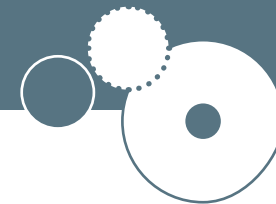


SCoT

Schéma de Cohérence Territoriale
de l'agglomération bisontine



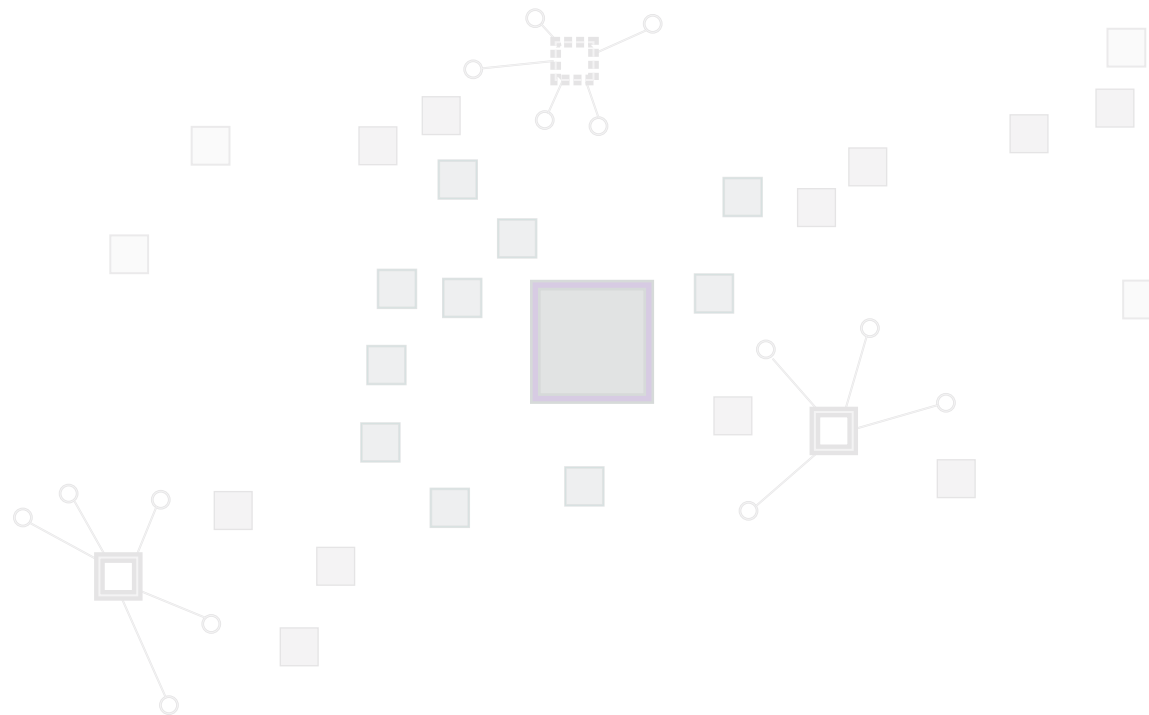
Indicateurs de suivi ET D'ÉVALUATION DU SCOT

Temps 0 - 2012

T.0

Approuvé par le comité syndical du S M S C o T le 14 décembre 2011





Que dit la loi ?

Six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, ou de la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, l'établissement public prévu aux articles L. 122-4 et L. 122-4-1 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace et d'implantations commerciales et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète. Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L. 121-12. A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc.

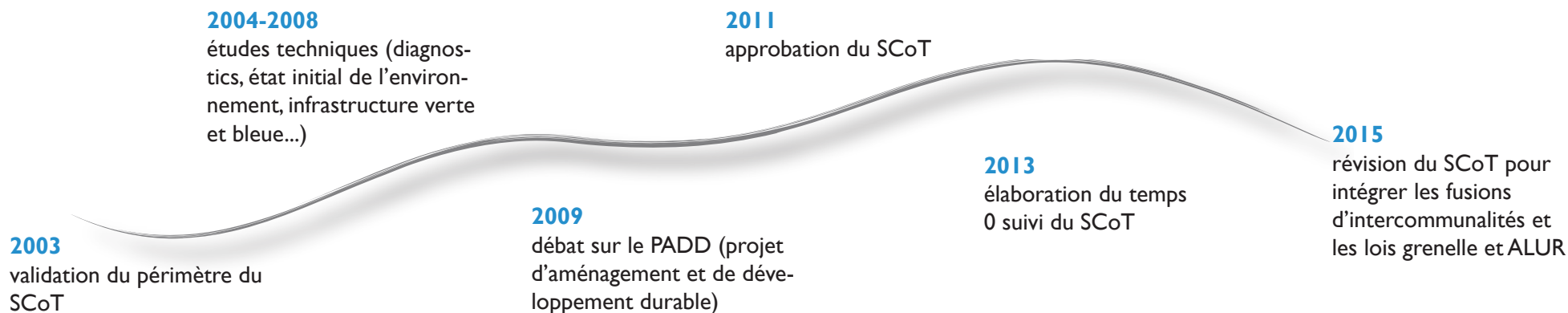
Introduction

L'approbation du SCoT le 14 décembre 2011 a ouvert une nouvelle période pour le Syndicat Mixte, celle de la mise en œuvre. Au-delà des obligations réglementaires faites par la loi Solidarités et Renouvellement Urbains (SRU - décembre 2000) puis la loi Grenelle de juillet 2010, le Syndicat mixte du SCoT de l'agglomération bisontine (SMSCoT) a fait le choix d'élaborer un SCoT « outil des politiques publiques », destiné à être mis en œuvre.

C'est dans cet objectif qu'un dispositif global de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du SCoT a été mis en place. Doté d'un ensemble d'indicateurs partagés avec les Personnes publiques associées, il doit permettre de suivre en continu l'évolution du territoire au regard des orientations du SCoT.

Ce premier temps de la démarche, ou « temps zéro » est destiné à constituer l'état de référence permettant à chaque élu, dans les années à venir, d'apprécier les évolutions ou compléments éventuels à apporter au SCoT au regard des écarts mesurés entre les constats et les intentions de départ.

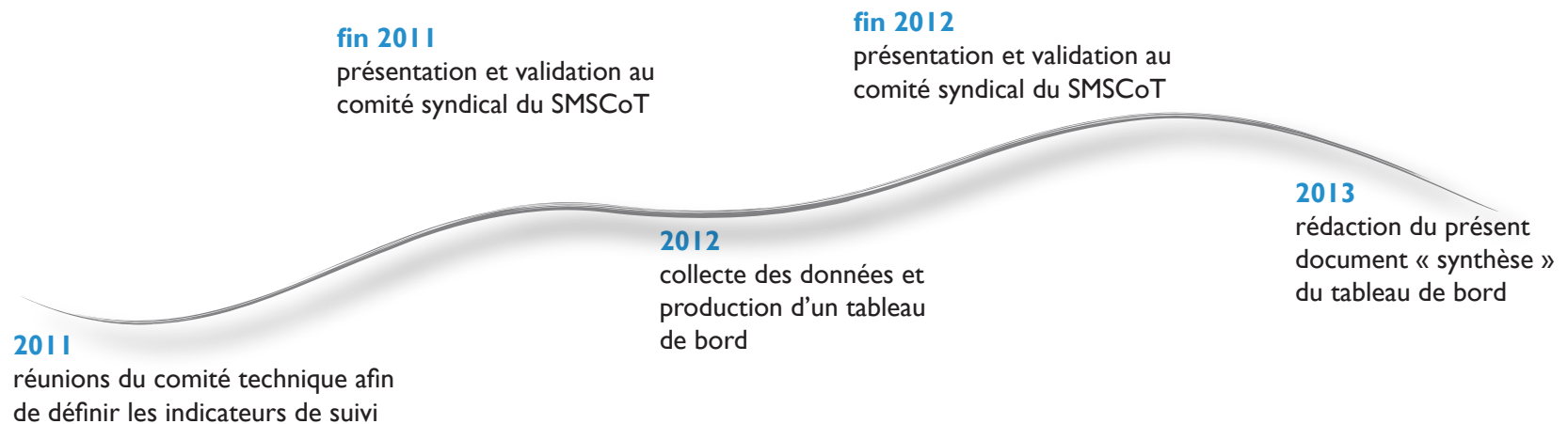
Raymond REYLE,
Président du Syndicat Mixte du SCoT de 2001 à 2014



Rappel des étapes d'élaboration du suivi-évaluation et de la méthodologie retenue

Au même titre que l'élaboration du SCoT, la mise en place de l'outil de suivi-évaluation du projet a reposé sur une collaboration étroite entre le SMSCoT et l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon. Le choix de mettre en place un outil de suivi a été validé par les élus concomitamment aux réflexions qui nourrissent la rédaction du projet du SCoT. Ainsi, dès l'arrêt du projet, les équipes techniques se sont mobilisées pour déterminer une méthodologie afin de permettre une analyse de l'impact du projet sur le territoire. Le comité technique qui a travaillé sur la base des propositions faites par l'AudaB est le même que celui qui a été défini pour suivre l'élaboration du SCoT, élargi selon les besoins à d'autres services techniques.

Le SCoT comportant 200 orientations, il était impensable de créer un outil de suivi sur la totalité du document d'orientations générales. La première étape a consisté à déterminer les principaux enjeux du SCoT de l'agglomération Bisontine puis de proposer des indicateurs de suivi en lien direct avec ces derniers. Ce document présente le fruit du travail collectif (élus-comité technique, SMSCoT et AudaB) conduit pour élaborer le Temps 0. Il sera suivi en 2015-2016 du Temps 1 qui permettra de mesurer les évolutions du territoire au regard de trois premières années de mise en oeuvre du SCoT.



Introduction	3
Page-type expliquée	7
I. Mettre les atouts du territoire au service de son attractivité	8
Indicateur 1 - Les grands équipements, vecteurs d'attractivité	9
Indicateur 2 - La LGV levier de grande accessibilité	11
Indicateur 3 - La finalisation du contournement de Besançon	13
II. Construire un territoire au service d'un projet de société	14
Indicateur 4 - Les objectifs de production de logements et leur retranscription dans les documents d'urbanisme locaux	15
Indicateur 5 - La production de logements de formes diversifiées	16
Indicateur 6 - La production de logements à destination des ménages à faibles revenus	17
Indicateur 7 - Les flux routiers	18
Indicateur 8 - Le développement de l'urbanisation à proximité des gares et des haltes ferroviaires	20
Indicateur 9 - Le développement de l'urbanisation le long de l'axe du tramway	22
Indicateur 10 - Le développement des réseaux de déplacements en modes doux	23
Indicateur 11 - La recherche de complémentarités des réseaux de transports en commun	25
Indicateur 12 - La fréquentation des transports en commun	27
Indicateur 13 - Le schéma d'armature des ZAE et sa retranscription dans les documents d'urbanisme locaux	29
Indicateur 14 - La consommation foncière dédiée au développement des ZAE de l'armature urbaine	30
Indicateur 15 - La qualité des ZAE	31
Indicateur 16 - La surface agricole utile et l'activité agricole dans les neuf secteurs agricoles identifiés	32
Indicateur 17 - Le commerce dans les communes rurales	34
Indicateur 18 - Le commerce dans les communes périphériques	34
Indicateur 19 - Le commerce dans les communes relais	35

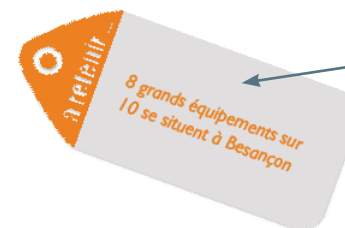
III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable 36

Indicateur 20 - La préservation des espaces naturels	37
Indicateur 21 - Les espaces de contact entre l'urbanisation et les espaces naturels protégés	38
Indicateur 22 - Les objectifs de protection et de préservation des espaces naturels et leur retranscription dans les documents d'urbanisme	39
Indicateur 23 - Les mesures compensatoires pour le développement des espaces métropolitains	40
Indicateur 24 - Le maintien des coupures urbaines	41
Indicateur 25 - La préservation de l'activité agricole et sa retranscription dans les documents d'urbanisme locaux	41
Indicateur 26 - La morphologie des espaces urbanisés des communes	42
Indicateur 27 - Les objectifs de production de logements et de densité et leur retranscription dans les documents d'urbanisme	42
Indicateur 28 - La densité moyenne des opérations de construction dans les zones à urbaniser des documents d'urbanisme	43
Indicateur 29 - Les logements construits en extensif et en renouvellement urbain	43
Indicateur 30 - Les différentes occupations du sol dans le tissu urbanisé	44
Indicateur 31 - L'extension des hameaux	45
Indicateur 32 - L'étalement urbain	46
Indicateur 33 - L'occupation du sol par les espaces agricoles, naturels et urbanisés	48

I. Mettre les atouts du territoire au service de son attractivité

L'agglomération bisontine, située au cœur du SCoT, a engagé depuis plusieurs années de nombreuses actions destinées à renforcer l'attractivité et le rayonnement de son territoire. Au centre d'un bassin de vie, dont les contours dépassent les limites actuelles du SCoT et ouvert sur des coopérations inter-agglomérations, Besançon est dotée d'équipements métropolitains et de fonctions dévolues à une capitale régionale. En ce sens, la création d'équipements complémentaires à ceux existant est de nature à conforter son rôle au sein de la région Franche-Comté.

La vision du territoire du SCoT repose sur des principes de centralité et d'accessibilité en modes doux, dont l'armature urbaine se fait le relai. Ainsi, le SCoT privilégie l'implantation des équipements structurants d'intérêt supra communautaire dans le cœur d'agglomération (Besançon ou les communes périphériques) ou dans le secteur nord desservi par la nouvelle ligne TGV.



Ambition du PADD

Rappel des intentions du PADD

Chiffres clés

Temps 0 du SCoT

Temps I du SCoT

Indicateur I- Les grands équipements, vecteurs d'attractivité

En 2011, 78 équipements structurants sont recensés dans le SCoT :

- Besançon centralise plus de 8 équipements sur 10 :
 - le centre-ville élargi de la ville concentre la majorité des équipements culturels ;
 - les équipements d'enseignement se situent principalement sur le Campus universitaire et au centre-ville.
- les communes périphériques disposent de 5 équipements :
 - culturels : cinéma « Mégarama » (Ecole-Valentin) et musée des armées (Beure) ;
 - sportifs : complexes sportifs (Franois et Thise) et pôle tennis espoir Trebignon (Thise).
- une dizaine d'autres équipements majeurs se situent en dehors du cœur d'agglomération : équipements d'enseignement (ENIL de Mamirolle, lycée agricole de Dannemarie-sur-Crête, Centre hospitalier spécialisé (Novillars), musée des maisons comtoises (Nancray)...

Les communes périphériques et du secteur Nord ne jouent pas encore leur rôle au sein de ce « cœur d'agglomération » souhaité par le SCoT. Seules, quatre d'entre elles (Ecole-Valentin, Franois, Thise et Beure) disposent d'équipements, d'une portée relative, à l'exception du Mégarama.

Répartition du nombre et des types d'équipements majeurs

Type d'équipements	Culturels	Enseignement	Santé	Sportifs
Besançon	16	29	6	13
Communes périphériques et du secteur Nord	2	0	0	3
Communes du secteur Nord	0	0	0	0
Autres communes du SCoT	1	2	1	5
Total	19	31	7	21

Sources : INSEE Sirene 2012 - DRJSCS

Au temps I...

L'indicateur I suivra la localisation des équipements majeurs qui s'implanteront dans les secteurs précités, selon leur type (sportif, culturel, enseignement supérieur, santé).

I. Mettre les atouts du territoire au service de son attractivité



*Face
à la concurrence
entre les territoires, le bassin
de vie de l'agglomération bisontine
doit plus que jamais faire valoir ses atouts.
Economiques, culturels ou touristiques, ils sont
les garants de son rayonnement aux niveaux
régional, national mais aussi européen. Une nécessité
pour un espace dynamique qui saura attirer des
entreprises, des chercheurs, des porteurs de projets
et donc créer de l'emploi... C'est à ces conditions
qu'il saura conforter sa place de capitale régionale
innovante, ambitieuse, audacieuse et durable.*



*“ Nos atouts
sont bien réels, à
nous de les promouvoir
efficacement ”*

*Nicolas BODIN
1^{er} Vice-Président*

I. Mettre les atouts du territoire au service de son attractivité

L'agglomération bisontine, située au cœur du SCoT, a engagé depuis plusieurs années de nombreuses actions destinées à renforcer l'attractivité et le rayonnement de son territoire. Au centre d'un bassin de vie, dont les contours dépassent les limites actuelles du SCoT et ouvert sur des coopérations inter-agglomérations, Besançon est dotée d'équipements métropolitains et de fonctions dévolues à une capitale régionale. En ce sens, la création d'équipements complémentaires à ceux existant est de nature à conforter son rôle au sein de la région Franche-Comté.

La vision du territoire du SCoT repose sur des principes de centralité et d'accessibilité en modes doux, dont l'armature urbaine se fait le relai. Ainsi, le SCoT privilégie l'implantation des équipements structurants d'intérêt supra communautaire dans le cœur d'agglomération (Besançon ou les communes périphériques) ou dans le secteur nord desservi par la nouvelle ligne TGV.



➤ Indicateur I - Les grands équipements, vecteurs d'attractivité

En 2011, 78 équipements structurants sont recensés dans le SCoT :

- Besançon centralise plus de 8 équipements sur 10 :
 - le centre-ville élargi de la ville concentre la majorité des équipements culturels ;
 - les équipements d'enseignement se situent principalement sur le Campus universitaire et au centre-ville.
- les communes périphériques disposent de 5 équipements :
 - culturels : cinéma « Mégarama » (Ecole-Valentin) et musée des armées (Beure) ;
 - sportifs : complexes sportifs (Franois et Thise) et pôle tennis espoir Trebignon (Thise).
- une dizaine d'autres équipements majeurs se situent en dehors du cœur d'agglomération : équipements d'enseignement (ENIL de Mamirolle, lycée agricole de Dannemarie-sur-Crête, Centre hospitalier spécialisé (Novillars), musée des maisons comtoises (Nancray)...

Les communes périphériques et du secteur Nord ne jouent pas encore leur rôle au sein de ce « cœur d'agglomération » souhaité par le SCoT. Seules, quatre d'entre elles (Ecole-Valentin, Franois, Thise et Beure) disposent d'équipements, d'une portée relative, à l'exception du Mégarama.

Répartition du nombre et des types d'équipements majeurs

Type d'équipements	Culturel	Enseignement	Santé	Sportif
Besançon	16	29	6	13
Communes périphériques et du secteur Nord	2	0	0	3
Autres communes du SCoT	1	2	1	5
Total	19	31	7	21

Sources : INSEE Sirene 2012 - DRJSCS

➤ Au temps I...

L'indicateur I suivra la localisation des équipements majeurs qui s'implanteront dans les secteurs précités, selon leur type (sportif, culturel, enseignement supérieur, santé).

I. Mettre les atouts du territoire au service de son attractivité

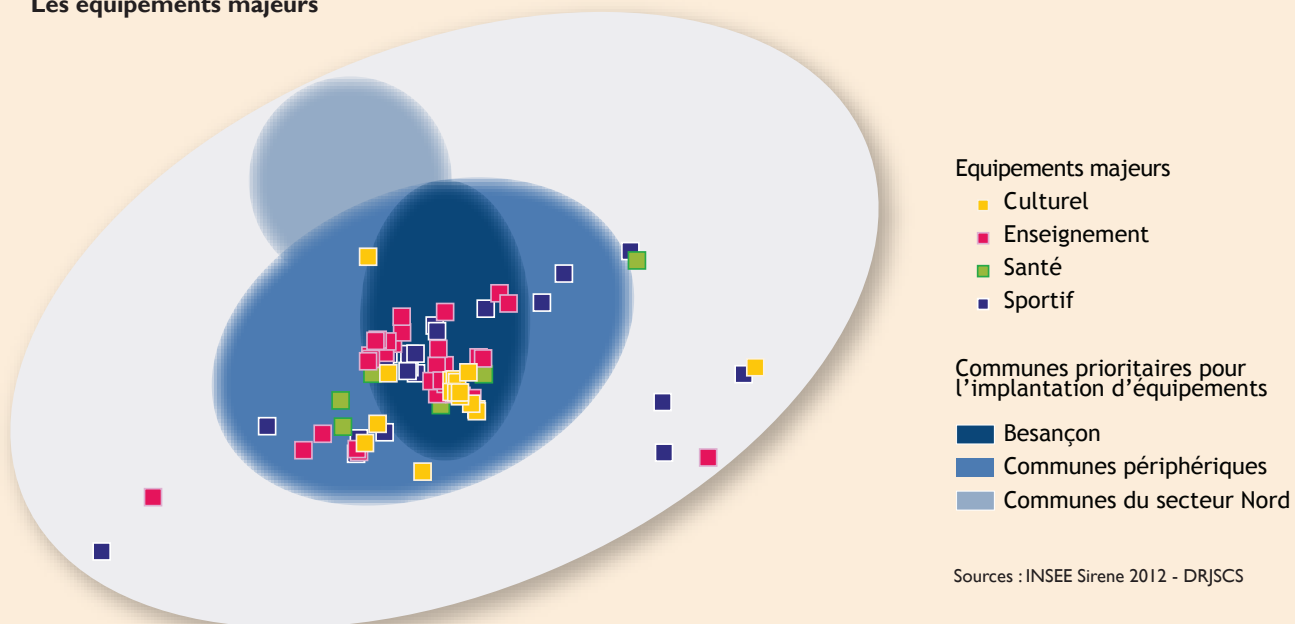
Plusieurs réflexions et actions sont en cours dans le secteur Nord :

- élaboration concertée des PLU des sept communes (Auxon-Dessus, Auxon-Dessous, Châtillon-le-Duc, Chevroz, Cussey-sur-l'ognon, Devecey, Geneuille) ;
- projet de création d'un syndicat mixte de coordination pour le développement du secteur de la nouvelle gare (associant le Conseil régional de Franche-Comté, les Conseils généraux du Doubs et

de la Haute-Saône, le Grand Besançon, la CC du Val de la Dame Blanche, les CCIT 25 et 70) ;

Ces démarches favorisent l'émergence de projets d'équipements structurants. La prise en compte du territoire SCoT, ainsi que de la vision et des volontés d'organisation du développement qu'il affiche, est un préalable indispensable qui permettra d'assurer la cohérence des politiques à l'échelle des EPCI.

Les équipements majeurs



I. Mettre les atouts du territoire au service de son attractivité

Au nord, le SCoT appuie son projet de développement autour du système à deux gares. La nouvelle gare « Besançon - Franche-Comté - TGV » offre ainsi l'opportunité de développer de nouvelles activités économiques autour de l'équipement. La connectivité offerte par cette gare avec les autres agglomérations et les grandes métropoles nationales et européennes établit un environnement favorable à la création d'un ensemble d'activités tertiaires et

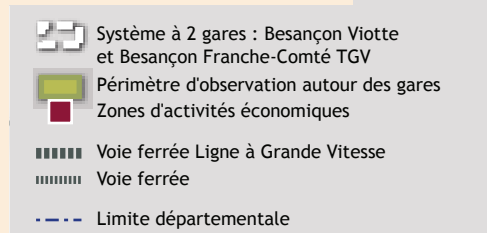
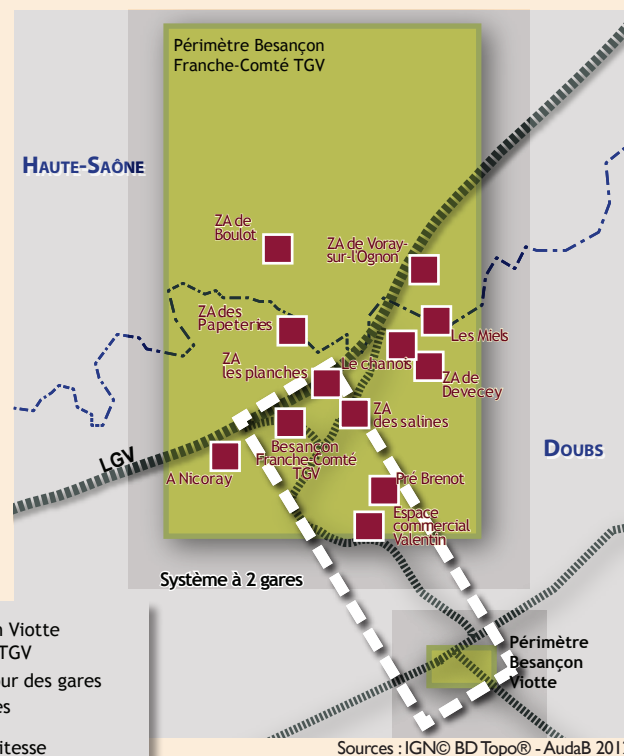
d'industries de pointe dans un cadre exceptionnel du point de vue de l'environnement et de la qualité des espaces.

La gare confère également au secteur nord du SCoT un rôle de développement d'une offre résidentielle visant à créer des complémentarités entre transport, économie et logement.

➔ Indicateur 2 - La LGV levier de grande accessibilité

Trois dimensions du développement urbain sont observées : le logement, l'activité économique, les grands équipements. Deux périmètres sont retenus :

- autour de la gare « Besançon - Franche-Comté - TGV », un périmètre constitué de 13 communes :
 - 7 dans le Doubs : Auxon-Dessous, Auxon-Dessus, Châtilлон-le-Duc, Chevroz, Cussey-sur-l'Ognon, Devecey, Geneuille ;
 - 6 en Haute-Saône : Boulot, Boul, Bussières, Buthiers, Étuz, Voray-sur-l'Ognon.
- autour de la gare Viotte, un périmètre qui intègre le site de la gare et ses entrepôts (SERNAM), les Glacis, le Jardin Botanique, l'IUFM et le parking Battant.



🕒 Au temps I...

L'indicateur 2 suivra les évolutions en matière d'emploi, de logement, d'équipement structurant et de développement des ZAE, participant ainsi à l'évaluation du dynamisme et de l'attractivité de chaque secteur.

I. Mettre les atouts du territoire au service de son attractivité



Le Grand Besançon porte les projets de développement économique dans les ZAE « Besançon TGV » et « pôle Viotte » identifiées par le SCoT. La vocation de ces zones à terme est actuellement en cours de définition (industrie, tertiaire, équipements, logement...). Dans le secteur nord, les différentes collectivités concernées (communes, EPCI, départements...) souhaitent organiser la gouvernance au sein d'un syndicat mixte d'études.

Dans le secteur « gare Viotte », les deux sites universitaires (IUFM, jardin botanique) ont engagé leur mutation et la réalisation de la ligne de tramway modifie le fonctionnement et l'accès au site. Ces éléments amènent l'ensemble des acteurs en présence (la ville et l'agglomération de Besançon, le Conseil général, l'Université de Franche-Comté) à porter une réflexion sur le devenir de ce secteur stratégique.

Périmètre	Habitat	Economie	Equipement
Gare « Besançon - Franche-Comté TGV »	<ul style="list-style-type: none"> • plus de 4 500 logements • 70% se situent dans le Doubs principalement à Châtilhon-le-Duc, Devecey et Geneuille. • Prix moyen d'une maison 200 000 € • Nette différence de prix moyen d'une maison entre les communes du Doubs (207 000 à 286 000 €) et celles de Haute-Saône (149 000 à 198 000 €). 	<ul style="list-style-type: none"> • Doubs : <ul style="list-style-type: none"> - 10 ZAE - Surface d'environ 110 hectares, dont 15% reste à aménager. • Haute-Saône : <ul style="list-style-type: none"> - 2 ZAE - Surface de 21 hectares entièrement aménagée • 2 814 salariés dans la zone de rayonnement de la gare Besançon - Franche-Comté TGV. <ul style="list-style-type: none"> - dont plus de 85 % dans les communes du Doubs (2010) 	Aucun équipement structurant n'est présent
Gare Viotte	Faible nombre de logements Aucune transaction immobilière recensée en 2010 et en 2011.	2 ZAE Surface de 4.7 ha Près de 1 000 salariés (dont 10 % dans le public).	2 équipements à vocation universitaire : IUFM, UFR des Sciences et Techniques (Jardin Botanique)

Sources : INSEE CLAP 2010 - RP 2012 - Perval 2010 - 2011 - AudaB

I. Mettre les atouts du territoire au service de son attractivité

Renforcer l'attractivité du territoire bisontin nécessite également une meilleure connexion de l'ensemble des communes du SCoT aux grands réseaux européens. La mise à 2x2 voies du contournement routier ouest de l'agglomération (reliant le nord et le sud) et la réalisation de la liaison nord-est (contournement est de l'agglomération) permettront d'achever la réalisation du réseau structurant de l'agglomération et le contournement de Besançon.

Ces projets sont par ailleurs essentiels pour une meilleure utilisation du réseau existant. Ils faciliteront l'attractivité et le développement économique du territoire et contribueront à réduire le trafic de transit qui touche actuellement la ville centre, permettant alors une réflexion urbaine de nature à requalifier les boulevards périphériques situés dans les faubourgs de Besançon.

➔ Indicateur 3 - La finalisation du contournement de Besançon

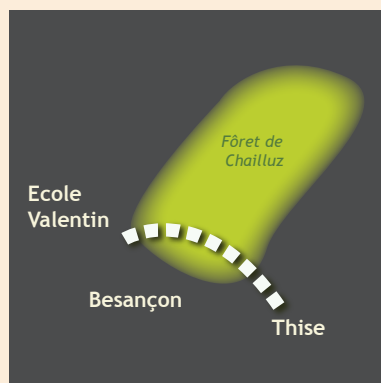
Les documents d'urbanisme actuellement en vigueur (Besançon, Thise) permettent la réalisation des deux contournements de Besançon. Les projets sont à des stades d'avancement différents. Le projet de contournement ouest (mise à 2x2 voies de la liaison Beure-Micropolis) est engagé : l'Etat, maîtrise d'ouvrage, et les différents partenaires ont identifié les enjeux et les objectifs de cette partie du contournement ouest. Plusieurs scénarios d'aménagement sont à l'étude. Les travaux sont envisagés à partir de 2017. La réalisation du contournement nord-est reste plus délicate. Ce projet est inscrit depuis plusieurs décennies dans les documents de planification urbaine.

Les dernières études ont été réalisées en 2004 par l'Etat et le Conseil général. En 2012, aucune collectivité ne se positionne en qualité de maîtrise d'ouvrage, préalable indispensable à la réalisation du projet. En outre, la mise en œuvre de la liaison entre le nord et l'est de la ville nécessitera une définition de la vocation de la liaison nord-est et de ses incidences en matière de requalification urbaine des boulevards et des quartiers périphériques... Dans le cadre de son rapport de compatibilité avec le SCoT, le PDU du Grand Besançon en cours d'élaboration devra préciser les objectifs de cette liaison.

🕒 Au temps I...

L'indicateur 3 permettra de suivre l'état d'avancement des études et/ou des travaux réalisés. La compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par ces projets sera également analysée.

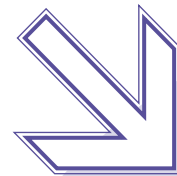
Liaison nord est



Contournement ouest



II. Construire un territoire au service d'un projet de société



*La
vie d'un territoire
est avant tout celle de femmes
et d'hommes de tous âges et toutes
conditions sociales, qui doivent pouvoir
bénéficier des meilleures conditions de vie
possible, qui doivent pouvoir trouver des réponses
à leurs besoins en matière d'emploi, de logement, de
moyens efficaces de déplacement, mais également une
offre satisfaisante en matière commerciale, culturelle
et de loisirs. Un territoire vivant, solidaire et équilibré
est avant tout un territoire à l'écoute de tous,
dans lequel chacun trouve la satisfaction de ses
besoins, où le vivre ensemble invite à rester.*



*“ Il est
important d'attirer
des habitants, mais il est
essentiel de les inciter à
rester ”*

*Pascal ROUTHIER
3^{ème} Vice-Président*

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

Les élus ont opté pour un projet de développement raisonnable qui s'appuie sur une croissance démographique légèrement supérieure aux tendances constatées par le passé. Le projet recherche ainsi un juste équilibre entre le renforcement de l'attractivité du bassin de vie de Besançon et le respect de la qualité de vie offerte par ses espaces non bâtis.

Les objectifs démographiques du SCoT nécessitent une production annuelle de l'ordre de 1 250 logements, soit 32 000 nouveaux logements à l'horizon 2035 afin d'accueillir 27 000 habitants supplémentaires.

➔ Indicateur 4 - Les objectifs de production de logements et leur retranscription dans les documents d'urbanisme locaux

La traduction des objectifs de production de logements du SCoT à l'échelle communale se fera sur un temps relativement long : la plupart des documents d'urbanisme communaux disposent d'un délai de 3 ans depuis la date d'approbation du SCoT pour assurer une compatibilité avec les objectifs affichés (seuls les POS doivent être immédiatement compatibles).

Les intercommunalités ne disposent pas des mêmes outils pour s'approprier et traduire les orientations du SCoT en matière de logement.

Le Grand Besançon est la seule intercommunalité qui dispose d'une compétence en matière d'équilibre social de l'habitat. Le Programme Local de l'Habitat (PLH) en constitue le document de planification et de programmation. Il est le seul outil véritablement opposable et permettant la traduction des orientations en matière de logements dans le SCoT. Le prochain PLH de l'agglomération (2013-2019) assurera la traduction de ces orientations.

Les 5 autres communautés de communes, dans un souci d'équité à l'égard des communes du Grand Besançon, ont fait le choix de prendre chacune une délibération pour définir les objectifs à

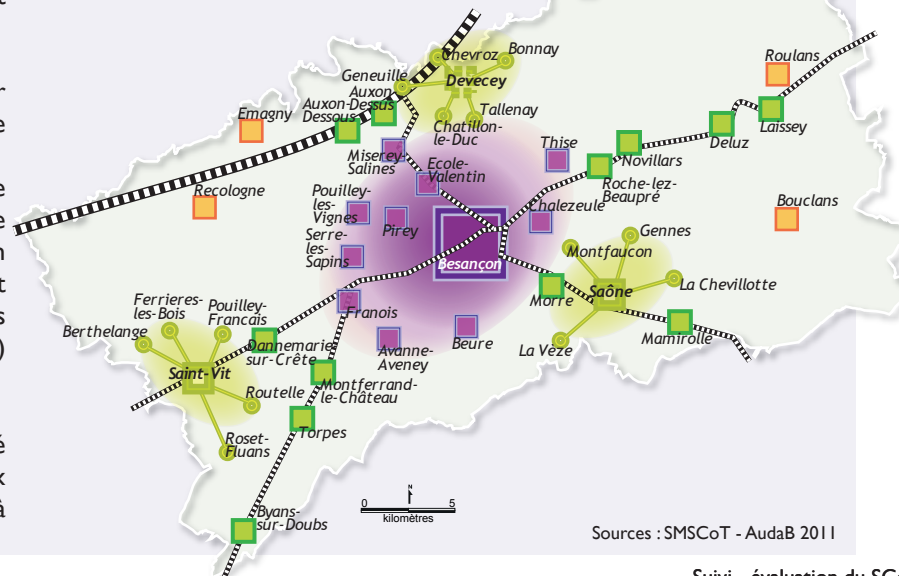
Alors que par le passé, la croissance démographique a trouvé appui à Besançon mais également de façon significative en milieu rural, l'armature urbaine du SCoT se présente comme un élément central de structuration du développement urbain. Elle se compose de trente communes identifiées en raison de leur proximité à la ville centre et au réseau urbain de transports en commun, du niveau d'équipement dont elles disposent (services et commerces, zones d'activités...) et/ou de la présence d'une halte ferroviaire.

Ces communes sont amenées à jouer un rôle prépondérant dans le développement quantitatif de l'offre résidentielle.

à retenir
Seules les 59 communes du Grand Besançon sont couvertes par un Programme local de l'habitat.

l'échelle communale. Cette décision communautaire n'a qu'une valeur informative, mais est de nature à faciliter la traduction des objectifs dans les documents d'urbanisme communaux.

Les communes de l'armature urbaine



➔ Au temps l...

L'indicateur 4 suivra les modalités de retranscription dans les documents d'urbanisme et dans les documents de rang supérieur (PLH) des objectifs quantitatifs de production de logements définis dans le SCoT. Il permettra d'apprécier les modalités de mise en œuvre au niveau communal de cet élément central du SCoT.

Les communes de l'armature urbaine

- Ville centre
- 10 communes périphériques
- Communes relais et leurs satellites
- Commune relais en devenir et ses satellites
- Communes desservies par une gare/halte ferroviaire
- Communes équipées

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

à retenir Le logement collectif représente les 2/3 des logements du SCoT & 90% des logements collectifs sont à Besançon.

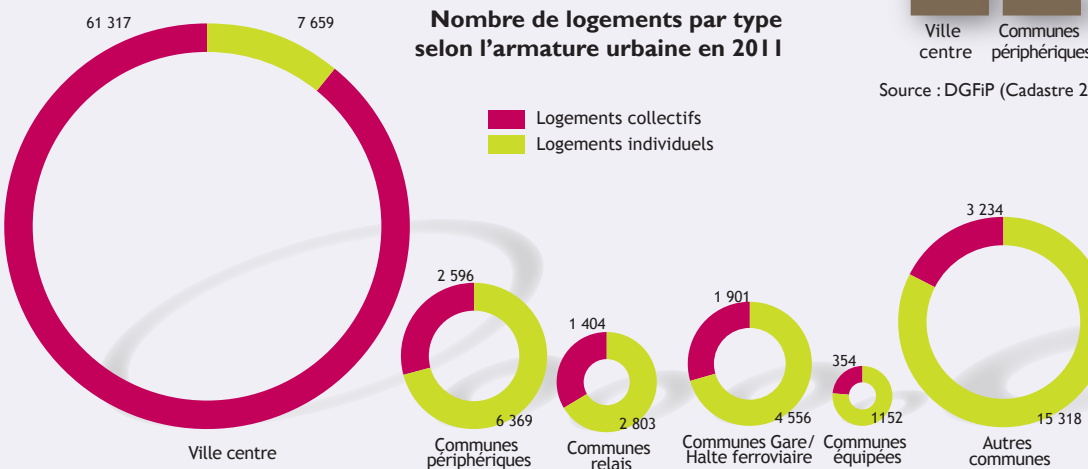
L'artificialisation d'espaces agricoles et naturels dédiés à l'urbanisation s'est accélérée au cours des dernières années alors que la croissance démographique correspondante a amorcé une phase de ralentissement. Il en ressort une surconsommation foncière préjudiciable au maintien des équilibres entre espaces urbains et naturels. Afin de participer activement aux changements nécessaires visant un urbanisme durable et responsable, le SCoT

promeut des formes urbaines peu consommatrices de foncier. Les communes identifiées dans l'armature urbaine sont amenées à jouer un rôle prépondérant, en lien avec leur positionnement au sein du territoire. Elles doivent ainsi participer à la mixité sociale en diversifiant les formes d'habitat (maison individuelle, maison de ville, logement intermédiaire et petit collectif) mais également les statuts d'occupation (propriétaires, locataires privés et publics).

Indicateur 5 - La production de logements de formes diversifiées

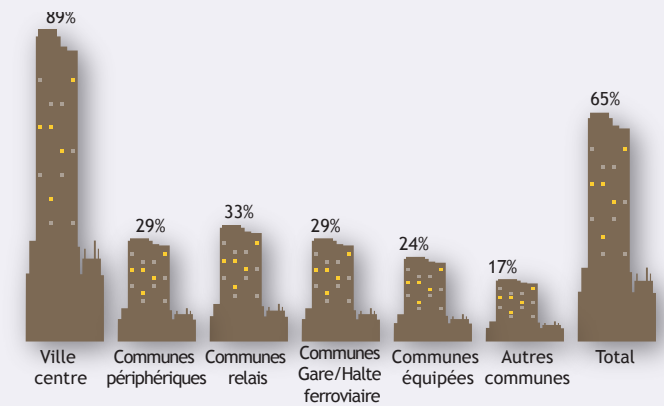
Les logements collectifs représentent les deux tiers du parc du SCoT. Ils sont concentrés à 90% à Besançon.

La plupart des communes de l'armature urbaine du SCoT disposent d'un parc immobilier en collectif non négligeable : entre un quart pour les communes équipées et un tiers pour les communes relais. Les objectifs fixés par le SCoT (30 % de la production nouvelle en collectif pour les communes de l'armature urbaine) doivent permettre d'assurer le maintien ou le confortement de cette part.



Source : DGFIP (Cadastré 2011)

Part de logements collectifs selon l'armature urbaine en 2011



Source : DGFIP (Cadastré 2011)

La traduction de la volonté de diversifier les formes d'habitat dans les PLU constitue le premier niveau permettant la réalisation de cet objectif. La prise de compétence habitat à l'échelle de l'intercommunalité, et l'élaboration d'un PLH permettent de renforcer les moyens dédiés (humains, financiers) à la réalisation de cet objectif.

Au temps l...

L'indicateur 5 suivra la production nouvelle de logements par type (individuel/collectif). Ce suivi permettra de saisir le niveau atteint par les communes concernées au regard des objectifs initiaux fixés par le SCoT.

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

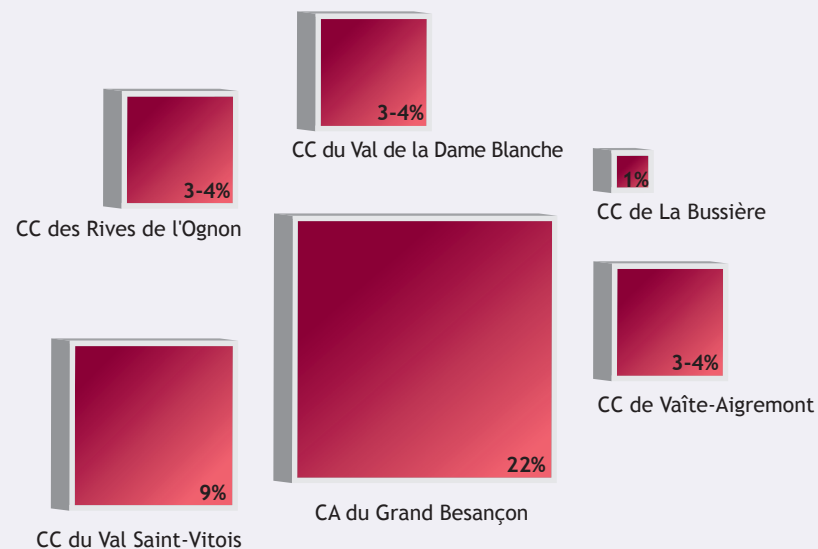
➔ Indicateur 6 - La production de logements à destination des ménages à faibles revenus

Le parc de logements conventionnés (publics et privés) est important dans la communauté d'agglomération (22% des logements) et majoritairement concentré à Besançon. Il est au contraire très faible dans les communautés de communes (entre 1 et 9%).

Les objectifs de production de logements conventionnés fixés par le SCoT sont différents selon les EPCI. Ils supposent des efforts de production variables au cours des 25 prochaines années :

- Val de la Dame Blanche : une forte augmentation du parc conventionné (+300%) ;

Part des logements conventionnés publics ou privés en 2011



Sources : DDT du Doubs (ECOLO) DGFIP (Cadastré 2011)

- Val Saint-Vitois, Rives de l'Ognon, Vaîte-Aigremont : une augmentation significative (+80%) ;
- Grand Besançon : le maintien du niveau de production actuelle pour un maintien de l'offre.

Nombre de logements conventionnés publics ou privés en 2011

	Objectifs de construction de logements à loyer conventionné
CA du Grand Besançon	4 800 – 5200
CC de la Bussière	-
CC des Rives de l'Ognon	30 – 50
CC de Vaîte - Aigremont	80 - 100
CC du Val de la Dame Blanche	230 – 270
CC du Val Saint-Vitois	300 – 340
Total	5 640 - 5 960

Sources : DDT du Doubs (ECOLO) DGFIP (Cadastré 2011)

En 2012, les intercommunalités n'ont pas les mêmes moyens d'intervention dans la mise en œuvre de cette orientation. Seul le Grand Besançon, au travers du PLH, assure une répartition organisée de la production de logements conventionnés par une territorialisation des objectifs à la commune. Les autres EPCI laissent chaque commune définir ses propres objectifs. Dans les petites communautés de communes, l'équilibre financier des opérations de logements publics est parfois difficile. Elles doivent poursuivre leur effort de mise sur le marché des logements privés conventionnés, notamment par la mise en œuvre d'outils adaptés (OPAH...).

Actuellement, leur traduction dans les communes de l'armature n'est pas pleinement satisfaisante. Si la révision des documents d'urbanisme permettra d'inscrire des objectifs à l'échelle communale, seule une politique intercommunale assurera une mise en œuvre effective.



➔ Au temps I...

L'indicateur 6 suivra la production nouvelle de logements conventionnés. Ce suivi permettra de saisir le niveau atteint par les communes concernées au regard des objectifs initiaux fixés par le SCoT.

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

Chaque jour :
- 70 000 véhicules entrent dans le SCoT
- 100 000 véhicules entrent dans Besançon

Au cours des années passées, l'expansion urbaine a généré un système de déplacements majoritairement organisé autour de l'automobile, système qui trouve aujourd'hui ses limites.

La question des déplacements se trouve au carrefour des orientations du SCoT en matière de développement de l'habitat, de l'activité économique, de la protection de l'environnement... L'armature urbaine placée comme élément central du projet repose sur un développement en lien avec les modes de transports alternatifs à l'automobile. Le SCoT priorise ainsi le développement urbain communal à proximité des équipements liés aux transports

collectifs (train, tramway, TCSP...) pour faciliter les déplacements et réduire les besoins d'utilisation de la voiture entre lieu de résidence, lieu de travail, de loisirs et points d'accès aux réseaux de transports en commun.

En concentrant une part importante des objectifs de développement urbain dans les communes de l'armature urbaine dotée de ces réseaux de transports collectifs, le SCoT cherche notamment à diminuer les congestions de voitures en entrées de la ville de Besançon et réduire la production de gaz à effet de serre.

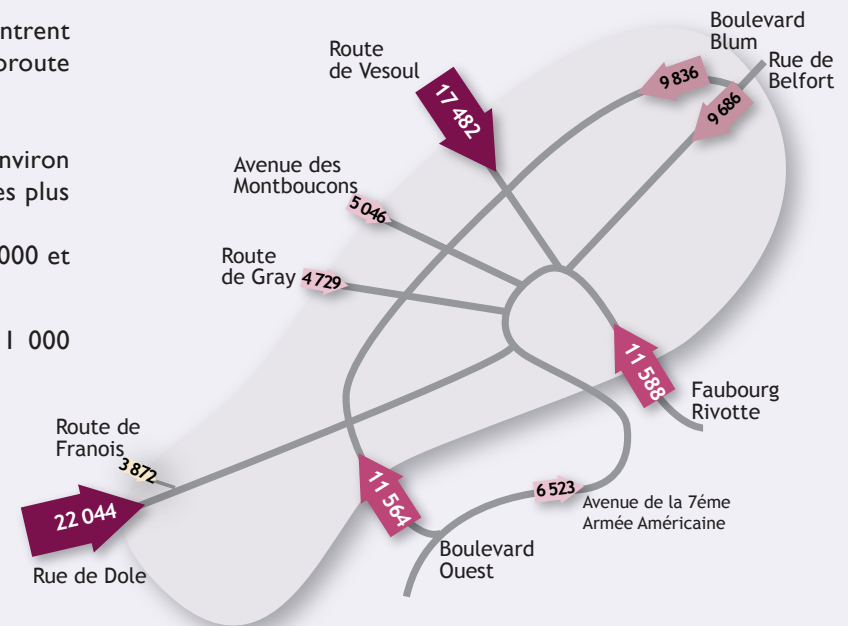
➔ Indicateur 7 - Les flux routiers

En moyenne au cours des dernières années, 70 000 véhicules entrent dans le territoire du SCoT chaque jour, dont 25 000 via l'autoroute A36 et 20 000 via la RN57.

Les flux routiers vers la ville centre sont supérieurs, avec environ 102 000 véhicules/jour en moyenne. Les entrées de la ville les plus fréquentées sont :

- la rue de Dole et la rue de Vesoul avec respectivement 22 000 et 17 000 véhicules/jour ;
- le faubourg Rivotte et le boulevard Ouest avec plus de 11 000 véhicules/jour chacun.

Flux aux entrées de la ville de Besançon



Sources : DIR Est, CG 25, Ville de Besançon, APRR

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

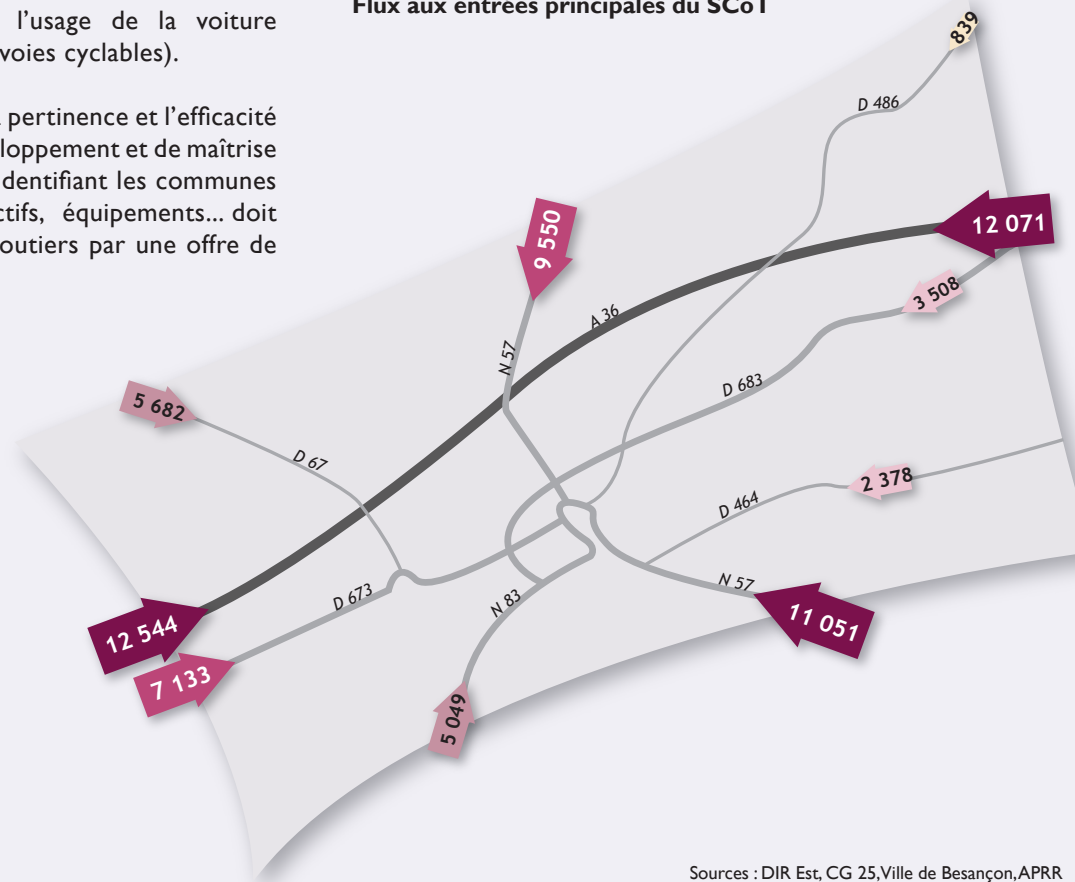
De nombreux facteurs influent sur le volume des déplacements routiers :

- politiques d'infrastructures (création d'un contournement, développement du transport collectif...);
- politiques de développement économique et de l'habitat (et sa proximité au réseau de transport collectif) ;
- politiques visant à la modération de l'usage de la voiture (cheminements piétons, sécurisation des voies cyclables).

Ainsi, l'évolution des flux viendra éclairer la pertinence et l'efficacité des politiques publiques en matière de développement et de maîtrise des déplacements. L'armature urbaine, en identifiant les communes accueillant préférentiellement habitants, actifs, équipements... doit jouer un rôle dans la réduction des flux routiers par une offre de transport collectif concurrentielle.

Cette évolution doit également être observée au regard du degré d'attractivité du territoire (développement d'équipements structurants...).

Flux aux entrées principales du SCoT



➔ Au temps I...

L'indicateur 7 identifiera de la même façon le nombre de véhicules pénétrant aux entrées principales de Besançon et du territoire du SCoT, et ainsi l'évolution du trafic entre le temps 0 et le temps I. Il constitue un élément de mesure des effets des volontés exprimés par le SCoT pour développer des modes de déplacement alternatifs à l'automobile.

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

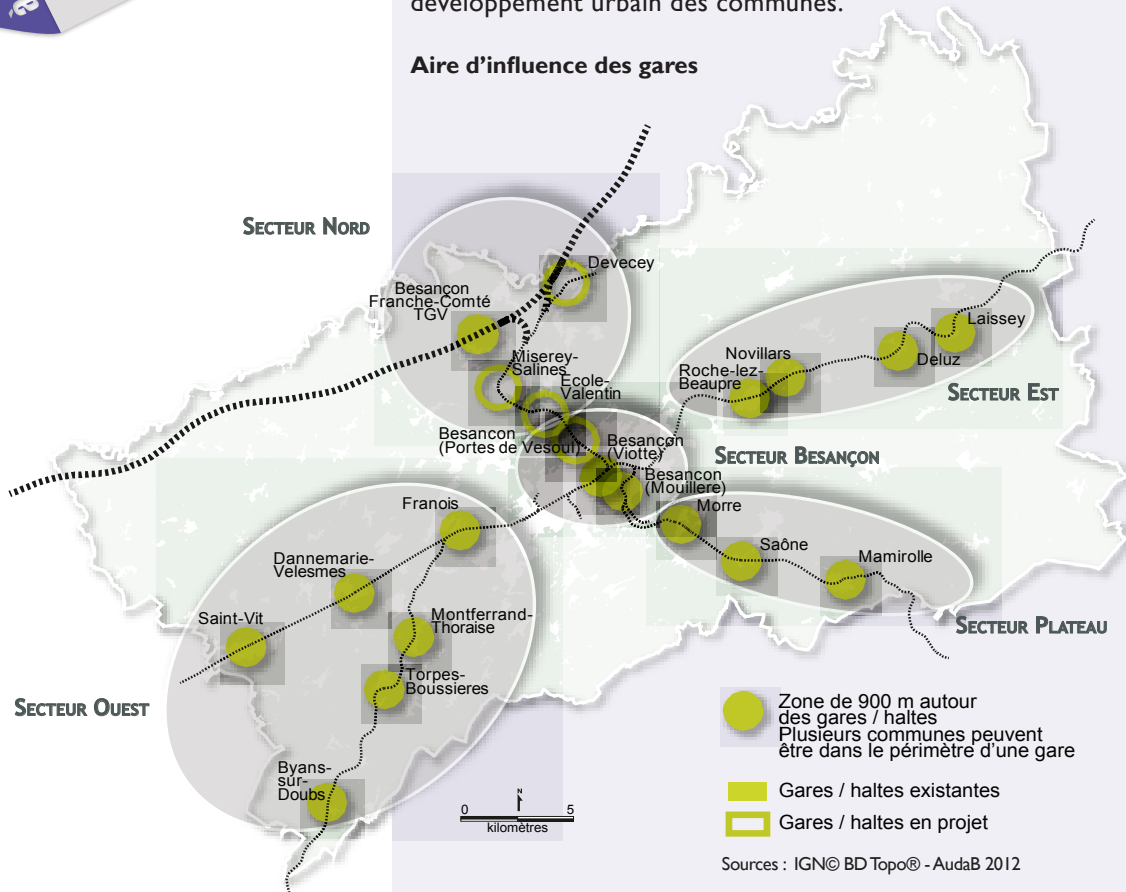


➔ Indicateur 8 - Le développement de l'urbanisation à proximité des gares et des haltes ferroviaires

Le suivi du nombre de logements, emplois et grands équipements à proximité des arrêts de train concerne 15 communes du SCoT. Il permet de mettre en évidence les modalités d'organisation et la prise en compte des transports en commun dans les projets de développement urbain des communes.

Certaines gares disposent d'un positionnement central dans la commune : Byans-sur-Doubs, Dannemarie-sur-Crète, Deluz, Laissey, Mamirolle, Morre, Novillars et Roche-lez-Beaupré. Elles rayonnent d'ores et déjà avec environ 90% des logements et emplois présents dans leur périmètre d'influence (rayon de 900 mètres).

Aire d'influence des gares



Secteur	Nombre de logements dans la zone d'influence des gares	Nombre de salariés privés et publics dans la zone d'influence
Besançon	27 953	21 878
Est	2 179	2 147
Nord	1 800	3 518
Ouest	3 011	2 656
Plateau	1 313	876
Total général	36 256	31 075

Sources : Majic III, DGFiP 2011, URSSAF (décembre 2011), DRJSCS, SIRENE (janvier 2012), AudaB

D'autres gares, comme celles de Franois ou Saône, sont proches des zones d'emploi mais éloignées du parc de logements communal. Le confortement du rayonnement des gares dépend des modalités de développement choisies par les communes. La révision des PLU leur permettra de porter une réflexion spécifique sur la place de la gare dans la commune et sur les objectifs et outils à mettre en œuvre pour renforcer l'usage du train : création de cheminements doux facilitant l'accès, réalisation de parking-relais, développement économique ou habitat à proximité...

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

Nombre de logements et de salariés

Secteurs / Gares	Nombre de logements dans la zone d'influence des gares	Nombre de salariés privés et publics dans la zone d'influence
Besançon	27 953	21 878
Besançon Viotte	14 828	8 834
Besançon Mouillère	11 092	11 896
Besançon Portes de Vesoul*	2 033	1 148
Est	2 179	2 147
Deluz	332	18
Laissey	253	194
Novillars	629	1 000
Roche-lez-Beaupré	965	935
Nord	1 800	3 518
Devecey	546	536
Ecole-Valentin*	705	2 882
Miserey-Salines*	402	87
Auxon-Dessus Besançon Franche-Comté TGV	147	13
Ouest	3 011	2 656
Byans-sur-Doubs	262	30
Dannemarie-Velesmes	437	763
Franois	288	961
Montferrand-Thoraise	332	116
Saint-Vit	1 244	668
Torpes-Boussières	448	118
Plateau	1 313	876
Mamirolle	585	351
Morre	570	30
Saône	158	495
Total général	36 256	31 075

* : haltes ferroviaires en projet fin 2011

Sources : Majic III, DGFIP 2011, URSSAF (décembre 2011), DRJSCS, SIRENE (janvier 2012), AudaB

Au temps l...

L'indicateur 8 suivra l'évolution du volume et de la part des logements, des emplois et des équipements situés dans le rayon d'influence des gares (900 mètres), et comparera cette évolution avec celles des communes de l'armature urbaine.

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

40% des logements et 50% des emplois bisontins sont à moins de 400 mètres du tramway.

Au temps l...

L'indicateur 9 suivra l'évolution du volume et de la part des logements, emplois et équipements situés à moins de 400 mètres d'au moins une station de tramway dans les deux communes concernées et comparera cette évolution avec celles des autres quartiers bisontins.

Indicateur 9 - Le développement de l'urbanisation le long de l'axe du tramway

La première ligne du tramway permet de desservir :

- plus de 40% des logements de la ville de Besançon, dans un rayon de 400 mètres autour des stations, majoritairement situés dans les quartiers de Planoise, du centre-ville et de Palente ;
- les trois-quarts des emplois publics (centre hospitalier Jean Minjoz, centre-ville...) et 33% des emplois privés de la ville ;
- près de 50% des équipements structurants de Besançon.

Le projet de transport en site propre TCSP « Gare Viotte-Temis » via le Campus ne concernera qu'une faible part des logements (15%) et d'emplois bisontins (15%). Mais il permettra de desservir un tiers des équipements majeurs de Besançon, notamment le palais des sports et le Campus universitaire.

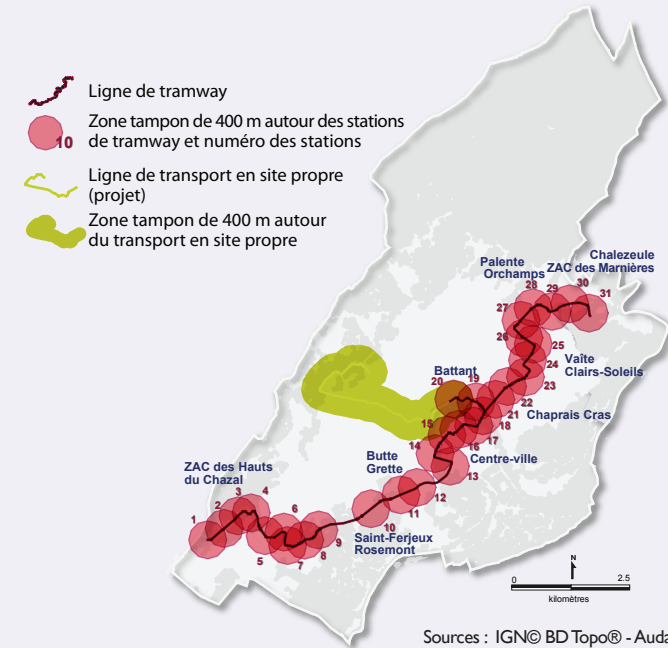
Ces deux nouveaux axes de transport en commun impactent d'ores et déjà les différentes dimensions de la ville : 83% des emplois publics, 40% des salariés privés et 52% des logements de Besançon se situent dans la zone d'influence du tramway ou du TCSP.

Ces nouvelles infrastructures traversent des secteurs déjà denses (Planoise, centre-ville...) et d'autres amenés à se développer dans un futur proche : Hauts du Chazal, quartier des Vaïtes... Le rôle joué par

cette offre dans la structuration du développement urbain est primordial. Pour favoriser l'usage de ce nouveau mode de transport collectif, les projets de développement devront :

- préférentiellement s'organiser à proximité de cet axe ;
- faciliter l'accès aux stations (création de cheminements piétons...).

Aire de 400 m autour des stations de tramway



Nombre de logements et de salariés autour de chaque arrêt de tramway

N° de station	Hauts du Chazal	UFR Médecine	Pôle santé	CHRU Minjoz	Ile de France	Epoisses	Allende	Micropolis	Malcombe	Rosemont	Brulard	Polygone	Chamars	Canot	Battant	Révolution	République	Parc Micaud	Flore	Gare Viotte	Fontaine-Argent	Tristan Bernard	Brûlefoin	Les Vaïtes	Schweitzer	Croix de Palente	Lilas	Orchamps	Fort Beno	Marmières	Chalezeule
Logements	86	295	173	48	2766	3029	2507	1975	460	489	756	1086	733	1133	3889	4313	2654	2691	3995	1842	3099	2008	1432	1360	1556	2257	2228	1451	768	15	14
Emploi salarié privé	318	286	118	939	719	388	409	174	149	16	56	152	714	453	1469	2862	2949	1482	1598	1259	841	518	118	32	209	388	291	321	949	1225	543
Emploi salarié public	56	1	3406	3406	3100	648	772	80	0	117	12	12	6273	831	6002	2743	2834	108	138	33	37	43	6	60	80	99	49	179	127	0	0
Equipements majeurs	1	2	2	1	2	1	3	5	2	0	0	0	6	5	9	5	5	1	2	1	3	2	0	0	0	0	1	3	1	0	0

Sources : Majic III, DGFIP 2011, URSSAF (décembre 2011), DRJSCS, SIRENE (janvier 2012), AudaB

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

Le SCoT vise le développement d'une offre alternative à l'usage de l'automobile et ambitionne de mobiliser l'ensemble des atouts de son territoire pour y parvenir. La croix ferroviaire qui irrigue le SCoT, la qualité du réseau de transports urbain ou le maillage cyclable en cours sont ainsi placés au cœur du projet politique. Le fer et le bus ont par ailleurs joué un rôle primordial dans la construction de l'armature urbaine du SCoT.

En prolongement des déplacements quotidiens, l'usage des modes doux est à privilégier dans la découverte touristique du territoire. Un réseau d'itinéraires cyclables et de cheminements piétons à l'échelle des 133 communes vient conforter les itinéraires structurants existants (Véloroute...) ou en cours de réalisation.

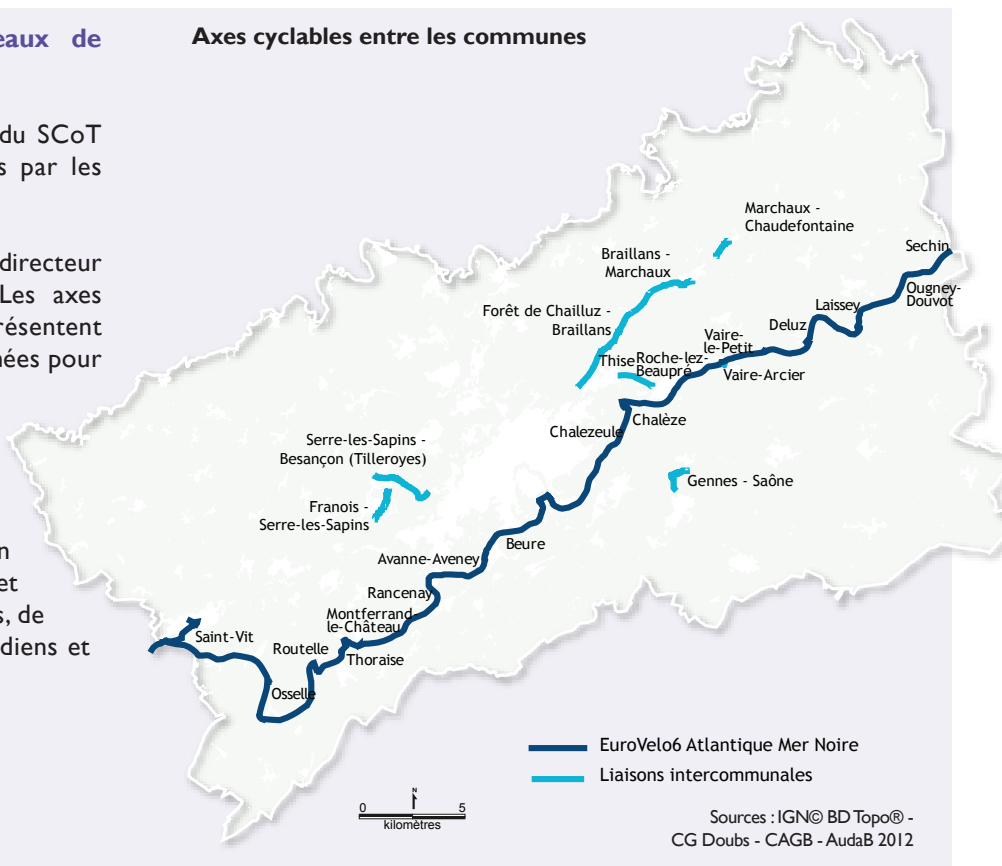
à retenir
La véloroute « Eurovelo 6 » relie 19 communes du SCoT (de Saint-Vit à Séchin) sur une longueur de 62 km.

Indicateur 10 - Le développement des réseaux de déplacements en modes doux

Actuellement, le maillage cyclable entre les communes du SCoT est peu développé, mais plusieurs actions sont menées par les collectivités :

- l'agglomération du Grand Besançon dispose d'un schéma directeur cyclable élaboré en 2011, en cours de réalisation. Les axes cyclables reliant les communes du Grand Besançon représentent environ 18 km. Mais de nouvelles liaisons sont programmées pour les années à venir ;
- le Conseil général du Doubs actualise en 2012 son schéma départemental cyclable approuvé en 2002 ;
- la véloroute « Eurovelo 6 » traverse le SCoT d'est en ouest sur une longueur de 62 km entièrement balisés et sécurisés et relie 19 communes situées le long du Doubs, de Saint-Vit à Séchin. Elle répond à la fois aux usages quotidiens et aux pratiques touristiques du territoire.

Axes cyclables entre les communes



II. Construire un territoire au service d'un projet de société

👉 Au temps I...

L'indicateur 10 permettra de suivre l'état d'avancement des aménagements de linéaires cyclables et les nouvelles liaisons intercommunales ou inter-quartiers.

A Besançon, le réseau cyclable représente un linéaire de 148 km (bande cyclable, piste séparée, voirie partagée...). Quatre secteurs sont particulièrement bien couverts : le réseau cyclable permet de relier le centre-ville au campus de la Bouloie et au quartier de Planoise, ainsi que le campus de la Bouloie au quartier des Hauts du Chazal.

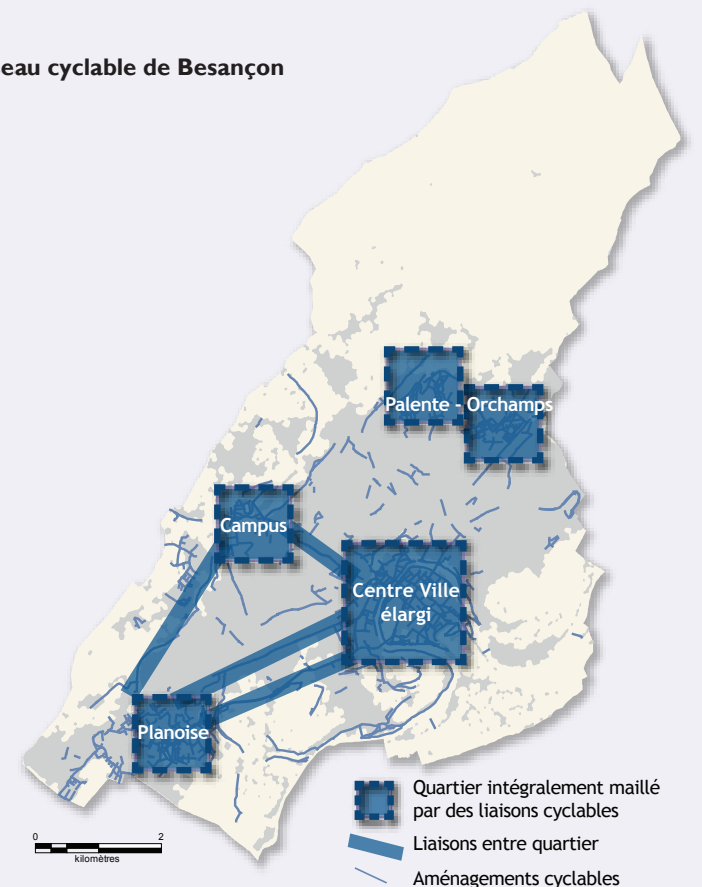
Longueur de linéaires cyclables dans la ville de Besançon

	Type de voie	Longueur en km
Sur voirie	Aménagement	37,3
	Absence d'aménagement	59,8
Hors voirie		50,8
Total général		147,9

Source : Grand Besançon, Ville de Besançon, CG25

A l'échelle du SCoT, plusieurs collectivités sont donc d'ores et déjà mobilisées pour le développement d'un maillage doux (piétons et cycles). La création de cheminements doux lors de la création de voiries nouvelles (ou la réfection de voies existantes) permettra de conforter ce maillage dans les années à venir.

Réseau cyclable de Besançon



Source : Grand Besançon, Ville de Besançon, CG25

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

A mi-chemin entre le contenu d'un SCoT SRU et d'un SCoT Grenelle, le projet politique du SCoT de l'agglomération bisontine a pris conscience de la nécessité de connecter les différents territoires en transports en commun. En cela, le SCoT a identifié la nécessité d'améliorer la performance des réseaux de déplacements alternatifs

➔ Indicateur 11 - La recherche de complémentarités des réseaux de transports en commun

En 2011, le réseau de transport collectif routier est organisé dans chaque EPCI de la façon suivante :

- Grand Besançon : réseau GINKO, composé d'un réseau de bus urbains (18 lignes) et d'un réseau de bus périurbains en service régulier et/ou à la demande (32 lignes) desservant les autres communes du Grand Besançon, dont les 22 identifiées dans l'armature urbaine ;
- Communautés de communes de Vaîte-Aigremont (CCVA), du Val de la Dame Blanche (CCVDB), du Val Saint-Vitois (CCVSV) : un réseau de bus ou de taxi péri-urbain uniquement en service à la demande ;
- Communauté de communes de la Bussière (CCLB) et des Rives de l'Ognon (CCRO) : pas d'offre de transports en commun.

Pour les communes de Besançon, Devecey et Recologne, un réseau de bus régional (Liveo) en service régulier complète l'offre des EPCI avec les lignes Besançon-Vesoul et Besançon-Gray.

Parallèlement à l'offre routière, un réseau ferroviaire constitué de 16 gares irrigue le territoire, dont la gare Besançon Franche-Comté TGV mise en service le 11 décembre 2011. Trois lignes ferroviaires se croisent directement à Besançon-Viotte :

- Lons-le-Saunier – Besançon ;
- Dijon – Besançon – Belfort ;
- La Chaux-de-Fond – Besançon.

à l'automobile et de travailler à l'optimisation des différents réseaux de transports, nécessitant lors de la mise en œuvre une réflexion entre les autorités organisatrices des transports (AOT) intervenant sur le territoire du SCoT.

La desserte en train offre 1 260 arrivées ou départs chaque semaine entre les gares de l'armature urbaine et la gare de Besançon-Viotte. En dehors de la ville centre, 2 communes sont plus largement desservies :

- Saint-Vit, identifiée comme commune-relais (300 arrivées ou départs avec Besançon) ;
- Franois, commune périphérique à Besançon (près de 200 arrivées ou départs avec Besançon).

Les communes de l'armature urbaine du SCoT bénéficient à des degrés divers d'une offre en transports en commun :

- les communes du Grand Besançon sont les seules à bénéficier d'une offre routière régulière ;
- Saint-Vit et Byans-sur-Doubs (CC Val Saint-Vitois) se situent sur un axe ferroviaire et disposent d'une offre interne à l'EPCI en transport à la demande ;
- Bouclans et Roulans (CC Vaîte-Aigremont) disposent uniquement d'un service de transport à la demande assuré par le Pays du Doubs Central ;
- la commune d'Emagny, appartenant à la CC Rives de l'Ognon, est la seule commune de l'armature urbaine à être totalement dépourvue d'une offre de transports en commun.



II. Construire un territoire au service d'un projet de société

➤ Au temps I...

L'indicateur II permettra de suivre l'évolution du niveau de l'offre de transport en commun routier dans les communes de l'armature urbaine. Ce suivi n'aura de sens qu'au regard de l'offre globale en transports alternatifs à l'automobile (sur les réseaux routier et ferré), de son organisation et de sa complémentarité.

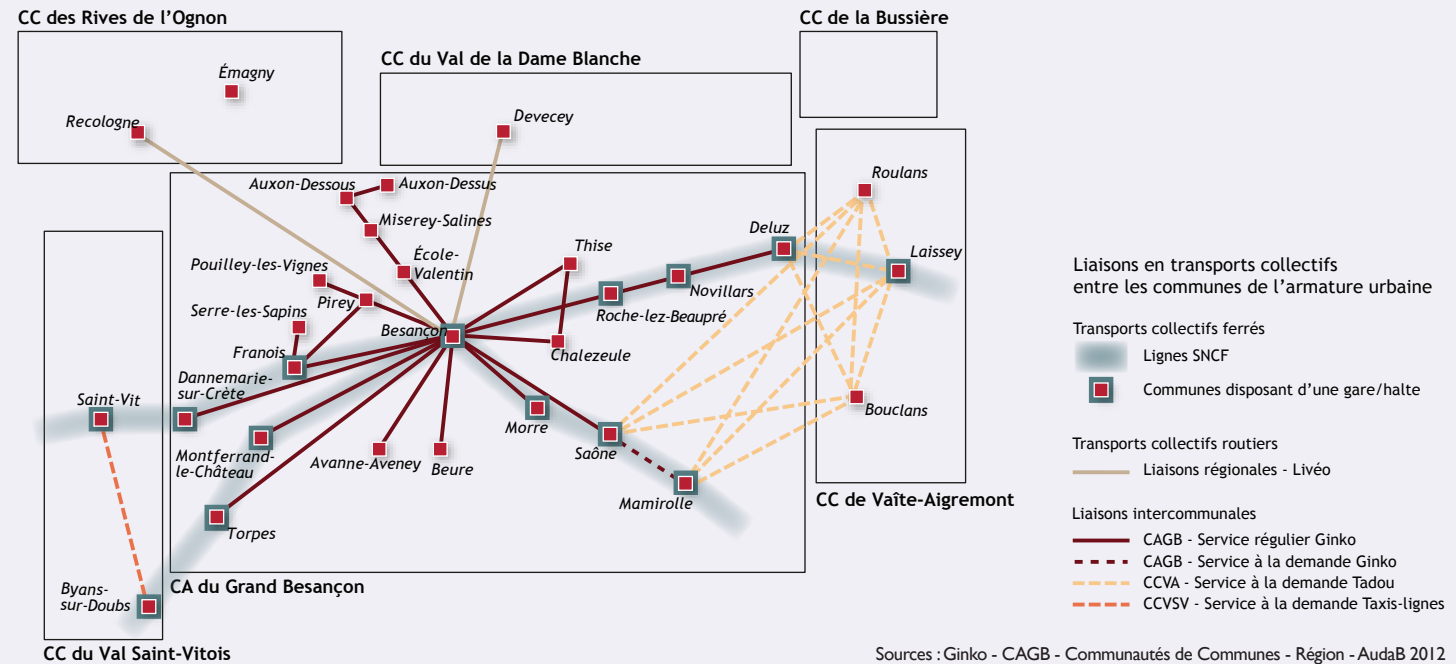
Dans le territoire du SCoT, l'offre de transport collectif routier (régulier ou à la demande) reste interne à chaque EPCI, sauf quelques exceptions :

- les liaisons régionales Livéo ;
- le système de transport à la demande qui permet de relier les communes de Vaîte-Aigremont aux gares ferroviaires les plus proches du Grand Besançon (arrêt Ginko de Saône, Mamirolle ou Deluz).

En matière de transport ferroviaire, le réseau existant devrait s'étoffer puisque trois haltes sont susceptibles de voir le jour au nord du SCoT, sur l'axe Besançon-Viotte – Besançon Franche-Comté TGV : Portes de Vesoul (nord de Besançon), Ecole-Valentin et Miserey-Salines.

La diminution des flux routiers passe par le développement de l'offre de transport collectif. Mais c'est aussi et surtout la complémentarité entre les différentes AOT et leurs réseaux qui favorisera l'émergence d'une offre efficace à l'échelle du SCoT.

Desserte en transports collectifs dans les communes de l'armature urbaine



Sources : Ginko - CAGB - Communautés de Communes - Région - AudaB 2012

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

➔ Indicateur 12 - La fréquentation des transports en commun

Plus de 17 millions de voyages ont été effectués en 2011 dans les différents réseaux de transport collectif routier de l'agglomération et des communautés de communes. Mais la fréquentation du réseau Ginko à l'intérieur de Besançon rend dérisoire la réalité de l'usage des autres réseaux :

- 17 millions de voyages à Besançon ;
- 25 000 voyages dans les autres communes du Grand Besançon ;
- 2 000 voyages en transport à la demande dans les autres communautés de communes.

En dehors de Besançon, au sein du réseau Ginko, les communes de l'armature urbaine connaissent d'ores et déjà une fréquentation nettement supérieure aux autres communes du Grand Besançon : 722 voyages hebdomadaires par commune en moyenne contre 270 dans les communes situées en dehors de l'armature urbaine.

Mais les lignes les plus fréquentées ne concernent pas nécessairement les communes les plus proches de Besançon et/ou les plus peuplées. Certes, Thise, Saône, Roche-lez-Beaupré, Franois, Chalezeule et Montferrand-le-Château recensent plus de 1 000 voyages par semaine. Mais a contrario, Serre-les-Sapins, Pirey, Miserey-Salines, Beure ou Avanne-Aveney n'en comptent pas plus de 650, un volume similaire à celui observé dans des communes hors armature telles que Châtillon-le-Duc, Grandfontaine, Nancray, Pelousey ou Pugey.

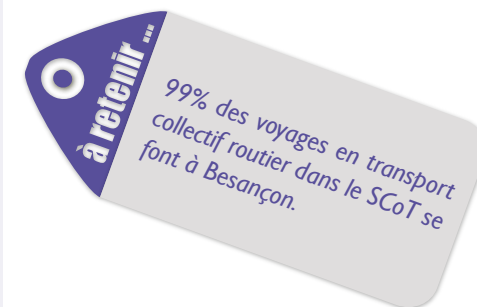
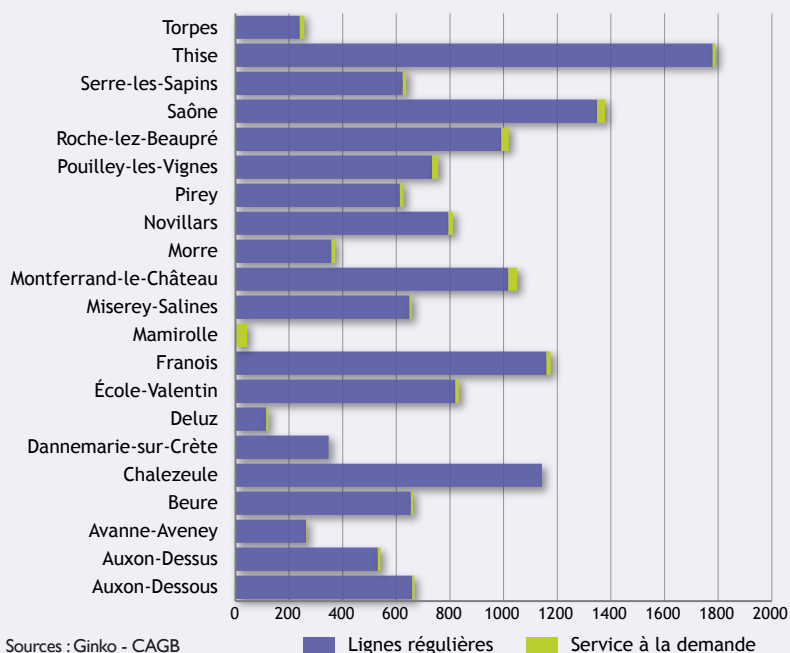
La création, via l'armature urbaine du SCoT, d'une première couronne autour de Besançon doit permettre de conforter l'usage des transports en commun.

Nombre de voyages annuels en TC routier en 2011

	Nombre de voyages
Réseau GINKO Besançon	17 178 063
Réseau GINKO Grand Besançon	25 126
TADOU (CCVA)	221
ALLOBUS (CCVDB)	517
TAXI-LIGNES (CCVSV)	1 289
Réseau LIVEO (Région)	6 699
Total voyages SCoT	17 211 915

Sources : Ginko - CAGB - Communautés de Communes - Région - AudaB 2012

Nombre de voyages hebdomadaires dans les communes du Grand Besançon en 2010



II. Construire un territoire au service d'un projet de société

👁️ Au temps I...

L'indicateur I2 suivra parallèlement l'évolution de la fréquentation des différents modes de transports collectifs routiers et ferrés proposés dans le SCoT. Il analysera l'évolution de cette fréquentation en distinguant les communes de l'armature urbaine, porteuses du développement, et les autres communes.

Parallèlement, l'offre ferroviaire a permis en moyenne 15 000 voyages quotidiens (montées ou descentes) dans l'une des gares du SCoT. La fréquentation de la gare-Viotte prédomine : 70% des voyages quotidiens concernent cette gare.

Les gares les moins fréquentées (nombre moyen de montées/descentes <50) appartiennent au Grand Besançon, mais bénéficient généralement d'un réseau de bus périurbain très fréquenté :

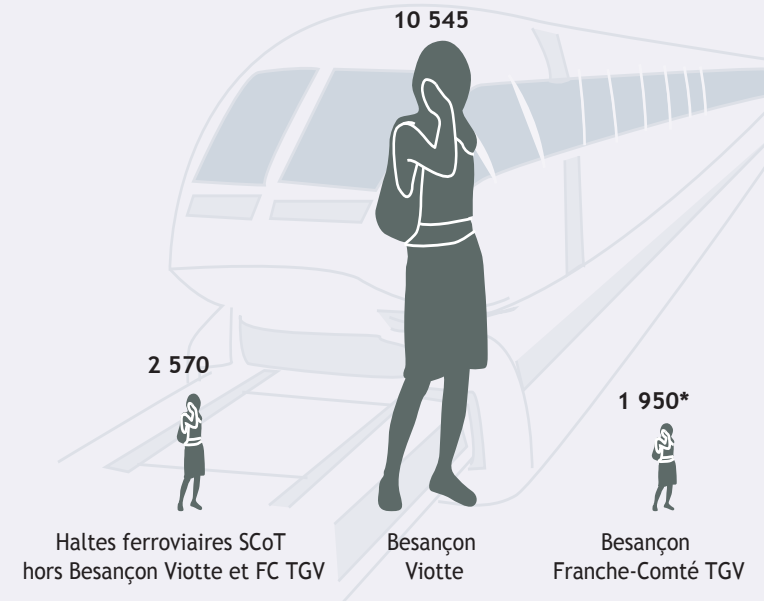
- Montferrand-le-Château recense plus de 1 000 voyages en bus par semaine ;
- Novillars compte 800 voyages hebdomadaires.

Les communes de Deluz et Torpes font exception à ce principe. Malgré une offre importante quel que soit le réseau, elles cumulent de faibles fréquentations : 100 à 240 voyages sur le réseau bus et 24 à 38 montées/descentes sur le réseau ferré.

Afin de conforter l'usage du train, les communes dotées d'une halte ferroviaire devront a minima prendre en compte la présence de cette offre dans leurs scénarios de développement

Les documents d'urbanisme communaux (PLU) ainsi que les documents intercommunaux tels que le programme local de l'habitat (PLH) ou le plan de déplacements urbains (PDU) permettront de porter une réflexion spécifique sur les modes d'urbanisation favorisant l'usage du train : création de cheminements doux facilitant l'accès, réalisation de parking-relais, développement économique ou habitat à proximité...

Nombre moyen de voyages quotidiens en 2011



*Estimation sur la base de la fréquentation de décembre 2011

Sources : SNCF

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

Le SCoT définit une armature hiérarchisée des zones d'activités économiques (ZAE) qui prend en compte les espaces existants et les besoins nouveaux à l'échéance 2025. L'élaboration de cette armature s'est effectuée en lien avec le réseau de transports collectifs et l'armature urbaine (orientée vers le développement de l'habitat).

La superposition des trois thèmes donnent ainsi une vision assez précise des priorités de développement du SCoT. Cette armature économique se décline en sites d'intérêt métropolitain, sites d'intérêt régional ou départemental, sites structurants d'agglomération et sites de secteur.

D'ici 2025, le SCoT a estimé qu'environ 350 hectares supplémentaires pourraient être nécessaires à l'accueil d'entreprises dans les ZAE de l'armature.

En dehors de celle-ci, les autres communes du SCoT sont autorisées à accueillir des zones d'activités dans la limite de 3 hectares maximum par commune. Ces orientations visent à structurer le développement économique du territoire et limiter la consommation foncière à des fins d'activité.

à retenir 14 communes situées en dehors de l'armature des ZAE disposent d'une surface dédiée à l'activité économique supérieure à 3 hectares.

Indicateur 13 - Le schéma d'armature des ZAE et sa retranscription dans les documents d'urbanisme locaux

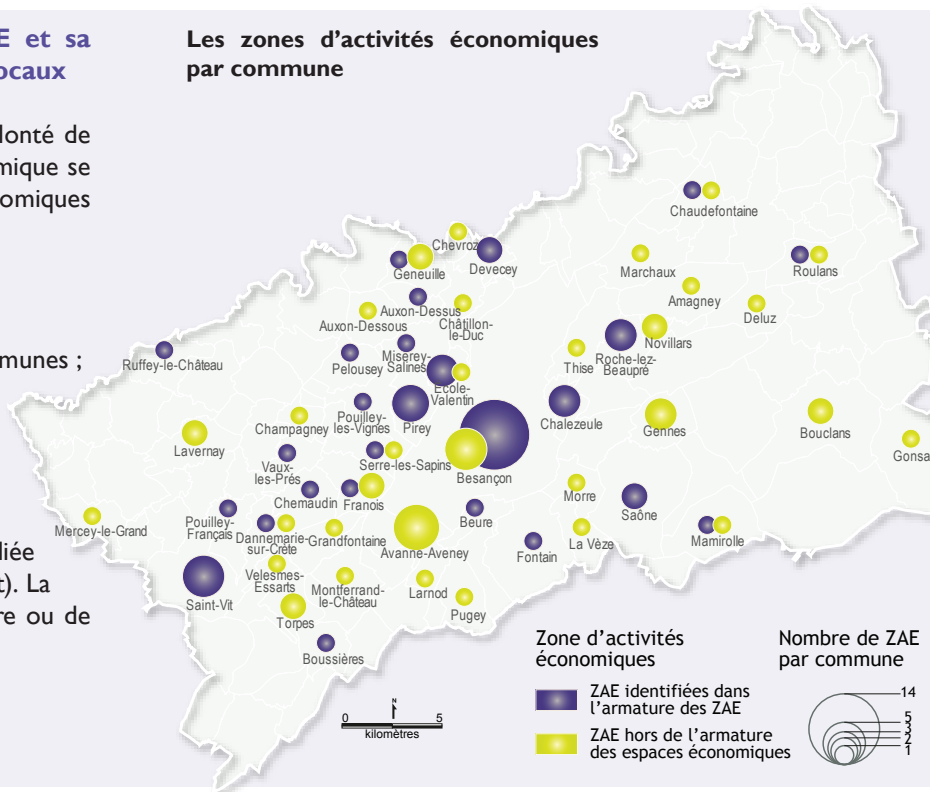
La retranscription dans les documents d'urbanisme de la volonté de limiter la consommation foncière à des fins d'activité économique se traduit en 2012 par la présence de 103 zones d'activités économiques existantes ou à créer, concernant 49 communes du SCoT.

Les ZAE identifiées se répartissent de la façon suivante :

- 4 « sites d'intérêt métropolitain » dans 2 communes ;
- 11 « sites d'intérêt régional ou départemental » dans 6 communes ;
- 27 « sites structurant d'agglomération » dans 17 communes ,
- 12 « sites de secteur » dans 7 communes ;
- 49 autres zone(s) d'activité existante(s) en dehors de l'armature des espaces économiques dans 32 communes.

Parmi ces dernières, 14 communes disposent d'une surface dédiée à l'activité économique supérieure à 3 ha (existant et projet). La révision de leur document d'urbanisme permettra de réduire ou de supprimer la ou des zone(s) actuellement inscrites.

Les zones d'activités économiques par commune



Au temps l...

L'indicateur 13 permettra une analyse de la retranscription dans les documents d'urbanisme des autorisations d'implantation définies dans le SCoT. Elle intégrera les évolutions des zonages dédiés à l'activité économique. Une attention particulière sera portée aux zones d'activités non inventoriées dans le schéma d'armature : ces dernières ne devront pas excéder 3 ha au total (existant + projet).

II. Construire un territoire au service d'un projet de société



➔ Au temps I...

L'indicateur 14 identifiera et localisera à nouveau les zones d'activité économique sur la base des documents d'urbanisme communaux, en distinguant les surfaces aménagées et le potentiel de chaque zone. Il permettra de suivre l'évolution de la localisation et des surfaces des ZAE du schéma d'armature identifiées. Le travail permettra également d'évaluer la consommation du foncier mobilisable identifié au temps 0.

➔ Indicateur 14 - La consommation foncière dédiée au développement des ZAE de l'armature urbaine

L'ensemble des ZAE inscrites dans le schéma d'armature du SCoT a été localisé et cartographié à partir des zonages existants dans les documents d'urbanisme en vigueur. Les périmètres réalisés ont permis de répartir les surfaces foncières par EPCI et ainsi de distinguer :

- les surfaces déjà urbanisées ;
- le potentiel de foncier mobilisable pour les projets d'activité économique.

En 2012, l'ensemble des surfaces déjà aménagées représente 1 300 hectares. L'emprise des différents projets existants destinés à l'activité économique représente une consommation foncière d'environ 270 hectares à l'échelle du SCoT (pour 360 autorisés au maximum), dont 210 dans le Grand Besançon.

Ainsi, aucun EPCI ne dépasse les valeurs fixées par le SCoT.

Surface des ZAE par EPCI en 2012 et foncier mobilisable autorisé

	Foncier total mobilisable de 2010 à 2025 (en ha)	Surface projets 2010-2025 (en ha)	Surface projets post 2025 (en ha)
CA du Grand Besançon	250 à 270 ha	209	75
CC de la Bussière	5 à 7 ha	0	0
CC des Rives de l'Ognon	8 à 11 ha	11	0
CC de Vaîte - Aigremont	12 à 15 ha	8	11
CC du Val de la Dame Blanche	22 à 25 ha	8	0
CC du Val Saint-Vitois	28 à 32 ha	31	10
Total SCoT	325 à 360 ha	268	96

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

La création d'une offre nouvelle, complémentaire aux ZAE existantes est une nécessité afin de soutenir les fonctions économiques du bassin de Besançon.

Les zones existantes doivent également jouer un rôle dans le confortement de l'attractivité économique du territoire en

répondant aux exigences des entreprises et en participant également à la qualité paysagère des communes qui les accueillent. Ainsi, le SCoT a acté de la nécessité d'améliorer la qualité des espaces économiques existants et de requalifier les zones vieillissantes afin d'améliorer l'effet vitrine de celles-ci.

➔ Indicateur 15 - La qualité des ZAE

L'étude menée lors de l'élaboration du diagnostic du SCoT (AudaB, Katalyse) a révélé un niveau qualitatif de l'aménagement des sites disparate :

- Un bon niveau qualitatif pour une dizaine de sites : Lafayette, TEMIS, Pôle Santé, Dannemarie-sur-Crête, Mamirole... ;
- Quelques « points noirs » ayant un impact négatif sur l'image du territoire : friches industrielles (Rhodia, SM2E), Besançon-Thise-Chalezeule (BTC), Trépillot-Tilleroyes (pour partie), Chemaudin, Velesmes-Essarts, La Coupotte (Saint-Vit), zone industrielle de Saône...

Le temps 0 du suivi-évaluation n'a pas permis de réaliser une étude plus fine de la qualité des zones d'activités présentes dans le SCoT.

Assurer la requalification ou le développement qualitatif des ZAE passe nécessairement par une volonté initiée par les collectivités, en lien avec les entreprises implantées. Les actions à mener pourront porter sur les zones vieillissantes (diagnostic urbain) et sur les zones à venir (exigence renforcée en termes de qualité urbaine).

Thématique	Critères
urbanisation	continuité avec l'urbanisation existante
densité	construction sur plusieurs niveaux
	stationnement en rez-de-chaussée
	stationnement en toit-terrasse
déplacements	prise en compte des modes doux dans la zone
	prise en compte des modes doux dans les secteurs limitrophes à la zone
	prise en compte des transports collectifs dans la zone
	prise en compte des transports collectifs dans les secteurs limitrophes à la zone
	optimisation du transport de marchandises dans la zone
intégration paysagère : espaces publics	cohérence de la signalétique interne à la zone
	cohérence de la signalétique extérieure à la zone
	effacement des réseaux aériens
	dissimulation des emplacements à déchets
	qualité de la végétalisation
	utilisation d'énergies renouvelables dans les espaces publics et de stationnement
intégration paysagère : bâtiments et paysagement	harmonisation des clôtures
	recours à un architecte-conseil lors de la création/requalification de la zone
	formes architecturales valorisantes des bâtiments
	sobriété énergétique des bâtiments
	réglementation de la publicité
	utilisation de panneaux solaires
utilisation de systèmes de récupération d'eau de pluie	

➔ Au temps 1...

La grille définie par l'indicateur 15 permettra d'analyser les projets de création ou de requalification de zones d'activités et leur réalisation. Un suivi régulier entre le SCoT, l'AudaB et les intercommunalités membres permettra de faire un bilan des opérations concernées, en cours ou achevées.

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

L'activité agricole est une composante économique importante du SCoT bisontin. Le projet politique ambitionne de conforter cette activité économique, malgré la poussée de l'urbanisation et la vulnérabilité des exploitations face à la pression foncière.

Le projet identifie ainsi des secteurs où les tensions liées à l'urbanisation sont plus prégnantes et pèsent plus lourdement sur l'arbitrage entre développement urbain et maintien de l'activité agricole.

➔ Au temps 1...

Au temps 1, l'indicateur 16 suivra l'évolution de la SAU dans les communes des neuf secteurs agricoles et dans les autres communes du SCoT. Il permettra ainsi de suivre le rythme d'artificialisation des 39 communes appartenant à ces secteurs et de faire des comparaisons avec les autres communes du SCoT.

L'indicateur suivra l'évolution du nombre de sièges d'exploitation dans les neuf secteurs agricoles et des types d'activité. Une comparaison avec l'évolution de l'activité dans les autres communes du SCoT sera également réalisée.

➔ Indicateur 16 - La surface agricole utile et l'activité agricole dans les neuf secteurs agricoles identifiés

Les secteurs agricoles sur lesquels pèsent des enjeux pour la pérennité de l'activité concernent 40 communes du SCoT, dont 18 des 30 communes de l'armature urbaine :

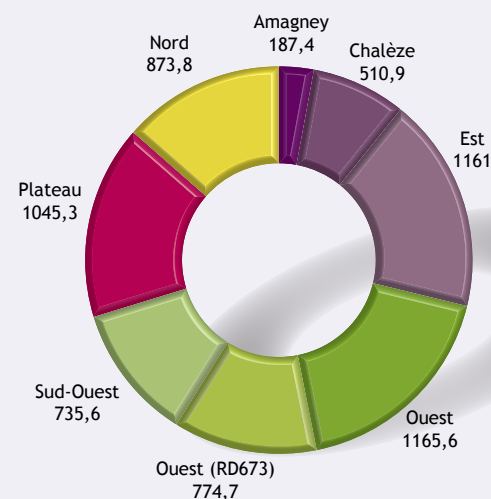
- 1/3 communes relais : Devecey ;
- 7/10 communes périphériques : Beure, Chalezeule, Franois, Miserey-Salines, Pouilley-les-Vignes, Serre-les-Sapins et Thise ;
- 8/12 haltes ferroviaires : Auxon-Dessous, Auxon-Dessus, Dannemarie-sur-Crète, Deluz, Laissey, Morre, Novillars et Rochelez-Beaupré ;
- 1/4 communes équipées : Roulans ;
- la ville centre de Besançon (secteur des Vallières).

En 2010, la surface agricole ne représente que 22% de la superficie totale de ces secteurs (environ 6 400 hectares), contre 41% pour l'ensemble des autres communes du SCoT.

Les secteurs ouest, ouest (RD673), plateau et sud-ouest disposent d'une surface agricole avoisinant 40% de la surface de leur territoire. Dans ces secteurs, 4 communes voient leur surface agricole occuper plus de la moitié du territoire communal : Champvans-les-Moulins (58%), Fontain (55%), Velesmes-Essarts (54 %) et Vaux-les-prés (53%).

Le secteur des Vallières est situé sur la commune de Besançon. Il comprend des exploitations horticoles et/ou maraîchères qui ne sont pas déclarées au titre de la PAC (politique agricole commune). Leurs surfaces ne sont donc pas connues.

Surface agricole utile dans les neuf secteurs (en hectare)



Sources : Chambre d'agriculture du Doubs - RPG ASP 2011 - DDT du Doubs

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

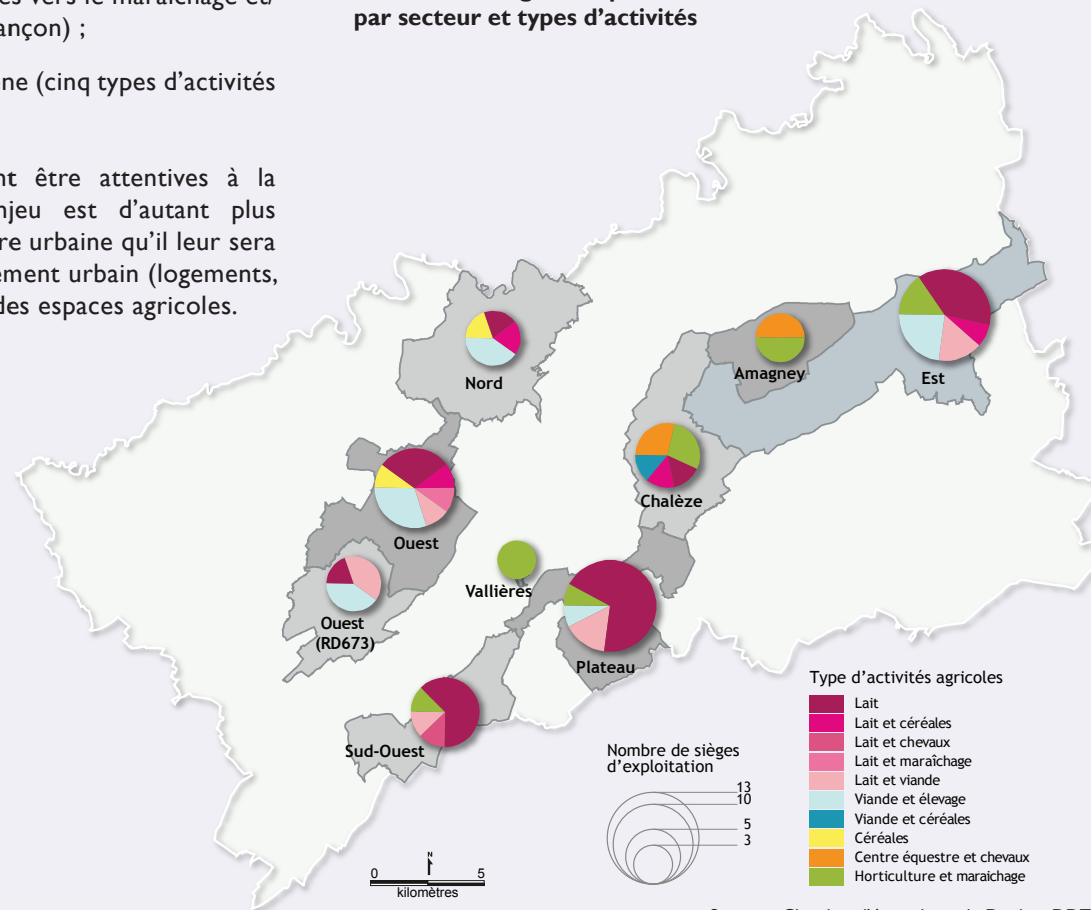
L'ensemble des 9 secteurs comprend 68 sièges d'exploitation sur les 303 implantés dans le SCoT :

- les secteurs est, plateau, ouest, sud-ouest et nord sont représentés par une activité à dominante laitière et/ou d'élevage viande ;
- les autres secteurs sont davantage orientés vers le maraîchage et/ou horticulture (Amagney, Vallières à Besançon) ;
- le secteur de Chalèze est le plus hétérogène (cinq types d'activités agricoles différentes).

Les communes de ces secteurs devront être attentives à la préservation de l'activité agricole. L'enjeu est d'autant plus important pour les communes de l'armature urbaine qu'il leur sera nécessaire de conjuguer un fort développement urbain (logements, activité économique...) et la préservation des espaces agricoles.

Un travail spécifique avec la Chambre d'agriculture, notamment lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, leur permettra d'assurer la complémentarité entre une exigence de développement et la nécessité de maintenir une activité agricole pérenne.

Nombre de sièges d'exploitation par secteur et types d'activités



Sources : Chambre d'Agriculture du Doubs - DDT 25

à retenir 22% de la superficie des 9 secteurs est actuellement dédié à l'activité agricole, contre 41% dans le reste du SCoT.

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

Par l'activité qu'il produit et la diversité de ses composantes, le commerce représente un facteur d'animation de la vie quotidienne et participe pleinement au bien-être des habitants. Il constitue également un facteur d'organisation et de fonctionnement du territoire par les pratiques et déplacements qu'il génère.

Pour l'ensemble des communes, le SCoT privilégie le maintien et le développement des commerces de proximité qui, en favorisant les déplacements courts, offre une réponse à l'augmentation des déplacements en véhicule automobile.

L'armature urbaine du SCoT constitue le support de la structuration du territoire en matière de développement commercial. La ville centre, les communes-relais, les communes périphériques et les communes équipées sont les lieux privilégiés d'implantation d'équipements commerciaux, en distinguant les achats quotidiens/hebdomadaires des achats occasionnels.

➤ Au temps I...

Au temps I, les indicateurs 17, 18 et 19 permettront un suivi du nombre d'établissements par type d'activité ainsi que la surface de vente totale et/ou nouvelle dans les communes concernées. Ils permettront d'évaluer si les superficies préconisées dans le SCoT sont respectées. Pour les « communes-relais », un suivi spécifique des demandes d'implantation examinée par la commission départementale d'aménagement commercial sera réalisé.

➤ Indicateur 17 - Le commerce dans les communes rurales

Les 7 communes rurales identifiées par le SCoT (Roulans, Emagny, Montferrand-le-Château, Recologne, Rigney et le bi-pôle Bouclans/Nancray) disposent déjà au minimum d'un commerce de ce type. Au total, 14 commerces ont été répertoriés :

- 10 commerces alimentaires (boucherie, boulangerie...);
- 4 généralistes (type supermarché).

Seule la commune de Montferrand-le-Château dispose déjà d'un supermarché dont la surface de vente est supérieure aux 600m². La réussite commerciale de cet équipement montre l'intérêt que la population porte à la présence de surface commerciale moyenne et de proximité.

Les autres communes devront s'assurer lors de la révision de leur document d'urbanisme de la capacité à accueillir ce type de commerce ou à conforter leur rôle.

➤ Indicateur 18 - Le commerce dans les communes périphériques

Les 10 communes périphériques de l'armature urbaine disposent d'une offre commerciale diversifiée avec 45 commerces :

- 29 à dominante alimentaire (boulangeries, boucheries, fruits et légumes, surgelés, cavistes);
- 16 généralistes, dont 2 hypermarchés.

9 communes sur 10 proposent au moins un commerce généraliste. La surface de vente existante de l'ensemble de ces commerces n'est pas connue avec précision. Mais la taille et l'offre commerciales varient selon les communes :

- 2 hypermarchés, à Ecole-Valentin et Chalezeule;

- 6 supermarchés, à Avanne-Aveney, Franois, Pirey, Pouilly-les-Vignes, Serre-les-Sapins, Thise;
- 1 épicerie à Beure;
- seule la commune de Miserey-Salines ne dispose d'aucune offre de ce type, du fait notamment de la présence de la proximité d'un hypermarché à Ecole-Valentin.

L'offre de moyennes ou grandes surfaces, bien qu'hétérogène, semble répondre aux besoins identifiés par le SCoT. Mais la santé économique de ces différents commerces n'a pas été observée.

Pour assurer les besoins à venir, le développement commercial des communes périphériques devra être pensé dans une nécessaire complémentarité, en s'appuyant sur l'offre déjà existante et sa zone de chalandise.

II. Construire un territoire au service d'un projet de société

➔ Indicateur 19 - Le commerce dans les communes relais

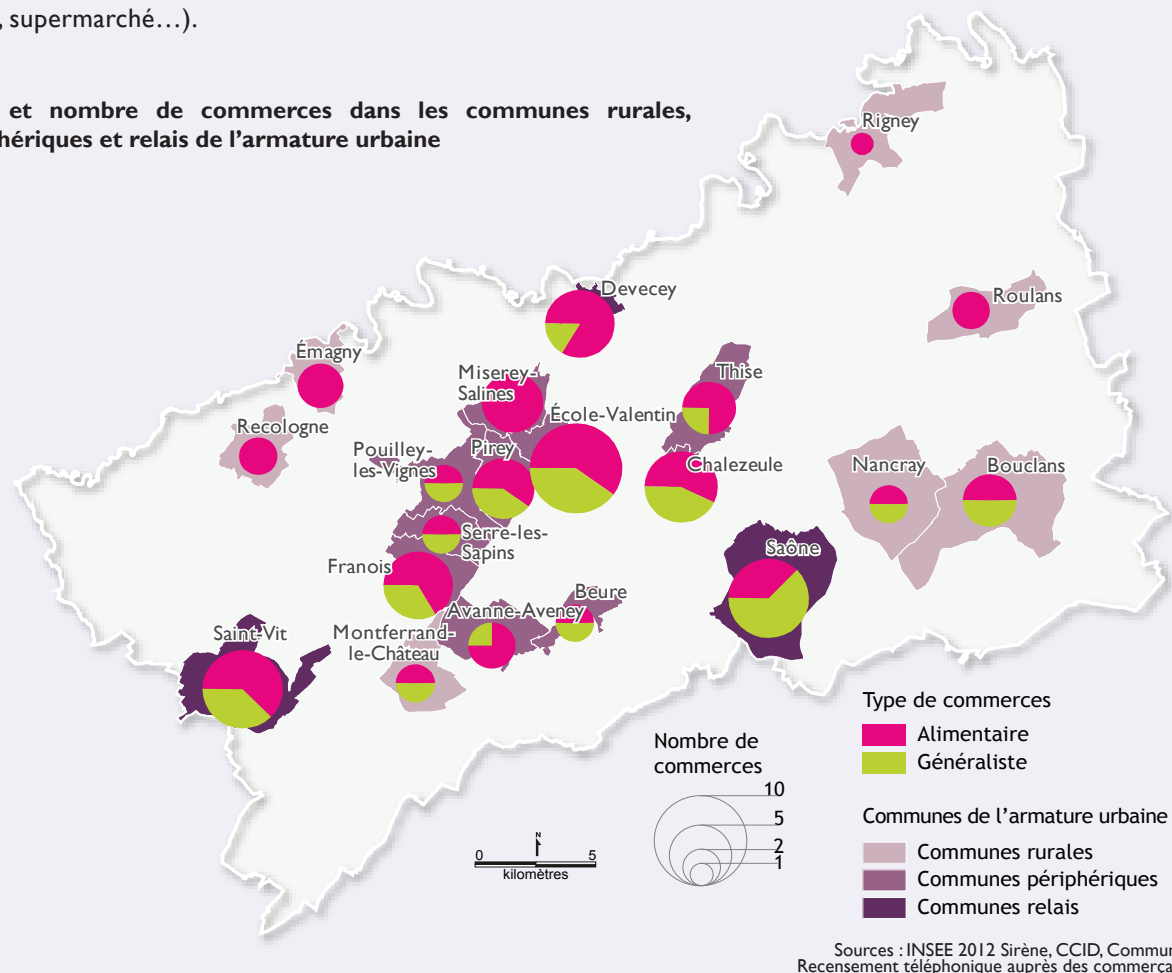
Les « communes-relais » de Saint-Vit, Saône et Devecey disposent au total de 21 commerces à dominante alimentaire :

- 12 sont considérés comme strictement alimentaires (boulangeries, boucheries...);
- 9 sont « généralistes » (supérette, supermarché...).

Une offre commerciale diversifiée répondant aux besoins occasionnels est également présente (magasin de bricolage, vente de produits électroménager...).

à retenir
8 des 10 communes périphériques possèdent au moins un supermarché.

Type et nombre de commerces dans les communes rurales, périphériques et relais de l'armature urbaine



III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable



La vie d'un territoire, l'arrivée de nouveaux habitants avec la construction de nouveaux logements, la création d'emplois et donc d'espaces à vocation économique, mais également l'aménagement de nouvelles infrastructures, d'espaces récréatifs, ... nécessite de se donner des principes et règles communes afin que ce développement qui se veut résolument durable, ne se réalise pas au détriment des valeurs et richesses intrinsèques du territoire. Le développement doit donc se penser concomitamment avec la protection des espaces naturels et agricoles mais également en faisant de ces espaces une composante à part entière de la construction urbaine.

“ Le développement doit intégrer la gestion économe des espaces ”

*Gérard GALLIOT
2^{ème} Vice-Président*

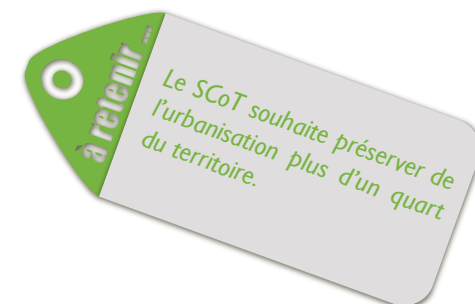
III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable

Le espaces naturels sont constitutifs du patrimoine et de l'identité du territoire bisontin. Particulièrement vulnérables face à la pression du développement, ils font l'objet de toutes les attentions du SCoT. Le projet ne vise cependant pas à opposer espaces naturels et espaces bâtis, mais promeut un développement s'appuyant sur leurs complémentarités.

Plusieurs orientations visent la protection ou la valorisation des espaces naturels et le maintien d'un équilibre écologique global dans

lequel les continuités écologiques prennent toute leur place. La protection des sites naturels emblématiques du SCoT représente un des enjeux qui contribuent au maintien de la diversité biologique en favorisant la circulation des espèces.

Mais le SCoT favorise également la préservation des haies, bosquets et ripisylves, qui constituent des éléments de structuration du paysage et participent au réseau des continuités écologiques.



➔ Indicateur 20 - La préservation des espaces naturels

Plus de 22 630 hectares, soit 25,7% du territoire du SCoT, sont préservés de l'urbanisation afin de maintenir une infrastructure verte et bleue indispensable pour assurer durablement le maintien des grands équilibres du territoire. Ces différents espaces naturels protégés, qui peuvent se chevaucher, concernent :

- pour 12 870 hectares, dans 53 communes, des massifs forestiers structurants à conserver (arc boisé périurbain, réserve biologique forestière de Laissey et l'ensemble massif de la Dame Blanche / forêt de Chailluz) ;
- pour 7 736 ha, des ZNIEFF de type I, principalement le long des rivières du Doubs et de l'Ognon et dans le massif de Chailluz ;
- pour 9 308 ha, une protection réglementaire (Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope, Natura 2000). Ces espaces sont essentiellement situés dans la vallée du Doubs ;
- un minimum de 3 300 ha (3,7% du SCoT), des zones humides. Le recensement actuel n'offre pas une vision exhaustive des zones humides car seules celles d'une superficie supérieure à 1 hectare ont été identifiées (recensement DREAL) ;
- pour 1 949 hectares, des espaces collinaires autour de la Citadelle, répartis sur 14 communes ;
- pour 75 ha, 25 pelouses calcicoles, réparties sur 15 communes.

La préservation de la trame verte et bleue dans le SCoT sera pleinement efficiente au travers d'une identification affinée des espaces naturels qui la constituent et de leur fonctionnement.

Mais l'objectif de préservation énoncé par le SCoT nécessite aussi que les documents d'urbanisme communaux traduisent cette volonté au travers :

- d'une transcription à leur échelle de la préservation des espaces naturels d'ores et déjà connus ;
- d'un recensement plus complet des zones humides dans les secteurs d'urbanisation future.

Types de protection	Superficie (ha)
Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)	574.5
Zone Naturelle d'Intérêt Ecologiques, Faunistique et Floristique de type I (ZNIEFF type I)	7 735.6
Natura 2000 Directive Habitats	4 452.5
Natura 2000 Directive Oiseaux	4 281.3
Zones humides	3 279.3
Pelouses calcicoles	75.7
Espaces collinaires de la Citadelle	1 949.2
Massifs forestiers structurants	12 867.4

Sources : DREAL 2012 - IGN BD Topo, BD Ortho - DGFiP Cadastre 2011 - CAGB - AudaB

➔ Au temps I...

L'indicateur 20 suivra les modalités d'intégration (prise en compte, compensation...) dans les documents d'urbanisme communaux des espaces naturels préservés par le SCoT.

Il s'attachera également à suivre l'évolution de la superficie et de la localisation de ces espaces.

rappel : le SCoT couvre une superficie totale de 87 800 ha

III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable

Deux tiers des communes sont concernés par des zones de contact entre espaces urbanisés et protégés.

Au temps I...

L'indicateur 21 permettra d'observer l'évolution de l'urbanisation dans les espaces préservés et l'apparition de nouvelles zones de contact, et le cas échéant les mesures compensatoires envisagées et/ou mises en place.

Indicateur 21 - Les espaces de contact entre l'urbanisation et les espaces naturels protégés

Dans 88 communes du SCoT, les espaces naturels protégés sont directement menacés par l'urbanisation. En 2011, l'ensemble de ces zones de « friction » entre espaces naturel et urbanisé représentent 65,22 hectares, soit 0,07% du territoire du SCoT.

Les zones de frictions entre l'urbanisation et les espaces naturels protégés se répartissent de la manière suivante :

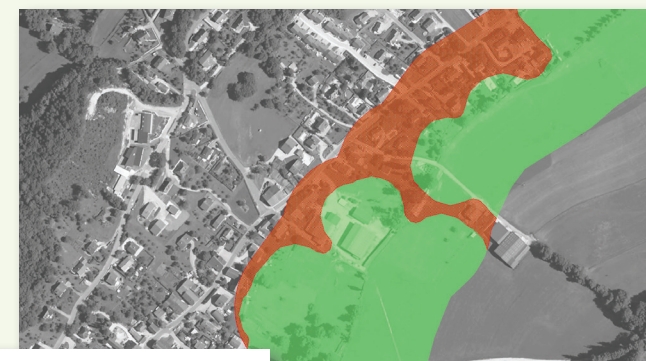
- 41,6% (27 ha) les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope;
- 29,3% (19 ha) les ZNIEFF de type I,
- 19,8% (12 ha) les zones humides,
- 9,8% (6,4 ha) les massifs forestiers protégés
- 5,8% (3,8 ha) les zones Natura 2000 (Oiseaux et Habitats)
- 5,8% (3,8 ha) les espaces collinaires
- 1,9% (1,2 ha) les pelouses calcicoles

Espace naturels protégés	Superficie zones de frictions	Part zones frictions et espaces naturels protégés
APPB	27,16 ha	41,6 %
ZNIEFF Type I	19,15 ha	29,4 %
Zones humides	12,94 ha	19,8 %
Massif forestier	6,41 ha	9,8 %
Collines	3,82 ha	5,8 %
N2000 (oiseaux+habitats)	3,79 ha	5,8 %
Pelouses	1,22 ha	1,9 %

Chaque zone de friction peut toucher plusieurs types d'espaces protégés car ces derniers se superposent. La surface totale des zones de frictions déclinées précédemment est donc supérieure à la surface réelle.

L'urbanisation des secteurs à proximité immédiate des espaces naturels peut modifier le rôle que jouent ces derniers dans la trame verte et bleue du territoire. Les communes devront être vigilantes à la présence de zones de contact dans leur territoire. Une analyse plus fine du rôle des espaces naturels, qui peut être menée lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, sera nécessaire afin d'assurer l'équilibre entre développement urbain et préservation de la trame verte et bleue. 0,29% de l'ensemble des espaces naturels protégés sont touchés par une zone de friction.

Exemple de secteur présentant une zone de friction



Espace urbanisé en contact avec l'espace naturel protégé
 Espace naturel protégé : massif forestier

Sources : DREAL FC - DGFiP Cadastre 2011 - IGN Orthophoto 2010

III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable

➔ Indicateur 22 - Les objectifs de protection et de préservation des espaces naturels et leur retranscription dans les documents d'urbanisme

Les espaces naturels s'intègrent dans trois types de continuum :

- continuum forestier ;
- continuum agricole ;
- continuum paludéen (zones humides et milieux associés).

Les tracés de principe des grandes continuités écologiques localisent les axes potentiels de déplacement privilégiés de la faune et montrent l'importance de l'impact des infrastructures sur leur fonctionnement. Ils sont issus des corridors écologiques retenus par la DREAL à l'échelle de la Franche-Comté.

Les communes, lors de l'élaboration de leur document d'urbanisme, ont l'obligation de traduire les principes de la trame verte et bleue à l'échelle de leur territoire.

La connaissance des continuités écologiques, ossature de la trame verte et bleue, est aujourd'hui insuffisante pour assurer une cohérence globale. Cette dernière nécessite une étude plus fine sur l'ensemble du SCoT.

Les tracés de principe des grandes continuités écologiques

Axes des déplacements de la faune

Forestiers

- Axe d'importance locale
- - - Axe d'importance majeure
- Zone nodale

Zones humides (paludéen)

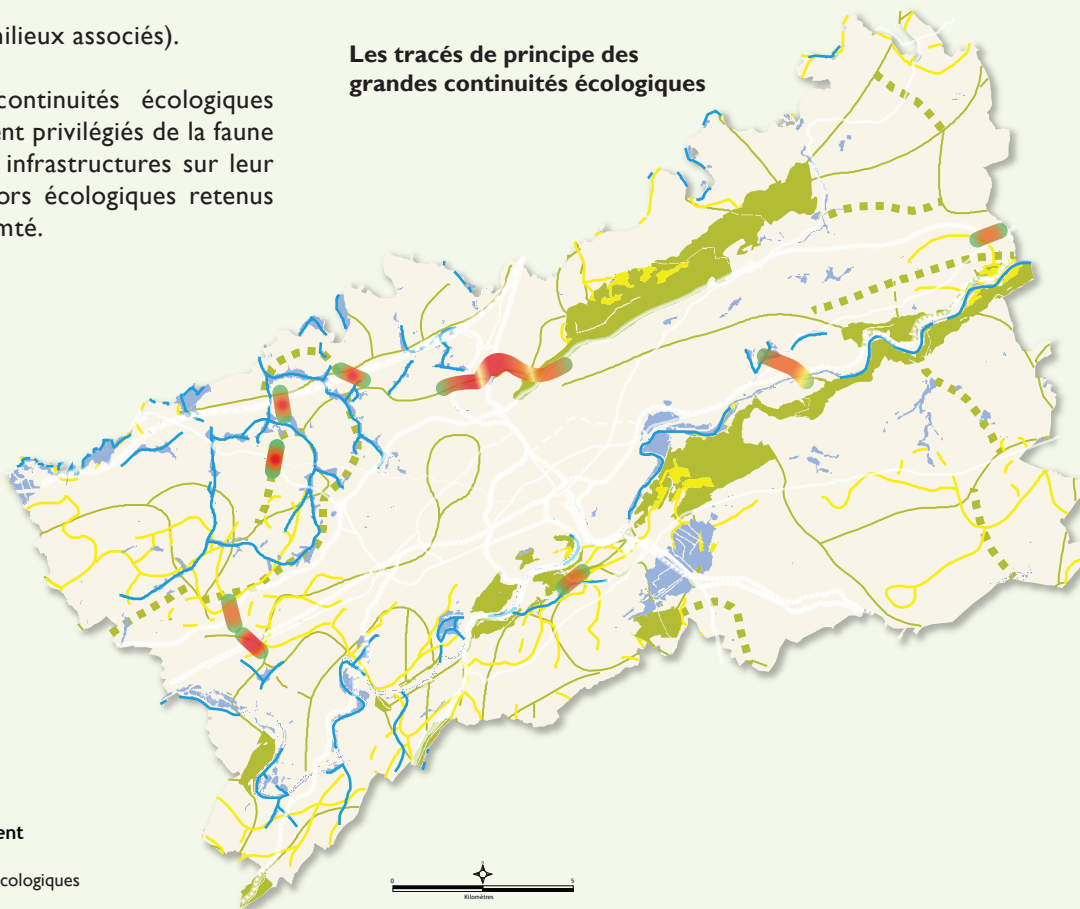
- Axe d'importance locale
- - - Axe d'importance majeure
- Zone nodale

Agriculture extensive

- Axe d'importance locale
- - - Axe d'importance majeure
- Zone nodale

Zones de dysfonctionnement

Sources: DIREN 2009, données axes écologiques d'après étude Coulette - AudaB



➔ Au temps I...

L'indicateur 22 suivra la prise en compte et l'intégration affinée des tracés de principes des corridors écologiques dans les documents d'urbanisme locaux. Il intégrera le cas échéant les continuités écologiques identifiées et protégées à l'échelle communale (ripisylves, haies et bosquets). Ces éléments viendront enrichir le maillage et affiner la connaissance du réseau.

III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable

Globalement, le SCoT est à la recherche d'un équilibre entre le développement de l'urbanisation et la mise en valeur des atouts environnementaux. Mais dans les secteurs à enjeux d'intérêt

supra communaux représentés par les espaces métropolitains, les arbitrages de développement pourraient devoir s'opérer au détriment d'une protection stricte de l'environnement.

🕒 Au temps I...

L'indicateur 23 suivra la mise en place des mesures compensatoires.

➔ Indicateur 23 - Les mesures compensatoires pour le développement des espaces métropolitains

La zone d'activité économique d'intérêt métropolitain de la ZAC TGV Besançon Auxon est en contact avec des espaces naturels à préserver : elle est située à plus de 80% dans une ZNIEFF de type I et/ou des zones humides.

Les mesures compensatoires ont été définies dans le dossier de création de la ZAC et validées par l'autorité environnementale (reboisement, développement de forêt alluviale, réhabilitation d'une zone humide dégradée...).

Dans un autre secteur, la ZAC des Hauts de Chazal est située à proximité immédiate de l'Arc boisé périurbain, mais le projet spécifique de ZAE « Témis Santé » n'impacte pas directement ces espaces.



III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable

L'identité du territoire est en partie liée au chapelet de communes qui le compose et à l'activité agricole présente dans la plupart des communes du SCoT.

Cette richesse économique et paysagère reste cependant fragile, principalement en raison des impacts du développement urbain.

Aussi, le SCoT proscrit la constitution de continuités urbaines entre les communes afin de marquer la transition entre urbanisation et nature et d'affirmer ainsi les paysages francs-comtois. Le maintien des espaces de respiration entre les communes vise également à favoriser la gestion des milieux agricoles et à interdire la constitution progressive d'enclaves agricoles préjudiciables à la survie de l'activité.

➔ Indicateur 24 - Le maintien des coupures urbaines

Sept secteurs présentant un risque de continuum urbain (espaces urbanisés de deux communes situées à moins de 200 mètres) ont été identifiés :

- Auxon-Dessous/Auxon-Dessus ;
- Geneuille/Châtillon-le-Duc ;
- Devecey/Châtillon-le-Duc ;
- Pouilley-les-Vignes/Serre-les-Sapins ;
- Montfaucon/Morre ;
- Chemaudin/François/Grandfontaine ;
- Champagny/Champvans-les-Moulins.

Dans ces secteurs, la volonté de maintenir les coupures pour la préservation des paysages, des continuités, écologiques et/ou de l'identité villageoise, trouvera une traduction au travers des documents d'urbanisme communaux.

Exemple de secteur présentant un risque de continuum urbain

Sources : DGFIP Cadastre 2011 - IGN Orthophoto 2010



➔ Au temps I...

L'indicateur 24 suivra de façon précise l'évolution de l'urbanisation dans les zones identifiées et étudiera d'éventuelles nouvelles zones.

➔ Indicateur 25 - La préservation de l'activité agricole et sa retranscription dans les documents d'urbanisme locaux

Au sein des 9 secteurs agricoles identifiés, le SCoT souhaite minimiser l'impact de l'urbanisation sur l'activité agricole. Il suggère diverses mesures agricoles qui pourront être mises en place dans les communes concernées, afin de :

- améliorer les conditions d'exploitation ;
- dynamiser l'agriculture ;
- protéger le foncier agricole.

Les communes de ces secteurs devront être attentives à la préservation de l'activité agricole. L'enjeu consiste à assurer un équilibre entre le développement urbain et la préservation des espaces agricoles au travers des documents d'urbanisme.

Un travail spécifique avec la Chambre d'agriculture, notamment lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, permettra d'assurer la complémentarité entre ces deux exigences.

➔ Au temps I...

L'indicateur 25 analysera les avis rendus par les personnes publiques associées sur les documents d'urbanisme. Il s'attachera aussi à recenser les travaux qualitatifs réalisés en partenariat avec la Chambre d'agriculture et les mesures effectivement prises.

III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable

Afin de limiter la consommation des espaces naturels ou agricoles à des fins d'urbanisation, le SCoT entend agir sur les modalités de développement des communes. Cette volonté de modérer la consommation d'espaces tout en accompagnant la croissance démographique se traduit par un ensemble d'orientations complémentaires de nature à infléchir les modes habituels de

développement. Le projet du SCoT incite ainsi à la mise en œuvre d'un urbanisme durable s'appuyant sur l'intensification du bâti dans l'enveloppe urbaine (utilisation des dents creuses notamment) et une plus grande densité des opérations de construction dans le respect des identités villageoises et urbaines.

➤ Au temps l...

L'indicateur 26 permettra une analyse comparative entre la morphologie actuelle des communes et les évolutions spatiales observées : confortement du cœur de village, création de nouveaux espaces centraux, épaissement du tissu urbanisé, prolongement de « village-rue », étalement, mitage...

➤ Indicateur 26 - La morphologie des espaces urbanisés des communes

Sur la base d'une observation de leur tissu urbanisé, chaque commune du SCoT a fait l'objet d'une analyse morphologique distinguant cinq grandes caractéristiques des formes urbaines, détaillées dans le tableau ci-contre.

En fonction de la forme initiale de la partie urbanisée, les communes devront veiller à assurer un développement de l'urbanisation selon trois grands principes :

- être réalisé en continuité du tissu déjà urbanisé et au plus près du centre de village ;
- contribuer aux principes de centralité, d'épaississement et de structuration des espaces urbanisés ;
- ne pas contribuer à créer ou prolonger les « villages-rue ».

La mise en œuvre de ces principes passe par leur traduction dans le projet, les orientations d'aménagement et le règlement des documents d'urbanisme communaux.

Type de forme	Définition
Commune groupée	Commune dont le noyau originel est parfaitement identifiable, caractérisé par un bâti dense et groupé
Commune multi-polarisée	Commune disposant d'au moins deux centres
Commune linéaire	Commune qui s'est développée le long d'un axe de communication (forme étirée)
Commune étalée	Commune dont le développement est constitué d'un tissu lâche et consommateur d'espace
Commune-carrefour	Commune qui s'est développée le long de plusieurs axes de communication principaux

Sources : AudaB - DGFIP Cadastre 2011

➤ Au temps l...

L'indicateur 27 suivra les modalités de retranscription dans les documents d'urbanisme communaux des objectifs de densité définis dans le SCoT. Il s'appuiera notamment sur les avis de compatibilité rendus par le SCoT sur les documents d'urbanisme locaux lors de la consultation des personnes publiques associées.

➤ Indicateur 27 - Les objectifs de production de logements et de densité et leur retranscription dans les documents d'urbanisme

SANS OBJET.

La traduction des objectifs de densité définis par le SCoT passe nécessairement par une prise en compte de cette attente dans les documents d'urbanisme locaux.

	Objectifs de densités (nombre de logements/ha) (hors voirie et espaces publics)
Ville centre	50
Communes périphériques proches	23
Communes relais et commune relais en devenir	20
Communes équipées	15
Communes disposant d'une gare/halte ferroviaire	20
Communes hors armature	13

Sources : DOG SCoT de l'Agglomération de Besançon - 2011

III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable

➔ Indicateur 28 - La densité moyenne des opérations de construction dans les zones à urbaniser des documents d'urbanisme

Sans objet au Temps 0

La capacité à traduire réellement les objectifs de densité dépend en premier lieu de la prise en compte de cette question dans les documents d'urbanisme, mais aussi de l'attention portée par les acteurs publics aux projets qui seront mis en œuvre.

Les prix élevés du foncier, les nouvelles typologies familiales (familles monoparentales, personnes âgées, jeunes décohabitants...), leurs attentes et capacités financières sont également des facteurs qui aujourd'hui tendent à favoriser une meilleure densité.

Au temps 1...

L'indicateur 28 calculera à partir des informations issues du cadastre (date de construction des nouveaux logements et surfaces dédiées) l'ensemble des opérations de construction réalisées dans chaque commune (construction neuve, réhabilitation avec création de logement...). Les résultats obtenus permettront de définir une densité moyenne nette comparable aux objectifs définis dans le SCoT.

➔ Indicateur 29 - Les logements construits en extensif et en renouvellement urbain

Sans objet au Temps 0

La possibilité de produire des logements dans le tissu existant dépend à la fois du potentiel de renouvellement des communes (dents creuses mobilisables, potentiel de rénovation de bâtiments) et de la capacité des acteurs (publics et privés) à faire émerger ce type de projet.

➔ Au temps 1...

Les données issues du cadastre permettront de comptabiliser le nombre de logements effectivement réalisés dans chaque commune et leur localisation (dans ou en dehors du tissu urbanisé définit au temps 0).

III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable

allem L'habitat occupe près de la moitié de l'espace urbanisé du SCoT.

➔ Indicateur 30 - Les différentes occupations du sol dans le tissu urbanisé

Le tissu urbanisé des communes du SCoT occupe 8 355 hectares, soit moins de 10% de l'ensemble du territoire (voir indicateur 33). La répartition des différentes occupations du sol à l'intérieur du tissu urbanisé a été calculée en distinguant 4 grandes catégories : habitat, activité économique, voirie et équipements.

A l'échelle du SCoT, la répartition est la suivante :

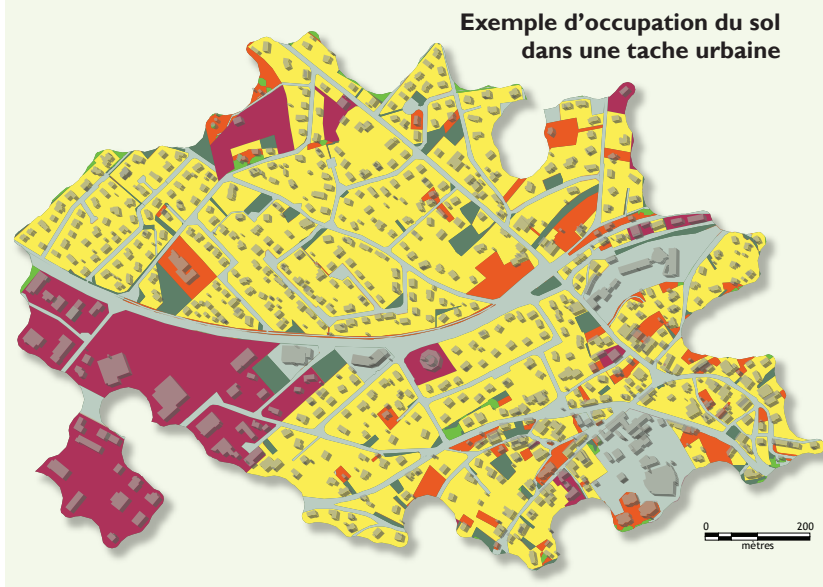
- l'habitat occupe près de la moitié des 8 355 ha urbanisés ;
- l'activité économique couvre 1 254 ha, dont 788 ha dans les ZAE identifiées par le SCoT (voir indicateur 14) ;
- les équipements (santé, enseignement, culture...) occupent 513 ha ;
- les infrastructures (routières et ferroviaires) occupent environ 1 046 ha ;
- certains espaces n'ont pu être identifiés : ils couvrent 781 ha ;
- les espaces non artificialisés des tissus urbains représentent 352 ha.

➔ Au temps I...

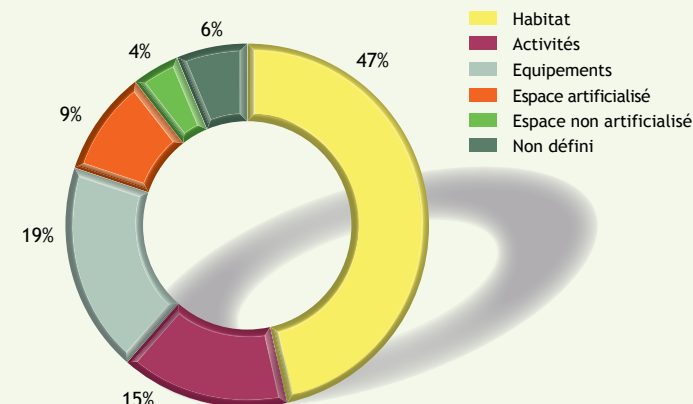
La même mesure permettra d'observer l'évolution des différents usages du sol en milieu urbain et leur rôle respectif.

Types d'occupation du sol

- Bâtiments
- Habitat
- Activités dans et hors ZAE
- Equipements (infrastructures routières, administrations, équipements publics de type santé, culturel, religieux...)
- Espace artificialisé (contenant un bâtiment ne pouvant être défini comme de l'habitat ou de l'activité)
- Espace non artificialisé (zones boisées, agricoles, naturelles, eau)
- Espace non défini



Répartition de l'occupation du sol dans les tâches urbaines des communes du SCoT



Sources : DGFIP Cadastre 2011 - IGN© BD Topo® - INSEE Sirene 2011 - DRDJSJ Recensement des équipements sportifs 2012 - Communes, communautés de communes, communauté d'agglomération du Grand Besançon POS et PLU

A l'échelle intercommunale, la part dédiée à l'habitat est sensiblement identique quel que soit l'EPCI, entre 44% dans la CC de la Bussière et 53% dans celle de Vaîte-Aigremont. La part de l'activité est en revanche plus faible dans les communautés de communes que dans le Grand Besançon, où elle se situe autour de 10 %.

Dans 18 communes du SCoT, l'espace occupé par l'habitat dépasse les 60%, il s'agit de : Champvans-les-Moulins, Montfaucon, Tallenay, Champagny, Chaucenne, Braillans, Larnod, Pelousey, Pugy, Audeux, Deluz, Montferrand-le-Château, Rougemontot, L'Écouvotte, Champlive, Osse, Chevigney-sur-l'Ognon, Pouilley-Français. Deux d'entre elles appartiennent à l'armature urbaine : Deluz et Montferrand-le-Château. D'autres communes se distinguent par une plus grande diversité des fonctions urbaines. Parmi les plus importantes : Besançon, Chalezeule et Ecole-Valentin (présence de zones commerciales), Dannemarie-sur-Crête (présence d'une importante zone d'activités), Novillars (présence du centre hospitalier spécialisé)....

III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable

Au-delà d'une meilleure maîtrise de la consommation d'espaces naturels et agricoles, le SCoT fixe également des orientations en matière de structuration des territoires communaux afin

d'éviter l'éparpillement urbain nuisible à la qualité des espaces et consommateur de finances publiques pour les équiper (réseaux, aménagements des espaces publics...).

➔ Indicateur 31 - L'extension des hameaux

En 2011, le SCoT recense 967 « hameaux » (ensemble urbanisé de 1 à 5 bâtiments) dont plus de la moitié ne comporte qu'un bâtiment, généralement des fermes/stabulations isolées. Ces hameaux représentent une superficie totale de 235 hectares, soit 2,8 % de l'espace urbanisé.

Une dizaine de communes, situées en majorité dans la partie Sud du SCoT (Plateau), comptent plus de 15 hameaux sur leur territoire : Fontain et Bouclans comptent par exemple respectivement 43 et 35 hameaux.

La volonté de ne pas étendre les hameaux identifiés par le SCoT doit trouver sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux. Les diagnostics menés dans le cadre de l'élaboration de ces documents permettront d'affiner le recensement initial. Le règlement (graphique et écrit) viendra assurer une gestion minimale de ces espaces.

Nombre de bâtiments / hameaux	Nombre de hameaux
1	559
2	205
3	105
4	56
5	42
Total	967

Sources : DGFIP Cadastre 2011 - IGN© BD Topo®



➔ Au temps I...

L'indicateur 31 permettra un suivi des hameaux identifiés afin d'observer l'évolution de leur développement (densification ou en extension).

III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable



Le projet du SCoT entend inverser la tendance constatée ces dernières années en matière d'utilisation du foncier. Alors que la croissance démographique s'est ralentie, l'artificialisation d'espaces naturels et/ou agricole s'est accélérée. Il en résulte une consommation foncière inflationniste par habitant contraire à l'esprit du SCoT.

Les objectifs démographiques, qui répondent à la fois à la volonté politique d'accueillir de nouvelles populations et aux évolutions

sociétales (réduction de la taille des ménages), tendent vers une croissance d'environ 27 000 habitants supplémentaires en 25 ans. Le SCoT souhaite modifier les tendances passées en matière de consommation des espaces naturels et agricoles.

Il propose pour cela une organisation rationnelle autour du concept d'armature urbaine (consommer moins mais mieux) et un rythme annuel de consommation foncière de l'ordre de 58 hectares pour l'habitat et de 24 hectares pour l'activité.

➤ Au temps l...

L'indicateur 32 permettra d'observer les évolutions par type de commune. L'analyse de ces évolutions offre à terme une donnée essentielle pour comprendre ce qui se joue dans le territoire entre consommation foncière (production de logements, développement économique, équipements publics et de centralité...), diminution de la taille des ménages, vacance...

➤ Indicateur 32 - L'étalement urbain

En 2011, la densité urbaine des communes du SCoT varie entre 8 et 44 habitants/hectare urbanisé, la majorité des communes ayant une densité urbaine proche de 15. Dans cette fourchette, les communes se distinguent assez nettement :

- la ville centre possède la densité la plus élevée (44 habitants/hectare urbanisé) ;
- les communes relais, communes périphériques et gares/haltes ferroviaires ont une densité moyenne légèrement supérieure aux autres catégories de l'armature du SCoT avec 15 à 18 habitants/hectare urbanisé, avec des différences cependant à l'échelle communale (fourchette entre 12 et 22) ;
- les communes équipées et les autres communes du SCoT, situées dans des territoires plus ruraux, affichent la densité moyenne la plus faible, avec environ 14 habitants/hectare urbanisé, avec de nettes différences entre les communes (fourchette de 9 à 24).

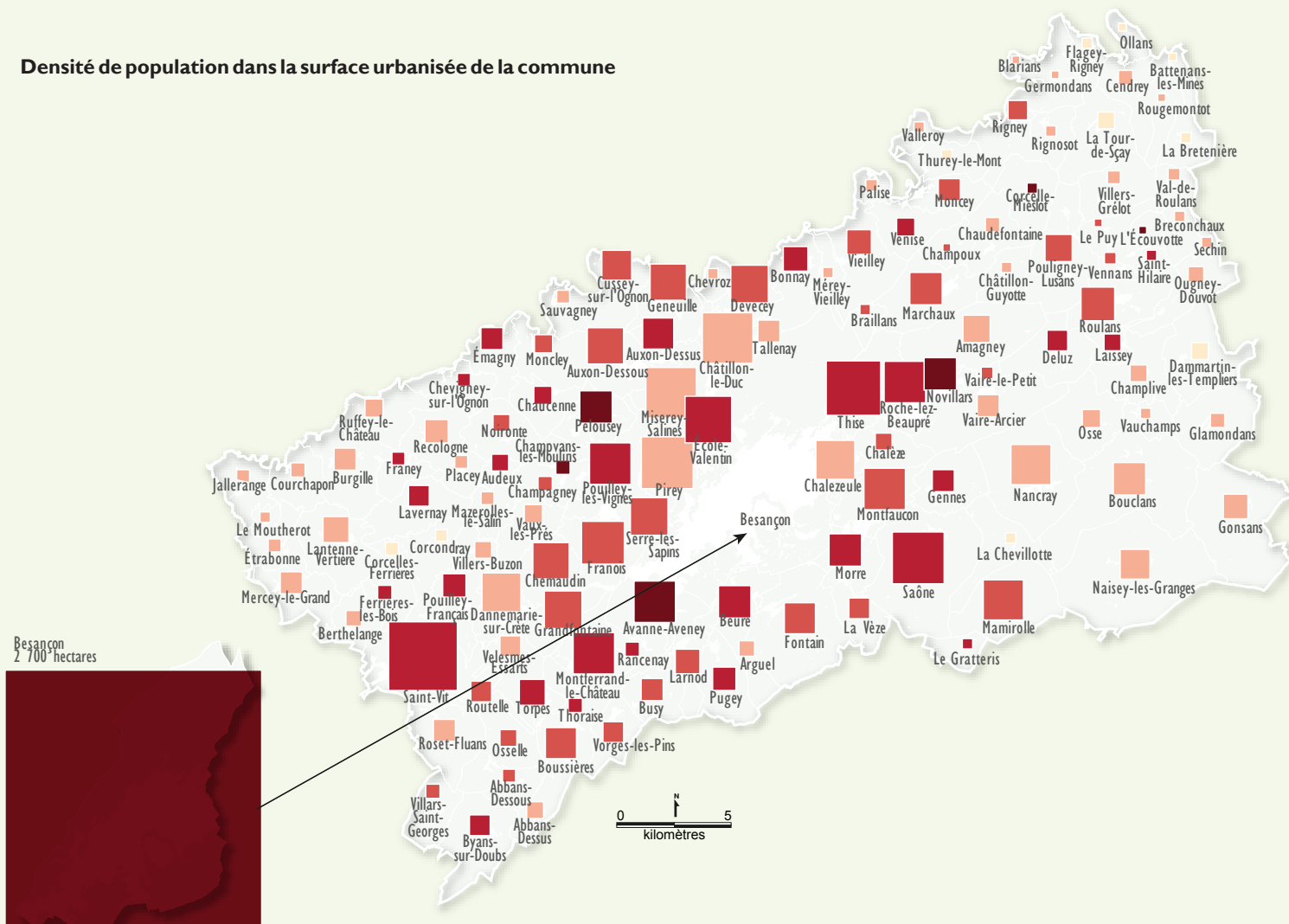
Comme dans la plupart des territoires, le SCoT connaît une baisse de la taille moyenne des ménages (nombre de personnes/logement). De ce fait, la densité urbaine tendrait également à diminuer. Face à ce constat démographique, de nombreux autres facteurs jouent sur le maintien ou l'augmentation de la densité urbaine :

- l'artificialisation du sol à d'autres fins que l'habitat (par exemple, l'aménagement de zones d'activité à Besançon est consommateur d'espace mais n'augmente pas directement le nombre d'habitants) ;
- la densité des opérations d'aménagement (plus l'opération est dense, plus elle génèrera a priori une forte densité urbaine) ;
- la typologie des logements produits (plus le logement est grand, plus il accueillera a priori un nombre élevé de personnes) ;
- la capacité des communes à assurer un renouvellement du tissu urbanisé (la production de logements dans le tissu existant augmente de fait la densité urbaine) ;

L'évolution de la densité urbaine des communes est ainsi au croisement d'un ensemble de facteurs, sur lesquels les documents d'urbanisme communaux ont un rôle essentiel à jouer.

III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable

Densité de population dans la surface urbanisée de la commune



Sources : Insee, Recensement Population 2009, DGFip PCI Vecteur 2011, AudaB

III. Encadrer l'aménagement pour un développement plus durable



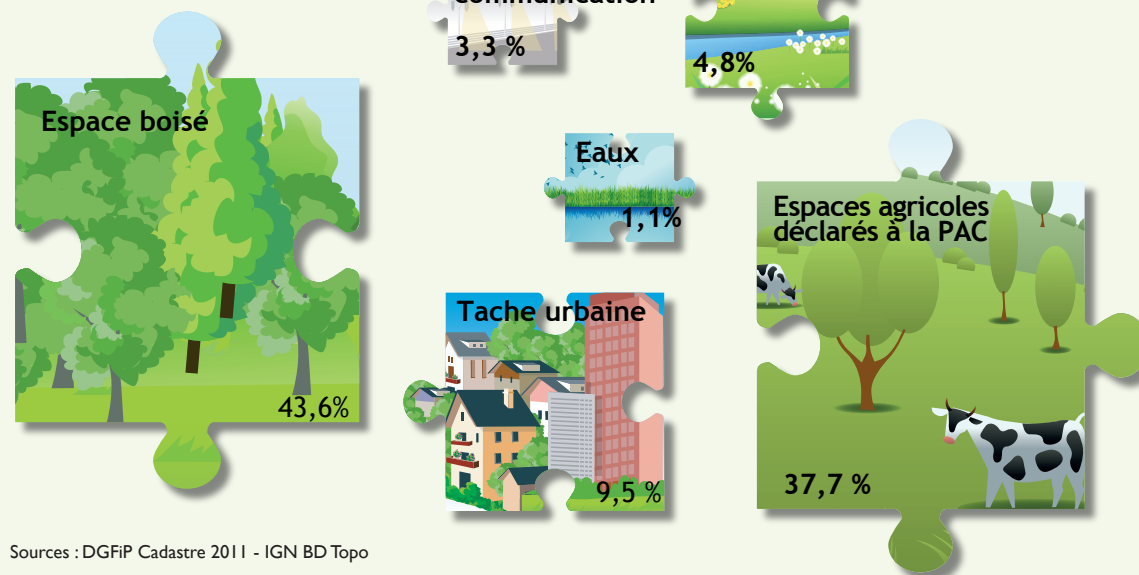
➔ Indicateur 33 - L'occupation du sol par les espaces agricoles, naturels et urbanisés

En 2011, le territoire du SCoT est constitué par :

- 50% d'espaces naturels (forêts, eau...)
- 37% d'espaces agricoles ;
- près de 13 % d'espaces artificialisés (tissu urbanisé des communes et voies de communication routières et ferroviaires).

A l'échelle du territoire du SCoT, la part urbanisée des communes situées dans la partie ouest est plus élevée que dans la partie est, où la grande majorité des communes dispose de territoires plus importants.

Répartition de l'occupation du sol dans le SCoT



Sources : DGFIP Cadastre 2011 - IGN BD Topo

Les évolutions des 3 grands types d'espace (naturels, agricoles, urbanisés) sont interdépendantes. L'urbanisation est le facteur principal de la disparition des espaces naturels et agricoles. Mais il n'est pas unique et il convient d'intégrer également les évolutions croisées entre espaces agricoles et forestiers : sur une période longue, l'enfrichement de terres arables génère aussi une augmentation des surfaces naturelles ou forestières aux dépens de l'activité agricole.

➔ Au temps I...

L'indicateur 33 permettra d'observer les évolutions des surfaces par type d'occupation et de préciser le rôle jouée par l'urbanisation au détriment des autres types d'espace.

Etat des procédures des documents d'urbanisme

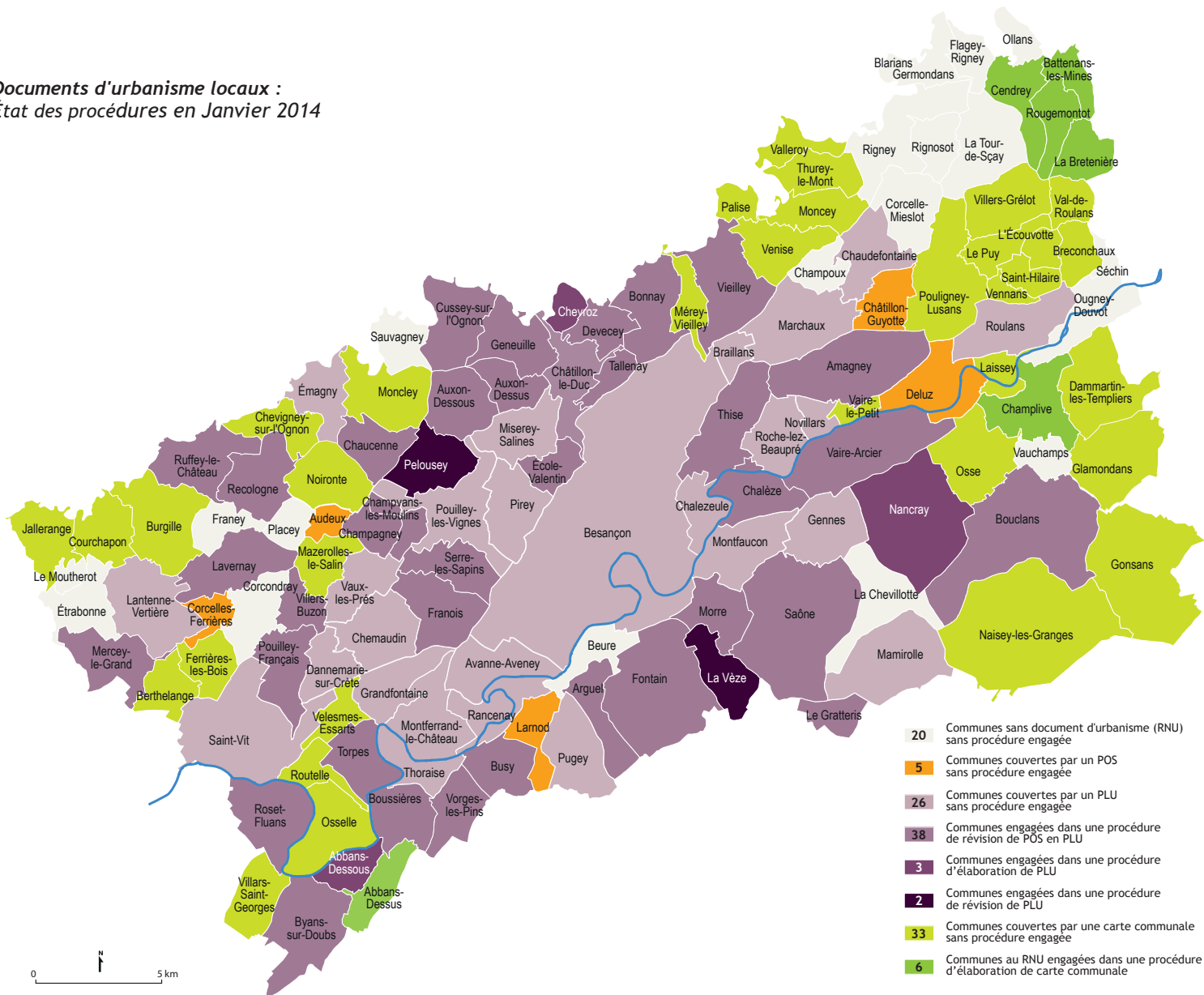
Communes	DUL* en vigueur	Etat d'avancement des documents d'urbanisme au 1er janvier 2014
Abbans Dessous	RNU	PLU en élaboration depuis le 12/10/2011
Abbans Dessus	RNU	CC en élaboration depuis le 13/03/2003
Amagney	POS	POS approuvé le 11/07/1986 en révision depuis le 21/02/2011
Arguel	POS	POS approuvé le 11/09/1987 en révision depuis le 13/05/2013
Audeux	POS	POS approuvé le 18/12/1987
Auxon Dessous	POS	POS approuvé le 09/07/1992 en révision depuis le 16/06/2009
Auxon Dessus	POS	POS approuvé le 11/07/1997 en révision depuis le 01/09/2009
Avanne Aveney	PLU	PLU approuvé le 28/02/2002 en révision depuis le 20/12/2013
Battenans Les Mines	RNU	CC en élaboration depuis le 20/07/2011
Berthelange	CC	CC approuvée par le préfet le 30/12/2008
Besançon	PLU	PLU approuvé le 06/05/2011
Beure	RNU	RNU
Blarians	RNU	RNU
Bonnay	POS	POS approuvé le 02/03/2001 en révision depuis le 27/09/2011
Bouclans	POS	POS approuvé le 10/03/2001 en révision depuis le 09/07/2013
Boussieres	PLU	PLU approuvé le 04/02/2002 en révision depuis le 03/10/2011
Braillans	PLU	PLU approuvé le 29/06/2007
Breconchaux	CC	CC approuvée par le préfet le 18/07/2008
Breteniere	RNU	CC en élaboration depuis le 20/07/2011
Burgille	RNU	CC en élaboration depuis le 06/10/2006
Busy	POS	POS approuvé le 28/01/1982 en révision depuis le 25/09/2009
Byans Sur Doubs	POS	POS approuvé le 08/11/1983 en révision depuis le 29/03/2005
Cendrey	RNU	CC en élaboration depuis le 22/07/2011
Chaleze	POS	POS approuvé le 11/10/1985 en révision depuis le 25/10/2007
Chalezeule	PLU	PLU approuvé le 28/02/2008
Champagney	POS	POS approuvé le 24/01/1989 en révision depuis le 25/03/2011
Champlive	RNU	CC en élaboration depuis le 04/10/2004
Champoux	RNU	RNU
Champvans Les Moulins	POS	POS approuvé le 03/08/1995 en révision depuis le 04/04/2011
Chatillon Guyotte	POS	POS approuvé le 07/07/1989
Chatillon Le Duc	PLU	PLU approuvé le 29/03/2005 en révision depuis le 29/12/2009
Chaucenne	POS	POS approuvé le 12/06/1980 en révision depuis le 04/03/2010
Chaufontaine	PLU	PLU approuvé le 02/11/2007
Chemaudin	PLU	PLU approuvé le 24/01/2008
Chevigny Sur L'ognon	CC	CC approuvée par le préfet le 22/10/2013
Chevillotte	RNU	RNU
Chevroz	CC	CC approuvée par le préfet le 03/02/2007 - PLU en élaboration depuis le 21/12/2011
Corcelles Ferrieres	POS	POS approuvé le 10/04/1991
Corcelle Mieslot	RNU	RNU
Corcondray	RNU	RNU
Courchapon	CC	CC approuvée par le préfet le 23/05/2013
Cussey Sur L'ognon	POS	POS approuvé le 21/01/1999 en révision depuis le 01/09/2009

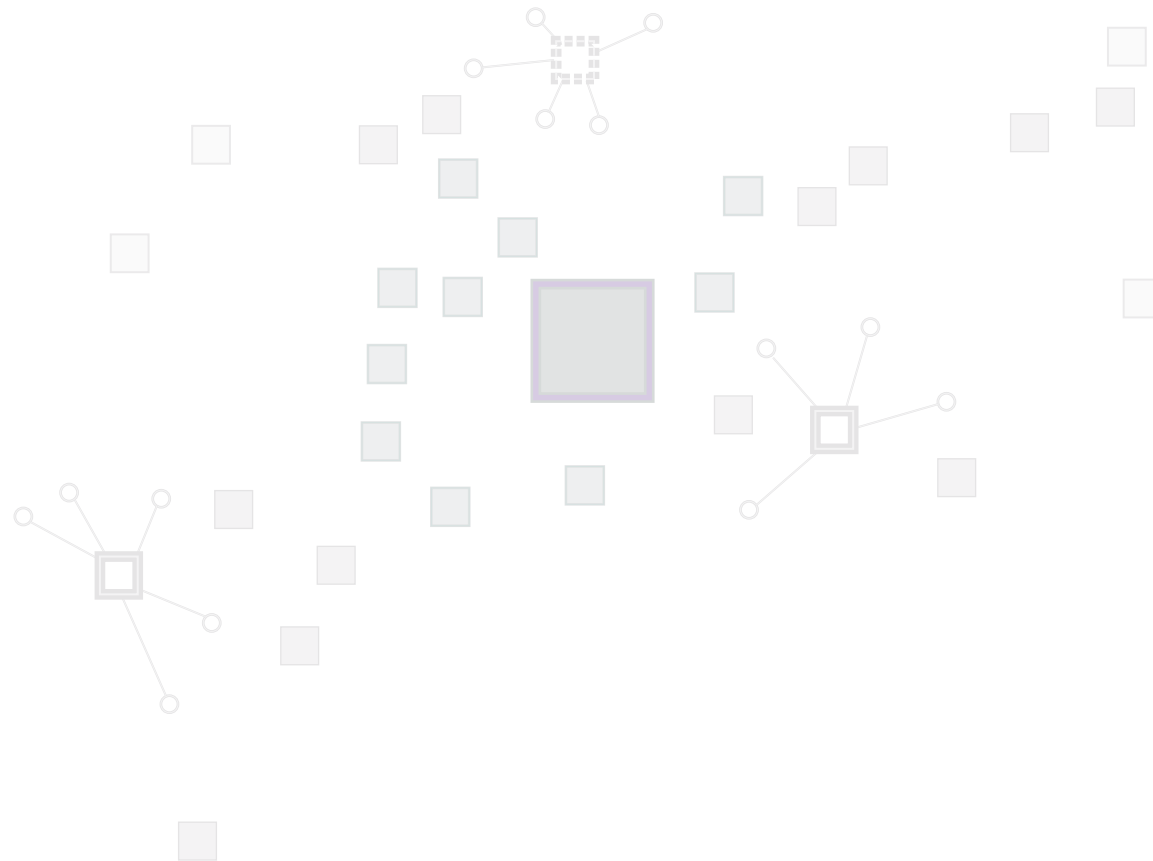
Communes	DUL* en vigueur	Etat d'avancement des documents d'urbanisme au 1er janvier 2014
Dammartin Les Templiers	CC	CC approuvée par le préfet le 17/10/2008
Dannemarie Sur Crete	PLU	PLU approuvé le 27/06/2003
Deluz	POS	POS approuvé le 23/01/2001
Devecey	POS	POS approuvé le 02/03/2001 en révision depuis le 29/01/2010
Ecole Valentin	POS	POS approuvé le 02/03/2001 en révision depuis le 12/06/2009
Ecouvotte	CC	CC approuvée par le préfet le 10/04/2009
Emagny	PLU	PLU approuvé le 05/12/2013
Etrabonne	RNU	RNU
Ferrieres Les Bois	CC	CC approuvée par le préfet le 02/01/2010
Flagey Rigney	RNU	RNU
Fontain	POS	POS approuvé le 05/12/1994 en révision depuis le 28/03/2011
Franey	RNU	RNU
Franois	POS	POS approuvé le 04/07/1991 en révision depuis le 05/01/2012
Geneuille	POS	POS approuvé le 03/11/1993 en révision depuis le 01/09/2009
Gennes	PLU	PLU approuvé le 07/05/2010
Germondans	RNU	RNU
Glamondans	CC	CC approuvée par le préfet le 01/08/2007
Gonsans	CC	CC approuvée par le préfet le 02/07/2013
Grandfontaine	PLU	PLU approuvé le 06/07/2012
Gratteris	RNU	PLU en élaboration depuis le 27/05/2010
Jallerange	CC	CC approuvée par le préfet le 13/06/2007
Laissey	CC	CC approuvée par le préfet le 10/04/2009
Langenne Vertiere	PLU	PLU approuvé le 04/10/2013
Larnod	POS	POS approuvé le 23/10/2000
Lavernay	POS	POS approuvé le 25/06/1999 en révision depuis le 25/05/2012
Mamirolle	PLU	PLU approuvé le 15/12/2005
Marchaux	PLU	PLU approuvé le 24/11/2005
Mazerolles Le Salin	CC	CC approuvée par le préfet le 15/02/2008
Mercey Le Grand	RNU	PLU en élaboration depuis le 18/06/2010
Merrey Vieille	CC	CC approuvée par le préfet le 04/07/2006
Miserey Salines	PLU	PLU approuvé le 30/01/2008 en révision depuis le 22/05/2013
Moncey	CC	CC approuvée par le préfet le 18/03/2008
Monclay	CC	CC approuvée par le préfet le 27/11/2006
Montfaucou	PLU	PLU approuvé le 29/01/2009
Montferrand Le Chateau	PLU	PLU approuvé le 25/04/2013
Morre	POS	POS approuvé le 28/08/2000 en révision depuis le 30/09/2011
Moutherot	RNU	RNU
Naisey Les Granges	CC	CC approuvée par le préfet le 20/10/2006
Nancray	CC	CC approuvée par le préfet le 20/12/2006 - PLU en élaboration depuis le 10/07/2009
Noironte	CC	CC approuvée par le préfet le 06/11/2007
Novillars	PLU	PLU approuvé le 21/02/2008
Ollans	RNU	RNU
Osse	CC	CC approuvée par le préfet le 19/08/2011
Osselle	CC	CC approuvée par le préfet le 04/12/2009
Ougney Douvot	RNU	RNU
Palise	CC	CC approuvée par le préfet le 03/01/2012
Pelousey	PLU	PLU approuvé le 11/03/2002 en révision depuis le 06/02/2012
Pirey	PLU	PLU approuvé le 12/03/2013

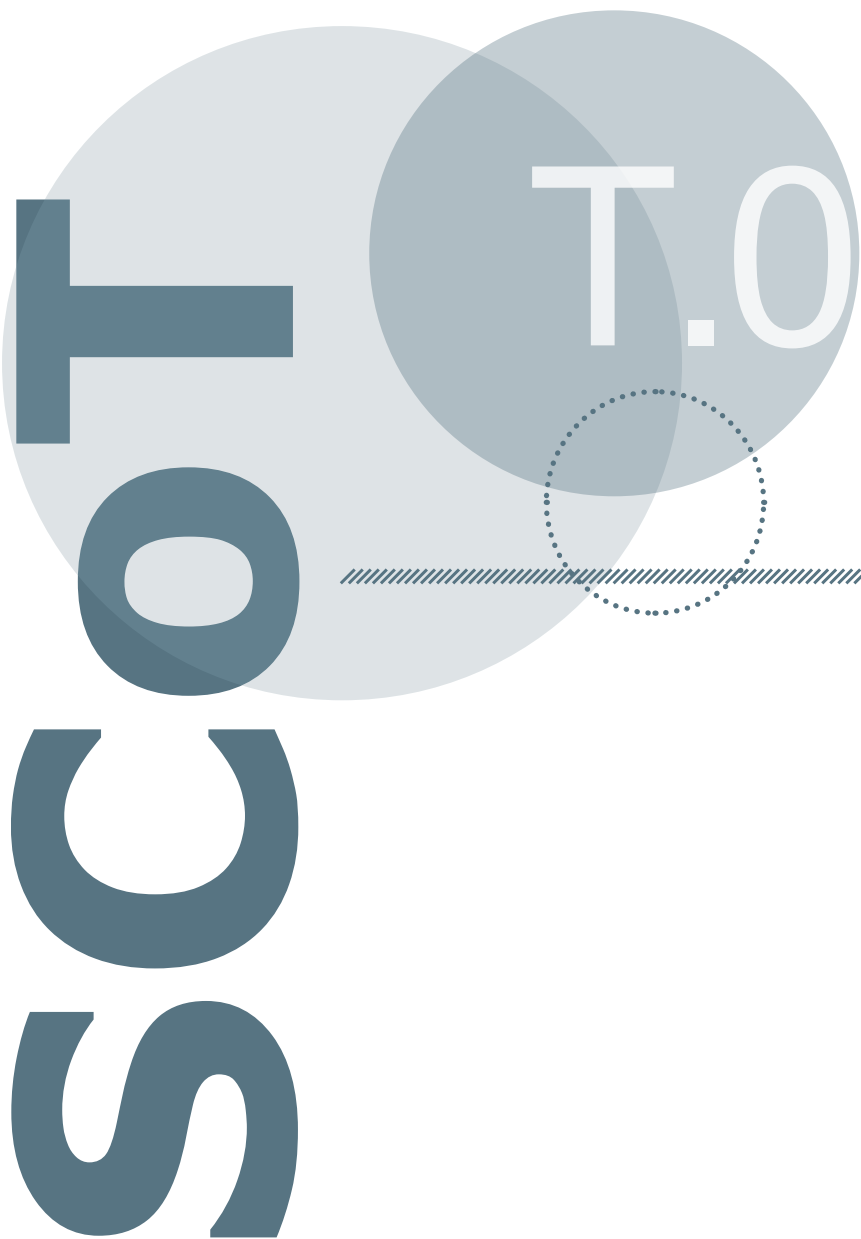
Communes	DUL* en vigueur	Etat d'avancement des documents d'urbanisme au 1er janvier 2014
Placey	RNU	RNU
Pouilley Francais	POS	POS approuvé le 13/04/1994 en révision depuis le 29/03/2013
Pouilley Les Vignes	POS	POS approuvé le 25/11/1994 en révision depuis le 02/03/2009
Poulligny Lusans	CC	CC approuvée par le préfet le 24/03/2010
Pugey	PLU	PLU approuvé le 12/10/2013
Puy	CC	CC approuvée par le préfet le 20/08/2009
Rancenay	PLU	PLU approuvé le 29/03/2004
Recologne	POS	POS approuvé le 26/04/1991 en révision depuis le 26/10/2012
Rigney	RNU	RNU
Rignosot	RNU	RNU
Roche Lez Beaupre	PLU	PLU approuvé le 10/06/2010
Roset Fluans	PLU	PLU approuvé le 18/10/2013
Rougemontot	RNU	CC en élaboration depuis le 08/06/2011
Roulans	PLU	PLU approuvé le 23/03/2006
Routelle	CC	CC approuvée par le préfet le 02/11/2007
Ruffey Le Chateau	POS	POS approuvé le 28/11/1986 en révision depuis le 16/03/2012
Saint Hilaire	CC	CC approuvée par le préfet le 04/12/2009
Saint Vit	PLU	PLU approuvé le 08/06/2009
Saone	POS	POS approuvé le 29/10/1999 en révision depuis le 30/03/2011
Sauvagney	RNU	RNU
Sechin	RNU	RNU
Serre Les Sapins	POS	POS approuvé le 24/07/1992 en révision depuis le 10/03/2010
Tallenay	POS	POS approuvé le 11/04/1986 en révision depuis le 09/07/2008
Thise	POS	POS approuvé le 12/10/2000 en révision depuis le 06/02/2004
Thoraise	PLU	PLU approuvé le 08/07/2005
Thurey Le Mont	CC	CC approuvée par le préfet le 29/05/2008
Torpes	POS	POS approuvé le 09/07/1994 en révision depuis le 10/11/2006
Tour De Scay	RNU	PLU en élaboration depuis le 15/02/2013
Vaire Arcier	POS	POS approuvé le 23/09/1988 en révision depuis le 26/03/2013
Vaire Le Petit	CC	CC approuvée par le préfet le 23/10/2009
Val De Roulans	CC	CC approuvée par le préfet le 29/05/2009
Valleroy	CC	CC approuvée par le préfet le 20/02/2012
Vauchamps	RNU	RNU
Vaux Les Pres	PLU	PLU approuvé le 22/02/2008
Velesmes Essarts	CC	CC approuvée par le préfet le 18/05/2007
Venise	CC	CC approuvée par le préfet le 29/10/2010
Vennans	CC	CC approuvée par le préfet le 17/07/2009
Veze	PLU	PLU approuvé le 15/12/2009 en révision depuis le 21/07/2011
Vieilley	PLU	PLU approuvé le 09/09/2005 en révision depuis le 23/03/2012
Villars Saint Georges	CC	CC approuvée par le préfet le 07/01/2008
Villers Buzon	POS	POS approuvé le 01/09/2000 en révision depuis le 20/10/2010
Villers Grelot	CC	CC approuvée par le préfet le 31/10/2008
Vorges Les Pins	POS	POS approuvé le 09/12/1988 en révision depuis le 10/06/2008

*Document d'Urbanisme Local en vigueur
RNU : Règlement National d'Urbanisme
POS : Plan d'Occupation des Sols
PLU : Plan Local d'Urbanisme
CC : Carte Communale

*Documents d'urbanisme locaux :
État des procédures en Janvier 2014*







Syndicat Mixte du SCoT
La City, 4 rue Gabriel Plançon
25043 Besançon cedex
Tél. : 03 81 65 06 80
Fax : 03 81 65 06 99
Courriel : smscot@grandbesancon.fr

AudaB
Hôtel Jouffroy
1 rue du Grand Charmont, BP 509
25026 Besançon Cedex
Tél. : 03 81 21 33 00
Fax : 03 81 21 32 99
Courriel : contact@audab.org