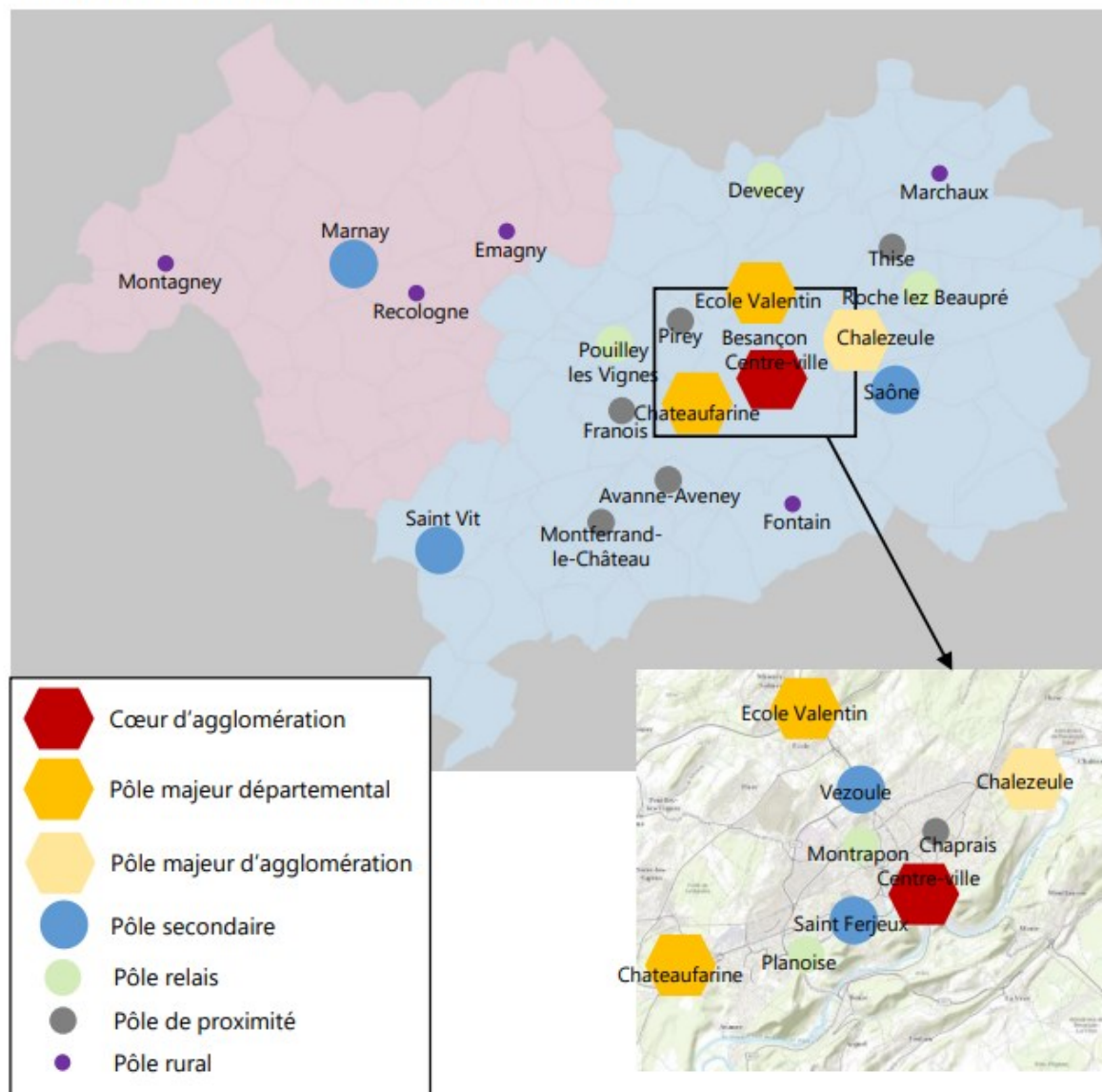


Source : GBM

Armature commerciale

Elaboration du Document d'Aménagement Artisanal et Commercial

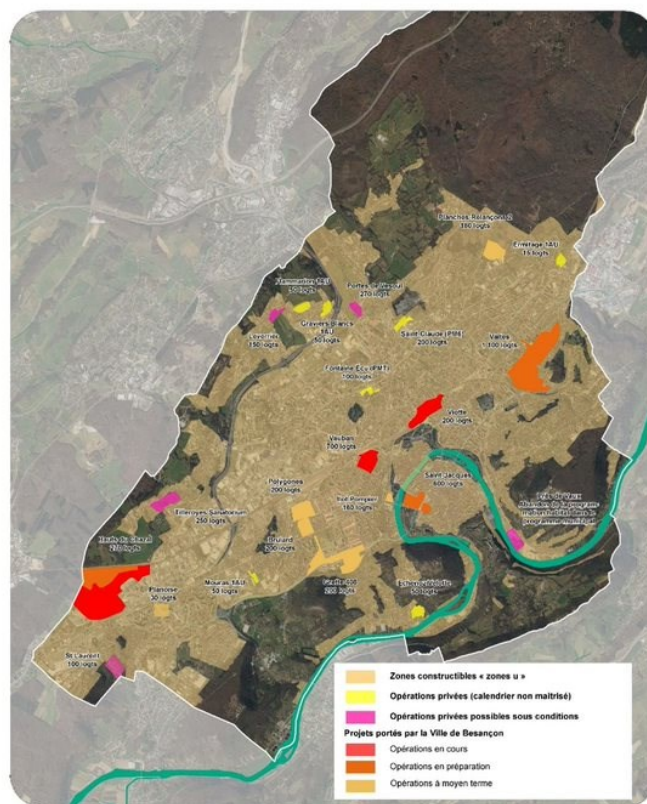
SPATIALISATION DES PÔLES COMMERCIAUX



Source : Syndicat Mixte de l'Agglomération Bisontine

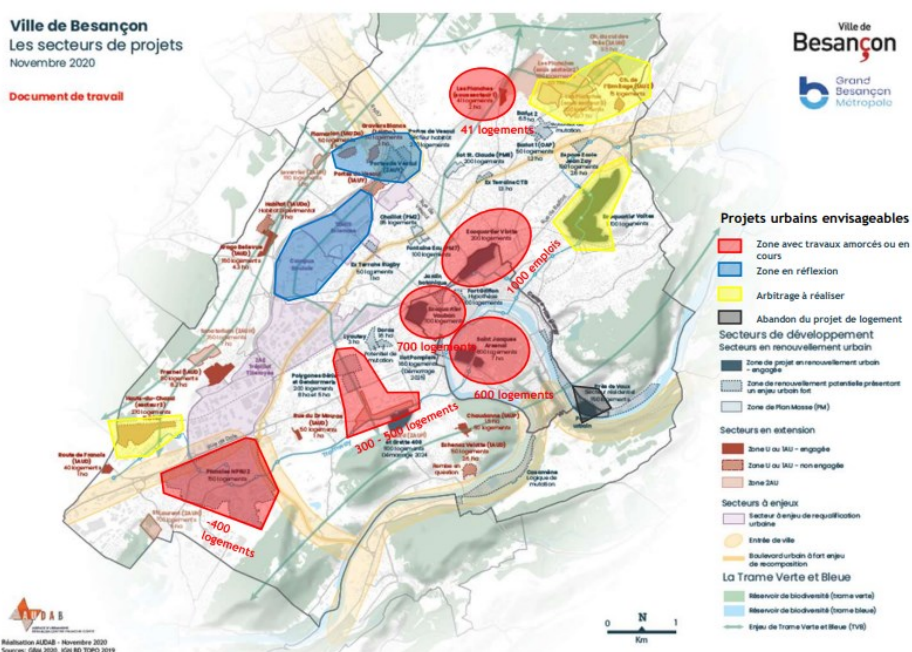
Projets urbains

Répondre aux besoins en logements du territoire communal

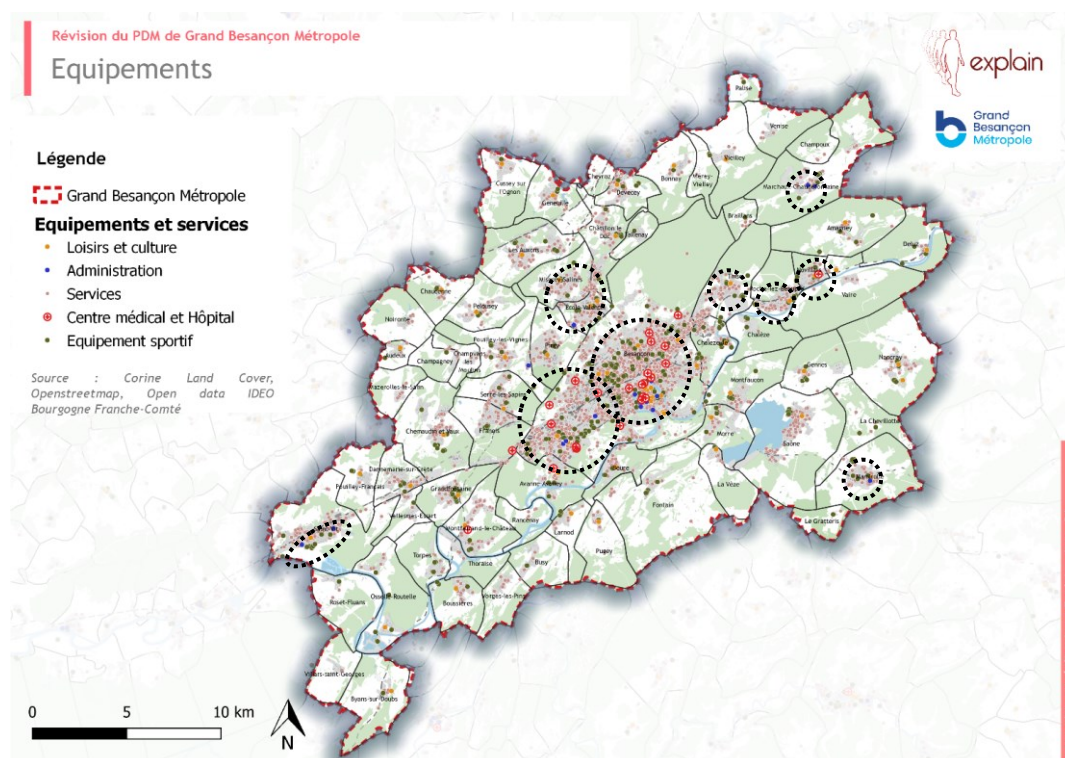
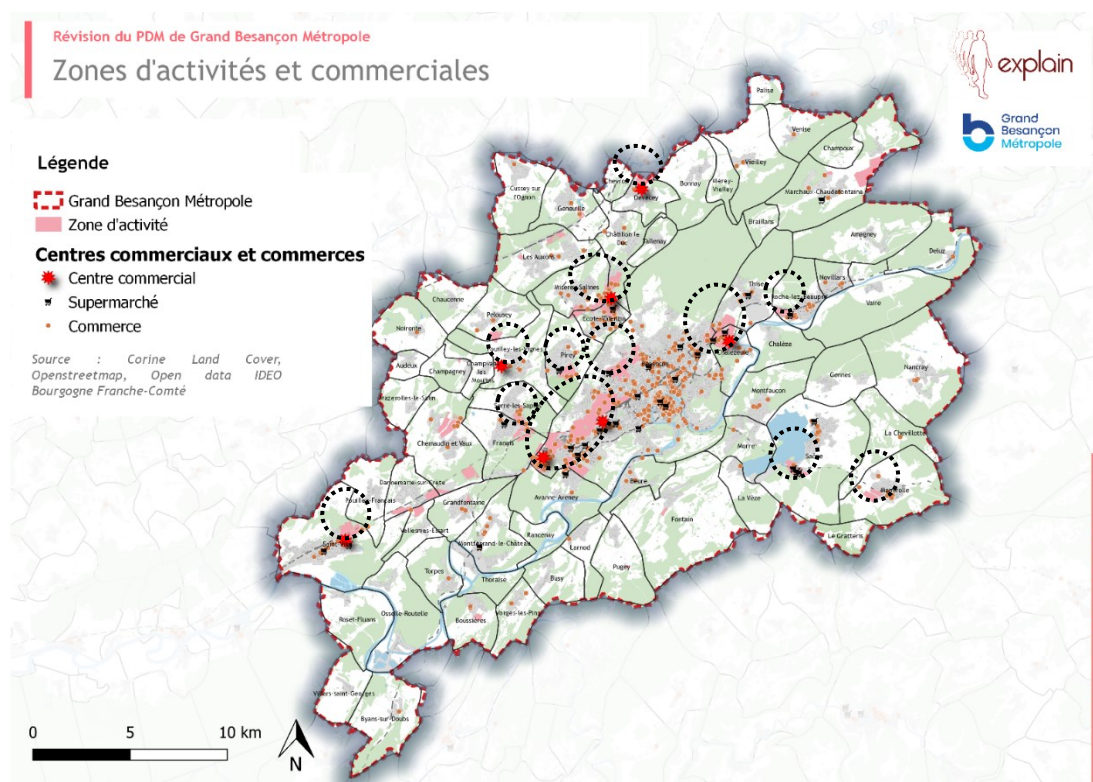


Ville de
Besançon

Ville de Besançon
Les secteurs de projets
Novembre 2020
Document de travail

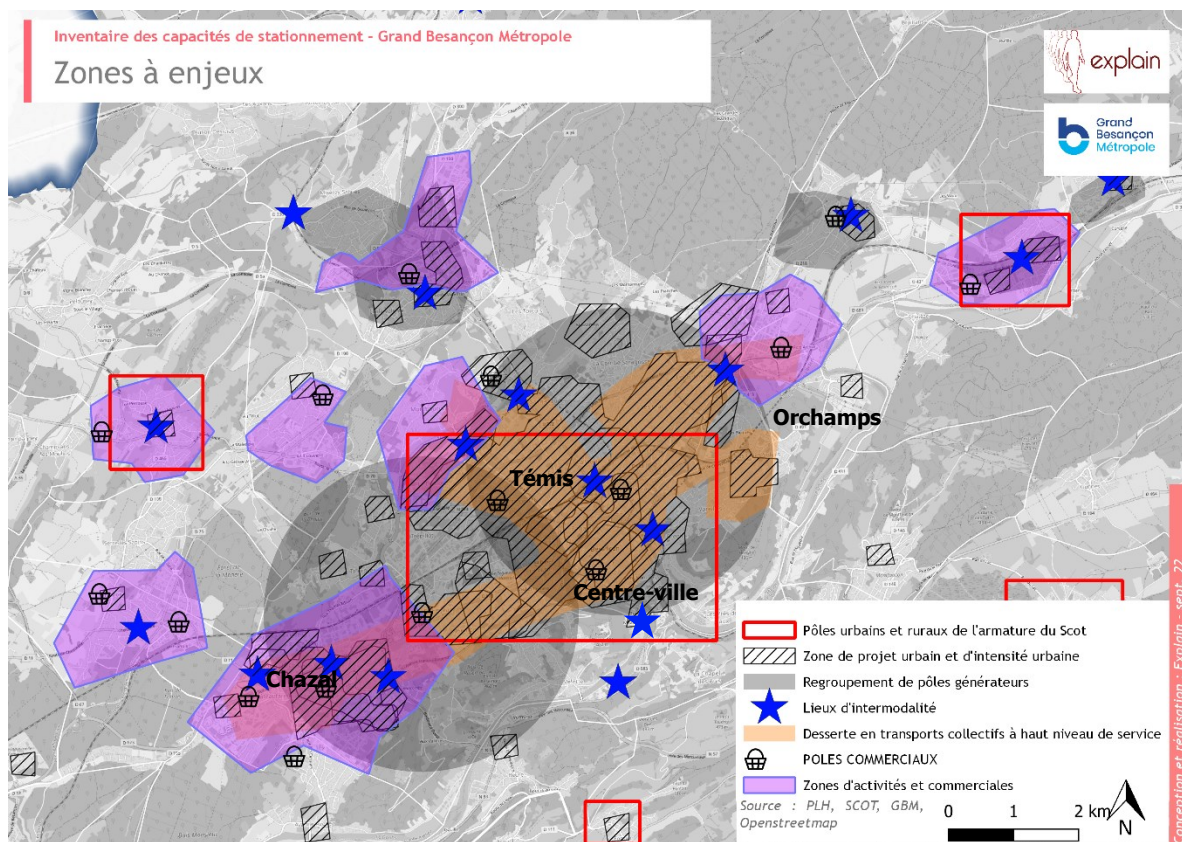


Pôles générateurs

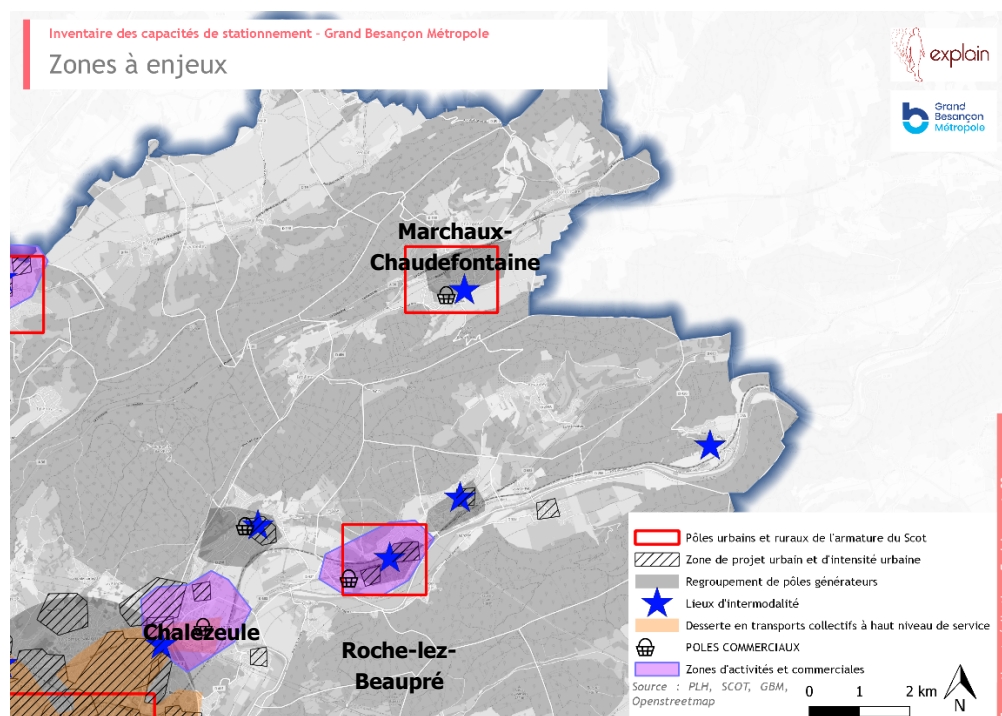


Annexe 3 : Zooms des zones à enjeux

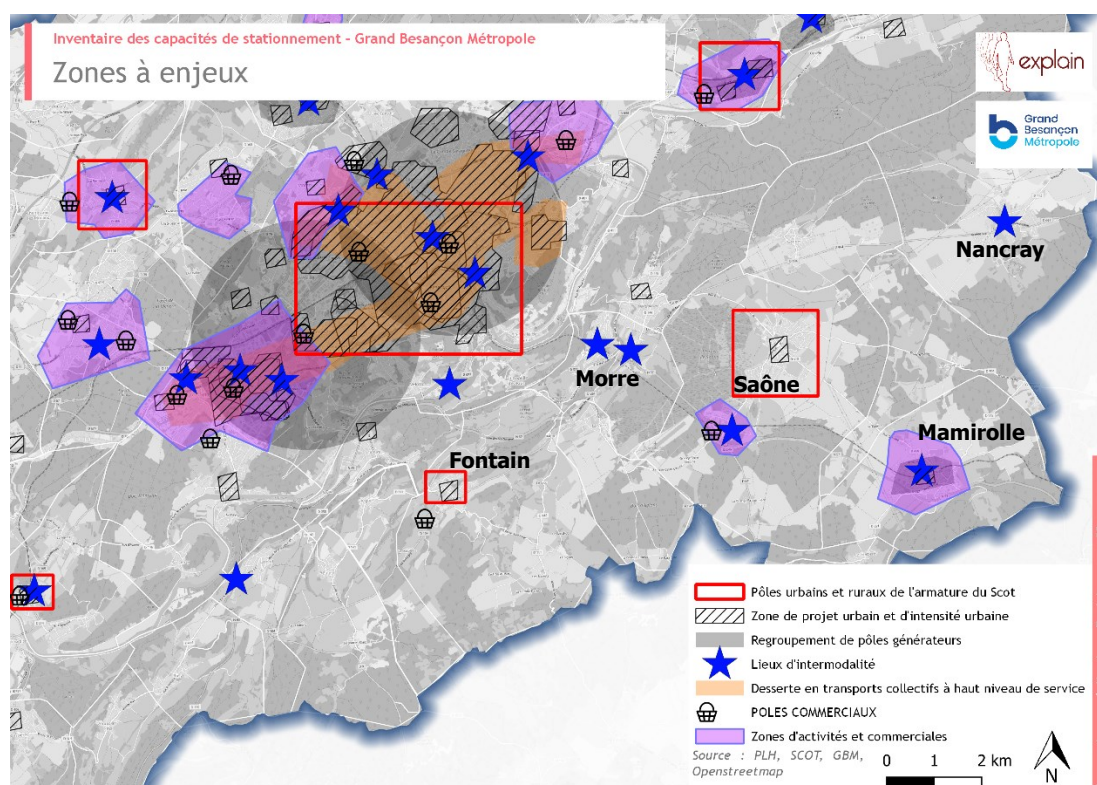
Zoom sur Besançon



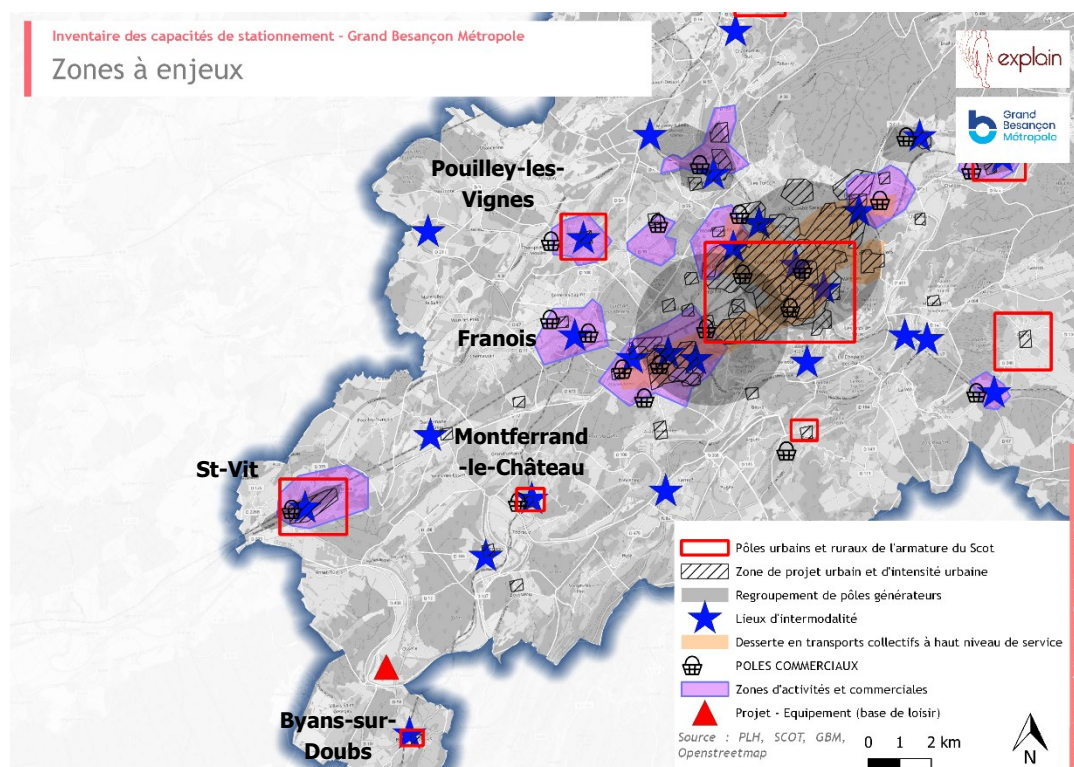
Zoom secteur Est



Zoom secteur Sud



Zoom secteur Ouest



Zoom secteur Nord

