II - Un cadre de vie de qualité qui répond aux attentes des populations

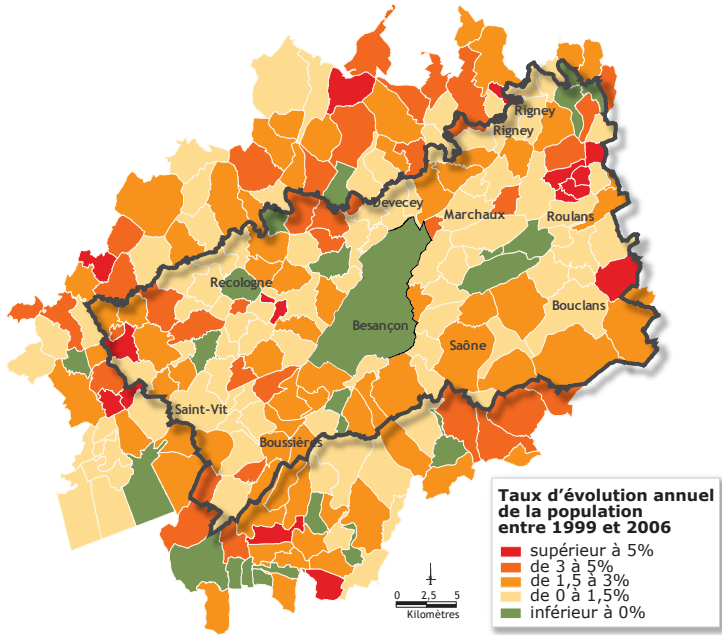
1/ La répartition et l'évolution de la population

Une évolution démographique positive

En 2006, le SCoT regroupe 203 350 habitants, dont 117 080 habitants pour la seule ville de Besançon.

En dehors de la ville centre, près de 29% de la population (58 218 habitants) vit dans les communes du Grand Besançon et près de 14% (28 052 habitants) dans les communautés de communes.
Entre 1999 et 2006, le SCoT gagne un peu plus de 1 000 habitants annuellement. Ce rythme soutenu est cependant inférieur à la croissance moyenne constatée entre 1990 et 1999 (+ 1 300 habitants par an).
Au sein de l'agglomération bisontine, près de la moitié des communes compte plus de 1 000 habitants.

Evolution de la population entre 1999 et 2006

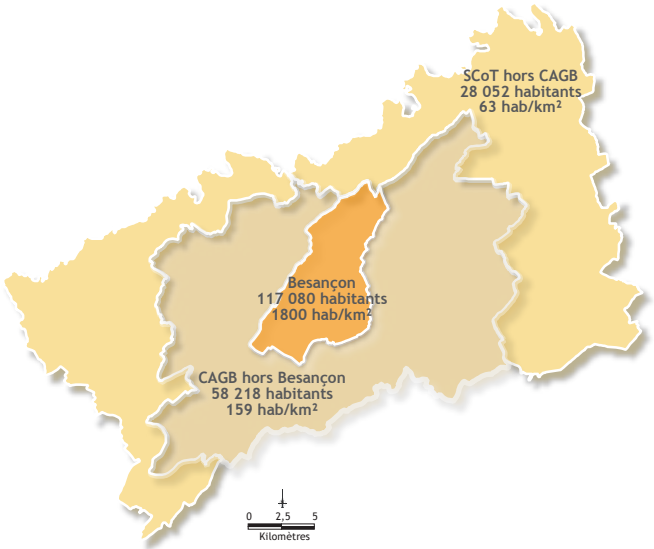


Source : INSEE RP 1999- 2006

Un territoire au développement centripète

L'organisation urbaine, très centripète, distingue les communes périphériques à Besançon (1 000 à 3 000 habitants) des communes très rurales au sein desquelles la population moyenne est inférieure à 500 habitants. Saint-Vit, 4 594 habitants, Devecey, 1 439 habitants, Geneuille, 1 225 habitants et Roulans, 1 012 habitants, font figure d'exception.

Le poids et la densité de population en 2006



Source : INSEE RP 2006

A l'image de nombreuses grandes agglomérations, la croissance démographique de Besançon est en étroite relation avec celle des communes périphériques.
Jusque dans les années 60, la ville centre a accueilli l'essentiel de la croissance démographique. La périphérie a ensuite pris du poids durant les années 70 et 80 jusqu'à égaler la croissance de Besançon, voire la dépasser (plus grande facilité d'accession à la propriété et préférence pour la maison individuelle, les disponibilités foncières étant plus importantes en périphérie).

Le renchérissement du foncier durant les années 90 cumulé à d'importantes mutations sociales (allongement du temps d'étude, développement des familles monoparentales, vieillissement de la population...) ont conduit à l'évolution de la demande en logements. Face à celle-ci, la ville centre a cherché à offrir une plus grande diversité de logements.

Ainsi, un regain de population a eu lieu durant les années 90 à Besançon sans pour autant atténuer la croissance des communes périphériques.

Plus récemment, entre 1999 et 2006, et à l'inverse de la ville centre, la croissance démographique se poursuit en périphérie. Besançon, qui a cependant construit de nombreux logements, peine à retenir les familles avec enfants. L'agglomération (hors Besançon) gagne ainsi plus de 5 200 habitants et les communautés de communes près de 3 000 habitants.

Le secteur ouest, incluant les communes du Grand Besançon et celles du Val Saint-Vitois, demeure le territoire captant l'essentiel de la croissance (50% de la croissance totale). Le nord, constitué des communes du Grand Besançon et des communautés de communes des Rives de l'Ognon et du Val de la Dame Blanche, se place en seconde position, principalement en raison du dynamisme démographique des communautés de communes. Enfin, l'est et le Plateau jouent des rôles secondaires, même si la communauté de communes de Vaîte-Aigremont reste dynamique.

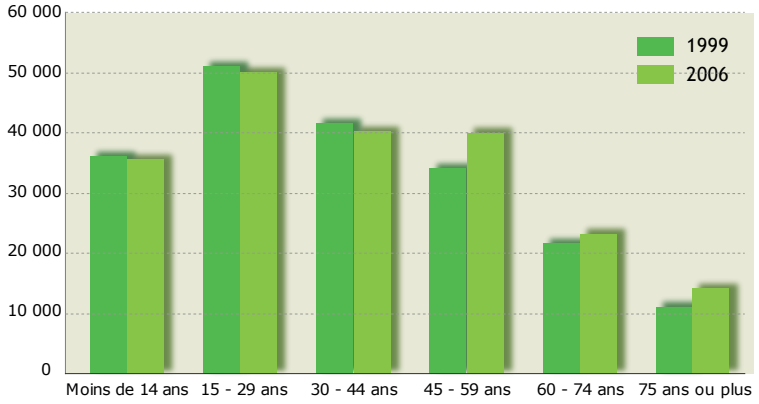
Un accueil des gens du voyage organisé dans l'agglomération bisontine

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage a été validé en juin 2004. Il a fait l'objet d'une déclinaison locale visant à préciser la localisation de l'offre en structures d'accueil sur le territoire de l'agglomération bisontine.
En 2011, l'offre se structure autour d'une aire de grand passage (commune de Thise) de 80 places et de 4 aires d'accueil situées à Besançon (40 places), de structures situées à Pirey et Saône de 10 places chacune et du potentiel représenté par l'aire de Mamirolle (qui reste à reconstruire).

Les raisons des évolutions démographiques contrastées

La disponibilité et le prix du foncier sont à l'origine d'évolutions démographiques inégales selon les territoires. En effet, plus on s'éloigne de la ville centre et plus le rapport entre l'offre et la demande est détendu et les prix abordables. Les ménages avec enfants recherchent de l'espace et privilégient un logement individuel. Or le marché de la maison est essentiellement porté par les communes périphériques alors que Besançon concentre les logements collectifs.

Evolution de la population du SCoT par tranche d'âge



Sources : RP INSEE 1999 - 2006

Ainsi, la structure par âge des communautés de communes est plus jeune que celle constatée dans la ville centre ou dans les communes de l'agglomération (hors Besançon) : les 0-19 ans représentent respectivement 27% pour les communautés de communes contre 18% à Besançon et 24% dans le Grand Besançon (hors ville centre).

Besançon regroupe une part importante de jeunes adultes (20–39 ans). La capitale comtoise constitue le lieu de résidence privilégié pour les étudiants et les jeunes décohabitants qui y trouvent leur premier emploi ainsi que des lieux de vie nocturne (bar, restaurant, cinéma…).

L'arrivée progressive dans le grand âge de générations issues du baby boom

La croissance du nombre de personnes âgées apparaît inéluctable au sein du SCoT. Elle est issue de l'arrivée progressive dans les âges élevés des générations issues du baby boom. Ainsi, le SCoT doit se mobiliser afin de préparer les réponses que les collectivités devront apporter aux besoins spécifiques liés à la perte d'autonomie : logement, aménagement de l'espace public, aides à la personne, maintien à domicile… Un travail collectif entre les acteurs institutionnels, le milieu associatif et les acteurs privés doit ainsi se mettre en place.

Dans l'ensemble, ce sont les tranches d'âge les plus jeunes qui forment encore la part le plus élevée de la population du SCoT, avec un pic pour les 15-29 ans, qui retranscrit notamment la présences des étudiants.

Les séniors forment encore un pourcentage réduit de cette population, mais cette part va en augmentant par rapport à 1999. Notons, que cette augmentation est beaucoup plus marquée pour la tranche 45-60 ans, ce qui annonce une gérontocroissance rapide sur la prochaine décennie.

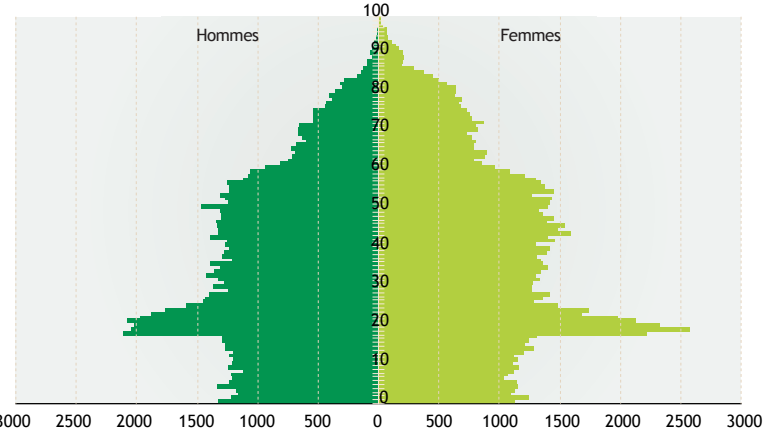
Entre 1999 et 2006, la population du SCoT a vieilli. Les effectifs des 45 ans et plus ont progressé, alors que ceux des tranches d'âges plus jeunes ont légèrement baissé.

Les plus de 65 ans se répartissent de manière inégale sur le territoire. Les effectifs importants des 65 ans et plus sont situés dans la première couronne en particulier dans le secteur nord ouest, le long des vallées du Doubs et de l'Ognon ainsi que dans La communauté de communes de La Bussière. Les communes d'Avanne-Aveney, Montferrand-le-Château, Thise ont un nombre important de plus de 65 ans en raison de la présence de maisons de retraite sur leur territoire.

Pour le reste des communes du SCoT le taux des seniors de 65 ans et plus est inférieur à 10%, marquant le caractère encore « jeune » de la population du SCoT en 2006.

Ces personnes de 65 ans et plus vont devenir dans 10 ans la tranche d'âge des 75 ans et plus à partir de laquelle commence la dépendance. De fait, la localisation des personnes de 60 ans et plus va influer dans l'organisation des structures d'accueil et des services à la personne. A titre indicatif, 12% des personnes âgées ont changé de lieu d'habitation entre 1999 et 2006. Ainsi, il est possible de projeter que la plupart des personnes âgées vont rester dans leur habitat actuel.

Pyramide des âges du SCoT en 2006



Source : INSEE RP 2006

Les structures d'accueil pour les personnes âgées sont en grande majorité situées à Besançon, près des foyers de peuplement. Toutefois, les types de structures d'accueil des personnes âgées ne répondent pas à la même logique d'organisation territoriale : les maisons de retraite ainsi que les établissements d'accueil temporaire sont localisés à Besançon ainsi que sur les deux axes périphériques, les logements-foyers sont uniquement au centre, l'accueil de jour est localisé à Pirey (à l'ouest de Besançon).

Le SCoT comporte également des « vides » dans lesquels aucune structure n'est présente. C'est le cas notamment de la communauté de la Bussière qui compte pourtant une part importante de personnes âgées.

Aux alentours des limites du SCoT, des structures d'accueil sont présentes avec toutefois des possibilités d'accueil faibles ne permettant pas un «déversement» des communes périphériques.

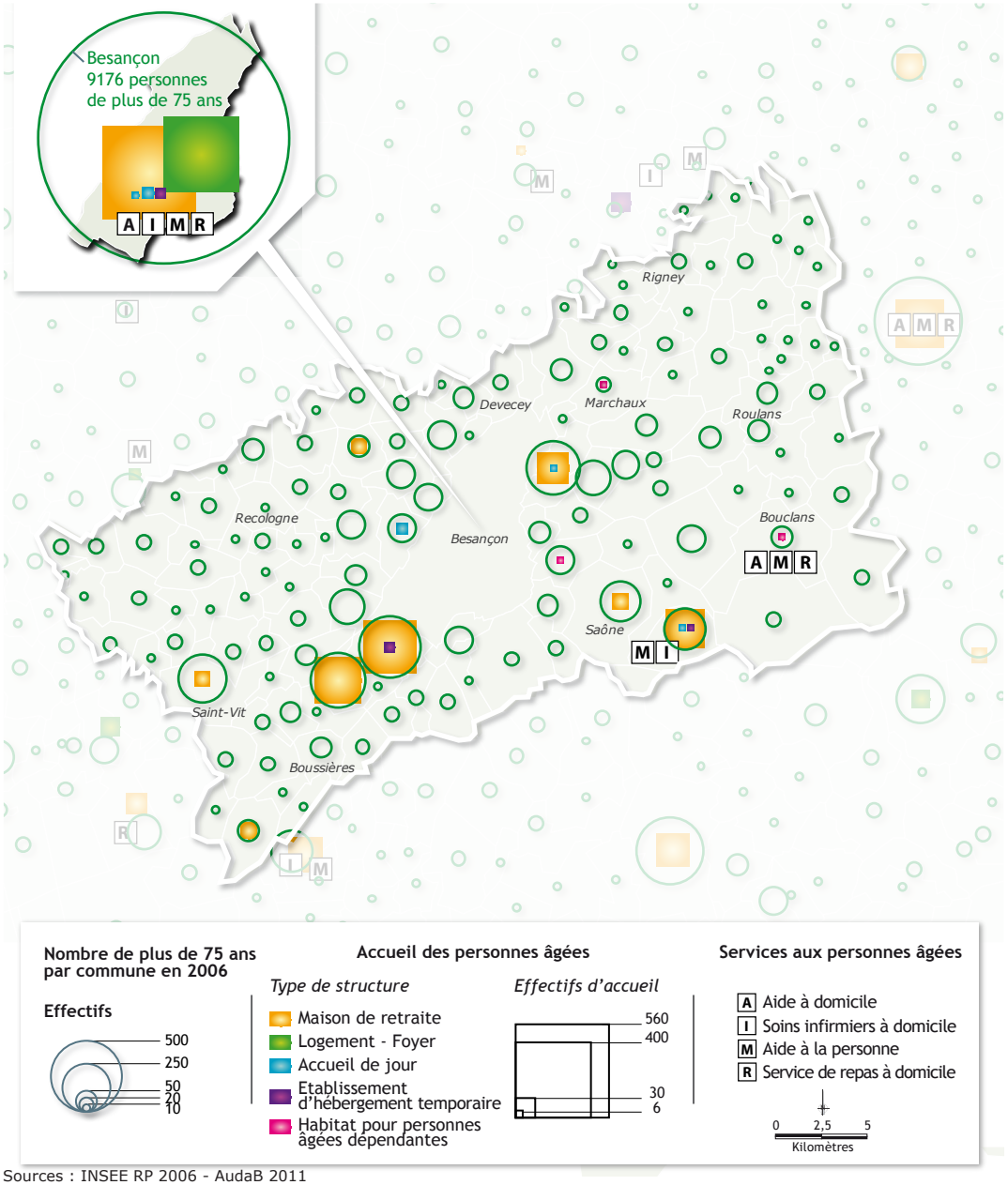
Les maisons de retraite qui accueillent 1 221 personnes contre 452 pour les autres structures sont les principaux établissements d'accueil des personnes âgées. De plus, 12 établissements sont médicalisés et peuvent accueillir 1 134 personnes sur 24 structures d'accueil au sein du SCoT de l'agglomération bisontine.

De même, 25 établissements sur 38 se situent à Besançon, soit 66% des structures d'accueil au sein du SCoT.

Une offre de garde de la petite enfance qui se diversifie

Le Scot dispose sur son territoire de 886 places en structures d'accueil traditionnelles pour la petite enfance. 3 places sur 5 se situent à Besançon. Parmi ces structures, les communautés de communes du Val Saint-Vitois et du Val de la Dame Blanche ont respectivement un multi-accueil communautaire de 57 et 16 places. La communauté de communes du Val Saint-Vitois bénéficie également d'une halte-garderie itinérante de 8 places. Dans le Grand Besançon, Serre-les-Sapins et Franois ainsi que le syndicat du Plateau ont créés deux structures intercommunales d'une capacité de 35 et 23 places permettant ainsi de diversifier les modes de gardes pour les non bisontins.
Ces dernières années ont vu l'émergence d'un nouveau type d'accueil : 4 micro crèches ont été créées représentant ainsi 36 places d'accueil à l'échelle du SCOT étoffant ainsi l'offre existante.

La population de plus de 75 ans et les structures d'accueil



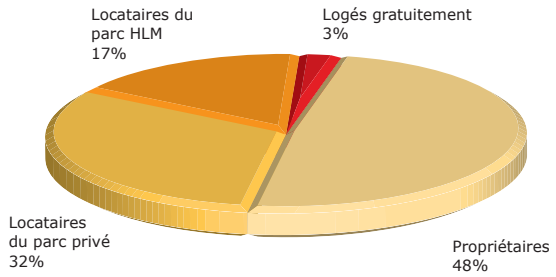
Sources : INSEE RP 2006 - AudaB 2011

2/ La répartition et l'évolution du logement

En 2006, le SCoT compte 98 571 logements. Entre 1975 et 2006, la construction de logements a majoritairement profité à la ville centre (+20 604 logements soit +48%), puis aux communes de l'agglomération bisontine (+12 720 logements soit +124%) et enfin aux communautés de communes (+5 515 logements soit +90%).

De 1999 à 2006, 24% des logements produits en Franche-Comté ont été construits dans la sphère d'influence bisontine : l'aire urbaine de Besançon, hors SCoT, capte 4% de cette production et le SCoT 20% (soit 10 784 logements).

Les résidences principales du SCoT en 2006



Source : INSEE RP 2006

Ainsi, la construction se concentre davantage autour de Besançon, les communes du Grand Besançon étant les principales bénéficiaires de cette offre nouvelle (68% des logements produits).

Les cinq communautés de communes du SCoT totalisent quant à elles 2 033 logements supplémentaires. Le Val Saint-Vitois, avec 632 nouveaux logements, accueille la majeure partie de cette offre, suivi du Val de la Dame Blanche avec 535 logements créés et de Vaîte-Aigremont avec 521 logements supplémentaires. La production de logements dans les Rives de l'Ognon et la Bussière est plus modeste, respectivement 279 et 66 logements.



Le parc de logements par type en 2006

	Répartition en volume		
	Résidences principales	Résidences secondaires	Logements vacants
CA du Grand Besançon	80934	1314	4712
Besançon	58965	1024	3956
CAGB hors Besançon	21968	290	756
CC de la Bussière	607	63	50
CC des Rives de l'Ognon	1535	71	69
CC de Vaîte - Aigremont	2503	127	158
CC du Val de la Dame Blanche	2332	91	80
CC du Val Saint-Vitois	3653	141	130
Total SCoT	91564	1807	5200

Source : INSEE RP 2006

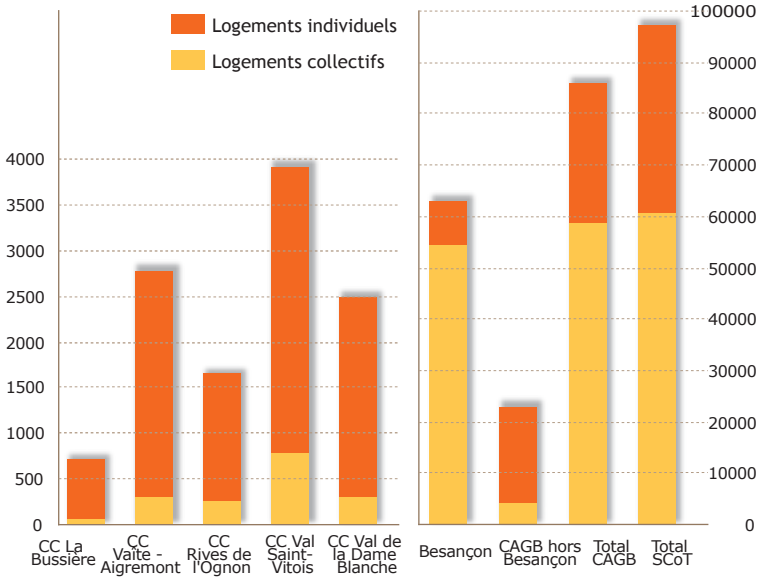
Les composantes du parc de logements

Le SCoT compte 5,6 % de logements vacants. Ce pourcentage reflète une situation qualifiée de «normale» par les spécialistes, un pourcentage de logements inoocupé étant nécessaire au bon fonctionnement du parc.
Dans le SCoT, le parc de logements est récent. En effet, seulement 24% du parc a été construit avant 1948, attestant d'un bon état général des logements (peu de logements insalubres, pas de saturnisme).
En revanche, près de 60% des logements ont été construits avant la première règlementation thermique de 1975 qui imposa, la prise en compte des consommations d'énergie dans la construction. Il existe donc un potentiel d'économie d'énergie très important dans ce secteur.

Au sein du parc bisontin, les logements collectifs restent largement prédominants. A Besançon, ils représentent 87% du parc en 2006 contre 15% à 24% dans les secteurs du Grand Besançon. Mais la place du logement collectif reste importante dans l'ensemble des communautés de communes, représentant entre 8% (La Bussière) et 20% (Val Saint-Vitois) du parc.

En 2006, le SCoT (hors Besançon) comptait 2 370 maisons et 2 819 appartements supplémentaires par rapport à 1999. La production de nouveaux logements se caractérise également par une diminution de la construction de logements de petite taille (studios et T1). Cependant, si l'ensemble du SCoT propose une gamme diversifiée de logements (du petit logement destiné aux décohabitants - étudiants et jeunes actifs - jusqu'au logement familial), il n'en est pas de même pour chacun des territoires. Besançon accuse un déficit de logements destinés aux familles tandis que les secteurs périphériques ne produisent pas suffisamment de petits et moyens logements, la mixité n'est alors plus assurée.

La répartition des logements par type en 2006



Source : INSEE RP 2006

Répartition des résidences principales par taille en 2006

	1-2 pièce(s)	3 pièces	4 pièces	5 pièces et +
CA du Grand Besançon	25,3%	19,5%	23,7%	31,4%
Besançon	32,4%	22,8%	24,7%	20%
CAGB hors Besançon	6%	10,7%	21,2%	62%
CC de la Bussière	3,4%	9%	20,5%	67,1%
CC des Rives de l'Ognon	4,6%	11,9%	22,9%	60,6%
CC de Vaîte - Aigremont	3,8%	10,1%	21,5%	64,7%
CC du Val de la Dame Blanche	4,3%	8,6%	23,6%	63,5%
CC du Val Saint-Vitois	6,2%	12,3%	23,8%	57,7%
Total SCoT	23%	18,5%	24%	35%

Source : INSEE RP 2006

La situation du logement est contrastée entre la ville centre et ses communes périphériques

La périphérie est principalement tournée vers l'accession à la propriété (76% des logements) et la ville centre, bien qu'accueillant 34% de propriétaires, offre la quasi-totalité du parc locatif privé et public, permettant ainsi de réguler la mobilité des ménages (changements professionnels, mutations, rotations des logements étudiants…).

La faible mixité des logements en périphérie (quasi exclusivité de la maison et absence de logements sociaux) conduit à une ségrégation au sein du territoire, d'autant plus forte avec la hausse des prix de l'immobilier de cette dernière décennie : le prix du foncier dans le Grand Besançon a doublé, entraînant une hausse de l'immobilier et des loyers du parc privé.

De fait, la solvabilité des ménages est rendue plus difficile pour une acquisition. Les ménages les plus modestes sont alors dans l'obligation de conserver leur statut de locataire ou de chercher des acquisitions abordables, mais de plus en plus éloignées de la ville centre, engendrant alors des frais de déplacements qui ne sont pas toujours considérés lors de la construction de son projet par le ménage.

Des besoins en logements sociaux pour les ménages les plus modestes

Le parc social n'est pas réservé uniquement aux ménages les plus modestes. En effet, en 2007, 71% des ménages bisontins et 57% des ménages du Grand Besançon disposent de revenus leurs permettant d'accéder à un logement public. Ils sont également 67% dans les communautés de communes du SCoT.

Une concentration du parc locatif public à Besançon

En 2008 la ville de Besançon comprend 15 567 logements publics et se compose essentiellement d'immeubles collectifs regroupés dans quelques quartiers : Planoise compte 80% de logements publics (soit 15% du total du département), Palente 35% et Montrapon 20%.

La paupérisation des ménages résidant dans le parc locatif public plus ancien se conjugue à un faible taux de mobilité (11% contre 15% en moyenne dans le parc public). Ces parcs s'avèrent peu attractifs et les populations en difficulté ont tendance à s'y concentrer de manière croissante.

A l'inverse, malgré l'intérêt que suscite le renouvellement des populations (et donc des effectifs scolaires) pour les communes périphériques, la majorité d'entre elles n'accueille aucun logement social public. Il s'agit notamment des villages situés en 2ème et 3ème couronne. Seules quelques communes disposent d'un nombre significatif de logements sociaux (Novillars, Saône, École-Valentin, Franois, Devecey, Saint-Vit…), avoisinant une centaine d'unités pour les plus importantes.

Le parc locatif public loge près de 17% des ménages du SCoT et représente 15,5% du parc de logements. En 2006, le SCoT compte également 1 400 logements locatifs privés conventionnés, dont 500 situés hors de Besançon.

Plafonds de revenus des ménages pour l'accès au logement public dans le SCoT en 2007

	Type de prêt		
Catégorie de ménage	PLUS[1]	PLAI[2]	PLS[3]
1 personne seule	16 052 €	8 827 €	20 868 €
2 personnes	21 435 €	12 861 €	27 866 €
3 personnes, ou 1 personne seule avec 1 personne à charge, ou jeune ménage	25 778 €	15 466 €	33 511 €
4 personnes, ou 1 personne seule avec 2 personnes à charge	31 119 €	17 210 €	40 455 €
5 personnes, ou 1 personne seule avec 3 personnes à charge	36 608 €	20 135 €	47 590 €
6 personnes, ou 1 personne seule avec 4 personnes à charge	41 256 €	22 691 €	53 633 €
par personne supplémentaire	4 602 €	2 530 €	5 983 €
		plafonds < à 60% des plafonds PLUS	plafonds majorés de 30% / plafonds PLUS

PLUS[1] : Prêt Locatif à Usage Social
PLAI[2] : Prêt Locatif Aidé d'Intégration
PLS[3] : Prêt Locatif Social

Situation du logement social dans le SCoT en 2006-2007

	Total loyer maîtrisé	% parc loyer maîtrisé / RP[1]
CA du Grand Besançon	18 335	22,70%
Besançon	17 031	28,90%
CAGB hors Besançon	1 304	5,90%
CC de la Bussière	13	2,10%
CC des Rives de l'Ognon	58	3,80%
CC de Vaîte - Aigremont	138	5,50%
CC du Val de la Dame Blanche	97	4,20%
CC du Val Saint-Vitois	338	9,30%
Total SCoT	18 979	20,70%

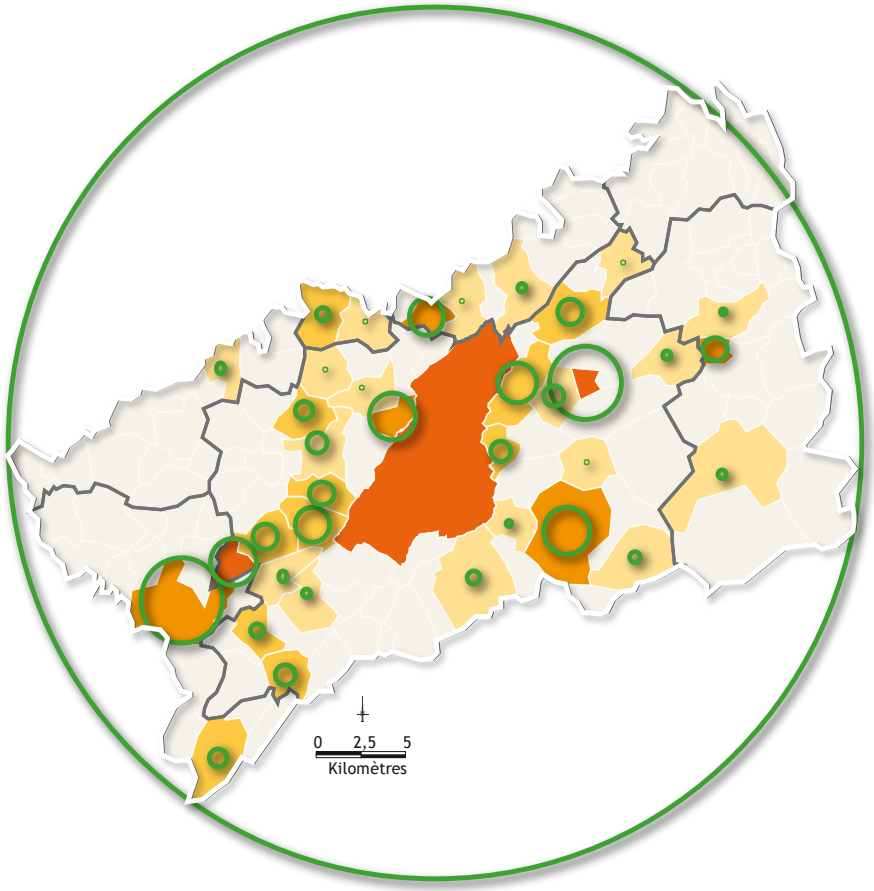
Sources : ECOLO 2006, EPLS 2007, RP Insee 2006
RP[1] : Résidences principales

Part des ménages dont le revenu est inférieur au plafond d'accès au logement locatif public en 2007

	Total des ménages
CA du Grand Besançon	67%
CC de la Bussière	74%
CC des Rives de l'Ognon	67%
CC de Vaîte - Aigremont	72%
CC du Val de la Dame Blanche	62%
CC du Val Saint-Vitois	66%
Total SCoT	67%

Source : Filocom 2007

Les logements locatifs publics en 2006



Part du logement locatif public

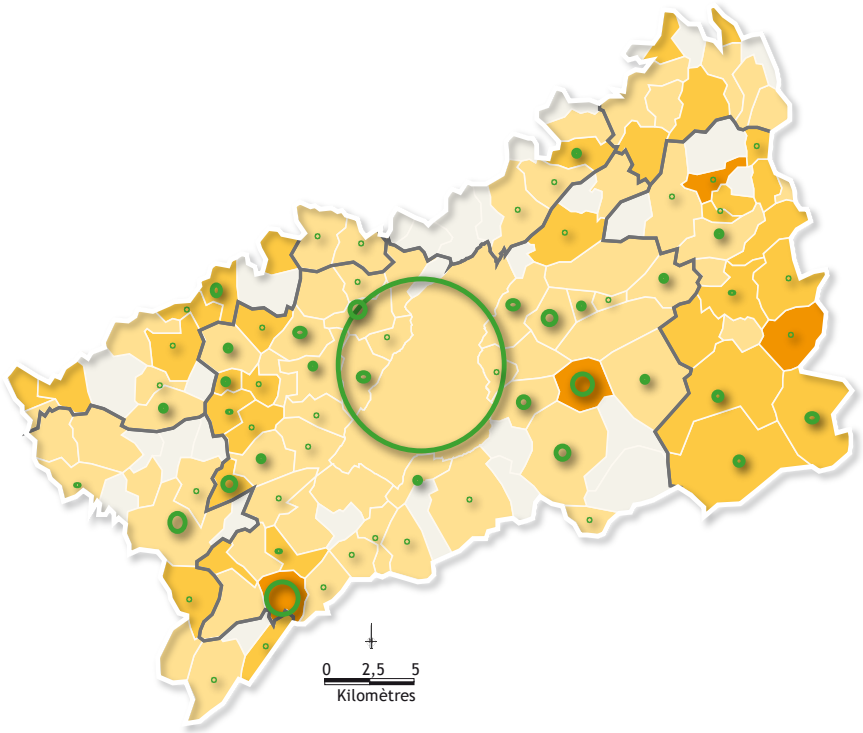
- plus de 20 %
- entre 10 et 20 %
- entre 5 et 10 %
- moins de 5 %
- nulle

Volume



Source : EPLS

Les logements locatifs privés / conventionnés en 2006



Part du parc locatif privé/conventionné

- entre 10 et 20 %
- entre 3 et 10 %
- moins de 3 %
- nulle

Volume



Source : Ecolo

L'évolution de l'urbanisation résidentielle entre 1991 et 2001

Les étapes de l'urbanisation

Urbanisation en 1991
(Total SCoT : 5642 ha)

Urbanisation en 2001
(Total SCoT : 6551 ha)

Corridor de développement majeur de l'urbanisation

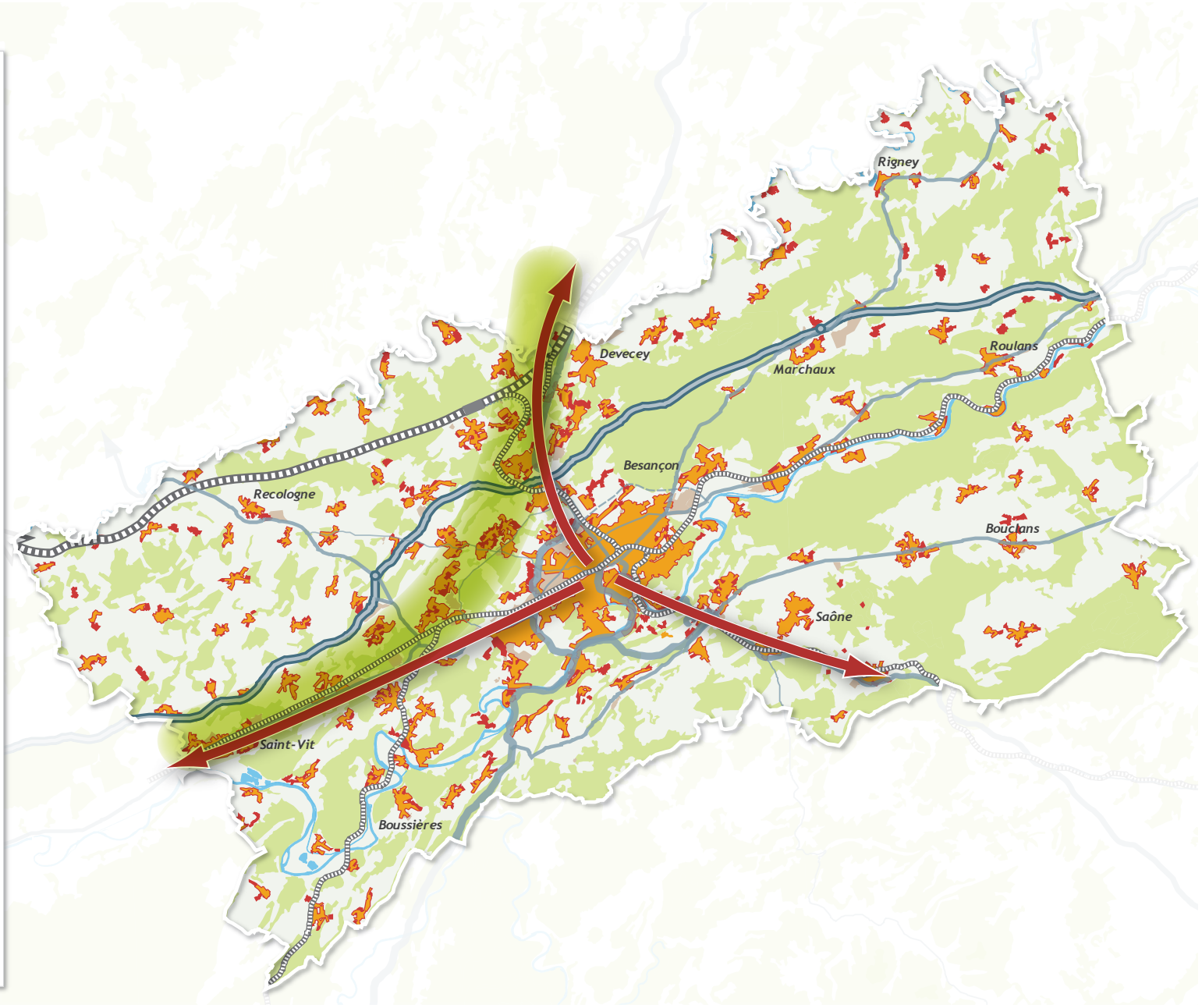
Zone de développement majeur de l'urbanisation hors de Besançon

Données relatives à la tache urbaine

Evolution de la tache urbaine 1991/2001	16%
Surface consommée	909 ha

0 2,5 5
Kilomètres

AudaB 2011
Sources : BD Carto @IGN 1990 - Orthophotoplan - AudaB



3/ Les incidences d'un étalement urbain non géré

Un besoin toujours plus fort en logements

Entre 1990 et 2006, le SCoT a gagné 19 221 habitants (+10%), dont 7 550 entre 1999 et 2006 (+4%).

Entre 1999 et 2006, la croissance globale de la population du SCoT est davantage portée par les communautés de communes (+1,58% par an) que par l'agglomération (+0,38% par an). Le solde migratoire est le premier facteur de croissance de la population dans les communautés de communes (+0,82% par an) mais le solde naturel contribue également de manière importante à cette hausse (+0,76% par an). A l'inverse, seul le solde naturel participe à l'augmentation du nombre d'habitants de l'agglomération (+0,56% par an), le solde migratoire étant négatif (-0,18% par an).

A cette évolution, s'est conjuguée la réduction du nombre de personnes par ménage (350 logements pour loger 1 000 personnes au milieu des années 1970, 485 aujourd'hui).
La conjugaison de ces phénomènes explique en grande partie le besoin d'une offre de logements toujours plus abondante.

Une consommation foncière plus importante

Comme évoqué précédemment, la construction de logements s'est traduite, ces dernières décennies, par une croissance forte de la production en périphérie, essentiellement sur des biens de type maison, très consommateurs de foncier.

La mise en place du suivi du SDAB entre 2000 et 2003 confirme ce constat : alors que le nombre de logements construits est légèrement inférieur aux prévisions (-3%), la surface consommée est supérieure de 41%. Les secteurs les plus consommateurs d'espaces restent ceux qui avaient déjà subi des vagues d'urbanisation au cours des décennies précédentes (nord, ouest et sud-ouest).

Leur bon niveau d'équipements, leur accessibilité facilitée ainsi que leur proximité à la ville centre restent des facteurs d'attraction pour les ménages.

Cette évolution s'explique notamment par une forte disponibilité foncière dans les communes périphériques, par le souhait des ménages de s'installer à la « campagne » pour devenir propriétaires, par la mise en place d'outils financiers incitateurs (Prêt à taux zéro...) ou encore par l'absence d'offres en logements de même nature dans la ville centre.
Parmi les 20 604 logements réalisés depuis 1990 dans le SCoT, 70% se situent à Besançon. La consommation foncière totale pour construire ces nouveaux logements représente environ 1 400 à 1 500 hectares. Cela correspond à la surface d'une commune comme Nancray (1 660 ha) ou Saint-Vit (1 650 ha). Dans le SCoT, la taille moyenne d'une parcelle est de 1 150 m², soit une densité de 8 logements/hectare.

Variation de population entre 1999 et 2006

	Nombre d'habitants	Part en %
Variation annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2006	1 174	0,6
Variation dûe au solde naturel	-96	-0,1
Variation dûe au solde migratoire	1 078	0,5

Source : INSEE RP 2006 - 1999

Variation du nombre de logements et de la densité entre 1999 et 2006

	Nombre de logements entre 1999-2006	densité constatée minimum	densité constatée maximum
CA du Grand Besançon	8751		
CA du Grand Besançon (hors Besançon)	4643	5	24
CC de la Bussière	66	4	11
CC de Vaîte - Aigremont	521	4	12
CC des Rives de l'Ognon	279	5	9
CC du Val Saint Vitois	632	5	11
CC Val de Dame Blanche	535	5	10
Total	10784		

Source : INSEE RP 2006 - 1999

Une raréfaction des espaces agricoles

La proximité des espaces urbanisés a conduit essentiellement à un mitage de l'espace agricole, plus significatif dans les territoires périurbains (communes proches de la ville centre) : entre 1984 et 1997, l'espace agricole y a été divisé par deux au profit de l'urbanisation.

De même, le type d'urbanisation, essentiellement sous forme de lotissement, a tendance à dégrader les paysages. De plus, ces nouveaux quartiers ne sont généralement pas convenablement connectés au coeur historique de la commune, ce qui ne facilite pas les échanges et conduit à une utilisation abusive de la voiture pour les déplacements.



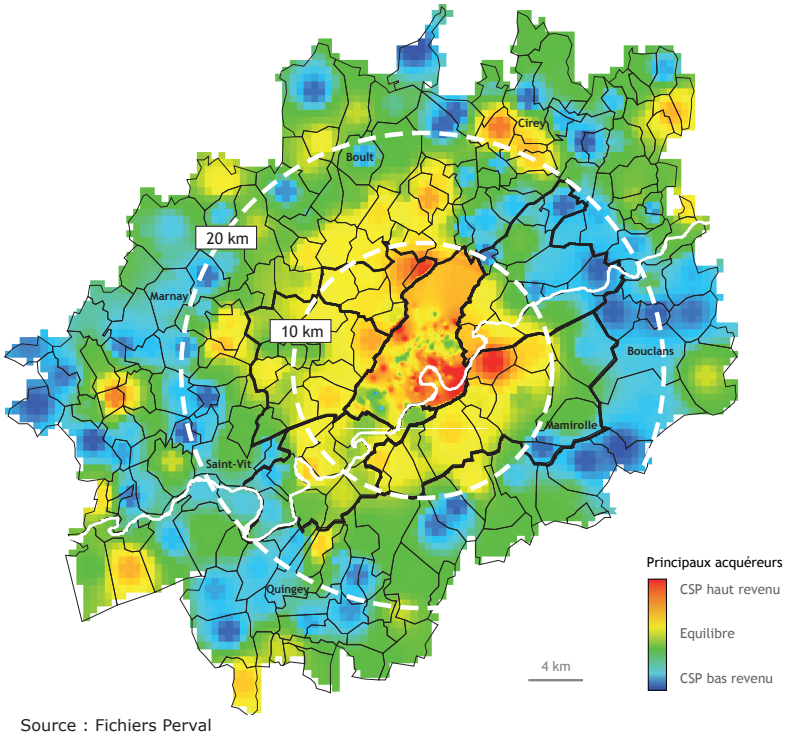
Des disparités sociales

Entre les quartiers de Besançon, les écarts de revenus peuvent évoluer du simple au triple. Plus on s'éloigne du cœur historique, moins les revenus sont élevés : autour de 20 000 euros pour les quartiers de la « boucle » et de sa proximité immédiate (Chaprais), et compris entre 8 000 et 11 700 euros dans les quartiers de Planoise et de Clairs-Soleils où se concentrent principalement les logements sociaux de la ville.

De la même manière, pour les communes périphériques, les ménages les plus riches tendent à s'installer en très proche périphérie bisontine : Arguel, Avanne-Aveney, Châtillon-le-Duc, École-Valentin, Fontain, Franois, Grandfontaine, La Vèze, Miserey-Salines, Montfaucon, Montferrand-le-Château, Pirey, Pouilley-les-Vignes, Serre-les-Sapins et Thise disposent d'un revenu médian dépassant les 19 000 euros annuels. Les communes plus rurales accueillent des personnes dont le revenu médian ne dépasse pas les 17 000 euros annuels.

De fait, le problème des transports s'en trouve accentué et l'éparpillement des zones d'habitat sur le territoire communautaire multiplie les besoins en services de proximité (commerces, garderies, activités périscolaires), engendrant des coûts difficilement maîtrisables pour les communes.

La répartition des acquéreurs selon leur catégorie socio-professionnelle (CSP) entre 2002 et 2006



Source : Fichiers Perval

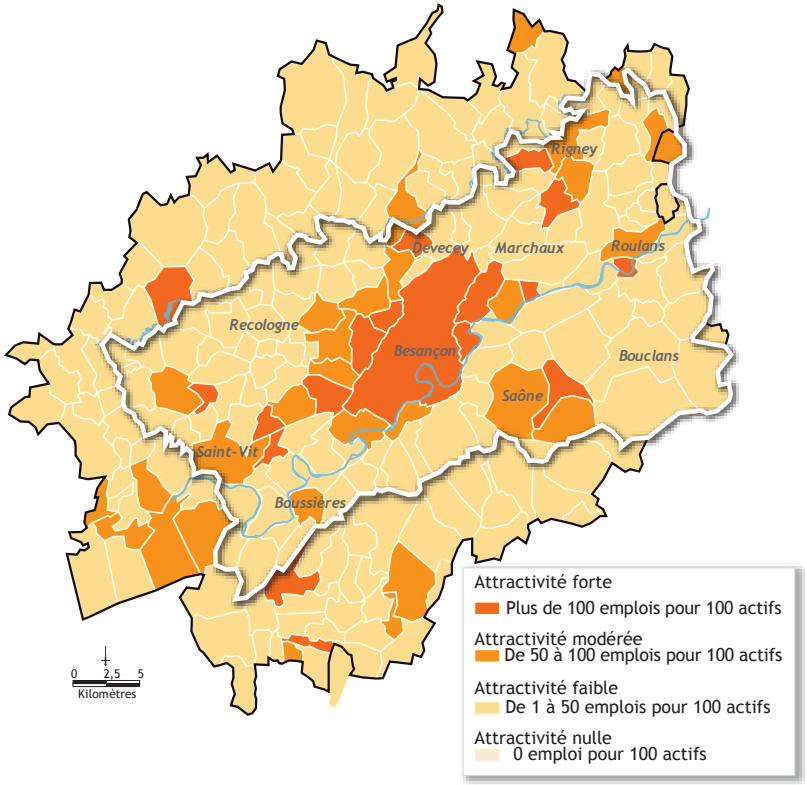
4/ L'emploi et le niveau de qualification

Une concentration des emplois à Besançon

La zone d'emploi de Besançon (314 communes) regroupe 112 000 emplois. Elle a connu une progression du nombre d'emplois supérieure à 8% entre 1999 et 2007.

Besançon concentre 73,5% des emplois du SCoT (95 933 emplois). En dehors de la ville centre, certaines communes du Grand Besançon telles que Saône, Novillars et Roche-lez-Beaupré... accueillent de nombreux emplois. Au-delà, seule la commune de Saint-Vit peut être considérée comme un pôle d'emploi de taille conséquente (1 884 emplois).

Concentration des emplois en 2006



Source : INSEE RP 2006

Conséquence de cette concentration de l'emploi, les déplacements domicile-travail restent majoritaires avec la ville centre et peu nombreux entre les secteurs périphériques. Toutefois, la superficie importante de la commune de Besançon multiplie les destinations, complexifiant la gestion des déplacements.

Concentration d'emploi dans le SCoT

	Emplois	Actifs ayant un emploi	Concentration d'emploi
CA du Grand Besançon	89 882	74 446	121
CC de la Bussière	266	679	39
CC des Rives de l'Ognon	508	1 881	27
CC de Vaîte - Aigremont	1 264	3 088	41
CC du Val de la Dame Blanche	1 553	2 934	53
CC du Val Saint-Vitois	2 973	4 472	66

L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.
Source : INSEE RP 2006

Des emplois privés répartis dans un réseau dense de PME

Les 2/3 des emplois du SCoT se situent dans le secteur privé. Localement, la place du secteur industriel (17% des emplois dans la zone d'emploi) reste cependant importante contrairement à d'autres territoires nationaux comparables se situant autour de 12%.

Le tissu industriel se caractérise par une forte présence de PME de moins de 10 salariés, la plupart travaillant dans le domaine des microtechniques (fabrication de pièces de petite dimension utilisées dans l'automobile, l'aéronautique, le bio médical, la monétique, la billetique).

Besançon a su moderniser son appareil économique en utilisant l'héritage d'un savoir-faire horloger dans une reconversion au profit d'un savoir-faire microtechnique de précision. Celui-ci

permet l'exploitation d'autres filières comme la fabrication d'instrumentation scientifique et technique (579 salariés) et surtout la fabrication d'appareils chirurgicaux (plus de 416 salariés). Le développement et la diversification des filières microtechniques est cependant souhaitable de même que la recherche de nouvelles niches de développement.



Cependant, le tissu économique ne s'organise pas assez autour des grandes entreprises de plus de 200 salariés porteuses de développement. Il faut également constater l'insuffisance de systémiers et de grands industriels donneurs d'ordre.

Nombre d'emplois par secteur d'activités dans le SCoT

Secteurs d'activité (16 postes)	Nombre d'emplois
Agriculture, sylviculture, pêche	1 208
Industries agricoles et alimentaires	1 642
Industrie des biens de consommation	2 202
Industrie automobile	211
Industries des biens d'équipement	2 129
Industries des biens intermédiaires	7 086
Energie	594
Construction	4 866
Commerce	12 854
Transports	4 118
Activités financières	2 834
Activités immobilières	1 299
Services aux entreprises	10 836
Services aux particuliers	6 224
Éducation, santé, action sociale	23 623
Administration	14 207
TOTAL	95 933

Source : INSEE RP 2006

Un secteur public centralisé à Besançon

Préfecture de région et capitale de département, Besançon accueille de nombreux emplois publics (1/3 des emplois du SCoT) notamment dans l'administration, la santé, la défense et l'éducation.

La recherche concentre plus de cadres des fonctions métropolitaines à Besançon que dans les aires urbaines d'Amiens, Limoges, Nîmes et Poitiers (respectivement 22,2% et 15,6% en moyenne), grâce notamment au secteur des micromécaniques avec le regroupement de 175 chercheurs au sein du laboratoire FEMTO-ST.

Cette spécialisation est confortée par une dynamique de recherche-développement accompagnée par les collectivités locales et proposant des sites dédiés (TEMIS incluant le Pôle Santé, TEMIS innovation), des manifestations internationales (Micronora) ou encore des démarches partenariales nationales ou locales (Pôle de compétitivité, Comité des Microtechniques).

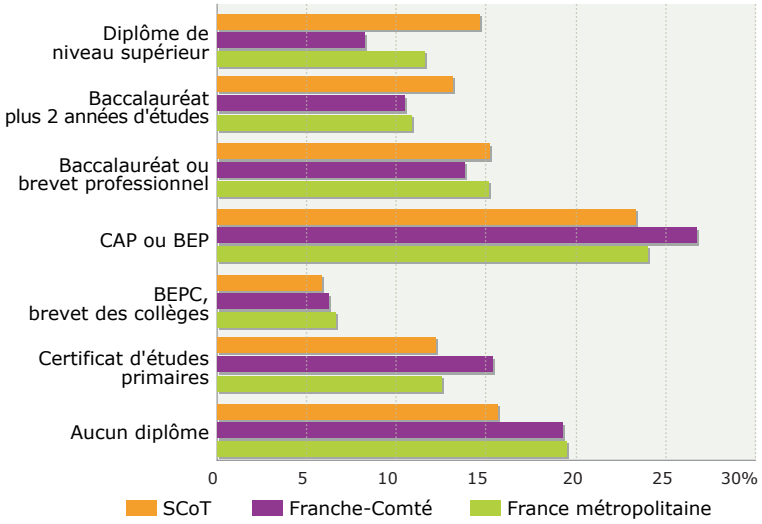
Ainsi, plus de la moitié des cadres des fonctions métropolitaines relève de la recherche et de la gestion. Cependant, les évolutions actuelles dans les cadres des fonctions métropolitaines se font davantage ressentir dans les prestations intellectuelles. Les plus fortes progressions sont enregistrées à Besançon.



Un bon niveau de formation mais des passerelles à conforter entre l'éducation et l'entreprise

Le niveau de formation de la population du SCoT est supérieur aux moyennes nationale, régionale et départementale. En 2006, la part des diplômés dans la population de 15 ans ou plus dépasse les 84%.

Niveau de formation selon les diplômes



Source : INSEE, RP 2006

Le profil type du demandeur d'emploi

Dans le SCoT, les hommes sont davantage touchés par le chômage que les femmes. La majorité des demandeurs d'emploi est âgée de 25 à 49 ans.

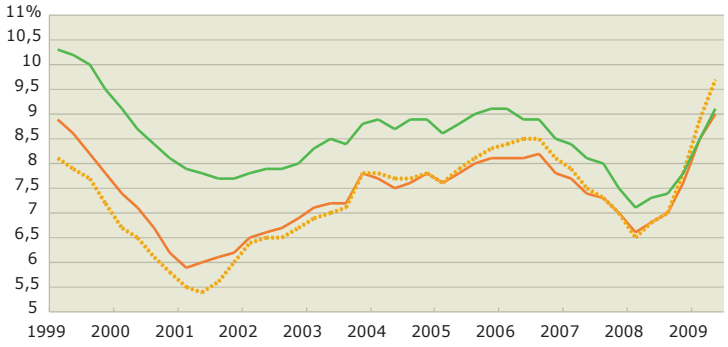
Parmi les demandeurs d'emploi, les employés représentent la grande majorité. Depuis 2002, leur part a tendance à augmenter alors que les autres catégories sont relativement stables (sauf les manœuvres et ouvriers spécialisés dont la proportion diminue). Au sein des demandeurs d'emploi, les niveaux CAP-BEP sont les plus nombreux (38%), suivis des niveaux Bac+2 et plus.

Il existe cependant des différences notoires entre le Grand Besançon et les communautés de communes. En effet, dans les communautés de communes, ce sont les femmes qui sont davantage touchées par le chômage. La structure du tissu économique peut, en partie, expliquer ce constat (les femmes trouvant moins facilement du travail dans le secteur industriel).

Il est également possible de constater une plus grande sensibilité des communautés de communes aux effets de la conjoncture. Besançon, en raison de l'importance de l'emploi public, semble moins exposée aux variations conjoncturelles.

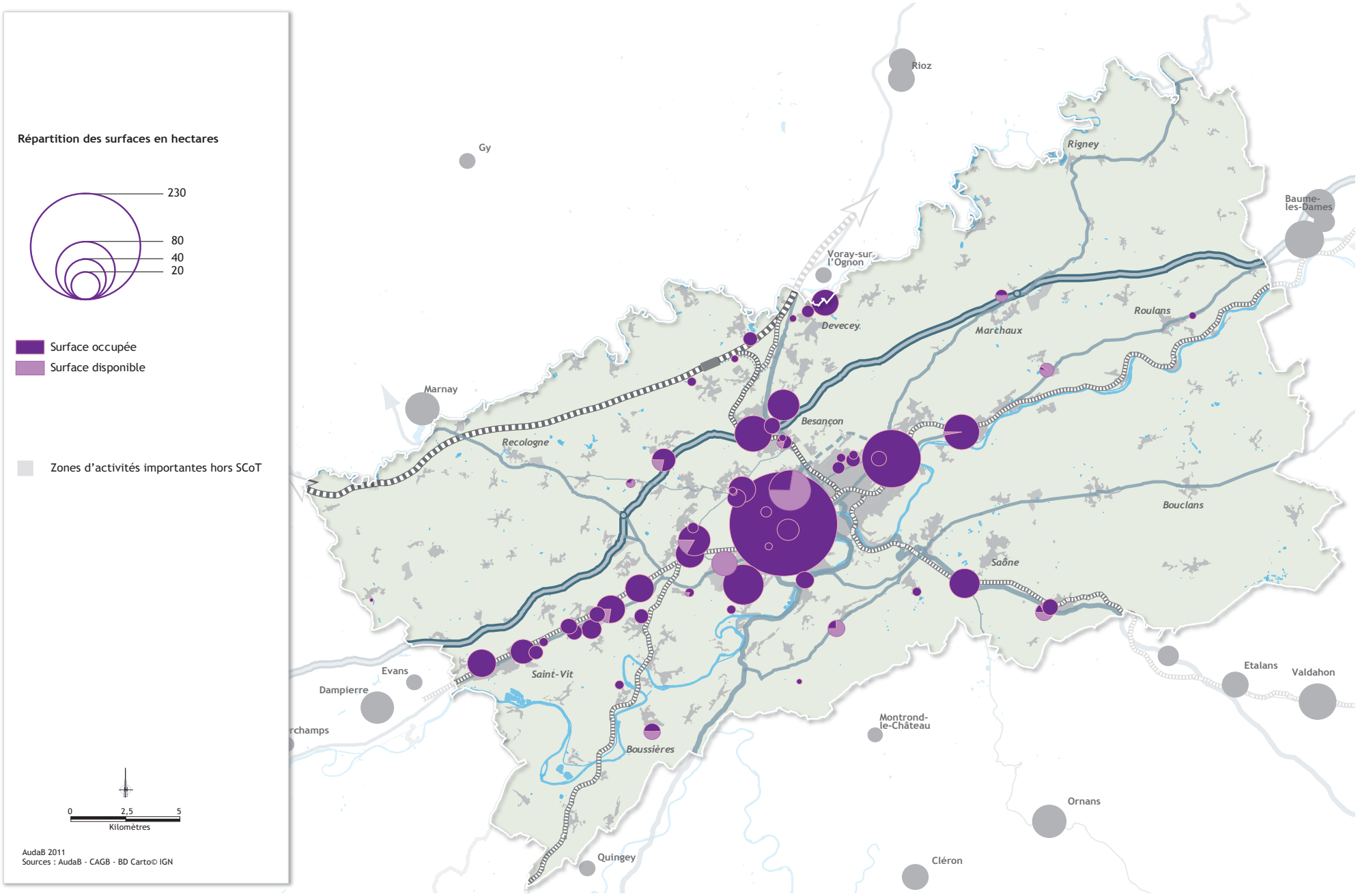
A Besançon, les chômeurs sont principalement localisés à Planoise et dans les quartiers des Chaprais, des Cras, de Saint-Claude, des Torcols, de Palente, des Orchamps et de Saragosse.

Evolution du taux de chômage entre 1999 et 2009



Source : INSEE, taux de chômage trimestriel de 1999 à 2009

La répartition des Zones d'Activités Economiques (ZAE)



5/ L'organisation des zones d'activités

60 zones d'activités économiques sont recensées dans le SCoT. Leur superficie atteint 926 hectares, soit 1,1% du territoire. Les deux plus grandes zones, Trépillot-Tilleroyes (223 ha) et Besançon-Thise-Chalezeule (80 ha), représentent un tiers de la superficie totale des ZA du SCoT. 39 zones comptent moins de 10 ha (20% de la superficie globale) et 19 zones s'étendent sur 10 à 50 ha (48% de la superficie).

Un desserrement des activités du centre vers la périphérie

Historiquement, les implantations industrielles sont apparues en périphérie immédiate de Besançon (Trépillot–Tilleroyes, Palente). A ce jour, la ville regroupe près de 40% des surfaces des ZA du SCoT. Les zones d'activités se sont ensuite développées au sein des communes de la première couronne, bien équipées et bien desservies, mais aussi en raison de la disponibilité foncière et de la proximité à Besançon (Pirey, Franois, Serre-les-Sapins…). Ainsi, les communes appartenant à l'unité urbaine (hors Besançon) regroupent un quart des surfaces économiques du SCoT.



En outre, la répartition géographique des zones d'activités est fortement déséquilibrée, 75% des surfaces se situent à l'ouest et au nord de l'agglomération. Les zones d'activités les plus importantes sont localisées à proximité de la RN 57 (entre Devecey et Besançon), de la RD 673, de la voie des Montboucons et le long du Boulevard Kennedy à Besançon.

En périphérie de l'agglomération, l'offre est principalement concentrée autour de Saint-Vit, Marchaux, Roulans, Saône, Mamirolle, Boussières et Recologne.

Les stratégies de développement économique des EPCI

Le développement économique diffère entre le Grand Besançon et les intercommunalités voisines. L'agglomération est porteuse d'attractivité au travers de produits d'appel de haut niveau (TEMIS et Pôle Santé), d'équipements et d'infrastructures majeurs dynamisant le tissu économique local (TGV...). Les EPCI, quant à eux, développent principalement des activités locales artisanales et industrielles (BTP notamment).

Les principaux atouts et handicaps des zones d'activités

La forte attractivité du SCoT réside dans la diversité et la complémentarité du tissu économique, bénéficiant notamment de compétences reconnues en matière de microtechniques.

Les facteurs humains contribuent fortement au dynamisme économique local : bon niveau de formation, qualité, fiabilité et disponibilité de la main-d'œuvre. Cependant, l'absence de donneurs d'ordre et le déficit d'activités tertiaires fragilise le territoire au regard d'un développement exogène et minimise le potentiel d'arrivée de cadres.

En revanche, la situation géographique du SCoT, situé aux portes de la Suisse et à proximité de l'Allemagne, ainsi que la qualité du cadre de vie, intéressent les entreprises soucieuses de l'image environnementale, tant pour leur clientèle que pour leurs salariés, ce qui représente un atout d'avenir.

Bilan du territoire selon les acteurs institutionnels et économiques

PRINCIPAUX ATOUTS	PRINCIPAUX HANDICAPS
Tissu économique diversifié et complémentaire, bénéficiant de compétences en matière de microtechniques : Forte attractivité du territoire… : • Densité du réseau de PME • Savoir-faire dans des domaines pointus (pôle temps-fréquence, microtechniques…) Qualité, fiabilité et disponibilité de la main d'oeuvre : • Savoir-faire associé aux activités microtechniques • Culture industrielle et culture du travail bien fait Offre de formation de bon niveau (université, écoles d'ingénieurs, centres techniques…) : • Complémentarité avec les activités économiques locales Situation géographique de qualité : • Qualité du cadre de vie • Proximité de la Suisse et de l'Allemagne	… mais associée à une culture de la sous-traitance : innovation insuffisamment développée au sein des entreprises Déséquilibres du tissu économique : • Absence de leader économique, grands donneurs d'ordre • Déficit d'activités tertiaires (bureau d'études, services informatiques) Faible visibilité et rayonnement du territoire à l'échelle nationale : territoire peu attractif pour le développement exogène et les cadres Déficit d'offre de foncier et immobilier : • Zones généralistes, grandes surfaces (> 2-3 ha), offre immobilière « en blanc » ou en « gris » • Caractéristiques géographiques et topographiques du territoire : surcoût d'aménagement des terrains Animation économique du territoire : • Faiblesse des aides financières à l'implantation

Capital d'attractivité du territoire : environnement économique

POTENTIALITES	FRAGILITES
Positionnement de l'agglomération sur deux secteurs phares : microtechniques et santé : • Offre de sites d'accueil adaptée, de bonne qualité et lisible Dynamique initiée par le Comité des microtechniques, renforcée par le pôle de compétitivité : • Travail en réseau, développement de projets communs • Véritable prise de conscience de l'identité du territoire Différenciation par les services, rendue possible par le peu d'offre tertiaire disponible sur la région … sous réserve d'un volontarisme fort Développement de partenariats dans l'environnement économique proche (automobile) Rôle de Besançon en tant que locomotive locale, favorisant le développement économique des territoires environnants (à l'échelle du SCoT)	Difficultés économiques des secteurs phares de l'économie bisontine – Pression croissante des donneurs d'ordre et concurrence étrangère (délocalisations) : • Peu de programmes ou opérations collectives menés sur le territoire afin de favoriser l'innovation, la compétitivité des entreprises et d'accompagner leur mutation Visibilité plus marquée de la Vallée de l'Arve (décolletage et mécatronique) et de Lyon (Santé) Décalage entre la réalité de l'environnement économique et les outils de communication et de promotion utilisés • En termes de secteur d'activité (microtechniques) • En termes d'espaces d'accueil (nombreux projets non disponibles pour l'accueil d'entreprises)

Capital d'attractivité du territoire : infrastructures et image

CRITERES	POTENTIALITES	FRAGILITES
INFRASTRUCTURES	• Arrivée de la ligne TGV à Auxon • TEMIS Innovation, outil d'accompagnement à la création d'entreprise et au développement de projets innovants • TEMIS Santé,	• Déficit d'infrastructures aéroportuaires – Perte de vitesse de l'aéroport de Bâle avec la disparition de Swissair • Nombreux projets de ZA … pas encore finalisés • Peu de ZA de qualité offrant une alternative à TEMIS • Circulation difficile aux abords de Besançon (notamment N57, RN73)
IMAGE ET QUALITE DE VIE	• Potentiel de développement touristique (tourisme vert) • Affirmation de Besançon en tant que véritable capitale régionale : impact positif sur l'environnement proche	• Faible visibilité du territoire à l'échelle nationale • Dégradation de l'image du territoire par la présence de friches industrielles (Rhodia...)

Les besoins exprimés par les entreprises en matière de ZAE

Problèmes et dysfonctionnements des ZA évoqués par les entreprises :

- Déficit général des services aux entreprises et aux salariés :
  1. Restauration (constat partagé par la majorité des entreprises)
  2. Gardiennage
  3. Hôtellerie
  4. Crèche

- Accueil des collectivités très variable selon les interlocuteurs : excellents contacts avec la municipalité de Besançon et la CCI.

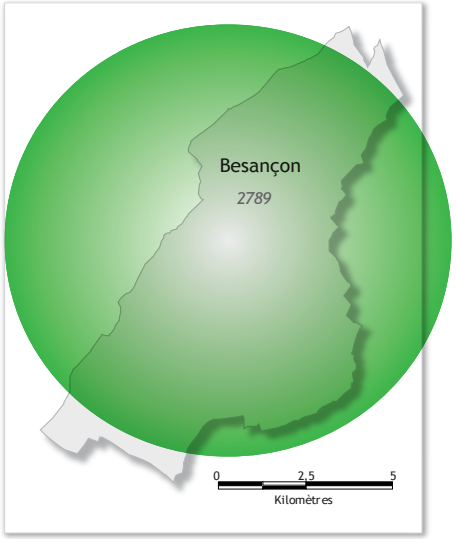
- Historique d'expansion de l'urbanisme mal maîtrisée (problèmes de voisinage avec les riverains).

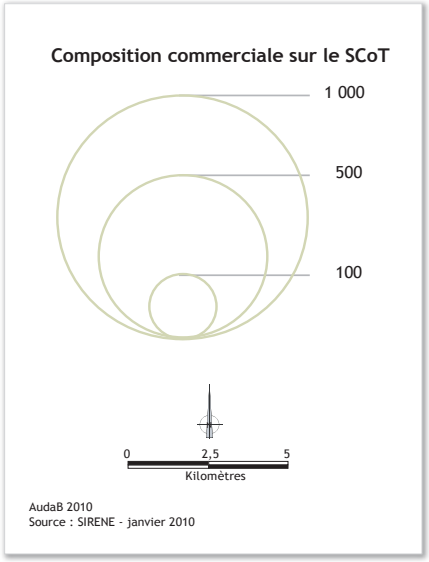
Principales évolutions souhaitées par les entreprises en matière de ZA :

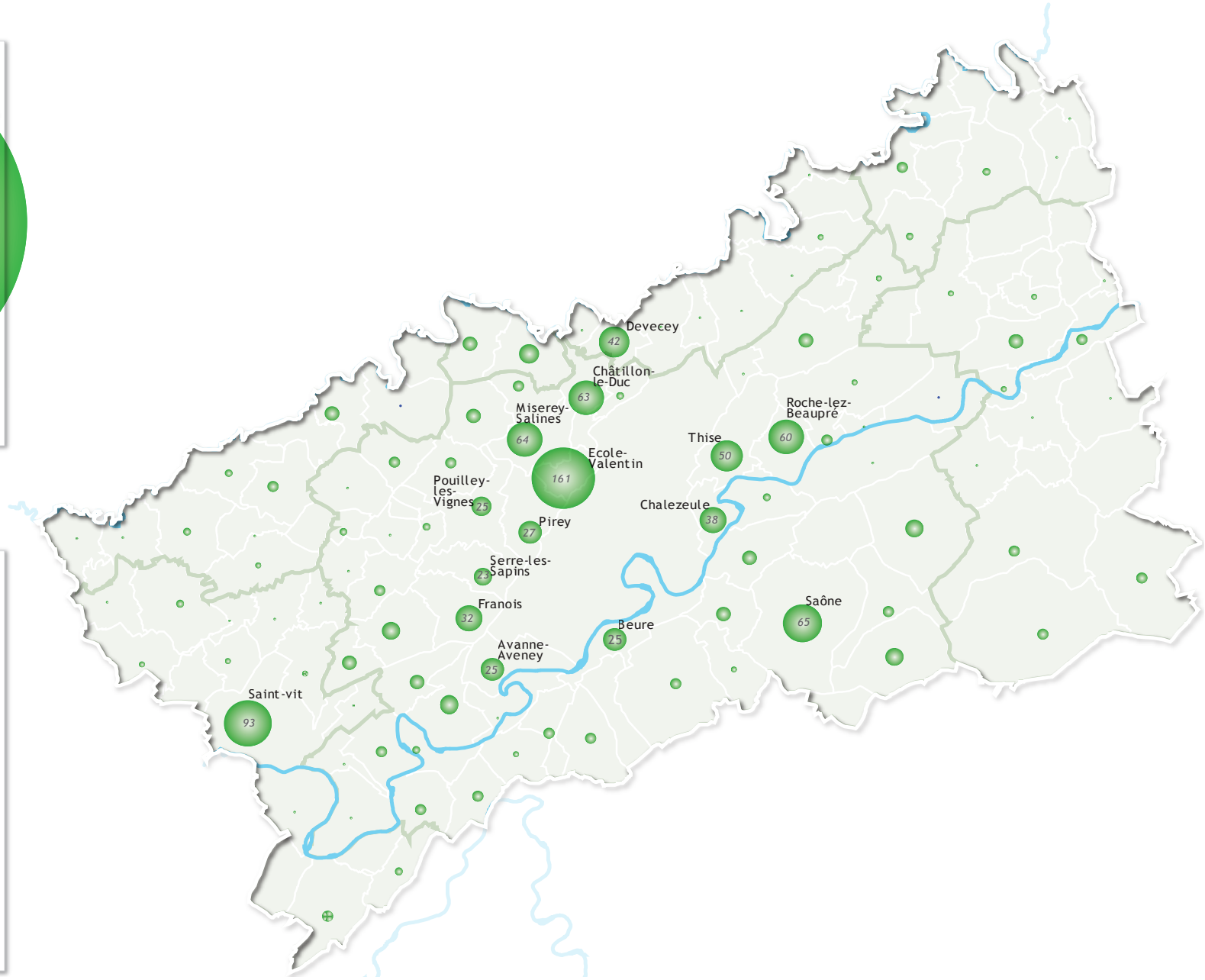
- Guichet unique pour l'accueil et la gestion des implantations.
- Amélioration de l'offre d'immobilier d'entreprises : salles blanches, environnement protégé, disponibilités de surfaces de tailles variées (déficit de grandes et moyennes surfaces).
- Renforcement et structuration des réseaux locaux pour une gestion plus autonome des ZA (clubs de dirigeants, associations d'entreprises implantées sur une ZA).

D'une manière générale, les entreprises sont satisfaites de leur implantation : « ZA de qualité, bien adaptées pour les PME et ME, malgré un prix au mètre carré relativement élevé ».

Le nombre de surfaces de ventes de plus de 300 m²







6/ L'armature en commerces et services

Le SCoT se caractérise par une densité commerciale moyenne au sein de l'agglomération (comparativement à des sites similaires), couplée à un maillage commercial limité en dehors du Grand Besançon.

L'agglomération souffre aujourd'hui, d'un léger déficit quant au taux d'enseignes nationales présentes (22% pour une moyenne nationale constatée qui est comprise entre 25% et 30%.)

Un maillage commercial globalement limité et faiblement hierarchisé pour les achats quotidiens et hebdomadaires

Compte tenu de l'étendue et de la configuration topographique du SCoT, l'armature commerciale actuelle est aujourd'hui limitée pour la satisfaction des ***achats quotidiens et hebdomadaires*** (achats alimentaires spécialisés tels que le pain, la viande..., les produits ménagers, tabac et presse).

Si la densité en pôles de proximité est satisfaisante dans la commune de Besançon, l'équipement commercial reste très faible en dehors. Cette sous densité est génératrice de projets d'opportunité répondant plus à des intérêts individuels qu'à une logique d'aménagement du territoire. Seule la commune de Saint-Vit et dans une moindre mesure la commune de Saône constituent des alternatives à l'agglomération de Besançon en matière d'***achats occasionnels*** banalisés (bricolage, jardinerie).

Cette armature restreinte est donc génératrice de déplacements à vocation commerciale et rend donc de ce fait un service de mauvaise qualité à la population de certains secteurs ruraux du SCoT pour ce type d'achats.

Des équipements commerciaux de proximité limités en volume et en fonctions

En milieu urbain, les quartiers sont généralement bien équipés sur le plan commercial pour satisfaire aux besoins quotidiens et hebdomadaires. Toutefois, certains d'entre eux sont fragilisés et connaissent une montée en puissance des services.

Dans les communes de l'agglomération, hors ville centre, la couverture commerciale est hétérogène et les communes assistent, depuis quelques années, au développement de supermarchés dont les implantations ne reposent sur aucune statégie territoriale.

Hors agglomération, le maillage commercial est réduit à quelques villages dont les fonctions commerciales restent limitées, à l'exception notoire de la commune de Saint-Vit bien équipée.

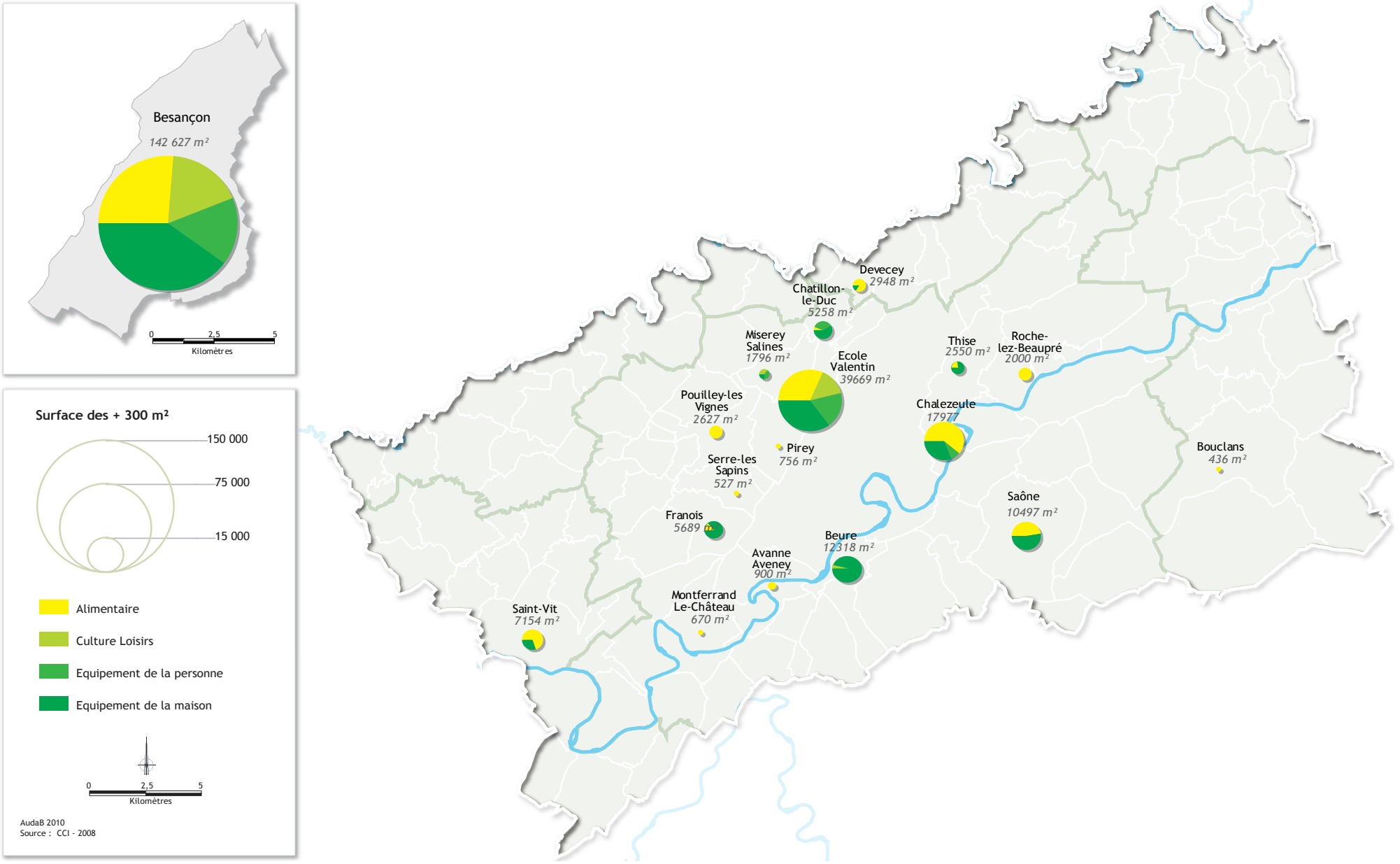
Le commerce ambulant complète cette offre globale, de même que les marchés non sédentaires qui se sont multipliés ces dernières années, notamment dans les communes de l'agglomération bisontine.

Une vitalité commerciale entretenue en cœur d'agglomération

Le centre historique de Besançon constitue l'un des quatre pôles structurant en matière d'équipements, de commerces et de services pour l'ensemble du SCoT.
Dans la Boucle, l'appareil commercial reste diversifié et l'esprit « boutique » y est toujours présent. La majorité des commerces de la Boucle est dédiée à l'équipement de la personne et à l'alimentaire.

Le développement commercial en centre urbain est contraint par la physionomie de l'espace. Cependant, l'implantation future d'une galerie marchande en cœur historique (passage Pasteur), le traitement des espaces publics piétonniers des

Les surfaces de ventes des établissements de plus de 300 m²



AudaB 2010
Source : CCI - 2008

principales rues commerçantes du centre-ville et la réalisation de la première ligne de tramway sont de nature à conforter une image commerciale forte et attractive du centre-ville.

Les centres commerciaux, une répartition géographique significative de l'offre par secteurs

Hors centre-ville élargi, trois pôles commerciaux (châteaufarine, espace valentin et les Marnières), établis aux portes de Besançon, offrent l'essentiel des commerces : ils totalisent près de la moitié des surfaces commerciales de vente du SCoT. Ce sont des lieux d'appui du développement commercial lié à l'implantation de « locomotives » et d'enseignes commerciales d'envergure. Ils concentrent l'essentiel des enseignes spécialisées dans les ***achats exceptionnels*** (meubles, voitures, gros electoménager...).

Bien que les niveaux d'attractivité et d'aménagement diffèrent (le centre de Châteaufarine, à l'ouest, étant le plus important et le plus diversifié) leur développement se poursuit.

La situation de ces trois sites est toutefois hétérogène :

- la zone de Châteaufarine constitue le pôle majeur du SCoT. Si son développement s'est réalisé de façon progressive et peu organisé, ce pôle présente néanmoins une certaine cohérence d'ensemble sur le plan commercial et urbain.



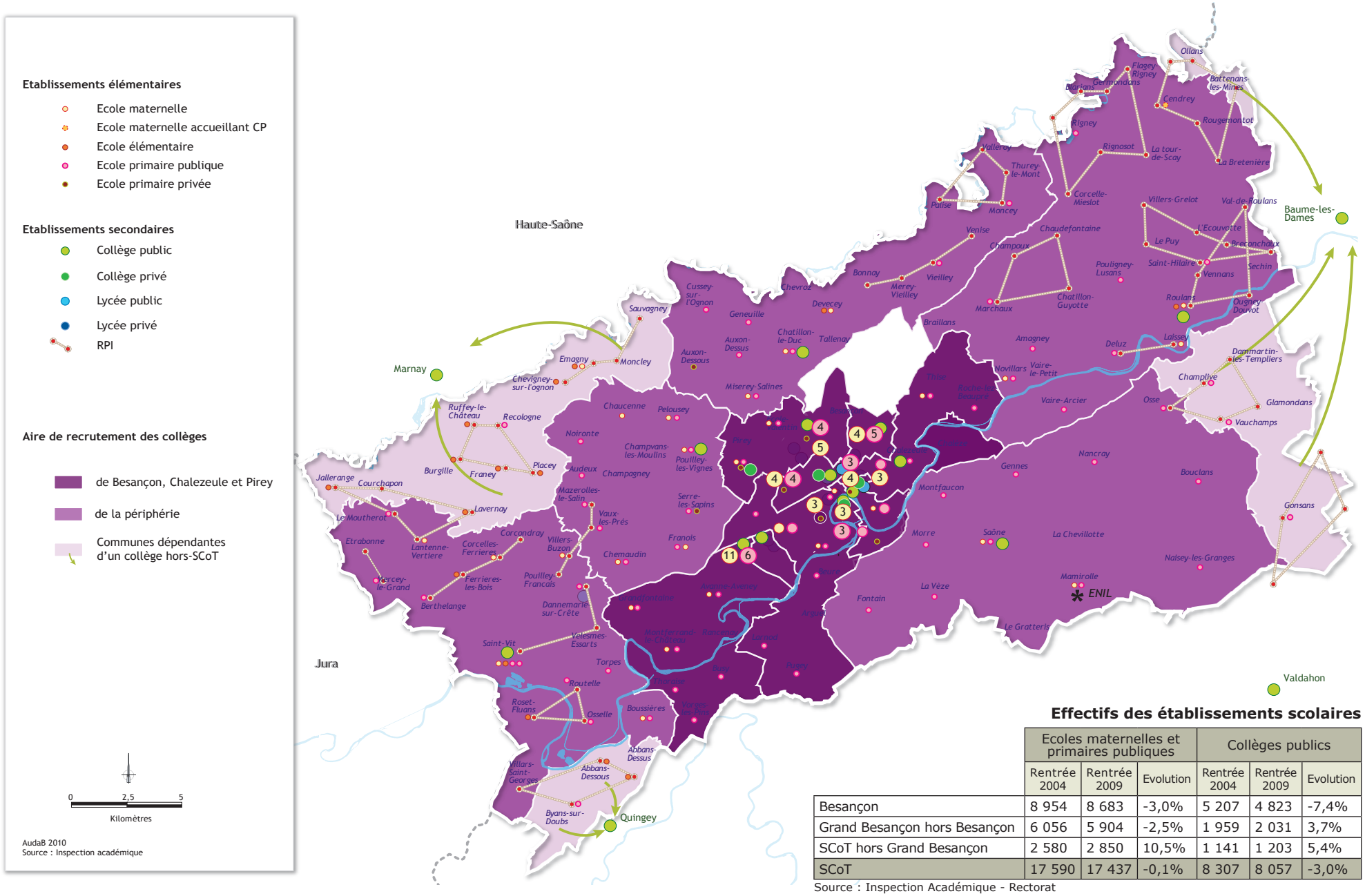
La zone de Chateaufarine est toutefois aujourd'hui dans une position de quasi saturation s'agissant des volumes de clientèle, notamment dans les périodes de forte fréquentation.

- L'espace Valentin constitue une alternative à la zone de Châteaufarine. Il s'agit toutefois d'un pôle qui s'est développé de façon non organisé et qui en subit aujourd'hui les conséquences : faible niveau de mutualisation des services (accès, stationnement..), mitage géographique des activités, hétérogénéité des secteurs d'activités...
  Ce pôle reste malgré tout attractif tant pour les investisseurs que pour la clientèle, notamment de la partie nord de la zone de chalandise. Son développement reste toutefois conditionné par une rationalisation de son organisation et une modernisation de son environnement.



- Les Marnières (Chalezeule) constitue le troisième pôle de l'agglomération. Il s'agit d'une zone en devenir compte tenu du projet d'extension de la zone commerciale situé en continuité de l'hypermarché Carrefour. La situation géographique de ce pôle et la faible densité de population actuelle (mais également future) de la partie Est de sa zone de chalandise ne lui donne pas à moyen et long terme des perspectives de croissance importantes. Ce pôle permet toutefois de limiter le transit à vocation commerciale dans l'agglomération depuis la partie Est. Il sera desservit par le tramway.

L'organisation de l'enseignement élémentaire et secondaire



Effectifs des établissements scolaires

	Ecoles maternelles et primaires publiques			Collèges publics		
	Rentrée 2004	Rentrée 2009	Evolution	Rentrée 2004	Rentrée 2009	Evolution
Besançon	8 954	8 683	-3,0%	5 207	4 823	-7,4%
Grand Besançon hors Besançon	6 056	5 904	-2,5%	1 959	2 031	3,7%
SCoT hors Grand Besançon	2 580	2 850	10,5%	1 141	1 203	5,4%
SCoT	17 590	17 437	-0,1%	8 307	8 057	-3,0%

Source : Inspection Académique - Rectorat

7/ Les établissements scolaires, les réseaux associatifs et de loisirs

En dehors de Besançon, une organisation scolaire de type rural

Les écoles maternelles et primaires sont souvent constituées en regroupements pédagogiques, principalement dans les espaces ruraux. Dans le SCoT, les effectifs de maternelles et primaires sont stables entre 2004 et 2009. La diminution des effectifs observée à Besançon et dans l'agglomération est compensée par une forte hausse dans les communautés de communes. Ces variations d'effectifs impliquent une gestion mutualisée des équipements. Le maintien de l'école en milieu rural reste un enjeu important pour garantir l'accueil des nouveaux ménages et assurer le développement de la commune.

Les collèges font actuellement l'objet de nombreuses restructurations dans le cadre des projets du Conseil général. Dans le SCoT, les effectifs des collèges sont en baisse de 3% entre 2004 et 2009. La forte diminution des collégiens de la ville centre n'est pas compensée par la hausse dans le SCoT hors Besançon.
Les lycées sont concentrés à Besançon mis à part un établissement professionnel situé à Dannemarie-sur-crête. Les effectifs sont en baisse de 2,1% entre 2004 et 2009.

Une amorce de mise en réseau des équipements d'éducation et de sports et loisirs

Besançon exerce les fonctions administratives liées à son rang de capitale régionale (Préfecture, services déconcentrés de l'Etat, Conseil général du Doubs, Conseil régional, services publics...) et dispose des équipements et des services nécessaires à la satisfaction des besoins des populations de son bassin de vie (université, hôpital...).

Les équipements sportifs majeurs se répartissent au sein de quatre quartiers bisontins : quartier Mallarmé avec le Palais des sports et le stade Léo Lagrange ; au coeur du quartier d'habitat social de Planoise (patinoire et piscine La Fayette) ; à la Malcombe (complexe de plein air de 22 ha) et à Saint-Claude, complexe situé dans un quartier péricentral à dominante habitat (terrain de football, salle omnisports, squash, tennis). Ces principaux pôles sont complétés par un maillage relativement fin de gymnases et de petits terrains de jeux présents dans la plupart des quartiers bisontins.

Au sein du Grand Besançon, il existe des pôles bien équipés disposant de gymnases, mais aussi des zones faiblement équipées comme les extrémités est et ouest du territoire. Si de nombreux équipements sportifs et salles polyvalentes sont présents dans le reste du SCoT, ils fonctionnement relativement peu les uns par rapport aux autres.

Un réseau associatif présent dans le SCoT

A Besançon, deux MJC ont un rayonnement culturel important, notamment pour l'est de l'agglomération : la MJC de Besançon Clairs-Soleils mais surtout la MJC de Palente (plus de 3 000 adhérents). Ces deux structures développent fortement le créneau extrascolaire en proposant des activités pendant les vacances.

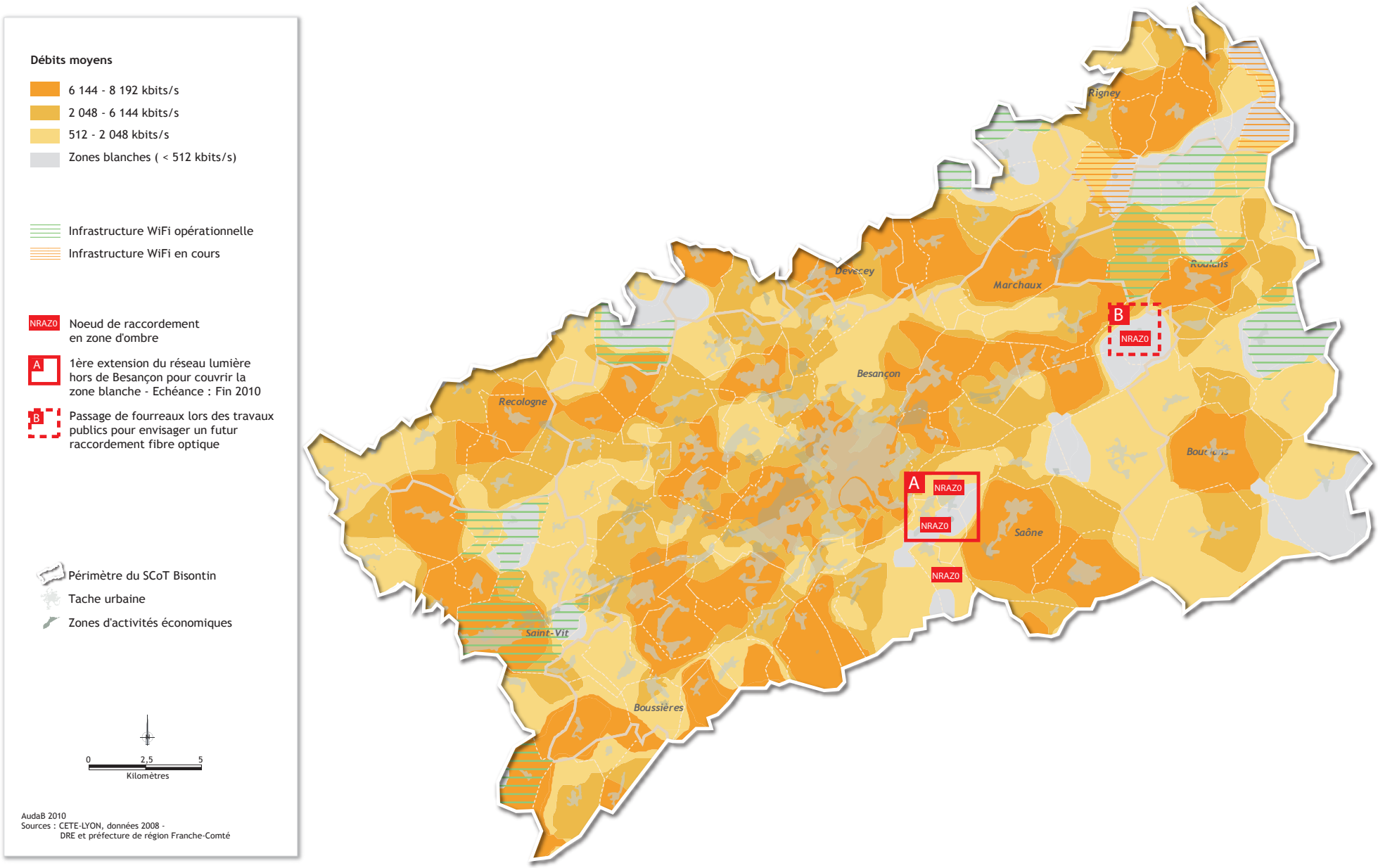
En parallèle, avec 2 800 adhérents, l'ASEP, localisée à Besançon, est la plus importante structure associative dans les domaines culturel, sportif et de loisirs de l'aire du SCoT.

Dans un autre créneau, l'Université Ouverte a été développée par l'Université de Franche-Comté en réponse aux demandes exprimées par les collectivités et les associations. Elle s'adresse à toute personne, sans considération d'âge ou de diplôme.

D'une manière générale, pour l'ensemble du SCoT hors Besançon, la situation est difficile à appréhender, le nombre d'adhérents et la nature des associations n'étant pas des données globalisées.

Néanmoins, d'après des enquêtes réalisées dans les communautés de communes, les champs couverts restent toutefois limités aux sports et loisirs, touchant le plus grand nombre de citoyens tous âges confondus (football, danse, jeux de cartes, jeux de boules, arts martiaux...).

Couverture DSL et zones blanches (document provisoire)

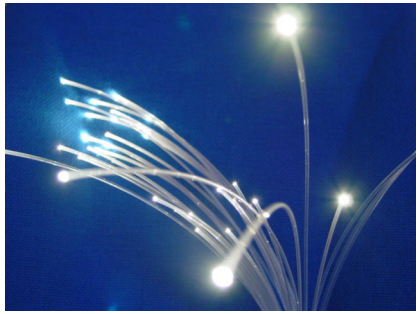


8/ La couverture numérique du territoire

Le numérique, un investissement sur l'avenir

La question de l'accès de tous aux Technologies de l'information et de la communication (TIC) dans le SCoT présente des enjeux importants : l'aménagement du territoire, sa pérennisation, son attractivité et l'égalité d'accès sont en jeu. La couverture des territoires par les réseaux de communication électroniques, appelée couverture numérique, permet le développement et la diffusion de services numériques, ainsi que l'approbation sociale des TIC.

A la manière des voies de communication, les flux numériques s'appuient sur des réseaux et des infrastructures qu'il faut bâtir et organiser dans un souci d'avenir. L'objectif est d'éviter les futurs encombrements et d'anticiper les besoins. Cependant, pour anticiper l'avenir, il est nécessaire d'avoir une connaissance précise de l'existant et de l'organisation actuelle, mais aussi de lutter contre les zones blanches ou la fracture numérique.



Vers une couverture de l'ensemble des communes du SCoT

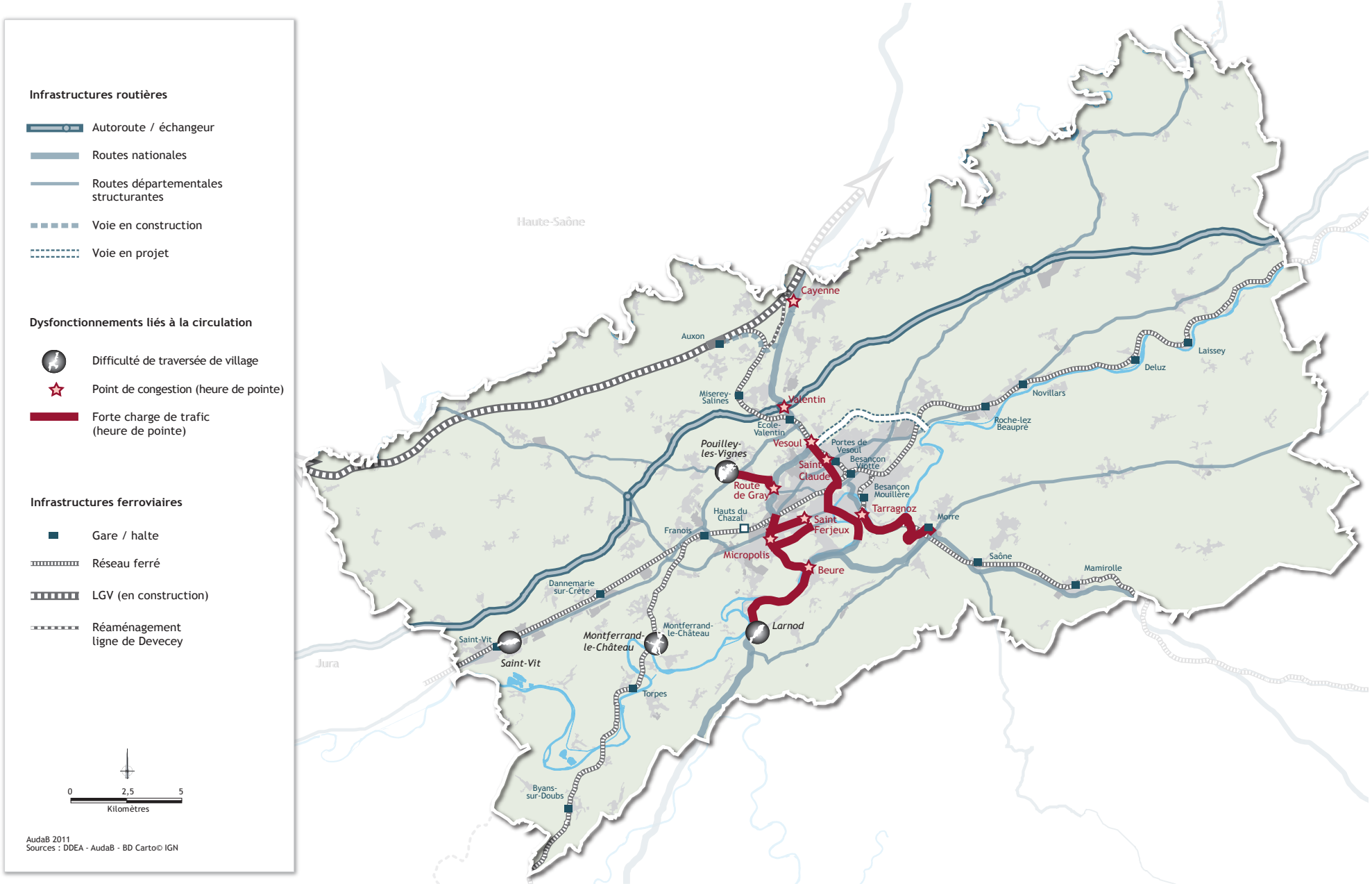
Les zones blanches de la carte ci-contre sont définies comme des zones ou l'accès à Internet est impossible ou limité par un débit insuffisant (inférieur à 512 kbit/s) c'est-à-dire inférieur au débit « DSL standard ».

Globalement, même si le territoire du SCoT dispose d'une couverture numérique relativement homogène, plus d'une dizaine de communes ne disposaient pas, en 2008, d'un débit suffisant (> 512 kbit/s) pour un accès Internet correct (voir zones blanches sur la carte). Depuis, des solutions techniques ont été engagées par le Grand Besançon et le Conseil général du Doubs, en collaboration avec les opérateurs téléphoniques TIC, afin de résorber ces zones blanches.

Dans l'agglomération bisontine, une solution (baptisée NRA-ZO) est actuellement mise en place par le Syndicat mixte du Réseau Lumière en partenariat avec France Télécom. Elle consiste à tirer une fibre optique depuis le réseau Lumière de Besançon vers un sous répartiteur situé à proximité des communes actuellement en zone blanche. L'objectif est de réduire les déperditions de débit liés à la distance entre l'abonné et le central. Cette solution, qui doit comporter six sous répartiteurs, devrait permettre aux trois communes actuellement en difficulté (Montfaucon, Morre et La Vèze) de disposer du haut débit dans le courant de l'année 2010.

Dans les communautés de communes du SCoT, c'est la technologie sans fil qui a été préconisée par le Conseil général afin de combler les zones blanches. Ces démarches ont été portées par les communautés de communes, seule la communauté de communes de La Bussière est encore en cours d'équipement.

Le réseau routier et ses dysfonctionnements



9/ Le réseau routier et la circulation

L'approche de la mobilité s'envisage à travers deux prismes : le premier est relatif à l'organisation du territoire et aux lieux entre lesquels s'opèrent les échanges ; le second, plus classique, focalise sur les conditions et les pratiques de déplacements.

L'évolution urbaine du SCoT est dictée par des conditions géophysiques contraignantes et se structure à partir d'axes de transport orientés d'est en ouest : rail, route, autoroute… La ville centre, adossée aux flancs des premiers plateaux, se tourne également vers le nord, l'accessibilité au sud se résumant aux faisceaux de Morre et Larnod.

Depuis les années 30, l'urbanisation a évolué vers un modèle fragmenté. La forte pression foncière dans la ville centre et les facilités de déplacements ont amené les résidents et les entreprises à s'installer de plus en plus loin de celle-ci. La dispersion de multiples foyers de peuplement (hameaux, villages, bourgs) est un facteur limitant pour les transports collectifs et impose de fait l'usage de la voiture.

Ainsi, l'automobile appartient au mode de vie des résidents des espaces périphériques. Elle permet les déplacements de commune à commune et engendre de fortes concentrations de flux sur les voies d'accès à Besançon aux heures de pointe.

Certaines communes périphériques ayant connu un développement plus soutenu constituent des pôles d'équilibre (Saint-Vit, Saône...) autour desquels gravitent de plus petites communes, moins pourvues en équipements. Ces pôles sont générateurs de trafic mais délestent toutefois les flux convergeant vers Besançon en offrant des emplois, des services et des commerces. Par ailleurs, ils constituent des lieux d'accroche de lignes de transports collectifs structurantes qu'il convient de conforter et sont, pour certains d'entre eux, dotés de haltes ferroviaires.

Selon le second prisme, les conditions et les pratiques de déplacements (réseaux, services…) peuvent être considérées à plusieurs échelles. L'échelle extra-territoriale amène à poser les questions de l'accessibilité. Celle du périmètre du SCoT interroge sur les convergences vers la ville centre, les flux de transit… Enfin, les liens intercommunaux, les déplacements infracommunaux ou les principes d'aménagements dans les quartiers s'interprètent à l'échelle locale.

Un maillage routier centripète en direction de Besançon

Le réseau routier principal (RN 57 et RD 673 et 683) converge vers Besançon et permet des rabattements routiers du réseau départemental secondaire, rendant plus aisés les échanges en direction de la ville et vers l'extérieur.

Le réseau départemental principal est suffisamment dimensionné pour accueillir ces trafics. Cependant, des problèmes de nuisances et de sécurité dus aux traversées de communes sont à mentionner (Pouilley-les-Vignes, Larnod...) : voiries peu aménagées, vitesses excessives, carrefours dangereux...

Des entrées de ville saturées

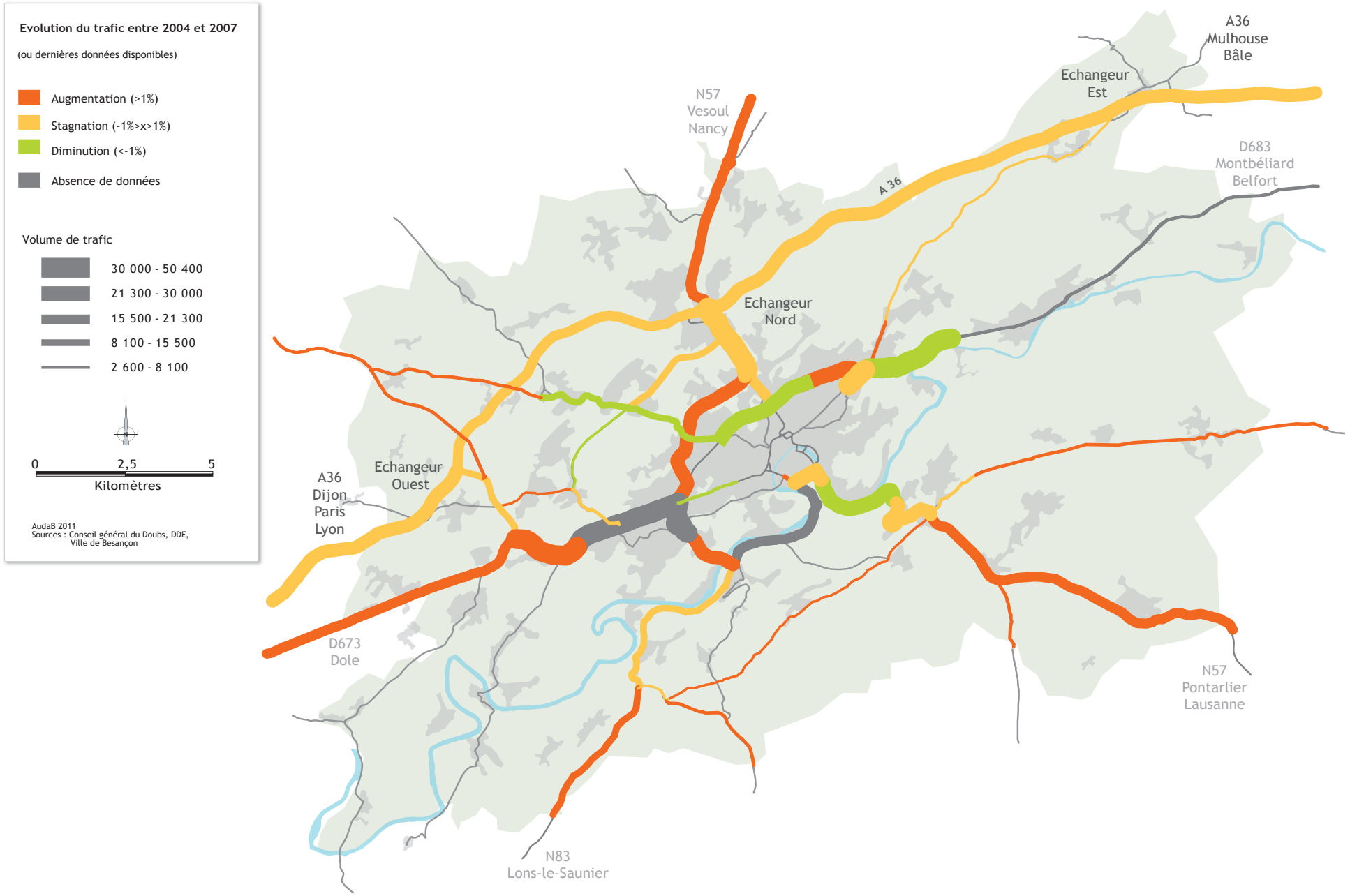
Du fait de la morphologie urbaine, la diffusion des trafics dans Besançon s'effectue au moyen de pénétrantes généralement sous-dimensionnées. Les axes d'entrée à la ville sont soumis à de fortes charges de trafic, surtout aux heures de pointe.

L'ouverture de la voie des Montboucons a grandement amélioré la situation, en particulier sur les boulevards périphériques. Cependant, les pénétrantes radiales souffrent d'un excès de passage, rendant plus délicates les entrées et sorties de la ville en début et fin de journée.

En effet, la route de Gray et les rues de Vesoul, de Dole, de Montrapon, de Belfort, les faubourgs Tarragnoz et Rivotte supportent des charges de 25 000 à 35 000 véhicules par jour (autant que les boulevards) bien que n'étant qu'à 2x1 voie.

Ces problèmes d'écoulement de trafic peuvent surgir dès les entrées de ville (carrefour de Saint-Claude, côte de Morre, côte de Larnod) et contraindre les automobilistes à utiliser des itinéraires non adaptés pour contourner les difficultés.

L'évolution du trafic dans l'agglomération 2004 -2007



L'autoroute autorise les échanges avec les régions voisines mais, en dehors du délestage des routes nationales du territoire, elle ne remplit pas de rôle urbain. Toutefois, les trafics qu'elle supporte, principalement de transit, sont faibles au regard de ce qu'ils sont sur d'autres tronçons.

Les axes d'entrée principaux pénètrent dans la ville juqu'aux quartiers anciens sans que ne soit proposée de solution de rupture de charge.



Des flux en augmentation

Les flux de circulation sur les différentes routes extérieures à la ville centre ne cessent d'augmenter, sans pour cela atteindre des niveaux connus dans les grandes agglomérations. Les pénétrantes voient leur charge de trafic croître d'année en année, la rocade, située autour du coeur de ville (la boucle et Battant), tend vers la saturation.

Les augmentations annuelles de circulation sont estimées entre 2 et 3% en dehors de la ville centre. Cependant, les échanges entre la ville et les espaces périphériques ainsi que les échanges intra-muros restent globalement fluides.

A ces augmentations, les pouvoirs publics répondent, en partie, par une amélioration de l'offre routière. Ainsi, le contournement de Besançon ayant débuté par l'ouverture de la voie des Montboucons sera suivi par la voie des Mercureaux, par l'élargissement de la RN 57 entre la Haute-Saône et Ecole-Valentin, par le projet à long terme de liaison nord-est...

Cependant, ces équipements autorisent un accès plus aisé à la ville centre (augmentation des trafics à prévoir) et reportent les difficultés (point noir à envisager entre Beure et Micropolis...). En outre, cette facilité d'accès, associée à une offre foncière plus attractive en périphérie de ville, favorise la périurbanisation. Cette conséquence aura alors pour effet d'augmenter les distances cumulées parcourues (augmentation des kilomètres mais pas nécessairement des trajets).



10/ Les déplacements domicile-travail

En 2006, sur les 203 350 habitants du SCoT, 87 474 sont des actifs. Parmi eux, 44 691 travaillent dans leur commune de résidence, soit 51%.

Une ville centre où se concentre la majeure partie des déplacements domicile-travail

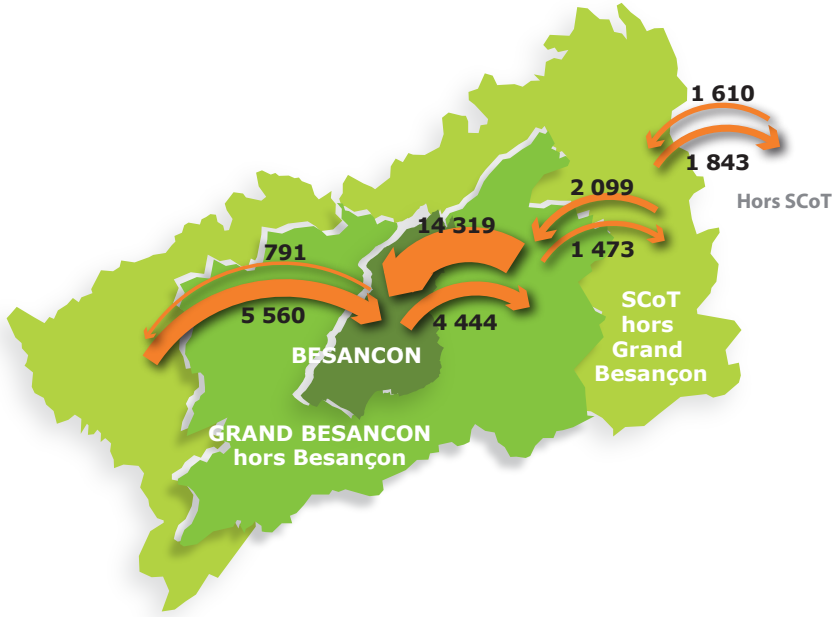
65% (57 293 personnes) des actifs résidant du SCoT travaillent à Besançon, 11% (9 929) travaillent en dehors des limites du SCoT, 18% (15 350 personnes) travaillent dans l'agglomération bisontine (hors Besançon) et 6% (4 901) dans les EPCI du SCoT (hors Grand Besançon).

Ainsi, Besançon, qui concentre la majorité des emplois du SCoT, accueille chaque jour un grand nombre d'actifs, impliquant un nombre élevé de déplacements en direction de la ville centre. Les difficultés de circulation restent toutefois limitées aux principaux axes de la capitale comtoise et à ses portes d'entrée.

L'automobile, mode de déplacement dominant

Dans le cadre des déplacements domicile-travail, la voiture représente le mode de transport le plus utilisé (69% des résidents du SCoT travaillant à Besançon).
Pour les bisontins travaillant dans la ville centre, l'automobile reste le principal mode de déplacement permettant de se rendre sur son lieu de travail (56%), la marche à pied représente 19% des actifs et les transports en commun 18%.
Pour l'ensemble des résidents du SCoT (hors Besançon), la voiture est utilisée à 94% pour se rendre dans la ville centre. Ce constat s'explique par l'absence de transports collectifs entre Besançon et les EPCI du SCoT et par la faible compétitivité des transports en commun périurbains par rapport à l'automobile.

Nombre de déplacements domicile-travail quotidiens en 2006



Source : INSEE RP 2006

11/ Les déplacements automobiles et le stationnement

La voiture est le mode de transport le plus utilisé pour tout type de déplacement

Une enquête déplacements urbains a été réalisée en 2004-2005 à l'échelle du Grand Besançon. Elle a permis d'apporter une précision quant aux modes de déplacements utilisés. Si elle ne génère pas plus de déplacements que la ville, la périurbanisation se caractérise par une plus forte utilisation de la voiture.

Dans le Grand Besançon, chaque personne effectue en moyenne 3,9 déplacements par jour. Le choix du mode de déplacement s'effectue en fonction du motif, de l'origine, de la distance ou de la destination. Il se fait aussi en fonction de la catégorie socio-professionnelle, l'âge, le type d'activité de l'individu, la composition de son ménage...

Une réponse partielle à la demande

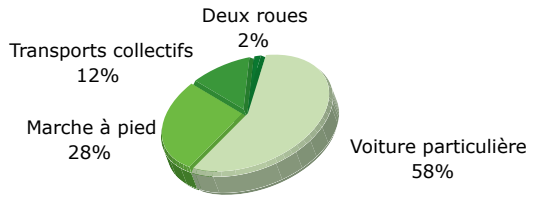
La prédominance de la voiture sur les autres modes de déplacement est fortement accentuée en dehors de la ville centre. Cela se traduit par des taux de motorisation des ménages très élevés. L'absence de desserte de certaines communes par les transports en commun ou inadéquation de l'offre aux besoins des populations obligent très souvent à l'utilisation de la voiture.

Les transports collectifs ne peuvent répondre à toutes les demandes de mobilité. Certains facteurs rendent le service en transports collectifs délicat à mettre en œuvre :

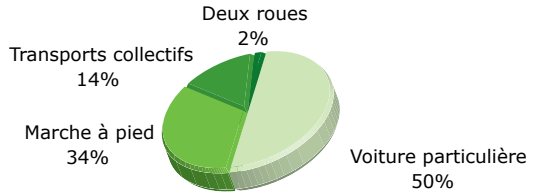
- La desserte des zones peu denses est difficilement efficace et efficiente. Or, les communes situées autour de Besançon présentent des poids de population et des densités faibles. La répartition des lignes et des arrêts ne peut couvrir tout le territoire et les fréquences ne peuvent être importantes. De même, les temps de trajet sont rallongés.

Part de déplacements selon le mode

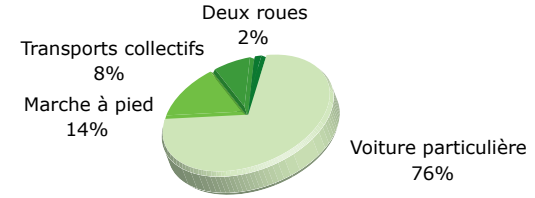
Grand Besançon



Ville de Besançon



Agglomération (hors Besançon)

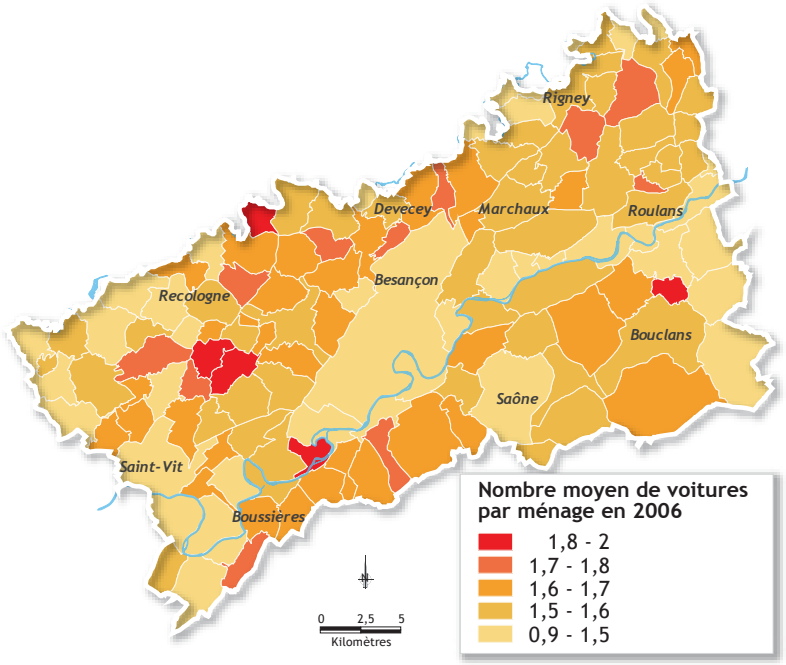


Sources : Enquête déplacements urbains 2004/2005 - Grand Besançon - INSEE - méthode CERTU

- Les rythmes urbains et les rythmes de vie, de plus en plus individualisés, posent des problèmes d'organisation pour les transports publics, ceux-ci étant amplifiés par le premier point évoqué. La demande est ainsi très diversifiée, aussi bien dans le temps que dans l'espace.

- L'offre en stationnement à Besançon ainsi que la relative facilité à pénétrer dans la ville favorisent l'usage de la voiture. Dans ces conditions, les transports collectifs ne peuvent être concurrentiels.

Taux de motorisation des ménages



Source : INSEE RP 2006

Une offre en stationnement à Besançon largement dimensionnée

Le stationnement est une composante essentielle de la circulation automobile : une offre importante favorise l'accès en voiture à la ville et peut rendre les transports collectifs moins compétitifs. En outre, l'utilisation de l'espace par des parkings ouverts ou sur voirie altère l'image de la ville et engendre des conflits d'usage.

Des opérations visent à réduire les emplacements sur voirie au profit de stationnement en ouvrage. Ainsi, l'ouverture du parking « Marché Beaux Arts » a permis la suppression d'un nombre important de places sur voirie, en particulier place de la Révolution, améliorant la qualité du paysage urbain et autorisant le réaménagement de l'espace.

Comparativement à des villes de taille identique, Besançon est bien pourvue en places de stationnement et se distingue, de manière plus marquée encore, par son offre en stationnement non payant. Les parkings de Chamars, Battant, Isenbart, Marulaz (...) et l'ensemble des places sur voiries existantes dans les rues des quartiers directement contigus à la Boucle, constituent de véritables réservoirs à voitures utilisés par la population résidante, par les actifs venant travailler à Besançon et par les chalands des commerces du centre-ville.

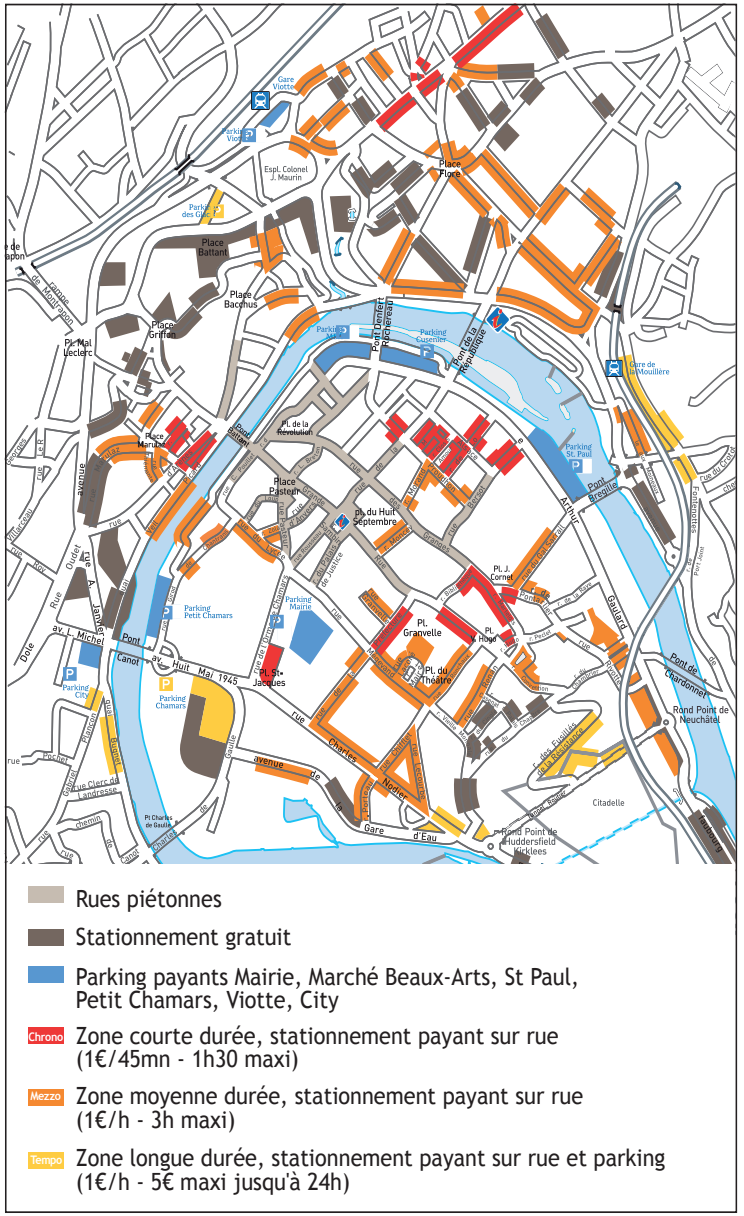


Au centre-ville, le stationnement privé représente près de la moitié des places. Il est possible de distinguer le stationnement des résidants de celui des entreprises. En effet, les entreprises publiques et privées du centre-ville offrent à leurs employés les places nécessaires.
La collectivité n'a qu'un pouvoir incitatif sur ce type de stationnement, le principal outil étant la mise en place de Plans de déplacements d'établissements (PDE). En revanche, par le biais des documents d'urbanisme, il est possible de gérer le nombre de places de stationnement par logement.

Le stationnement dans les zones d'activités et les zones commerciales

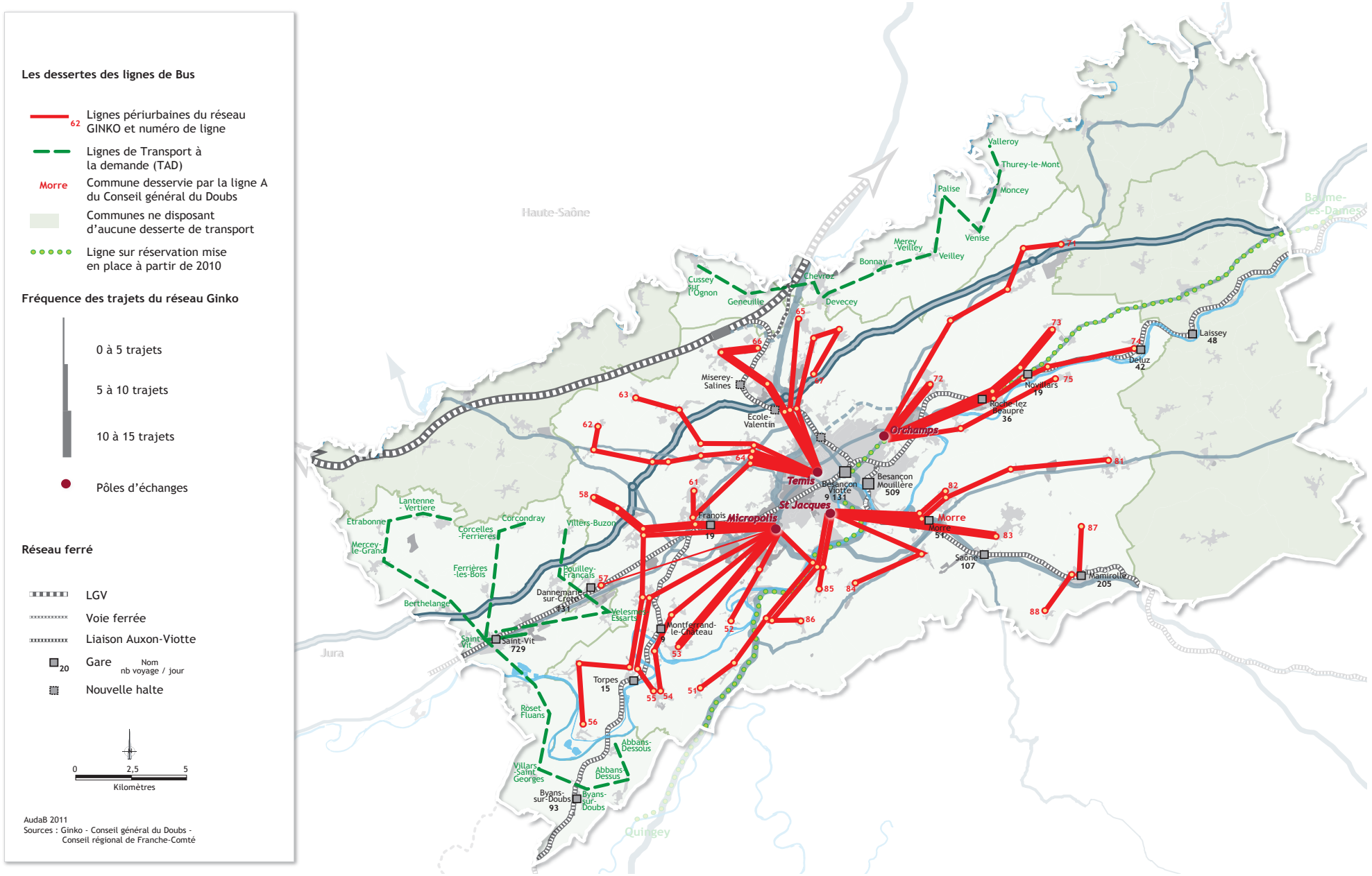
La question du stationnement dans les zones d'activités économiques et commerciales n'est que rarement soulevée. Or les vastes surfaces occupées de manière très partielle (8 à 10 heures par jour) sont consommatrices d'espace et jouent en défaveur des transports publics. Les initiatives de mutualisation de parkings restent rares. A noter, le projet en cours sur la zone commerciale des Marnières qui proposera un parking en silo.

Le stationnement au centre-ville de Besançon



Source : Ville de Besançon - 2009

Les réseaux de transports en commun



12/ Les modes de déplacements alternatifs à la voiture

Un réseau de transports en commun très dense en ville

Besançon possède un réseau urbain de transports en commun performant. La desserte de la population y est excellente : 90% des habitants logent à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus et les fréquences sont élevées. Ce niveau de performance se traduit par de fortes fréquentations : les bisontins effectuent en moyenne 180 voyages en bus par an en milieu urbain, contre une moyenne nationale de 79.

Bien que le réseau de transports en commun actuel soit performant, des signes d'essoufflement apparaissent depuis quelques années. En effet, la forte pression du trafic automobile entraîne une dégradation de la vitesse commerciale depuis 2003 (la vitesse commerciale était de 17,8 km/h en 2003, pour environ 17 km/h aujourd'hui pour les lignes urbaines). Elle entraîne un allongement des temps de parcours pour l'usager, une dégradation du niveau de service et une hausse des coûts d'exploitation pour la collectivité. Le Grand Besançon a choisi d'être encore plus offensif dans sa politique de mobilité durable, en cohérence avec ses engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le grand projet de TCSP permettra au réseau de se structurer autour d'axes forts.

Un réseau amélioré en agglomération

La totalité des communes du Grand Besançon est desservie par le réseau périurbain Ginko. Cette desserte est cependant moins performante que dans la ville centre et se traduit par des fréquentations de l'ordre de 30 voyages par an et par habitant en moyenne.
Si les fréquences ont été améliorées ces dernières années (depuis la création du réseau Ginko), elles sont toujours insuffisantes pour être véritablement attractives et favoriser le report modal. En effet, pour une majorité de communes, les temps d'accès à Besançon ne sont pas performants (bus et fer) en comparaison à ceux de la voiture.

Un réseau moins performant hors du Grand Besançon

En dehors du Grand Besançon, il existe deux offres de transport à la demande, au sein des communautés de communes du Val Saint-Vitois et du Val de la Dame Blanche. Leurs points de ramification respectifs sont les communes de Saint-Vit (gare ferroviaire) et Devecey (arrêt Livéo). Cette offre innovante ne répond toutefois que de faible manière aux besoins de déplacements.

Les communautés de communes du SCoT ne bénéficient pas de l'offre de transports en commun mise en place par l'agglomération bisontine. Cependant, certaines communes disposent d'une desserte par les lignes du Conseil régional (Devecey par Liveo 1 et Ruffey-le-Château par Liveo 2), du Conseil général du Doubs et du Conseil général de la Haute-Saône (Cussey-sur-l'Ognon et Emagny par la ligne Gy-Besançon). Cette offre de transports collectifs concerne essentiellement des captifs (jeunes et personnes âgées).

Enfin, le réseau ferré (compétence régionale) se développe à partir de Besançon, en direction de Saint-Vit, Laissey, Mamirolle et Byans-sur-Doubs en desservant 13 communes extérieures à la ville centre. L'offre est principalement intéressante pour les populations des communes éloignées de Besançon (temps de trajet concurrentiels vis-à-vis de la voiture). Cependant, les fréquences restent faibles (hors Plateau), ce qui conduit à une utilisation moindre, toutefois en augmentation.

Les réflexions pour la mise en place d'un nouveau PDU intégrant la perspective de la LGV Rhin-Rhône et la création du réseau de TCSP avec une ligne de tramway structurante orientée est-ouest sont en cours. Le diagnostic du PDU a été approuvé en juin 2008, les scénarios sont en cours de validation.

Les autres modes alternatifs

La marche demeure le second mode de déplacements, elle est particulièrement employée au centre-ville de Besançon mais n'est pas marginale dans les autres communes du SCoT.

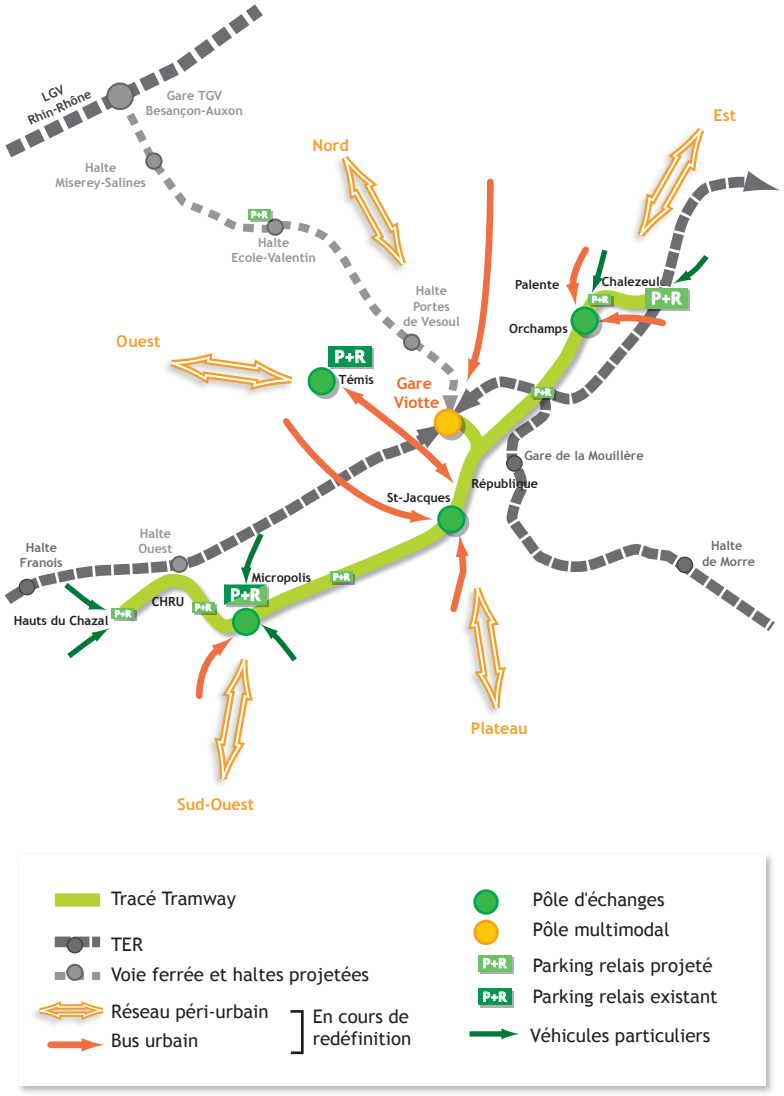
Les cheminements piétons font l'objet d'une attention particulière puisqu'ils relèvent de la qualité du cadre de vie : piétonisation du centre-ville, cheminements entre zones d'habitat et centres de villages ou écoles… L'incitation à la marche à pied est une composante essentielle du report modal, même si elle doit être accompagnée d'une politique de maintien ou de mise en place d'une offre de services, commerces et équipements de proximité.

L'utilisation des deux roues est bien plus marginale. Actuellement utilisé principalement pour les loisirs, ce mode doit devenir un moyen de déplacements à part entière.

Pour cela, le Grand Besançon et le Conseil général du Doubs ont, chacun, développé un schéma directeur cyclable qui, à terme, fera émerger un véritable réseau cohérent. L'adaptation des équipements (aménagements de voiries, de carrefours, parcs à vélos…) est une nécessité bien engagée à Besançon. La ville a d'ailleurs concrétisé ses engagements par la mise en place d'un service de vélo en libre service.



Les modes de transports alternatifs



13/ L'intermodalité et les transports de marchandises

La complémentarité des modes et l'intermodalité

Le fonctionnement de la ville, les échanges entre la ville et le périurbain, la centralisation bisontine, la différenciation des lieux destinés à l'habitat ou à l'emploi, la disparition des services de proximité, mais également l'évolution sociétale (développement des loisirs, emploi des femmes, mixité des horaires…) rendent difficile une adaptation de l'offre en modes de transports alternatifs à la voiture, la demande étant trop variée et trop spécifique.

Pour pallier cette difficulté, les collectivités mettent en place une politique incitative et proposent des réseaux de transports en commun de plus en plus adaptés à la demande.

C'est ainsi que des politiques tarifaires attrayantes et combinées sont mises en place, principalement dans l'agglomération. De plus, les niveaux de service sont augmentés et les tracés des lignes sont optimisés afin de répondre au mieux aux besoins des populations mais aussi de susciter la demande.

L'efficacité de ces politiques s'exprime par la coopération et la concertation entre les autorités organisatrices de transports (Conférence des AOT). Des systèmes de transports à la demande ont ainsi été mis en place (lignes à la demande vers les communes du Grand Besançon, Evolis Gare, Communautés de Communes du Val de la Dame Blanche et du Val Saint-Vitois), mais aussi une possibilité d'abonnements combinés train-bus, l'existence d'une centrale d'information « Mobilignes » proposant des boutiques d'information, un transport adapté pour les personnes à mobilité réduite (Evolis Ville)…

Il ne s'agit pas de mettre les différents modes de transport en opposition, mais bien de trouver une complémentarité dans leur utilisation afin de garantir à chacun la possibilité de se déplacer. Ainsi, l'intermodalité est améliorée dans le Grand Besançon : mise en place de pôles d'échange en entrées de ville avec mise en correspondance bus-cars, correspondances optimisées entre les bus et les TER, possibilité de chargement des vélos dans les TER, mise en place et projets de parcs-relais en entrée de ville… Toutefois, les efforts réalisés en faveur des transports collectifs ne seront récompensés que si l'usage de la voiture est contraint.

Le projet de TCSP global est au cœur de la stratégie intermodale de l'agglomération et ses partenaires. Le tramway renforcera la desserte du futur pôle multimodal de Viotte qui est en connexion avec la croix ferroviaire et ses dessertes TGV et TER. L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire entre Auxon et Viotte prépare la mise en place du « système à deux gares » TGV et constitue le support d'une desserte ferroviaire de proximité grâce à la création de 3 haltes supplémentaires (Porte de Vesoul, Ecole-Valentin et Miserey-Salines).La création d'une 4ème halte ferroviaire est attendue au niveau des Hauts du Chazal, elle renforcera l'intermodalité sur ce pôle d'échanges. La Région Franche-Comté envisage de développer le cadencement des TER sur l'étoile ferroviaire bisontine à l'horizon 2012, en lien avec le cadencement du TGV.

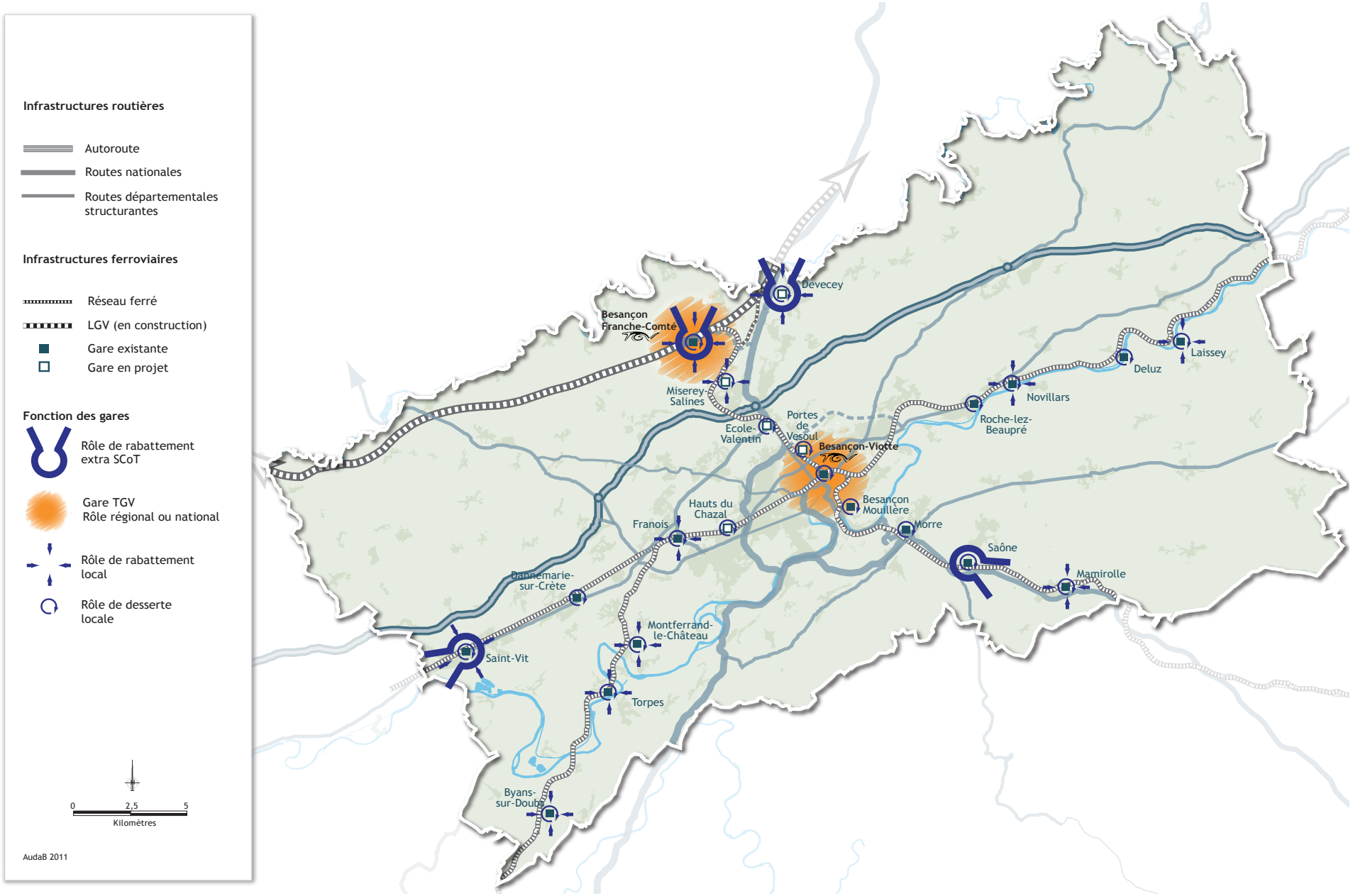
Le SCoT est doté de gares et de haltes ferroviaires qui jouent des rôles différents en matière de déplacement en fonction de l'accessibilité de la gare et de sa position géographique.

Les gares locales s'adressent avant tout aux usagers qui en fréquentent les environs : il s'agit en particulier des résidents qui s'acheminent jusqu'à la gare principalement à pied ou à vélo, mais aussi en voiture voire en bus. Il peut également s'agir d'actifs qui descendent à cette gare afin de se rendre au travail. Ce cas de figure concerne avant tout les haltes situées en zones d'activité.

Les gares de rabattement local dépassent le rôle des précédentes en s'adressant également aux usagers des villages voisins. Pour ceux-ci, la halte représente un lieu de rupture de charge. Ces gares ont vocation à être davantage fréquentées que les premières. Leur rôle est également cumulatif (rôle local + de rabattement local).

Les gares de rabattement extra-SCoT offre une possibilité d'accès à Besançon pour les personnes en provenance de l'extérieur du SCoT. Elle cumulent également les fonctions de gares locales et de rabattement local.

Les fonctions des gares existantes ou en projet



Vers un report modal

La situation actuelle du trafic n'est pas préoccupante dans la mesure où les encombrements sont relatifs et concentrés aux heures de pointe. Toutefois, certaines inquiétudes demeurent :

- augmentation de la durée des heures de pointe,
- pollution de la ville par les gaz d'échappement,
- nuisances sonores,
- croissance continue des trafics malgré les efforts consentis en matière d'offre en transports publics.

En outre, l'augmentation des prix des carburants et la raréfaction des énergies fossiles à venir peut poser la question suivante : l'espace du SCoT étant organisé dans un contexte d'utilisation de l'automobile, comment la population pourra-t-elle, à l'avenir, se déplacer librement ?

Pour cela, certains facteurs sont à prendre en considération :

- Les projets routiers de grande ampleur ayant des effets sur les déplacements favoriseront l'augmentation des flux automobiles. Ils généreront des problèmes à d'autres endroits (rond-point de Beure par exemple) et iront à l'encontre de l'usage des transports collectifs.
- Les temps de trajet : les transports collectifs n'iront jamais aussi vite que la voiture et ne seront jamais aussi souples, comment les rendre compétitifs ? Comment sensibiliser la population à leur usage ? Comment adapter le fonctionnement de la ville à de nouvelles mobilités ?
- La politique globale de l'habitat : la densification de la première couronne de l'agglomération, la mise en place de prix du foncier attractifs à Besançon ainsi que l'urbanisation préférentielle à proximité des grands axes de transports publics et dans les communes à forte offre de service sont indispensables à l'amélioration des transports collectifs.
- Le développement des modes alternatifs est également un enjeu majeur. Les réseaux actuels de transports collectifs ne peuvent répondre à des demandes de plus en plus spécifiques. Il existe ainsi une nécessité de mettre en place un véritable « système de transport » reposant sur l'intermodalité et sur une information précise et accessible.

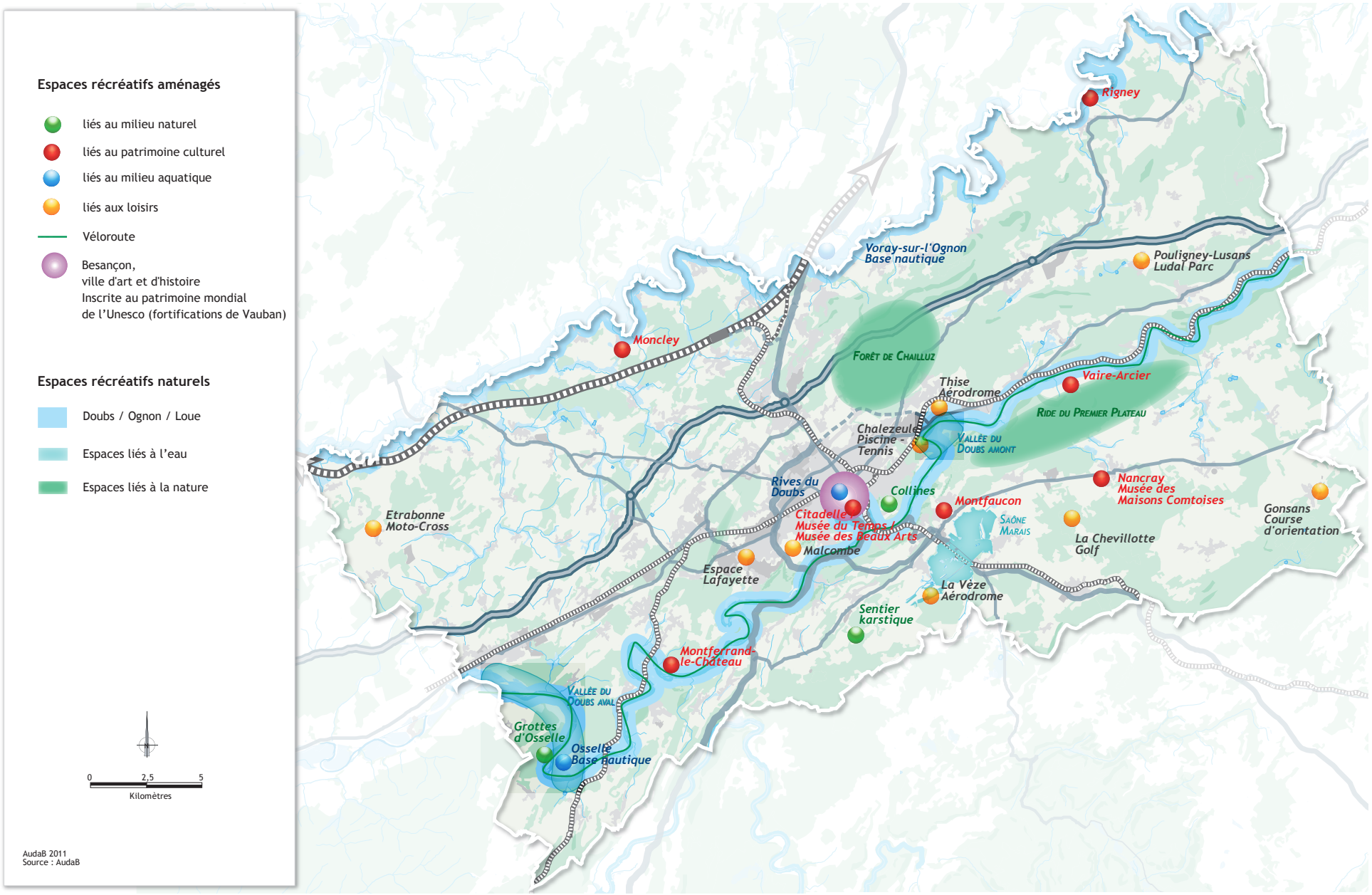
Le transit et les flux de marchandises

D'après les études du PDU, les flux de transit sont faibles et se concentrent principalement sur l'autoroute. Ils ne posent donc a priori pas de problème dans l'organisation des déplacements. Les flux transitant par le centre de la ville se concentrent sur les boulevards périphériques et n'influent que très peu sur les trafics, puisqu'ils n'en constituent qu'une faible part.

Seuls les flux de transport de marchandises sont, de ce fait, à prendre en considération. Même si les collectivités locales n'ont pas d'emprise sur l'évolution des transports routiers nationaux et internationaux, les retombées sont nombreuses et souvent négatives : pollution de l'air, bruit, accidents, effets négatifs sur l'environnement urbain.

Certains flux de marchandises ayant pour destination Besançon, créent une concentration de poids lourds à l'approche de la ville et à proximité des pôles d'activité. Le centre-ville est plus particulièrement touché par les problèmes de livraisons et d'enlèvements des marchandises. La recherche d'une nouvelle attractivité du centre-ville, avec notamment la création des passages Pasteur et la mise en service du tramway, va accélérer la recherche de solutions pour organiser le transport de marchandises vers l'hypercentre.

Les espaces d'aménités



14/ Les espaces d'aménités

Une proximité à la nature et aux espaces de récréation

Le territoire bisontin est reconnu pour son cadre de vie : une couverture forestière de plus de 40% de sa superficie et bordant les espaces urbains, deux rivières dessinant les vallées de l'Ognon et du Doubs ainsi qu'une topographie accidentée offrant une diversité de paysages.

Le sentiment de nature dans le SCoT de Besançon est omniprésent. De nombreux espaces naturels favorisent la pratique de la promenade comme la Forêt de Chailluz, le bois de Franois, les collines ou les différents bois à proximité des villages.

Le Doubs et l'Ognon, connaissent un développement des pratiques récréatives et sportives, de même que la Loue, située à proximité. Des bases sportives et de loisirs ont été créées (Osselle, Voray-sur-l'Ognon, Besançon…), les rives ont été aménagées ou sont en cours d'aménagement pour les promeneurs et cyclistes (Chemin vert dans le Val de la Dame Blanche, Eurovéloroute 6 le long du Doubs pour relier Budapest à Nantes…), un réseau d'itinéraires de randonnée depuis le Doubs se met en place (initiatives départementales et communautaires à partir des GR).

Des initiatives plus ponctuelles comme la réalisation de la piste cyclable entre Saône et Ornans, en lieu et place de l'ancienne voie ferrée, l'accessibilité au Marais de Saône, (…) sont autant de preuves d'une prise en compte, par les collectivités, de l'engouement de la population pour l'aménagement d'espaces récréatifs de proximité.



Enfin, de nombreuses activités sportives et lieux récréatifs ont été aménagés à l'échelle communale (espaces sportifs communaux, centres équestres, moto-cross, course d'orientation…).

Une offre urbaine en espaces verts moins développée

L'agglomération de Besançon (75% de la population du SCoT) est bordée par de nombreuses forêts.

Pour améliorer l'accès aux espaces naturels et développer la pratique d'activités (marche, VTT…), les collectivités ont, depuis longtemps, organisé la mise en place de réseaux pédestre et cyclable. Ainsi, les rives du Doubs, la Forêt de Chailluz ou encore certaines collines de Besançon ont été aménagées (pistes cyclables, sentiers de randonnées, balisage…). Le développement de ces réseaux doit cependant être renforcé, afin de doter l'ensemble des collines de Besançon des mêmes aménagements.

En revanche, l'agglomération manque d'espaces verts de type parcs urbains plus facilement accessibles. Cependant, des espaces de respiration existent (Parc Micaud, Rives du Doubs avec Chamars et la Gare d'Eau, Les Glacis, Parc du fort Beauregard, Parc de Montrapon…).

La Boucle, centre historique et commercial de Besançon, reste toutefois un lieu de détente accessible, notamment par les aménagements piétonniers réalisés et les espaces publics qui le jalonnent (place Granvelle, Square Saint-Amour…).

Au-delà, l'accessibilité aux espaces forestiers de proximité est peu pratique puisqu'elle se fait généralement par un mode mécanisé. En effet, l'espace urbain central manque de corridors verts, à la fois pour relier le centre à la périphérie, mais aussi pour relier les espaces de respiration entre eux. Plus que de simples liaisons douces, ces corridors sont aussi un gage d'amélioration du cadre de vie par une rupture verte dans le paysage.



15/ Les formes urbaines à Besançon et dans les villages

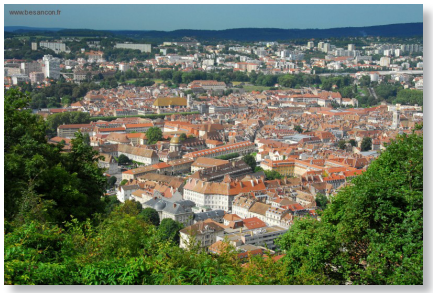
La ville centre

Établie dans un méandre formé par le Doubs, la cité joue un rôle important dès l'époque gallo-romaine sous le nom de Vesontio. Sa géographie et son histoire spécifique ont fait d'elle tour à tour une place forte militaire, une cité de garnison, un centre politique et une capitale religieuse.

Il ressort de l'évolution de l'extension de Besançon dans le temps et l'espace, quatre temps d'urbanisation qui correspondent à des évolutions repérables :

- une forme de ville classique européenne compacte et resserrée, au bâti continu, organisée à partir de rues et de places,
- une première couronne correspondant au développement de la ville entre 1850 et 1950 avec une forme d'urbanisme de densité moyenne et un bâti semi continu fait essentiellement de maisons, de petites cités-jardins ou de petits immeubles organisés à partir de voies et chemins préexistants,
- une forme plus périphérique constituée des premiers ensembles, faite de constructions de grande taille disposées en plan libre dans des espaces verts, mais aussi de zones industrielles et commerciales,
- une frange urbaine à la densité faible et au bâti éparpillé où agriculture et zones vertes prédominent.

Pour plus de précisions voir : le PLU de Besançon







En dehors de la ville centre, le paysage caractéristique de la vallée du Doubs est menacé par l'engouement pour l'habitat pavillonnaire : auparavant cantonné aux proches périphéries des pôles urbains, le phénomène a aujourd'hui tendance à gagner les zones rurales.

Il n'est pas rare de rencontrer des villages et des paysages dénaturés par les effets d'une urbanisation importante aux formes stéréotypées : le développement du village « au coup par coup », sous forme de lotissements sans caractère a souvent des conséquences paysagères irréversibles.

Le village dans son site

Le SCoT présente une grande diversité de paysages : plaines, plateaux, vallée du Doubs, coteaux, vallons… Les villages s'implantent en fonction des contraintes naturelles et géographiques et adoptent des formes diverses et compactes, afin de ne pas empiéter sur les terres cultivables. Ces caractéristiques ont donné naissance à l'image traditionnelle du village et ont façonné le paysage rural franc-comtois, dans un subtil équilibre entre masses végétales, formes bâties et vides agricoles.



Les villages de Champagney et de Champvans-les-Moulins, par leur différence d'implantation dans le site, ponctuent et révèlent le paysage vallonné franc-comtois

La structure villageoise

Des villages linéaires (parfois en crête)

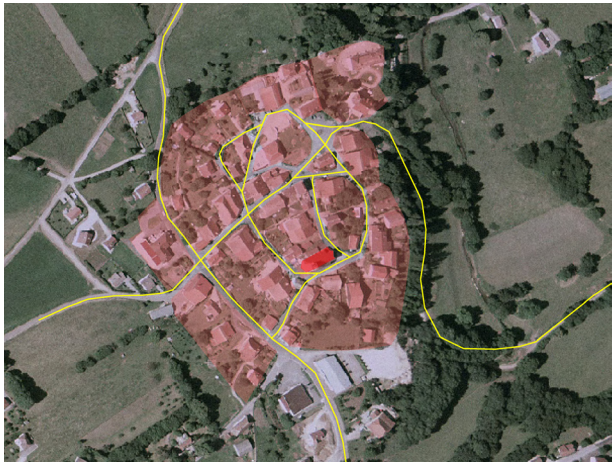




Un village linéaire : les maisons bordent et regardent la rue principale, hormis pour les granges qui avaient besoin d'un usoir.

Des villages groupés





Les voies tracent des cercles concentriques. Dans le plus petit cercle, sont regroupés les équipements publics majeurs : église, mairie…

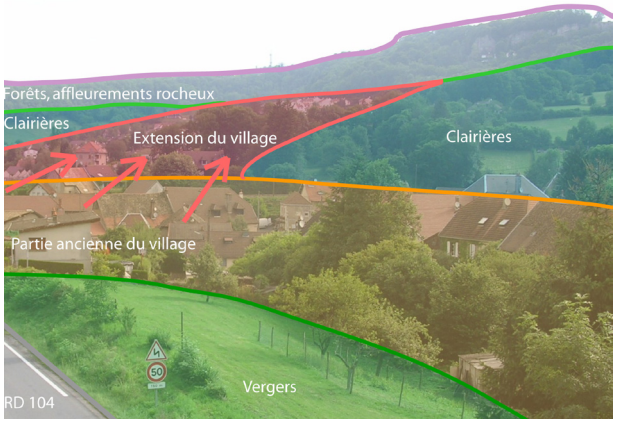
Des villages carrefours

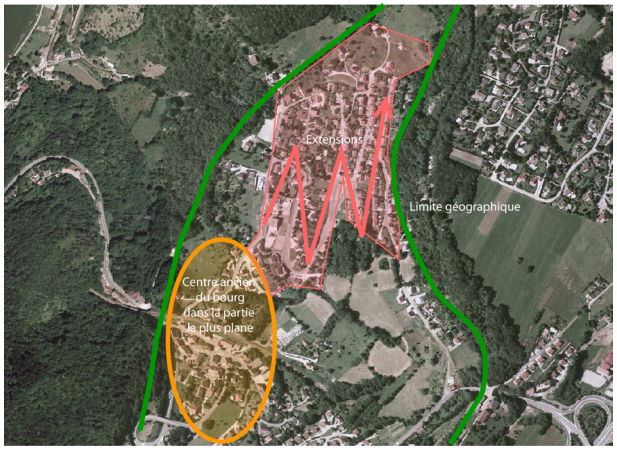




Le village s'est structuré originellement à la croisée de plusieurs voies

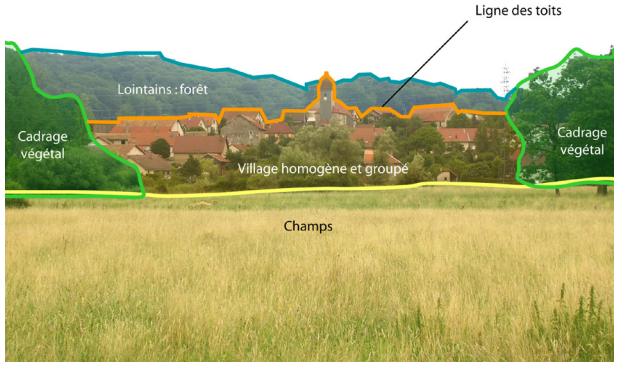
Des villages en coteau

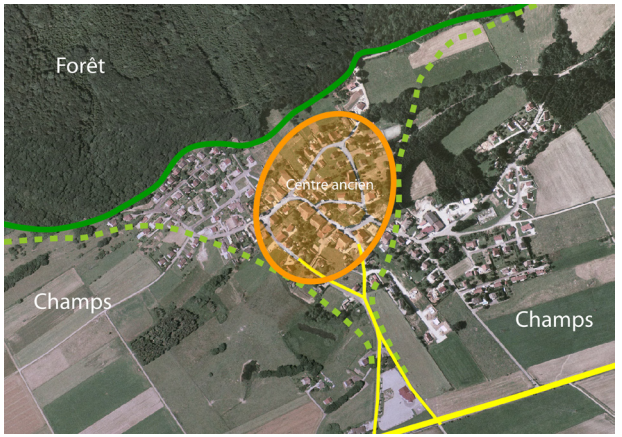




Implanté à l'origine dans une cuvette, le village s'est étendu sur les coteaux les moins pentus

Des villages en plaine





Le centre ancien est situé sur un petit promontoire entre les terres les plus fertiles cultivées et les collines, couvertes de forêts. La photo aérienne met en évidence les extensions récentes qui empiètent sur les anciens terrains agricoles.

L'architecture

L'architecture franc-comtoise est caractérisée par :

- des volumes simples et souvent tapis au sol,
- des toitures à pentes faibles (entre 30 et 40 degrés), allant de la tuile plate aux laves (petites pierres calcaires planes),
- l'utilisation de la pierre calcaire couverte d'un enduit allant du beige clair à l'orange pour le soubassement avec des menuiseries bois, bleues ou beiges,
- des façades aux surfaces étendues et peu percées dont les proportions contribuent à accentuer l'horizontalité du bâti,
- l'utilisation modérée du bois au-dessus du soubassement.



Avec ses surfaces importantes, le toit de la ferme comtoise est une composante majeure du paysage rural local.



La correspondance entre matériaux anciens (pierre) et nouveaux (moellons ciment) doit faire l'objet d'une attention particulière. Le parement pierre peut être une solution envisagée pour intégrer l'aspect du nouveau bâti au caractère du village.



Les proportions de la façade et les extensions flanquées au corps principal de cette ferme donnent un aspect très horizontal à la construction. Les façades sont généralement très peu percées.

17/ Synthèse

Le SCoT se compose d'un chapelet de communes de différente taille depuis la ville centre, la plus peuplée avec 117 080 habitants, jusqu'à Blarians ou Ollans (45 habitants) situés dans la communauté de communes de La Bussière. Le nombre très important de communes qui compose le SCoT (133) couplé avec ces différences de poids de population complexifie ainsi l'élaboration d'un projet politique de développement.

Le SCoT se trouve confronté à des évolutions et des dynamiques démographiques majeures tels que le vieillissement de la population et les phénomènes de recomposition des ménages et de décohabitation. La présence de ménages avec enfants en périphérie toujours plus éloignée et la concentration de personnes seules en centre-ville nécessitent la production de logements répondant aux besoins de diversité (type, forme, taille) et de mixité sociale, mais aussi aux objectifs du développement durable (formes urbaines, matériaux utilisés, localisation à proximité de desserte de transports…). Ces besoins croissants en logements ont déjà entraîné le développement des communes situées en première et deuxième couronnes, favorisant la dégradation des paysages et accentuant la pression sur les terres agricoles.

L'offre de services, commerces et équipements peut encore être renforcée de manière à répondre aux demandes des populations et à augmenter l'attractivité du SCoT pour les habitants et les entreprises. La réorganisation des différents services à la population peut ainsi se révéler nécessaire, en veillant à une répartition cohérente.

L'adéquation entre l'offre en formation et les besoins des entreprises peut également être améliorée. La particularité du tissu économique local réside dans sa dominante industrielle, la présence importante de PME de petite taille, la culture de la sous-traitance et l'absence de grands donneurs d'ordre.

Le rayonnement économique du territoire s'appuie sur son excellence dans le domaine des microtechniques, héritées des savoir-faire horlogers bisontins. La qualité et la disponibilité de la main d'œuvre contribuent également à renforcer le dynamisme économique local. Enfin, le statut de capitale régionale offre à la ville centre un nombre important d'emplois publics. La présence de ces derniers, concentrés essentiellement à Besançon, explique la plus grande résistance de la ville aux fluctuations économiques conjoncturelles, contrairement aux communautés de communes.

D'un point de vue de l'organisation des transports, le SCoT doit faire face à de nouveaux enjeux : développement durable, raréfaction des énergies fossiles, augmentation des prix des carburants… Ces nouvelles donnes nécessitent de repenser l'organisation des déplacements à l'échelle de la ville centre, de l'agglomération et des espaces ruraux en proposant de nouvelles formes de transports reposant davantage sur l'intermodalité et les modes doux.

Le SCoT bénéficie d'un cadre de vie de très grande qualité, la couverture forestière est supérieure à 40% de sa superficie. Si l'offre urbaine en parcs et espaces verts est peu développée, la proximité des vallées du Doubs et de l'Ognon permet toutefois la pratique d'activités sportives et de loisirs variées.

18/ Principaux enjeux relatifs au cadre de vie

Population évolution et répartition

- Organiser une armature urbaine qui réponde aux besoins des habitants et qui définit de manière cohérente la répartition des équipements, des services et commerces, des zones d'activités, des projets d'infrastructures (...), facteurs qui définissent les choix d'implantation résidentielle.
- Prendre en compte des évolutions démographiques en cours (vieillissement de la population,...) pour répondre au mieux aux besoins des habitants (accessibilité des logements, accueil des personnes âgées...).

Logements évolution et répartition

- Produire une offre diversifiée de logements, adaptée quantitativement et qualitativement (type, forme, taille, localisation...) à la demande de la population.
- Construire des logements qui répondent à des objectifs de développement durable : formes urbaines, matériaux utilisés, localisation préférentielle à proximité d'une desserte en transport alternatif, mixité sociale...

Etalement urbain non géré

- Concentrer une offre quantitative et qualitative en logements dans la ville centre et dans les communes limitrophes pour éviter les départs «subis» de population.
- Maîtriser le développement résidentiel dans les communes périphériques pour limiter la consommation d'espaces, notamment agricoles et la dégradation des paysages.
- Prioriser une urbanisation de proximité favorisant une desserte en transport collectif.

Emploi et niveau de qualification

- Renforcer les fonctions d'encadrement dans les entreprises (manque de donneurs d'ordre) pour maintenir certains jeunes diplômés et offrir des emplois plus qualifiés (participatif au développement d'emplois métropolitains supérieurs, les EMS).
- Soutenir l'économie d'excellence (microtechnique,...), un secteur en mesure de renforcer l'attractivité économique de Besançon et de diffuser son développement à l'ensemble des domaines d'activités.
- Développer des emplois dans le secteur des services à la personne, notamment pour répondre au vieillissemment de la population.

Organisation des zones d'activités

- Proposer une nouvelle offre, nécessaire pour répondre aux besoins exprimés par les entreprises.
- Maîtriser le développement économique afin de limiter la consommation d'espaces, notamment agricoles et la dégradation des paysages.
- Organiser l'aménagement des deux grands axes de développement économique (nord et RD673) afin de tendre vers des espaces de qualité qui marquent l'entrée dans le SCoT.

L'armature en commerces et services

- Consolider et développer l'offre commerciale dans le centre-ville de Besançon.
- Organiser une répartition territoriale de l'offre en relation avec l'habitat, le transport, l'emploi, afin de développer les déplacements de proximité.
- Assurer le maintien du commerce et des services de proximité aussi bien dans les quartiers péricentraux de Besançon que dans les autres communes du SCoT, afin de répondre au mieux aux besoins des populations.

Couverture numérique du territoire

- Combler les zones blanches et les zones grises.
- Amélioration de la qualité de la couverture des espaces économiques.
- Anticiper des futurs besoins en infrastructure pour le très haut débit (Schéma directeur d'aménagement numérique du territoire).

Réseau routier et circulation

- Poursuivre les aménagements de qualité pour améliorer la sécurité des traversées de villages.
- Engager un travail important d'aménagement urbain de qualité aux entrées de ville.
- Améliorer la circulation de transit en achevant le contournement de Besançon.

Déplacements automobiles et stationnement

- Développer une politique de transport qui place les transports alternatifs au coeur du projet (fer, car, bus, deux-roues...).
- Travailler à la cohérence entre politique de transport et politique de l'urbanisme : préférence à l'urbanisation à proximité des points de desserte en transports alternatifs.

Modes de déplacements alternatifs à la voiture

- Poursuivre les réflexions de développement des transports en commun dans le cadre de la complémentarité et de l'intermodalité (diverses autorités organisatrices des transports, besoins différents selon les communes,...).
- Poursuivre les aménagements prévus dans le cadre des schémas de développement des réseaux cyclables et piétonniers : l'offre ne pourra être pertinente qu'avec un réseau large et sécurisé.
- Mettre en œuvre une politique globale de déplacements (réseaux routiers, de transports alternatifs...) dans un objectif de réduction de l'usage de véhicules individuels motorisés.

Espaces d'aménités

- Maintenir un cadre de vie de qualité par la préservation des espaces de loisirs tournés vers la nature, par une accessibilité facilitée aux espaces de nature et aux espaces verts...
- Préserver les espaces de forêt en limite immédiate des espaces urbains sans toutefois condamner le développement urbain.
- Développer la nature en ville (parcs urbains...), les liaisons entre la nature en ville et protéger les grands espaces naturels en périphérie.