

SCoT

Schéma de Cohérence Territoriale
de l'agglomération bisontine

Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération bisontine

Rapport de présentation

Approbation du projet



**Document approuvé
par le comité syndical du SMSCoT
le 14 décembre 2011**



Le mot du Président du SMSCoT

En un demi-siècle, la physionomie de notre territoire s'est profondément transformée sous l'effet conjugué d'une croissance démographique constante, d'une augmentation de la mobilité, d'une évolution des modes de vie qui au final dessinent un territoire du vécu de plus en plus large et dispersé.

C'est aujourd'hui que se joue l'avenir de notre territoire et les enjeux qui l'attendent sont nombreux : construire de nouveaux logements permettant de répondre aux besoins de plus en plus diversifiés, accueillir les entreprises créatrices d'emplois, préserver la richesse des milieux naturels et le dynamisme des espaces agricoles, accroître la mobilité pour des déplacements facilités tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre sont autant de défis qu'il nous faut savoir gérer dans le temps et faire cohabiter harmonieusement sur notre territoire. Et c'est bien là toute la raison d'être du Schéma de Cohérence Territoriale.

Réunies au sein d'un Syndicat mixte, cinq Communautés de Communes et une Communauté d'agglomération représentant 133 communes qui composent le territoire du SCoT ont souhaité dès 2003 se lancer dans l'aventure du SCoT avec pour ambition de se doter d'un référentiel partagé pour conduire le développement du territoire aux différentes échelles, qu'elles soient communales, intercommunales, voire inter-communautaires.

La réflexion fut longue, complexe mais toujours constructive. Elle nous a permis d'apprendre à nous connaître et nous apprécier dans notre diversité. Cette réflexion nous a conduit à nous doter d'une vision commune du territoire à l'horizon des 25 prochaines années, fondée sur trois grandes valeurs :

- la solidarité qui doit permettre à chacun de trouver sa place et de s'épanouir,
- les qualités d'un développement qui soit véritablement durable,
- l'innovation qui constitue le gage d'une anticipation et d'une capacité permanente à s'adapter aux évolutions de la société.

Au lendemain de la promulgation de la loi Grenelle 2 qui réaffirme le rôle du SCoT comme étant l'échelle pertinente de planification, nous avons souhaité, sans remettre en cause les fruits de notre longue démarche, nous inscrire dès à présent dans la perspective des évolutions à venir et adopter un développement résolument plus responsable. C'est pourquoi le SCoT qui fut l'occasion d'une concertation permanente avec la société civile, a été conçu dans le souci permanent d'une mise en œuvre efficace et responsabilisant l'ensemble des acteurs de l'aménagement.

Je tiens sincèrement à remercier les élus pour leur investissement dans cette démarche, leur compréhension et leur disponibilité, ainsi que les services qui nous ont accompagné et qui seront encore largement mis à contribution dans les temps à venir.

J'invite chacun d'entre vous à lire et s'approprier ce document car il marque l'avènement d'une nouvelle façon de penser, concevoir et aménager durablement notre territoire commun.

Le Président du SMSCoT
Raymond REYLE
Maire de Chalezeule



Le territoire du SCoT de l'agglomération bisontine





Le mot du Président du SMSCoT	1
Le territoire du SCoT de l'agglomération bisontine	2
Qu'est-ce qu'un SCoT ?	23
Article L110 du Code de l'urbanisme	23
Article L121-1 du Code de l'urbanisme	23
Extrait de l'article L122-1 du Code de l'urbanisme	24
Composition du dossier	24
Cohérence des politiques publiques et compatibilité	25
Comment fonctionne le SCoT de l'agglomération bisontine	27
Huit ans pour construire le territoire de demain	27
Que se passe-t-il une fois le SCoT approuvé ?	28
Diagnostic de territoire	29
I - Le rayonnement de Besançon, capitale régionale	31
1/ Le rayonnement territorial	31
Une capitale régionale, maillon d'un chapelet urbain	32
Un avenir associatif pour une reconnaissance à l'échelle européenne	33
Une ville centre de taille importante et de nombreuses petites communes rurales	34
Un paysage institutionnel de proximité à considérer	35
2/ Le rayonnement économique	36
Une économie solide	36
Une volonté affichée avec les pôles de compétitivité et la Métropole Rhin-Rhône	36
Des relations avec les villes limitrophes qui dépassent le cadre économique	37
Une agriculture qui participe au rayonnement du territoire	37

3/ L'accessibilité au territoire	38
Une accessibilité ferroviaire intéressante	38
Un réseau ferré en pleine mutation	38
Un renforcement à plus long terme	39
Une accessibilité routière performante	40
Des accès routier en cours de structuration	41
Une accessibilité moyenne aux grandes infrastructures aéroportuaires	41
4/ Le tourisme, le patrimoine et l'offre culturelle	43
Une région disposant de réelles potentialités	43
Des hébergements touristiques tournés prioritairement vers le milieu de gamme	44
Une offre culturelle notable	44
Une volonté de rayonner avec l'inscription des fortifications de Vauban sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco	45
5/ Les grands équipements structurants	47
Un enseignement supérieur de qualité, localisé majoritairement à Besançon	47
Une université attractive	47
Des équipements de santé de pointe	49
Des équipements sportifs nécessaires à la capitale régionale	49
6/ Synthèse	50
7/ Principaux enjeux relatifs au rayonnement de Besançon	51
II - Un cadre de vie de qualité qui répond aux attentes des populations	52
1/ La répartition et l'évolution de la population	52
Une évolution démographique positive	52
Un territoire au développement centripète	52
Un accueil des gens du voyage organisé dans l'agglomération bisontine	53
Les raisons des évolutions démographiques contrastées	53
L'arrivée progressive dans le grand âge de générations issues du baby boom	54
Une offre de garde de la petite enfance qui se diversifie	55

2/ La répartition et l'évolution du logement	56
Les composantes du parc de logements	56
La situation du logement est contrastée entre la ville centre et ses communes périphériques	57
Des besoins en logements sociaux pour les ménages les plus modestes	58
Une concentration du parc locatif public à Besançon	58
3/ Les incidences d'un étalement urbain non géré	61
Un besoin toujours plus fort en logements	61
Une consommation foncière plus importante	61
Une raréfaction des espaces agricoles	62
Des disparités sociales	62
4/ L'emploi et le niveau de qualification	63
Une concentration des emplois à Besançon	63
Des emplois privés répartis dans un réseau dense de PME	63
Un secteur public centralisé à Besançon	64
Un bon niveau de formation mais des passerelles à conforter entre l'éducation et l'entreprise	65
Le profil type du demandeur d'emploi	65
5/ L'organisation des zones d'activités	67
Un desserrement des activités du centre vers la périphérie	67
Les stratégies de développement économique des EPCI	67
Les principaux atouts et handicaps des zones d'activités	67
Les besoins exprimés par les entreprises en matière de ZAE	69
6/ L'armature en commerces et services	71
Un maillage commercial globalement limité et faiblement hiérarchisé pour les achats quotidiens et hebdomadaires	71
Des équipements commerciaux de proximité limités en volume et en fonctions	71
Une vitalité commerciale entretenue en cœur d'agglomération	71
Les centres commerciaux, une répartition géographique significative de l'offre par secteurs	73
7/ Les établissements scolaires, les réseaux associatifs et de loisirs	75
En dehors de Besançon, une organisation scolaire de type rural	75
Une amorce de mise en réseau des équipements d'éducation et de sports et loisirs	75
Un réseau associatif présent dans le SCoT	75

8/ La couverture numérique du territoire	77
Le numérique, un investissement sur l'avenir	77
Vers une couverture de l'ensemble des communes du SCoT	77
9/ Le réseau routier et la circulation	79
Un maillage routier centripète en direction de Besançon	79
Des entrées de ville saturées	79
Des flux en augmentation	81
10/ Les déplacements domicile-travail	82
Une ville centre où se concentre la majeure partie des déplacements domicile-travail	82
L'automobile, mode de déplacement dominant	82
11/ Les déplacements automobiles et le stationnement	83
La voiture est le mode de transport le plus utilisé pour tout type de déplacement	83
Une réponse partielle à la demande	83
Une offre en stationnement à Besançon largement dimensionnée	84
Le stationnement dans les zones d'activités et les zones commerciales	85
12/ Les modes de déplacements alternatifs à la voiture	87
Un réseau de transports en commun très dense en ville	87
Un réseau amélioré en agglomération	87
Un réseau moins performant hors du Grand Besançon	87
Les autres modes alternatifs	88
13/ L'intermodalité et les transports de marchandises	89
La complémentarité des modes et l'intermodalité	89
Vers un report modal	91
Le transit et les flux de marchandises	91
14/ Les espaces d'aménités	93
Une proximité à la nature et aux espaces de récréation	93
Une offre urbaine en espaces verts moins développée	93

15/ Les formes urbaines à Besançon et dans les villages	94
La ville centre	94
Le village dans son site	95
La structure villageoise	96
L'architecture	99
17/ Synthèse	100
18/ Principaux enjeux relatifs au cadre de vie	101
Etat initial de l'environnement	105
I - Préambule	107
L'environnement, une thématique devenue nécessité	107
Quatre entrées pour un territoire	107
II - L'énergie	109
L'effet de serre : définition	110
1/ L'impact des activités humaines sur l'effet de serre	111
Les conséquences des gaz à effet de serre (GES) sur le climat	111
Les conséquences majeures des gaz à effet de serre	111
Une récente prise en compte du phénomène	113
Le Grenelle de l'environnement	113
2/ L'énergie et la sobriété énergétique	115
Production, consommation et maîtrise de la demande d'énergie	115
Maîtrise de l'énergie dans la construction	116
Urbanisme et transport	116
Politiques et actions publiques	117
Un premier bilan énergétique territorial à l'échelle de la communauté d'agglomération du Grand Besançon	118
La sobriété énergétique dans la planification et l'urbanisme	121

3/ Les déchets et leur valorisation	123
La collecte et le traitement des déchets dans le SCoT	123
Les déchets spécifiques	125
Quelle politique des déchets pour demain ?	126
4/ Synthèse	127
5/ Principaux enjeux relatifs à l'énergie	128
III - Les ressources naturelles et leurs pollutions	129
1/ Les émissions polluantes et la qualité de l'air	130
Définition et effets des polluants	130
Les sources d'émissions polluantes	131
Les principaux secteurs de pollution	132
Les autres secteurs de pollution	133
La qualité de l'air à Besançon depuis 2006	135
Les actions régionales visant à une meilleure qualité de l'air	137
2/ La ressource en eau	139
L'approvisionnement en eau	139
Anticiper la ressource en eau	140
Des réglementations	140
La gestion de l'eau	141
Un milieu karstique sensible	141
Une sensibilité aux biocides anthropiques	143
La qualité des plans d'eau	143
3/ L'assainissement	145
Les zonages d'assainissement	145
Capacité des stations	145
Rejets des stations	147
Gestion des eaux pluviales	147
Gestion des boues d'assainissement	147
L'assainissement : et demain ?	147
La consommation des sols et des sous-sols	149

Artificialisation des sols et de l'environnement	149
Périurbanisation et consommation foncière	149
Les documents d'urbanisme, outils de planification	151
Consommation des sous-sols	151
4/ La pollution des sols et des sous-sols	153
Sites abandonnés, potentiellement pollués	153
Sites et sols pollués (les sites BASOL)	153
Le registre français des émissions polluantes	155
L'inventaire des décharges	155
5/ Synthèse	156
6/ Principaux enjeux relatifs aux ressources naturelles et leurs pollutions	156
IV - Le cadre de vie	159
1/ Le paysage	161
Quatre entités remarquables dans le SCoT	161
Des particularités, des points de repères	162
2/ Le paysage bâti et les sites	163
Un patrimoine bâti et des paysages riches, grandement protégés	163
Un patrimoine archéologique encadré	163
Un patrimoine ordinaire remarquable à préserver	165
3/ Les entrées d'agglomération	167
Enjeux autour des entrées d'agglomération et des axes de transit	167
Particularités du SCoT	167
Impact de l'affichage publicitaire en zone dense	167
Impact paysager hors agglomération	167
4/ Les espaces d'aménités	169
L'Eurovéloroute 6, un axe fort dans la vallée du Doubs	169
Un tourisme fluvial non négligeable	169
Une proximité à la nature et aux espaces de récréation	169
Besançon : statut de « ville verte »	170
Le SCoT dispose de deux aérodromes et de nombreux équipements sportifs	171

5/ Les espaces agricoles	172
Des espaces agricoles en net recul	172
Des évolutions différenciées selon les territoires	172
Un territoire engagé dans des démarches agricoles durables	173
Le développement de l'agriculture de proximité	174
Des pollutions et des nuisances	174
Les filières en circuits courts	175
6/ Le milieu forestier	177
Principaux types de peuplements	177
Principaux habitats forestiers	177
Milieu forestier et ressource économique	178
7/ Le milieu aquatique	179
Deux rivières pour un territoire	179
Un réseau hydrographique dense	179
Un réseau jalonné de zones humides	179
Un réseau également jalonné de ripisylves	181
Milieu aquatique et tourisme récréatif	181
8/ Les richesses floristiques	183
Flore et milieu forestier	183
Flore et milieu humide	183
Flore et pelouses sèches	184
Flore et milieu agricole	184
Flore invasive	184
9/ Les richesses faunistiques	185
Faune et milieu agricole	185
Faune et milieu forestier	185
Faune et pelouses sèches	186
Faune et milieu rocheux	186
Faune et zones humides	187
Faune et espèces invasives	187

10/ Les milieux remarquables	189
Les forêts de pentes	189
Les pelouses sèches	189
Les zones humides	189
Les ripisylves	190
11/ Les périmètres naturalistes	191
Les périmètres d'inventaires	191
Les périmètres concertés : le réseau Natura 2000	191
Les protections réglementaires	194
Le schéma départemental des espaces naturels sensibles (SDENS)	195
12/ Les continuités écologiques	197
13/ Synthèse	198
14/ Principaux enjeux relatifs au cadre de vie	198
V - Les risques et les nuisances	199
1/ Introduction	199
2/ Les risques naturels	201
Etat des lieux des risques dans le SCoT	201
Les communes cumulant plusieurs risques naturels	201
Le risque d'inondation	203
Le risque de mouvement de terrain	204
Les risques diffus	206
3/ Les risques technologiques	207
Le transport de matières dangereuses	207
Le risque industriel	207

4/ Les nuisances sonores	211
Classement des infrastructures	211
Impacts des nuisances et zones blanches	211
Politiques et actions publiques	211
Les nuisances de voisinage	211
5/ Les zones accidentogènes	213
Les zones d'accumulation d'accidents	213
La répartition des accidents	213
Les itinéraires de transports exceptionnels	213
6/ Synthèse	214
7/ Principaux enjeux relatifs aux risques et aux nuisances	214
VI - Annexes	215
VII - Bibliographie	239
Prévisions et justifications des choix	243
I - Prévisions et besoins	245
Les prévisions économiques	245
Les prévisions démographiques	245
Les besoins en matière d'habitat et d'équilibre social de l'habitat	246
Les besoins en matière d'aménagement de l'espace	247
Les besoins en matière d'agriculture	247
Les prévisions en matière d'environnement	247
Les besoins répertoriés en matière de transport et de déplacements	248

II- Justifications des choix retenus **249**

Organiser le développement résidentiel à l'échelle des 133 communes	249
Favoriser la mixité sociale	250
Organiser l'accueil des activités économiques et commerciales	250
Assurer un développement urbain économe de l'espace	252
Préserver les espaces naturels, entretenir la qualité des paysages et conforter l'agriculture	253
Assurer un développement respectueux de l'environnement en développant les transports collectifs et l'utilisation des modes doux	254
Gérer les ressources et les risques	254
Justification des choix au regard de l'environnement : voir chapitre « évaluation stratégique environnementale »	255

Illustration de certains principes d'aménagement et des densités préconisées par le SCoT **257**

I - Paysages et principes d'aménagement naturel et agricole **258**

Transition entre parties basses urbanisées et parties sommitales inconstructibles	258
Urbanisation des pentes et parties sommitales dans le respect de la topographie	258
Morcellement et enclavement d'un espace agricole	259
Exemples de mesures visant à minimiser l'impact des ouvertures à l'urbanisation sur l'activité agricole	259

II - Approche d'aménagement et d'urbanisation **260**

Coupure à l'urbanisation entre deux communes	260
Aménagements autour des gares	261
Trame verte en milieu urbain	261
Gérer et récupérer les eaux pluviales	262
Greffe urbaine et mitage	264
Urbanisation des dents creuses plutôt qu'urbanisation en extensif	264
Epaississement urbain plutôt qu'étalement urbain	265
Prise en compte de la densité moyenne de logements produits à la commune	266
La place des modes doux dans le traitement de l'espace public	268
Projet d'ensemble	270
Densités par opération : les principes de base et quelques exemples	271
Densités par opération : quelques exemples	272

Évaluation stratégique environnementale 275

Apports de la démarche d'évaluation environnementale 276

I - Introduction 277

1/ Contenu du présent rapport d'évaluation stratégique environnementale 277

2/ Méthode utilisée 277

Rapport d'évaluation environnementale 278

Qualification des mesures proposées 278

Evaluation des effets du SCoT 278

3/ Limites de la méthode 279

II - Explication des choix retenus par le SCoT au regard des objectifs de protection de l'environnement 280

1/ Présentation des grands principes du SCoT en faveur de l'environnement et du développement durable 280

2/ Présentation de l'évolution probable de l'état de l'environnement en l'absence de SCoT (scénario dit « au fil de l'eau ») 280

3/ Présentation des raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi d'autres partis d'aménagement envisagés du point de vue de la protection de l'environnement 285

Rappel sur l'évolution du contexte 285

Evolution du document 285

III - Articulation du SCoT avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes 286

1/ Schémas, plans et programmes avec lesquels le SCoT doit être compatible 286

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône Méditerranée (SDAGE) 2010-2015	286
Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Haut-Doubs/Haute Loue, 2002	288

2/ Schémas, plans et programmes que le SCoT doit prendre en considération 288

Schéma Régional pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire de Franche-Comté (SRADDT), 2005	288
Plan Régional pour la Qualité de l'Air de la Franche-Comté (PRQA), arrêté en 2001, révisé en 2006	289
Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA) du Doubs élaboré en 1997, révisé en 2002	289
Plan Régional d'Élimination des Déchets Industriels Spéciaux de Franche-Comté (PREDIS) élaboré en 1997	289
Schéma Départemental des Carrières du Doubs approuvé en 1998, actualisé en 2005	290
SCoT limitrophes	290
Plans de Prévention des Risques (PPR)	290
LE PDIRM*, le PDESI** et le PDIPR***	290

3/ Schémas, plans et programmes qui doivent être compatibles avec le SCoT 291

Périmètres d'espaces agricoles et naturels périurbains	291
--	-----

IV - Analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du SCoT 292

1/ Présentation de la méthodologie retenue 292

2/ Enjeu prioritaire n°1 : La maîtrise de l'étalement urbain et de la consommation d'espace 293

Rappel des enjeux	293
Le projet et les objectifs du SCoT	293
Incidences positives du SCoT sur la consommation d'espace	294
Incidences négatives du SCoT sur la consommation d'espace	295
Mesures proposées	296

3/ Enjeu prioritaire n°2 : La préservation de l'infrastructure verte et bleue et du cadre de vie	297
Rappel des enjeux	297
Le projet et les objectifs du SCoT	297
Incidences positives du SCoT sur la préservation de l'infrastructure verte et bleue	298
Incidences négatives du SCoT sur la préservation de l'infrastructure verte et bleue	299
Mesures proposées	300
4/ Enjeu prioritaire n°3 : La Maîtrise de la demande en Énergie (MDE) et des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)	301
Rappel des enjeux	301
Le projet et les objectifs du SCoT	301
Incidences positives du SCoT sur l'énergie	302
Incidences négatives du SCoT sur l'énergie	303
Mesures proposées	304
5/ Enjeu prioritaire n°4 : La maîtrise des besoins en déplacements et la préservation des nuisances induites : pollutions de l'air, nuisances sonores...	305
Rappel des enjeux	305
Le projet et les objectifs du SCoT	305
Incidences positives du SCoT sur la maîtrise des déplacements	305
Incidences négatives du SCoT sur la maîtrise des déplacements	306
6/ Enjeu prioritaire n°5 : La fragilité de la ressource en eau	307
Rappel des enjeux	307
Le projet et les objectifs du SCoT	307
Incidences positives du SCoT sur la ressource en eau	307
Incidences négatives du SCoT sur la ressource en eau	309
Mesures proposées	309

7/ Enjeu majeur n°1 : La protection de l'identité paysagère des villages, des zones urbaines et des paysages de collines	310
Rappel des enjeux	310
Le projet et les objectifs du SCoT	310
Incidences positives du SCoT sur les paysages	310
Incidences négatives du SCoT sur les paysages	311
Mesures proposées	311
8/ Enjeu majeur n°2 : La production de déchets ménagers	312
Rappel des enjeux	312
Le projet et les objectifs du SCoT	312
Analyse des incidences positives du SCoT sur les déchets	312
Analyse des incidences négatives du SCoT sur les déchets	313
Mesures proposées	313
9/ Enjeu majeur n°3 : La prise en compte des risques naturels et industriels	313
Rappel des enjeux	313
Le projet et les objectifs du SCoT	313
Incidences positives du SCoT sur les risques	314
Incidences négatives du SCoT sur les risques	314
Mesures proposées	314
10/ Sur et autour des zones Natura 2000 susceptibles d'être impactées par des zones d'urbanisation ou des aménagements prévus dans le SCoT	315
La prise en compte des sites Natura 2000 par le SCoT	315
Quelles incidences potentielles directes et indirectes sur les sites Natura 2000	315
Présentation détaillée de chaque site	316
Conclusion	319
V - Indicateurs de suivi des effets du SCoT sur l'environnement	320

VI - Résumé non technique	324
1/ Cadre réglementaire et enjeu de l'évaluation stratégique environnementale	324
2/ Présentation du SCoT d'un point de vue environnemental et justification des choix retenus	324
3/ Principales incidences résultant de la mise en œuvre du SCoT	325
4/ Mesures complémentaires proposées	326
5/ Indicateurs de suivi	326
Sigles et définitions	327
I - Sigles	329
II - Définitions	332





Qu'est-ce qu'un SCoT ?

Institué par la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000, le SCoT est un document d'urbanisme et de planification territoriale qui se substitue au précédent schéma directeur. Plusieurs articles du code de l'urbanisme font référence à son contenu et aux objectifs recherchés.

Article L110 du Code de l'urbanisme

Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement.

Article L121-1 du Code de l'urbanisme

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1° L'équilibre entre :

a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la mise en valeur des entrées de ville et le développement rural ;

b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;

c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Extrait de l'article L122-1 du Code de l'urbanisme

(...) Pour mettre en œuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.

A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques.

Ils déterminent les espaces et sites naturels, agricoles ou urbains à protéger et peuvent en définir la localisation ou la délimitation.

Ils peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Ils peuvent, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements. (...)

Composition du dossier

La composition du dossier du SCoT de l'agglomération bisontine est régie par les articles L122-1 et R122-1, R122-2, R122-2-1, R122-3 du Code de l'urbanisme. Ce dossier comprend trois parties distinctes :

Un rapport de présentation, qui :

1. expose le diagnostic du territoire ;
2. décrit l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;
3. analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;
4. analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement ;
5. explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et le document d'orientations générales (DOG) et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;
6. présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et rappelle que le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de six ans à compter de son approbation ;
7. comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée environnementale du projet a été conduite ;
8. précise, le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées.

Un projet d'aménagement et de développement durable (PADD), qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Un document d'orientations générales (DOG), qui fixe :

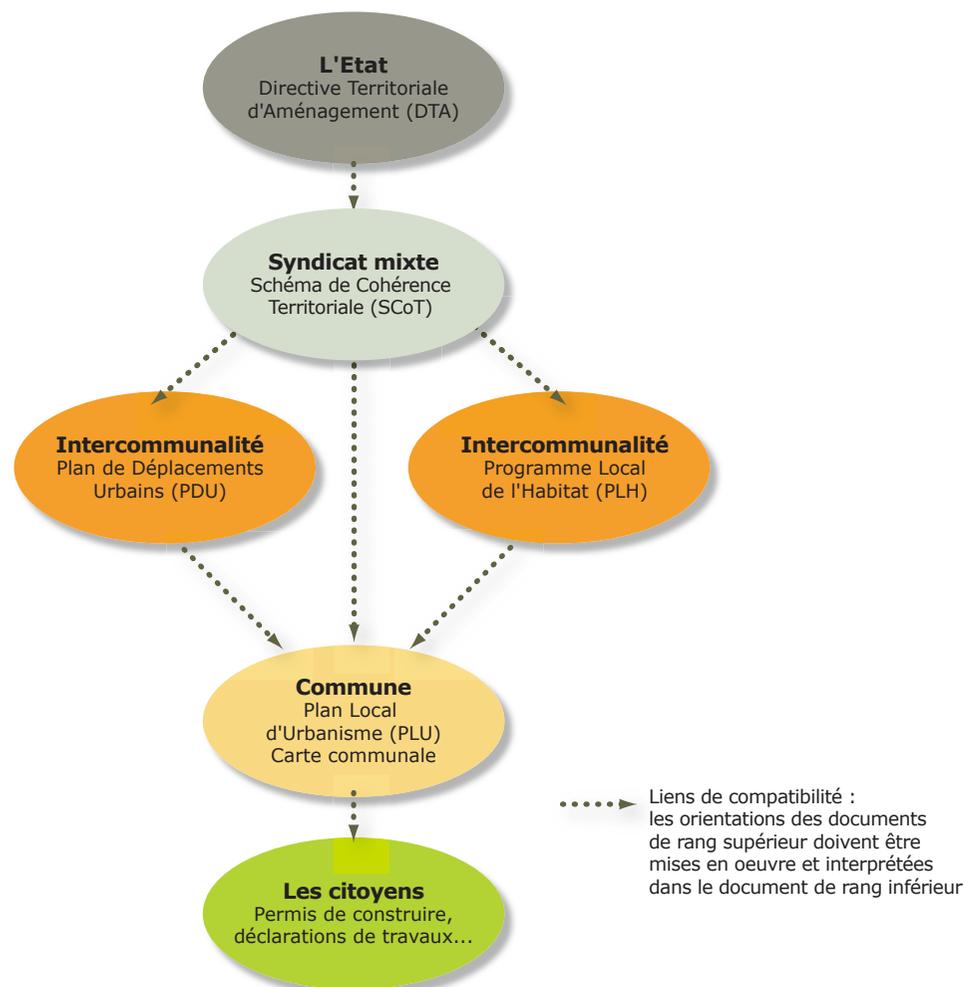
1. les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;
2. les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;
3. les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;
4. les objectifs relatifs, notamment :
 - a. à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;
 - b. à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;
 - c. à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;
 - d. à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;
 - e. à la prévention des risques.
5. les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Cohérence des politiques publiques et compatibilité

Dans le respect des principes énoncés aux articles L110 et L121-1 du Code de l'urbanisme, le SCoT doit être compatible avec certains documents d'urbanisme et règles issus du Code de l'urbanisme. Il doit également prendre en considération certains projets ou programmes de l'État et des collectivités locales.

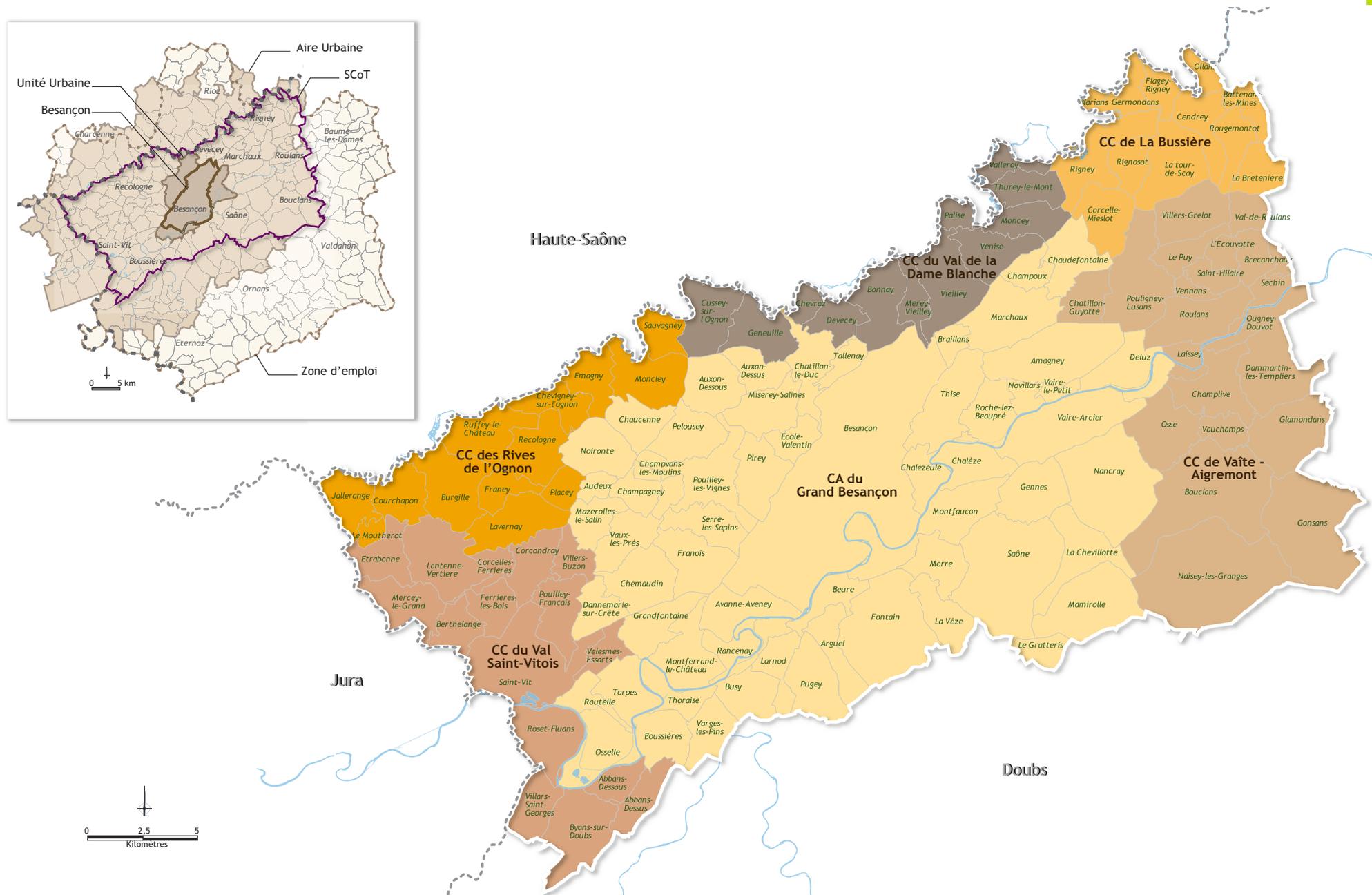
Les documents et opérations qui doivent être compatibles avec le SCoT sont définis dans les dispositions de l'article L122-1 du Code de l'urbanisme, combinées avec celles des articles R122-1, R143-1 et R122-5 du même code, ainsi que des articles L752-1, L752-2, L752-15 du Code du commerce, et enfin celles de l'article 36-1 de la Loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.

L'articulation des documents d'urbanisme



Le principe de la compatibilité s'interprète comme l'obligation pour les documents ou autorisations de rang inférieur de mettre en œuvre et de ne pas contredire les orientations du document de rang supérieur. Ainsi, les PLU, les cartes communales ou les opérations d'aménagements devront favoriser la mise en œuvre des orientations générales du SCoT et en aucun cas les contredire ou les rendre inopérantes.

Les périmètres institutionnels et socio-économiques



Comment fonctionne le SCoT de l'agglomération bisontine

Jusqu'à l'approbation du SCoT, c'est le Schéma directeur de l'agglomération bisontine (SDAB), approuvé en 2002, qui constitue le document en vigueur sur un territoire de 68 communes (Agglomération de Besançon, une partie du Val Saint-Vitois et une partie du Val de la Dame blanche).

L'expansion rapide de l'aire urbaine de Besançon et notamment le développement de l'habitat en deuxième et troisième couronnes ont été pris en compte pour élaborer le périmètre du SCoT. Après de nombreux échanges avec les élus locaux, il a été décidé de réunir, au sein du SCoT de l'agglomération bisontine, les territoires suivants :

- Communauté d'agglomération du Grand Besançon (59 communes, 1 752 999 habitants) ;
- Communauté de communes de La Bussière (12 communes, 15 114 habitants) ;
- Communauté de communes des Rives de l'Ognon (13 communes, 40 003 habitants) ;
- Communauté de communes de Vaîte-Aigremont (21 communes, 66 800 habitants) ;
- Communauté de communes du Val de la Dame Blanche (12 communes, 62 540 habitants) ;
- Communauté de communes du Val Saint-Vitois (16 communes, 96 010 habitants).

L'articulation des instances du SMSCoT

Comité syndical 66 délégués	Pouvoir de décision
Bureau 18 membres	Prépare la décision
Commissions	Echanges Débat

Une fois approuvé, le SCoT s'appliquera donc à 133 communes, 203 351 habitants, et se substituera à l'actuel Schéma directeur.

Le syndicat mixte du SCoT de l'agglomération bisontine (SMSCoT) est chargé de l'élaboration du SCoT, la démarche a été lancée par une délibération en date du 23 mars 2004. Le SMSCoT rassemble les élus de la communauté d'agglomération du Grand Besançon et des cinq communautés de communes.

Huit ans pour construire le territoire de demain

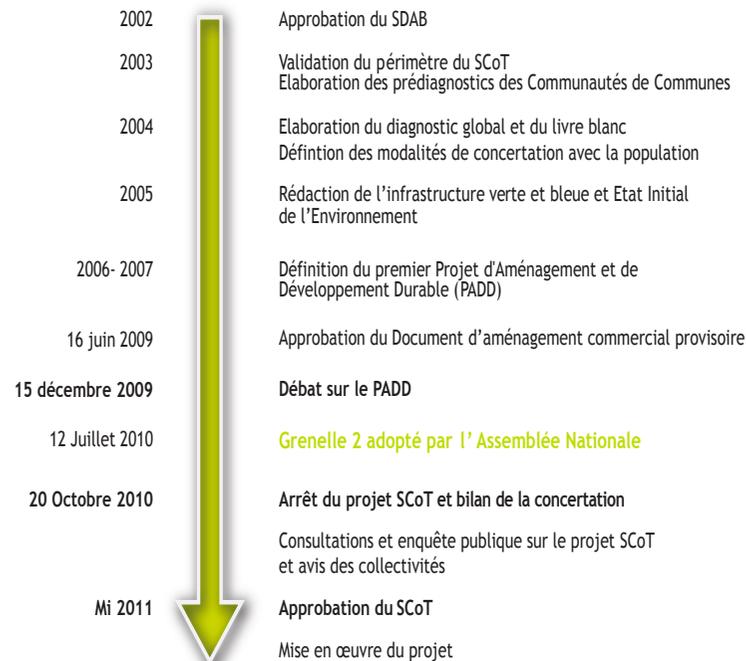
Dès 2003, des prédiagnostics ont été réalisés en amont de la démarche sur le territoire des cinq communautés de communes périphériques au Grand Besançon. Ces documents ont permis d'enrichir les connaissances acquises grâce au SDAB et de conforter la délimitation du périmètre du SCoT.

Le 23 mars 2004, les élus du Syndicat Mixte ont lancé officiellement le démarrage de la démarche du SCoT en votant une délibération de prescription. Les élus ont alors souhaité la conception d'un livre blanc faisant le point sur les documents à prendre en compte pour l'élaboration du SCoT (projet d'agglomération, chartes des communautés de communes...). Le livre blanc dresse également le bilan des politiques publiques menées localement.

L'élaboration du diagnostic global du territoire a débuté en 2004, il a constamment été mis à jour jusqu'à l'arrêt du SCoT et a été complété par une étude « infrastructure verte et bleue ». La rédaction de l'état initial de l'environnement, régulièrement mise à jour à l'image du diagnostic du territoire, a été lancée en 2005.

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCoT a fait l'objet de premiers débats en comité syndical du SMSCoT dès le mois de juin 2006. Suite aux élections de 2008, une nouvelle équipe d'élus s'est mise en place et a retravaillé sur une nouvelle version du PADD. Celui-ci a été débattu le 15 décembre 2009 lors d'une séance du Comité syndical entièrement dédiée au PADD. La rédaction du Document d'orientations générales (DOG), qui comprend l'ensemble des prescriptions permettant la mise en œuvre du PADD, a débuté en janvier 2010.

L'élaboration d'un Document d'aménagement commercial provisoire (DACOM) a été lancée en avril 2009. Celui-ci a été approuvé le 16 juin 2009 et mis à l'enquête publique le 6 avril 2010. L'évaluation environnementale, qui mesure l'impact du projet sur l'environnement, est réalisée en continu tout au long de la rédaction du dossier SCoT par un bureau d'études spécialisé.



Que se passe-t-il une fois le SCoT approuvé ?

Après son approbation, le SCoT entre dans sa phase de mise en œuvre, sous la responsabilité du syndicat mixte chargé de son élaboration. Le SCoT devient alors un outil au service des élus et de l'aménagement du territoire. Il fournit des repères pour la prise de décision.

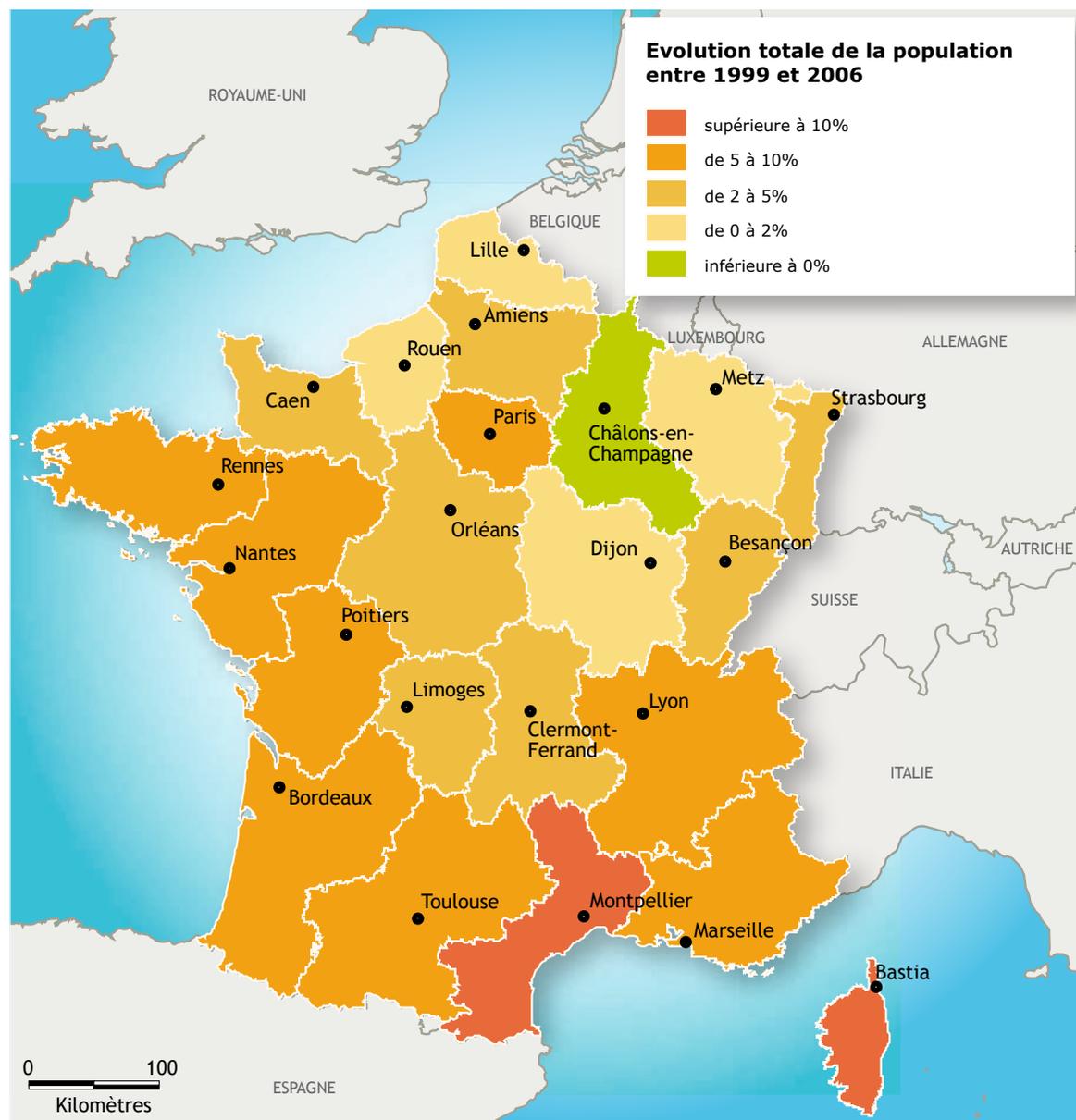
Le SCoT n'est pas une démarche figée. Les documents pourront être actualisés pour s'adapter aux évolutions du territoire, dans le respect des grandes orientations. La mise en œuvre du SCoT devra également faire l'objet d'une évaluation et d'un suivi permanents pour s'assurer de l'application de ses objectifs et analyser les écarts éventuels entre les intentions et les réalisations.

Le SMSCoT, assisté de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon (AudaB), des autres partenaires locaux et des services des collectivités, accompagnera les communes et les intercommunalités pour suivre et mettre en œuvre le SCoT : aide à la construction de leurs projets en s'appuyant sur les objectifs du SCoT, assistance dans l'élaboration de leur document d'urbanisme... Un accompagnement sera également mis en place afin d'aider les collectivités à traduire les orientations du SCoT dans leurs politiques intercommunales.

À l'issue des six ans suivant son approbation, le SCoT doit obligatoirement être évalué. À défaut, il devient caduque. Le SMSCoT, avec le concours de l'AudaB, a décidé de mettre en place, dès l'approbation du projet, des outils d'évaluation et de veille afin de mesurer en continu l'efficacité des orientations du SCoT sur le territoire et d'en suivre plus facilement les évolutions.

Diagnostic de territoire

Les grandes dynamiques démographiques



Source : INSEE RP 2006 - 1999

I - Le rayonnement de Besançon, capitale régionale

1/ Le rayonnement territorial

Depuis plusieurs décennies, le quart nord-est de la France connaît une croissance démographique moindre que le reste du territoire national. En effet, malgré un solde naturel excédentaire, cet espace subit une forte migration de ses populations vers les régions métropolitaines de l'arc atlantique et du Grand Sud.

Par sa position au centre de l'Europe, la Franche-Comté est un passage obligé des mouvements humains et économiques. La région, frontalière avec la Suisse, est aussi très proche de l'Allemagne et de l'Italie. Le SCoT de l'agglomération bisontine bénéficie ainsi d'une situation privilégiée sur l'axe structurant européen Rhin-Rhône, voie de communication entre la Mer du Nord et la Méditerranée, entre l'Europe du nord et l'Europe du sud.

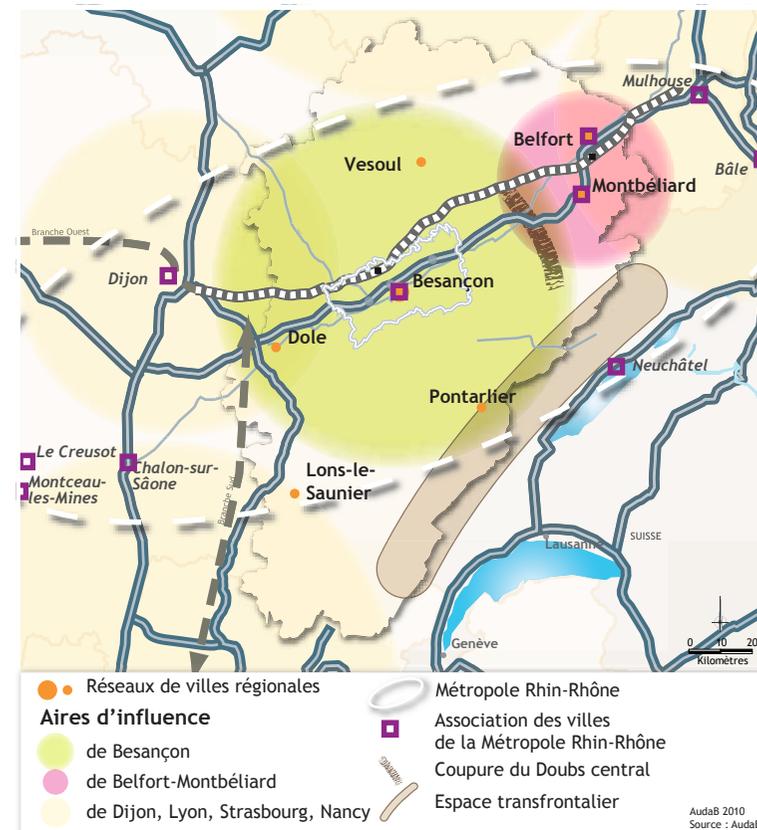
Le territoire bisontin, à l'image de la région Alsace ou des bassins de Dijon et Nancy-Metz, connaît une croissance démographique soutenue, marquant ainsi sa différence et son dynamisme au sein du quart nord-est français. Ainsi, l'aire urbaine de Besançon a connu, entre 1982 et 2006, une croissance de plus de 19% de sa population.

En 2006, le SCoT regroupe 203 351 habitants. Il est organisé autour de Besançon, ville centre comptant 117 080 habitants. La capitale comtoise se situe au 30^{ème} rang au classement des villes de France en terme de poids démographique.

L'unité urbaine de Besançon regroupe 11 communes, soit près de 135 000 habitants et se classe en 45^{ème} position au classement des unités urbaines françaises. Son aire urbaine avoisine les 234 000 habitants et connaît une croissance démographique soutenue (+ 1 625 habitants par an, soit une croissance annuelle de +0,72%).

La capitale comtoise rayonne prioritairement sur son territoire régional.

Le rayonnement et l'aire d'influence des territoires



Une capitale régionale, maillon d'un chapelet urbain

Besançon, capitale de la Franche-Comté, se trouve au nord-ouest du département du Doubs et est distante d'environ 90 kilomètres de Dijon, de Lausanne et de Belfort. Besançon se situe presque exactement au milieu d'un segment Lyon-Strasbourg, chacune de ces villes étant distante d'environ 190 kilomètres de la capitale comtoise.

Besançon, préfecture du Doubs (département de 516 000 habitants) est la capitale d'une région de 1 151 000 habitants. Son attractivité, importante à l'échelle régionale, est partagée avec l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle (plus de 306 000 habitants) au nord-est du territoire.

La position de Besançon, au centre de la région, est un avantage pour maintenir la cohésion du territoire. Elle justifie la concentration de nombreux services (formations supérieures diversifiées, multiplicité des services publics...) et équipements (Conservatoire national de région...).

Située sur l'axe Rhin-Rhône, l'agglomération n'a pas la taille critique pour être la locomotive de ce couloir de développement. Elle partage ainsi le dynamisme de cet

Population et emploi dans les aires urbaines du Réseau Métropole Rhin-Rhône

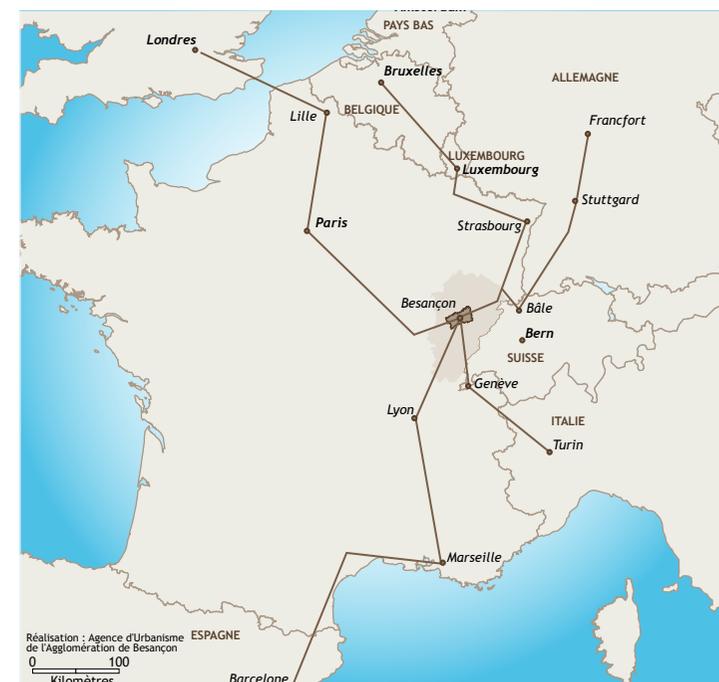
Aire urbaine	Population 1999	Population 2006	Evolution de la population	Emplois 2006	Emplois métropolitains supérieurs en 1999
Belfort	104 945	107 732	2,7%	45 184	3 405
Besançon	222 388	233 762	5,1%	102 085	5 683
Chalon-sur-Saône	139 792	134 045	2,5%	58 382	2 700
Dijon	326 886	335 691	2,8%	155 308	10 471
Montbéliard	180 155	179 759	-0,2%	75 669	3 332
Montceau-les-Mines et Le Creusot	89 997	85 146	-5,4%	31 386	1 013
Mulhouse	270 752	278 206	2,8%	114 684	6 600

Source : RP INSEE 2006

espace avec les agglomérations de Dijon, Montbéliard, Belfort, Mulhouse (...) qui, regroupées, comptent plus d'un million d'habitants.

Au-delà, le territoire bisontin est concurrencé par des agglomérations reconnues à l'échelle européenne : Strasbourg, Bâle-Mulhouse, Lyon, Metz-Nancy (...) ont chacune une influence sur le territoire franc-comtois. Ce dernier bénéficie aussi de sa proximité à la Suisse, en forte croissance économique.

Le SCoT bisontin au centre du réseau à grande vitesse européen



Un avenir associatif pour une reconnaissance à l'échelle européenne

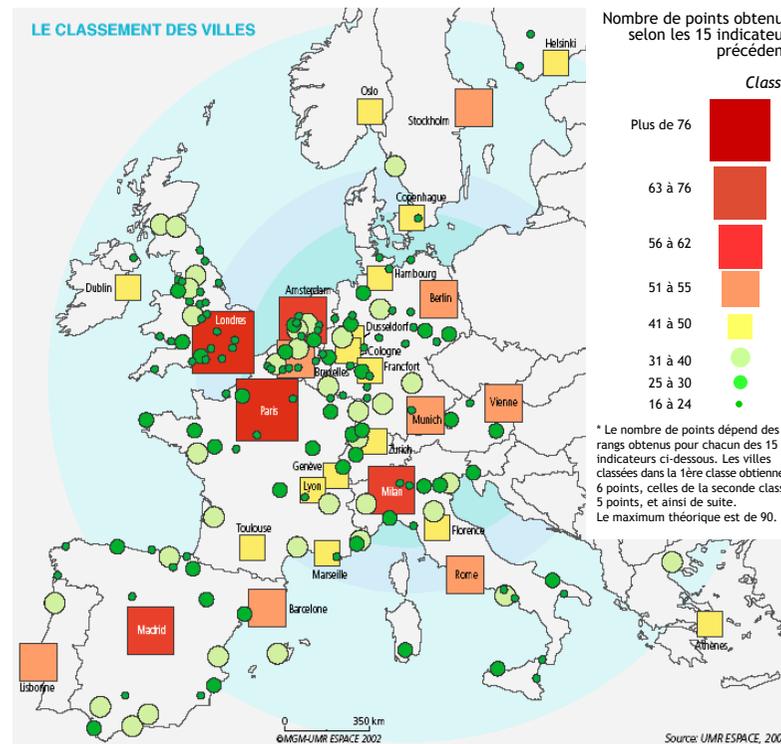
Avec une aire d'influence essentiellement régionale, le territoire bisontin rayonne de fait plus difficilement à l'échelle européenne. En 2002, l'agglomération bisontine ne figure pas dans le classement des villes de l'Union Européenne en raison d'un poids démographique modéré.

Fort de ce constat et souhaitant jouer un rôle important au sein d'une économie de plus en plus mondialisée, le Grand Besançon s'est associé aux agglomérations qui composent l'axe Rhin-Rhône en créant « Métropole Rhin-Rhône¹ » en 2005, territoire de réflexions et de projets partenariaux.

L'agglomération ambitionne ainsi de développer notamment des services et des cadres des fonctions métropolitaines (CFM²) en misant sur la coopération entre les villes plutôt que sur leur mise en concurrence. Elle participe à l'émergence d'une nouvelle organisation territoriale donnant toute sa chance à des agglomérations qui, isolément, n'ont pas l'attractivité des très grandes cités mais qui, par la mise en synergie de leurs atouts bénéficient d'un réel rayonnement à l'échelle européenne.

Cette stratégie est rendue possible par les nouveaux espace-temps qu'induit, dès 2011, la mise en service du TGV Rhin-Rhône.

Le rayonnement des agglomérations à l'échelle européenne



- La population en 2000
- L'évolution de la population des villes de 1950 à 1990
- Le trafic des ports maritimes en 1999
- Les passagers des aéroports en 2001
- L'accessibilité des villes à l'échelle européenne
- Les sièges sociaux des grands groupes européens
- Les places financières
- Le nombre de foires et salons internationaux
- Le nombre annuel de congrès internationaux
- Le nombre de musées
- Le nombre de nuitées touristiques
- Le nombre de sites et de grandes manifestations culturels
- Le nombre d'étudiants
- Le nombre de revues scientifiques éditées
- Les réseaux de recherche européen

¹ Métropole Rhin-Rhône : Réseau de coopération transfrontalier et interrégional unissant les villes et agglomérations de Bâle (eurodistrict trinational de Bâle), Mulhouse, Belfort, Montbéliard, Besançon, Dijon, Chalon-sur-Saône, Le Creusot/Montceau-les-Mines et Neuchâtel.

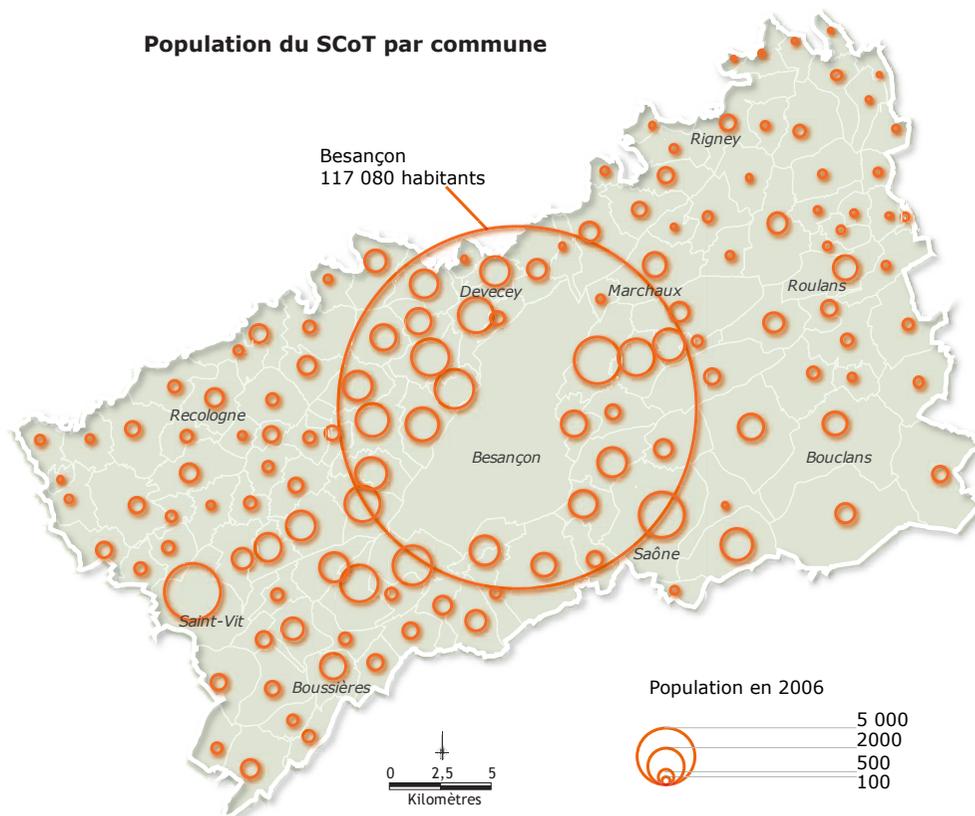
² Les cadres des fonctions métropolitaines (CFM) correspondent aux emplois de cadres ou aux chefs d'entreprises de 10 salariés ou plus présents dans les cinq fonctions métropolitaines (conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs).

Une ville centre de taille importante et de nombreuses petites communes rurales

Le SCoT de l'agglomération bisontine présente une topographie vallonnée, marquée par la présence du Plateau, des vallées du Doubs et de l'Ognon, et des sept collines entourant la capitale comtoise. L'espace naturel occupe une place importante avec près de 89% de la superficie totale du SCoT, dont 45% de forêts. La forte présence du milieu naturel participe au cadre de vie de qualité.

Le SCoT est un espace majoritairement rural, composé de nombreuses communes de petite taille, réparties sur un vaste territoire (878 km²) et organisées autour de Besançon.

Population du SCoT par commune



Source : RP INSEE 2006

Evolution de la population dans les EPCI du SCoT

	Nombre de communes	Population 1999	Population 2006	Evolution annuelle moyenne
CA* du Grand Besançon	59	170 657	175 299	0,38%
CC** de la Bussière	12	1 416	1 514	0,96%
CC des Rives de l'Ognon	13	3 582	4 003	1,60%
CC de Vaite - Aigremont	21	5 901	6 680	1,79%
CC du Val de la Dame Blanche	12	5 425	6 254	2,05%
CC du Val Saint-Vitois	16	8 816	9 601	1,23%
TOTAL SCoT	133	195 797	203 351	0.54%

Source : RP INSEE 2006

En dehors de la ville centre, le SCoT de l'agglomération bisontine est constitué de 8 villes, comptant toutes entre 2 000 et 5 000 habitants en 2006 :

- Saint-Vit est la plus peuplée avec 4 594 habitants ;
- Thise, 3 225 habitants ;
- Saône, 3 079 habitants ;
- Avanne-Aveney, 2 307 habitants ;
- École-Valentin, 2 298 habitants ;
- Montferrand-le-Château, 2 160 habitants ;
- Miserey-Salines, 2 116 habitants ;
- Roche-lez-Beaupré, 2 070 habitants.

Parmi les 133 communes du SCoT de l'agglomération bisontine, 45 ont une population comprise entre 500 et 1 000 habitants et 79 communes comptent moins de 500 habitants.

Classification des communes selon le poids de population

	Nombre de communes
Ville centre de plus de 100 000 habitants	1
Ville de 2000 à 5000 habitants	8
Commune de 1000 à 2000 habitants	23
Commune de 500 à 1000 habitants	22
Commune de 200 à 500 habitants	39
Commune de moins de 200 habitants	40

Source : RP INSEE 2006

CA* : Communauté d'Agglomération
CC** : Communauté de Communes

Un paysage institutionnel de proximité à considérer

Le SCoT est contigu avec 9 communautés de communes composant, pour partie, six Pays, territoires de projets partageant certaines structures avec les EPCI du SCoT : tel que le traitement des déchets à travers le SYBERT (Syndicat mixte de Besançon et sa région pour le traitement des déchets, couvrant également le Pays Loue-Lison)...

Les relations sont toutefois plus fortes avec le Pays des sept rivières, situé en grande partie en Haute-Saône et qui intègre les communautés de communes du Val de la Dame Blanche et de La Bussière, appartenant au SCoT.

Plus spécifiquement, la communauté de communes du Pays Riolois, rurale mais en développement soutenu (nombreux projets résidentiels et économiques), profite de sa proximité avec l'agglomération bisontine.

Le sud de la Haute-Saône est directement concerné par l'arrivée du TGV (implantation de la gare TGV des Auxon à 5 km de la limite départementale), par le développement qui devrait en résulter et par l'amélioration de l'accessibilité (RN57 en partie doublée ou en cours de doublement entre Besançon et Vesoul).

Il s'agit de considérer, en amont, le devenir partagé des deux départements (Doubs et Haute-Saône) ainsi que l'attractivité que suscite Besançon pour une grande partie de la Haute-Saône.

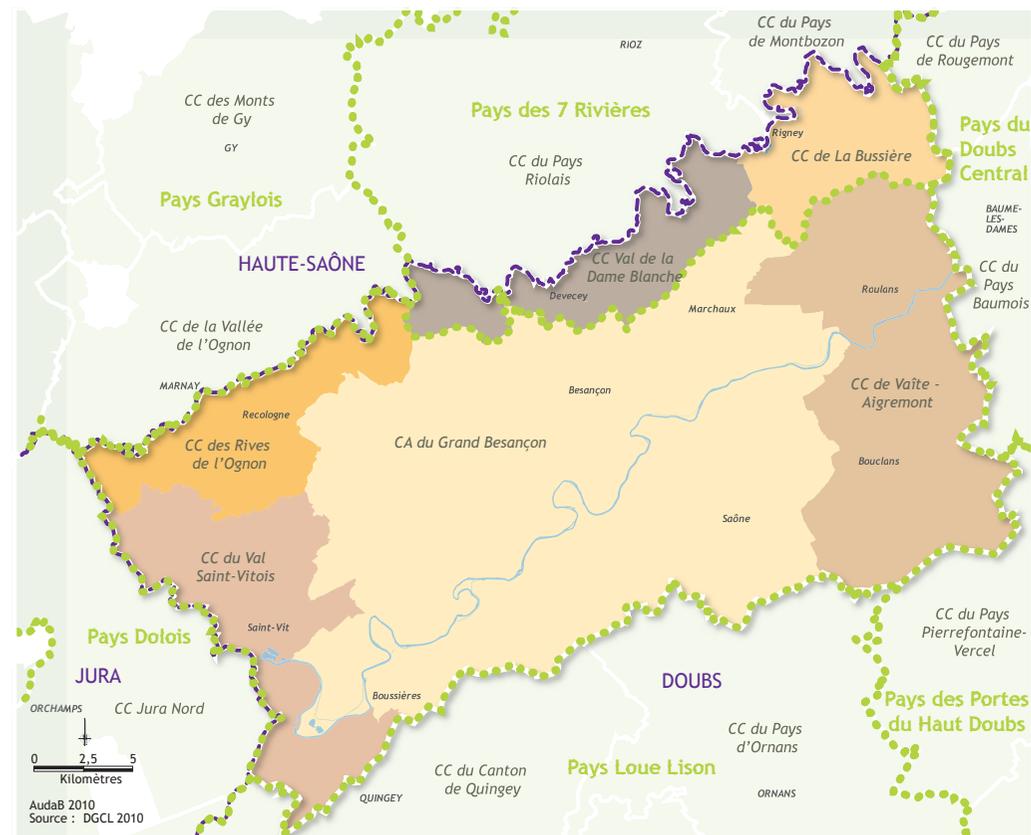
D'autres territoires, comme les communautés de communes du Pays d'Ornans ou du Jura nord, entrent parfois en concurrence avec le Grand Besançon et les communautés de communes du SCoT pour l'aménagement de zones d'activités.

Ces intercommunalités semblent tirer profit de leur proximité de l'agglomération (zone de Tarcenay entre Ornans et Saône, zone de Dampierre entre Saint-Vit et Dole...), mais ne génèrent qu'une faible concurrence au SCoT en matière d'implantations d'activités.

En revanche, d'autres intercommunalités comme les communautés de communes de la Vallée de l'Ognon (Marnay) ou du Pays Baumoï (Baume-les-Dames), du fait de l'armature urbaine et de leur niveau d'attractivité, ont une influence au niveau des limites du SCoT.

Enfin, la situation de Besançon, au nord-ouest du département du Doubs, donne au SCoT une position limitrophe à deux départements, le Jura à l'ouest et la Haute-Saône au nord. Ce positionnement doit être pris en compte dans la mesure où les compétences des collectivités territoriales concernées portent souvent sur des projets d'envergure.

Les territoires de projet limitrophes au SCoT de l'agglomération bisontine



2/ Le rayonnement économique

Une économie solide

Besançon se caractérise par un tissu économique dynamique. Le volume des créations d'établissements au sein du SCoT a augmenté de près de 6% entre 2004 et 2008. En 2009, la création est dopée par les auto-entrepreneurs (1 115 établissements créés en 2008, 1 905 en 2009,).

Le savoir-faire local s'illustre dans les secteurs de la mécanique et des microtechniques. Parkeon, leader des systèmes de billettique et de paiement pour le stationnement et le transport, est présent dans 50 pays. R.Bourgeois, un des leaders mondiaux dans la production des paquets de tôles et dans l'assemblage des moteurs électriques et génératrices, vend à l'exportation à hauteur de 70%.

Pour rappel, la notion de cadres des fonctions métropolitaines (CFM) est un nouveau concept, remplaçant la notion d'emploi métropolitain supérieur (EMS). Le concept de CFM permet d'approcher le niveau de rayonnement ou l'attractivité d'un territoire.

Ainsi, l'aire urbaine de Besançon se caractérise par une part des cadres des fonctions métropolitaines supérieure à celle des aires urbaines comparables (6,4% de CFM dans l'aire urbaine bisontine en 2006 contre 6,3% à Poitiers et Nîmes, 6% à Limoges et 5,6% à Amiens).

Par rapport à la moyenne des aires urbaines, les fonctions métropolitaines qui occupent davantage de cadres dans l'aire urbaine de Besançon sont les fonctions de gestion et de culture-loisirs. La fonction prestations intellectuelles est dans la moyenne. Le poids des cadres du commerce inter-entreprises et de la conception-recherche est quant à lui plus faible.

L'aire urbaine de Besançon connaît une croissance du nombre de CFM de 33% entre 1999 et 2006, supérieure à l'évolution globale de l'emploi (+13%). Ces évolutions sont plus favorables qu'au niveau national. En effet, pour l'ensemble des aires urbaines, la hausse du nombre de CFM s'élève à 31,3% et celle de l'emploi total à 11,5%.

Les CFM du SCoT représentent la quasi-totalité des CFM de l'aire urbaine de Besançon (96,7%).

Répartition des cadres des fonctions métropolitaines à l'échelle de l'aire urbaine de Besançon

	1999	2006
Commerce inter-entreprises	642	687
Conception, recherche	868	1 209
Culture, loisirs	727	832
Gestion	2 080	2 773
Prestations intellectuelles	564	993
Nombre de cadres des fonctions métropolitaines	4 881	6 494
Part des cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi total	5.4%	6.4%

Source : RP INSEE

Une volonté affichée avec les pôles de compétitivité et la Métropole Rhin-Rhône

Avec quatre pôles de compétitivité (microtechniques, véhicule du futur, plastipolis et vitagora) sur les six que compte « Métropole Rhin-Rhône », de réelles perspectives s'ouvrent pour la Franche-Comté et ses agglomérations.

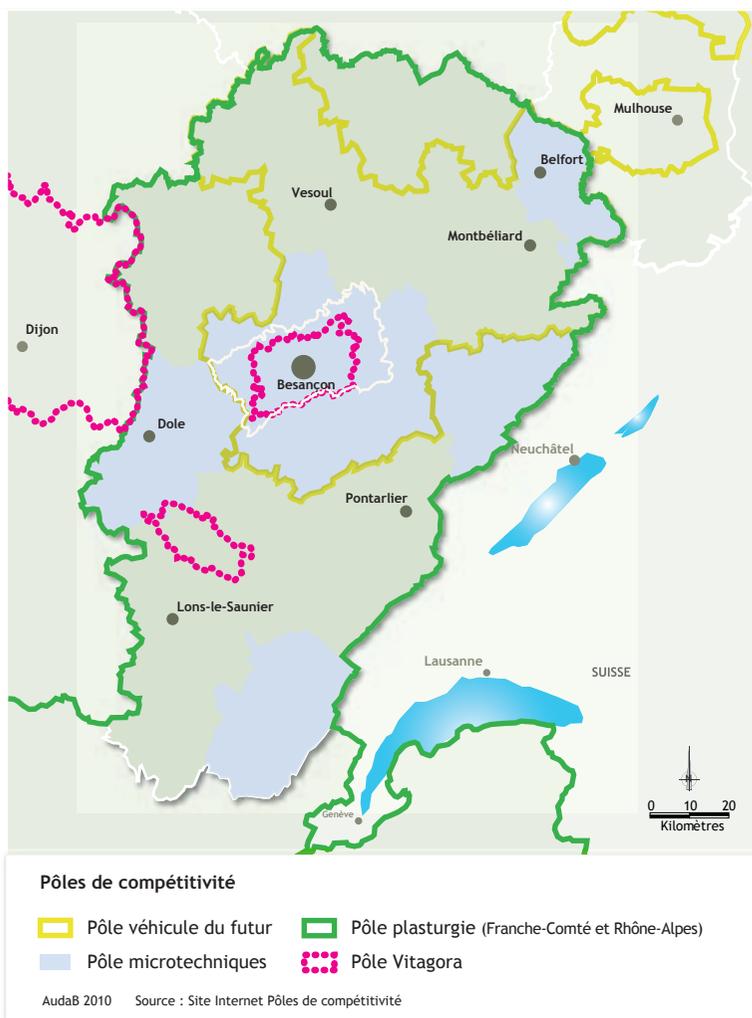
Par leurs contours géographiques étendus, les pôles microtechniques et véhicule du futur représentent une chance de coopération entre le nord de la Franche-Comté et l'agglomération bisontine, ainsi qu'un effet d'accélérateur pour « Métropole Rhin-Rhône ».

L'agglomération bisontine dispose déjà de plusieurs atouts : les technopoles TEMIS Innovation et TEMIS santé, le salon Micronora, les NTIC (réseau Lumière, Belin 2...), la présence d'entreprises leaders dans leur domaine... Au-delà de sa reconnaissance dans le domaine des microtechniques très lié au passé horloger de la ville, Besançon est aussi mondialement connue pour les activités de découpage-emboutissage.

Avec ces quatre pôles de compétitivité, l'agglomération bisontine possède un atout pour son développement économique et son rayonnement : l'optimisation et l'intégration de ces secteurs dans l'ensemble du développement territorial (liens avec les autres secteurs

économiques, avec l'enseignement supérieur : recherche et développement, transfert de technologies...) participeront ainsi activement à son dynamisme.

Les pôles de compétitivité en Franche-Comté



Des relations avec les villes limitrophes qui dépassent le cadre économique

La proximité des agglomérations de Besançon et de Dijon, toutes deux capitales régionales, contribue à leur rapprochement par plusieurs coopérations, notamment dans les domaines universitaire et médical (spécialisation des CHU). La démarche métropolitaine devrait renforcer cette coopération et l'élargir aux autres agglomérations du réseau.

Besançon entretient des relations avec le réseau des villes régionales (Vesoul, Belfort, Montbéliard, Pontarlier, Dole et, dans une moindre mesure, avec Lons-le-Saunier). Ces relations s'appuient sur des coopérations économiques, d'enseignement supérieur (déconcentration des formations) et sur une armature commerciale diversifiée. De plus, Besançon est le siège des administrations déconcentrées de l'Etat, du Conseil régional de Franche-Comté et du Conseil général du Doubs.

Cependant, des disparités territoriales subsistent et ne favorisent pas l'établissement de relations plus affirmées : l'absence de voie ferrée entre Besançon et Vesoul, le faible niveau de service ferroviaire entre Besançon et Lons-le-Saunier (sud du Jura sous influence de Lyon), les relations privilégiées entre Pontarlier et la Suisse (travailleurs frontaliers, attractivité commerciale de Pontarlier pour les Suisses), l'attraction de Dole pour Dijon...

Une agriculture qui participe au rayonnement du territoire

L'agriculture représente un vecteur d'attractivité et de rayonnement, notamment à travers l'AOP Comté. Reconnu comme produit d'exception, le Comté se place en première position des fromages AOP en France. L'exportation du savoir-faire agricole se développe et permet au territoire de rayonner à l'international. Les rendez-vous du terroir ne cessent d'attirer les visiteurs (140 000 personnes à la foire comtoise en 2010). Par ailleurs, la charte de l'agriculture de l'agglomération bisontine confirme les engagements des partenaires en faveur d'une agriculture périurbaine vecteur de développement.

3/ L'accessibilité au territoire

Le territoire du SCoT, de par sa localisation, constitue un maillon de l'espace de développement situé entre la plaine rhénane et le sillon rhodanien, zone de structuration économique à l'échelle européenne et jouant un rôle dans les échanges nord-sud, notamment entre le Benelux et le sud de l'Europe via la Suisse.

Cette situation est un atout qui doit être soutenu par un développement de son attractivité, notamment en assurant une bonne accessibilité et en développant de nouveaux réseaux.

Une accessibilité ferroviaire intéressante

L'accessibilité ferroviaire à l'agglomération bisontine est bonne : la gare de Besançon joue actuellement un rôle à l'échelle de l'agglomération, du département et de la région mais elle reste une gare de passage (axe Strasbourg-Lyon) ou terminale (axe Besançon-Paris).

Au niveau départemental, l'accessibilité ferroviaire est relativement aisée depuis les villes situées le long de la vallée du Doubs (Montbéliard) mais elle est plus difficile depuis les villes du Haut-Doubs (Morteau). Pour le secteur de Pontarlier, la liaison avec Besançon est assurée par bus.

A l'échelle de la région, l'offre ferroviaire est importante en direction de Dole et Belfort, mais moindre avec Lons-le-Saunier. Une offre cadencée par car a été mise en place (Livéo) pour assurer les liaisons entre Besançon et Vesoul. Malgré sa jeunesse, la régionalisation des transports ferroviaires (1993) a permis une amélioration de l'offre. De plus, les réflexions en cours, notamment celles liées au cadencement, devraient accroître l'attractivité de ce mode de déplacement et faciliter les liaisons vers Besançon.

Les liaisons entre Besançon et Dijon sont nombreuses (30 allers-retours quotidiens). Elles sont moins fréquentes en direction de Lyon mais restent compétitives par rapport à la voiture (7 liaisons par jour). En direction de l'Alsace, les liaisons sont contraintes du fait de la configuration sinueuse

de la ligne entre Besançon et Montbéliard (7 liaisons par jour pour Strasbourg). Toutefois, des progrès importants ont été réalisés entre Besançon et Mulhouse. Le sous-dimensionnement de la voie ferrée en direction de la Suisse génère des temps de parcours relativement élevés.

Enfin, l'accessibilité à Paris (6 liaisons par jour) bénéficie en partie de la grande vitesse, offrant ainsi un temps de trajet acceptable (2h35). De plus, une liaison directe avec l'aéroport Charles de Gaulle a été mise en place.

Un réseau ferré en pleine mutation

L'agglomération bisontine doit accueillir, en décembre 2011, la grande vitesse ferroviaire avec la mise en service de la branche est (Dijon-Mulhouse) de la LGV Rhin-Rhône et l'implantation, au nord de l'agglomération, d'une nouvelle gare TGV (gare Besançon Franche-Comté TGV) sur les communes d'Auxon-Dessus et d'Auxon-Dessous.

Afin d'améliorer l'accessibilité à cette nouvelle gare, la liaison ferrée entre le pôle Viotte et la gare Besançon Franche-Comté TGV sera réhabilitée. Elle permettra d'organiser les déplacements entre les deux gares (desserte TER et d'agglomération) et offrira un accès direct des TGV au centre de l'agglomération (gare Besançon Viotte).

La grande vitesse ferroviaire améliorera considérablement l'offre d'accessibilité et induira la requalification des échanges entre Besançon et les grandes villes françaises et européennes. En effet, de nouvelles villes seront desservies, la fréquence des trains sera augmentée et le temps de parcours sera réduit (Besançon-Marseille en 3h20 au lieu de 4h15 au minimum actuellement).

En termes de mobilité, la LGV aura pour conséquence une moindre utilisation des infrastructures ferroviaires existantes par les trains grandes lignes, mettant ainsi à disposition des sillons pour les trains régionaux et le fret.

Il s'agit alors de profiter de la nouvelle infrastructure afin de favoriser la mobilité des populations dans leurs échanges régionaux, nationaux et internationaux, à la fois :

- au sein du SCoT, en facilitant l'accès à la grande vitesse des populations venant de Besançon (mise en place d'un service ferroviaire entre Besançon Viotte et la nouvelle gare Besançon Franche-Comté TGV), de sa périphérie et des espaces plus éloignés,
- avec les territoires de proximité, en oeuvrant au renforcement des liaisons avec les villes de la région, de « Métropole Rhin-Rhône » (TER Grande Vitesse) notamment.

Au-delà de l'infrastructure de mobilité, une gare TGV est un équipement fort, dont le rayonnement s'inscrit à une échelle large, qu'il s'agit de mettre à profit afin de renforcer l'attractivité du territoire bisontin. En effet, la gare constitue l'infrastructure majeur de mobilité pour les habitants :

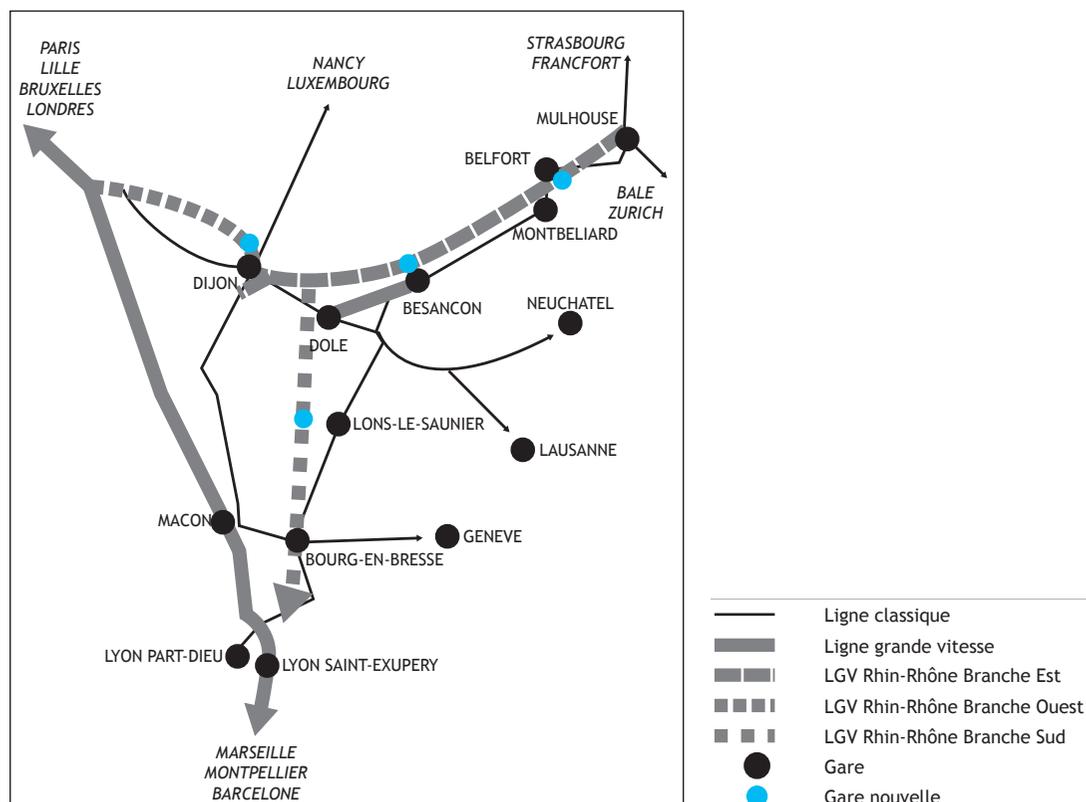
- de l'agglomération bisontine,
- des parties centrale et sud de la Haute-Saône, de Villersexel à Gray en passant par Vesoul,
- d'une large partie du département du Doubs (vallée du Doubs de Clerval à Saint-Vit, plateaux, Haut-Doubs de Morteau à Pontarlier),
- de la partie nord du Jura.

Un renforcement à plus long terme

Le projet de LGV Rhin-Rhône en cours avec la construction de la branche est entre Dijon et Mulhouse, doit être complété par la réalisation de deux autres branches.

Ces branches, dites ouest et sud, relient respectivement Dijon à Paris via la LGV Paris-Lyon et Dole à Lyon. La réalisation de ces lignes, dont le calendrier n'est pas encore défini, permettra à l'agglomération bisontine une connexion encore plus aisée aux grandes villes nationales et européennes (1h00 pour Besançon-Lyon contre 2h20 à l'heure actuelle).

Le projet de LGV Rhin-Rhône



Une accessibilité routière performante

L'autoroute A36 traverse d'est en ouest et l'irrigue via trois échangeurs (Besançon-Planoise, Besançon-Valentin et Besançon-Marchaux), tous situés dans la partie nord du territoire.

L'A36 réalise la jonction entre l'A35 (Strasbourg-Bâle) et l'A39 (Dijon-Lyon via le Jura), et entre l'A6 (Paris-Lyon via Dijon) et l'A31 (Dijon-Luxembourg). Elle facilite ainsi l'accessibilité à la plaine rhénane, au sillon rhodanien et aux espaces départementaux voisins (Côte-d'Or, Jura, Haut-Rhin).

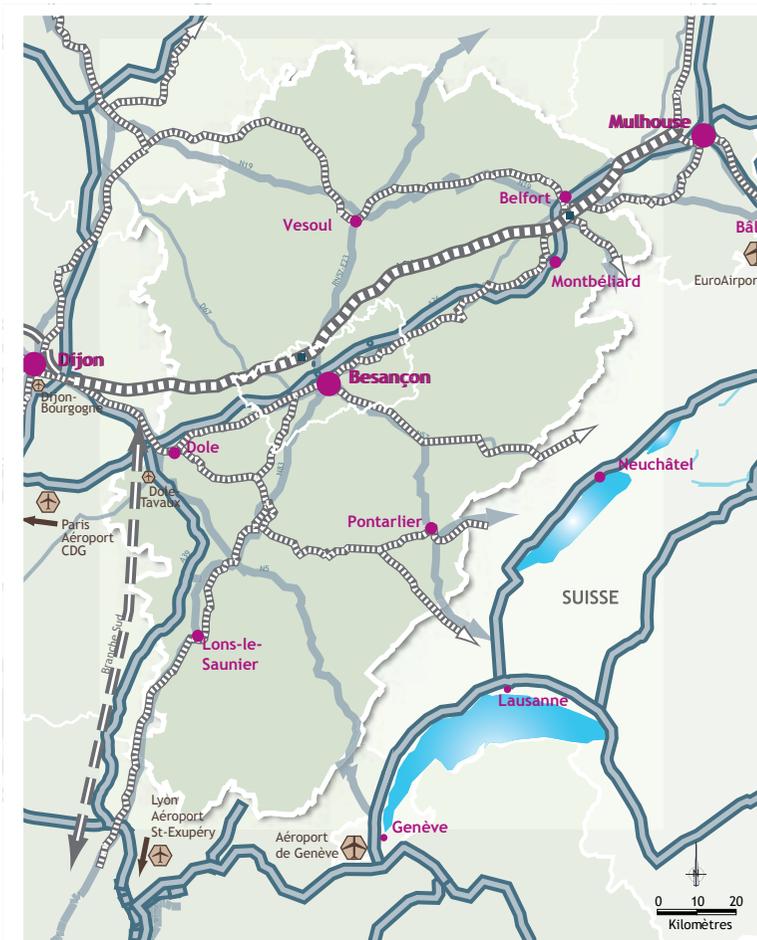
La route nationale 57, axe structurant du territoire, permet elle aussi une bonne accessibilité depuis le Benelux et l'Europe du sud via la Suisse. Cet axe stratégique de transit, en cours de doublement, joue également un rôle dans les déplacements régionaux (accessibilité depuis la Haute-Saône et le Haut-Doubs) et internes au SCoT.

Les autres routes constituent plutôt des liaisons régionales, voire départementales :

- Outre son rôle régional de liaison entre Besançon et Lons-le-Saunier, la RN83 permet également d'emprunter l'A39 à hauteur de Poligny,
- les RD673 et 683 irriguent la vallée du Doubs (de Chalon-sur-Saône à Mulhouse) en doublant l'A36,
- la RD 683 permet la liaison vers Lyon (Lons-le-Saunier, Bourg-en-Bresse), elle double l'A39 et irrigue le Jura,
- la RD673 dessert l'ouest de la Haute-Saône et permet la liaison avec Langres puis Paris via l'A5.

Au sein de l'agglomération bisontine, les infrastructures routières convergent essentiellement vers la ville centre. Toutefois, des voies de contournement au niveau des quartiers péri-centraux (Glacis, tunnel de la Citadelle...) ont été réalisées de manière à éviter la circulation en centre-ville. De même, un boulevard urbain traverse, d'est en ouest, les quartiers nord de la ville afin d'éviter la circulation sur les pénétrantes.

L'accessibilité au territoire



Infrastructures ferroviaires

- ▬ Réseau ferré
- ▬ LGV (en construction)
- ▬ LGV (à l'étude)
- Gare TGV

Infrastructures routières

- ▬ Autoroute / échangeur
- ▬ Routes nationales
- ▬ Routes départementales structurantes

Infrastructures aéroportuaires

- ⬡ Aéroport international
- ⬢ Aéroport régional

AudaB 2010

Plus récemment, des voies de contournement ont été mises en service à la fois pour irriguer le trafic de transit (échanges nord-sud de la RN57) mais aussi pour structurer les déplacements tangentiels internes au territoire. Ainsi, la voie des Montboucons, située entre l'échangeur de l'A36 (Besançon-Valentin) et Micropolis, est venue se greffer à un premier tracé entre Micropolis et Beure.

Des accès routier en cours de structuration

La voie des Mercureaux, qui permettra le contournement de Besançon par le sud et dont l'ouverture est programmée pour mi-2011, permettra d'améliorer l'accessibilité au Plateau et rendre la RN57 plus attractive pour le trafic de transit. Le maintien en voie simple du tronçon entre Beure et Micropolis devrait conduire à de très grosses difficultés de circulation qui pourraient pénaliser une grande partie ouest du territoire.

Enfin, la portion manquante du contournement de Besançon, située au nord-est de l'agglomération, pénalise les échanges avec l'est du territoire.

Une accessibilité moyenne aux grandes infrastructures aéroportuaires

Dépourvue d'une infrastructure aéroportuaire majeure, Besançon dispose cependant d'une accessibilité à plusieurs aéroports :

- l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (2h40 en TGV), second aéroport européen pour sa fréquentation, est quotidiennement desservi, depuis Besançon, par le TGV, mais il n'existe qu'un seul aller-retour.
- l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse propose des vols réguliers vers les principales villes européennes. Sa desserte routière

(1h40) est aisée et un accès ferroviaire direct est en projet. Cet aéroport est utilisé par les acteurs économiques locaux.

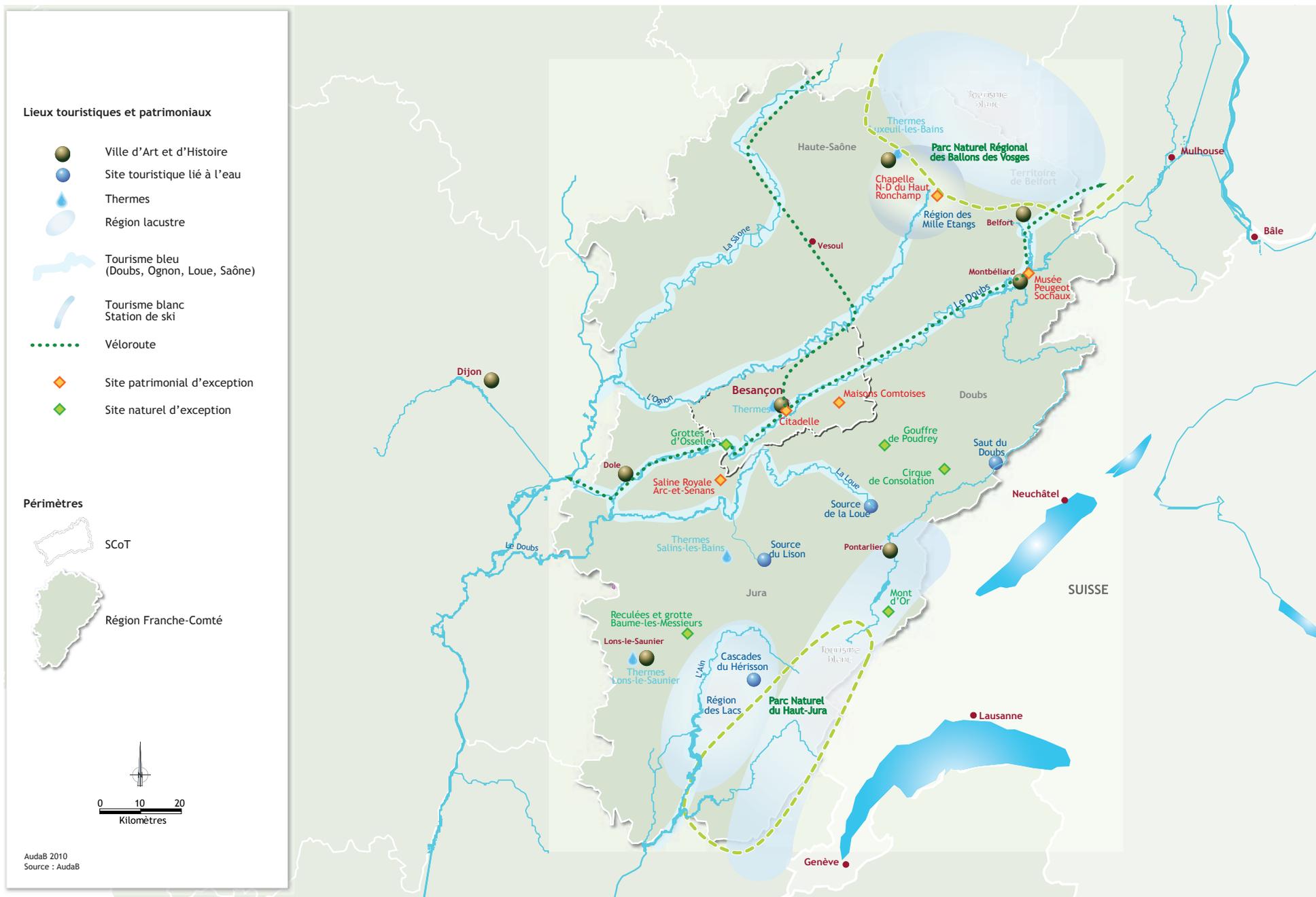
- l'aéroport de Genève propose de nombreux vols à destination des villes européennes. Son accessibilité est toutefois peu aisée en voiture (1h50) et complexe en train.
- l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry propose des vols réguliers vers les principales villes françaises et européennes. Son accessibilité en voiture est longue (près de 2h10). De plus, aucune liaison ferroviaire directe n'existe depuis Besançon alors que l'aéroport possède une gare TGV. Toutefois, le tracé en projet de la branche sud de la LGV Rhin-Rhône pourrait permettre un accès plus aisé.

A l'échelle régionale, l'aéroport de Dijon-Bourgogne (27 000 passagers tous types en 2008) fait l'objet d'une réflexion quant à ses possibilités de développement afin d'accueillir des vols charter (lignes régulières à destination de Bordeaux et Toulouse) et fret.

L'aéroport de Dole-Tavaux (14 500 passagers tous types en 2008), dont l'exploitation a été confiée au groupe Keolis-CCI fin 2009, prévoit de développer son activité.

Enfin, au niveau local, le SCoT possède deux aérodromes : Besançon-La Vèze, destiné à une clientèle d'affaires et à l'activité de l'hôpital de Besançon, et Besançon-Thise, pour les loisirs.

Le tourisme, le patrimoine et l'offre culturelle



4/ Le tourisme, le patrimoine et l'offre culturelle

Besançon, ville à taille humaine, d'art et d'histoire (tourisme urbain), proche de la nature, de sites touristiques d'exception et de grands espaces récréatifs (tourismes vert, bleu et blanc), concentre divers atouts participant à son attractivité.

En 2007, le tourisme d'affaire représente 70% des nuitées enregistrées à Besançon, pour 30% de tourisme de loisirs. La clientèle étrangère représente 14% des nuitées. Depuis 2005, le nombre de nuitées reste relativement stable.

La Ville de Besançon et le Grand Besançon, en lien avec l'Office de Tourisme et des Congrès de Besançon, ont décidé d'élaborer une stratégie commune de développement touristique adoptée au 1^{er} semestre 2010. Le Schéma de développement touristique 2010-2016 s'organise autour de cinq actions structurantes :

- Intensifier l'accueil touristique et la mise en réseau des sites ;
- Favoriser le développement d'un hébergement touristique diversifié ;
- Faire de Besançon une destination de tourisme d'affaire et de congrès ;
- Positionner Besançon sur les marchés touristiques en mutation (e-tourisme...) ;
- Relever ensemble le défi du tourisme.

■ Une région disposant de réelles potentialités

L'agglomération bisontine et ses environs, porte d'entrée majeure vers le massif jurassien, disposent d'un gisement touristique riche :

- en termes de tourisme urbain :
 - La Citadelle s'insère dans l'œuvre plus large des fortifications de Vauban et est considérée comme l'un des chefs-d'œuvre de l'architecte,
 - Besançon fait partie, avec d'autres villes régionales (Dole, Montbéliard...), du réseau national des « Villes d'Art et d'Histoire »,
 - La « vieille ville » de Besançon est constituée de l'un des ensemble architecturaux les plus homogènes de France (secteurs sauvegardés de la Boucle et de Battant),
 - Besançon bénéficie de la proximité de nombreuses villes thermales (Salins-les-Bains, Luxeuil-les-Bains...).
- en termes de tourisme culturel :
 - La Saline Royale d'Arc-et-Senans, classée patrimoine mondial de l'Unesco,
 - Le musée Gustave-Courbet à Ornans,
 - Le réseau des châteaux situés le long des vallées du Doubs et de l'Ognon,
 - La chapelle de Ronchamp en Haute-Saône oeuvre de Le Corbusier,
 - Le musée des maisons comtoises à Nancray,
 - Le potentiel à venir représenté par les forts situés à Besançon (ou en limite communale).

- en termes de tourisimes vert, bleu et blanc :
 - Des sites naturels d'exception comme les grottes d'Osselle, le cirque de Consolation, les Reclées ou encore les sources de la Loue et du Lison, le site des cascades du Hérisson...
 - Des espaces récréo-touristiques majeurs comme les vallées du Doubs (véloroute de Nantes à Budapest, aménagements pour le tourisme fluvial...), de l'Ognon, de la Loue et de la Saône, la région des lacs du Jura, la région des mille étangs ou les massifs du Jura et des Vosges avec les sports d'hiver...

Des hébergements touristiques tournés prioritairement vers le milieu de gamme

Le SCoT totalise 94 hébergements touristiques, soit une capacité d'accueil de 5 512 lits. Les hôtels représentent 70% de l'offre totale de lits touristiques du SCoT, les campings 21,9%, les gîtes d'étapes et de séjour, les locations de meublés et les chambres d'hôte 8,1%.

L'offre hôtelière se concentre dans le Grand Besançon, elle totalise 36 établissements pour un total de 3 602 lits. Les établissements deux étoiles sont les plus présents (22 hôtels,

Les hébergements touristiques du SCoT

	Hôtels		Campings		Autres types d'hébergements	
	Nombre	Capacité lits	Nombre	Capacité lits	Nombre	Capacité lits
CA du Grand Besançon	36	3700	3	491	31	287
CC de la Bussière	0	0	0	0	1	6
CC des Rives de l'Ognon	0	0	1	300	2	17
CC de Vaite - Aigremont	2	52	1	24	6	57
CC du Val de la Dame Blanche	3	112	2	390	2	17
CC du Val Saint-Vitois	1	14	0	0	4	45
Total SCoT	42	3878	7	1205	46	429

Sources : données croisées CDT (2007), Préfecture, Office du tourisme de Besançon – traitement AudaB

soit 1 610 lits), deux établissements offrent des prestations d'un 3 étoiles et l'offre haut de gamme (quatre et cinq étoiles) est inexistante en 2010 et la capacité d'accueil maximale des hôtels est de 250 personnes.

Une offre culturelle notable

Besançon dispose, en son cœur historique, d'équipements culturels majeurs tels que l'Opéra-Théâtre, le Nouveau Théâtre (Centre Dramatique National de Besançon et de Franche-Comté) ou encore le Théâtre de l'Espace.

En matière de musique et d'art, l'Orchestre de Besançon Franche-Comté, l'Ecole régionale des beaux-arts, le Conservatoire à rayonnement régional (CRR) et le Fond régional d'art contemporain (FRAC) enrichissent l'offre culturelle. La Cité des arts et de la culture, réunira le CRR et le FRAC au sein d'un grand pôle culturel. Celle-ci permettra aux deux établissements de disposer de locaux plus fonctionnels, de travailler en synergie et permettra à la Franche-Comté renforcer son rayonnement.



Afin de pallier l'absence de salles de concert destinées aux musiques actuelles, la Ville construit actuellement un équipement adapté, la Salle des musiques actuelles (SMAC), qui accueillera des concerts et spectacles musicaux et favorisera la création locale en proposant des locaux de répétitions.

A l'échelle de la métropole Rhin-Rhône, le Zénith de Dijon ou la nouvelle salle de spectacle de Montbéliard (l'Axone) complète cette offre de spectacle ou de concerts.

Le SCoT est doté de sept musées dont cinq sont situés à Besançon : le musée des Beaux-Arts et de l'Archéologie, le musée du Temps, le musée Comtois, le musée de la résistance et de la déportation et le musée d'histoire naturelle. En dehors de la ville centre, le SCoT comprend également le musée de plein air des maisons comtoises situé à Nancray et le musée des armées Lucien Roy localisé à Beure. La Citadelle constitue le premier site touristique de Franche-Comté, avec près de 263 000 visiteurs en 2008.

Le SCoT compte trois complexes cinématographiques : deux sont situés à Besançon (dont un d'art et essai). Le troisième est installé à Ecole-Valentin.

La ville dispose d'un parc des expositions (Micropolis) permettant d'accueillir des manifestations importantes (spectacles, foires, congrès, salons...).

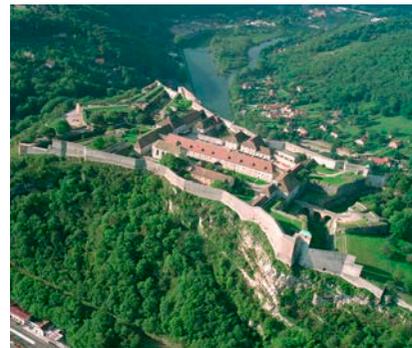
Enfin, plusieurs manifestations sont organisées à Besançon autour de la musique et de la littérature (Festival international de musique de Besançon Franche-Comté, Herbe en zik, spectacles de rue, Mots doux...).

Une volonté de rayonner avec l'inscription des fortifications de Vauban sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco

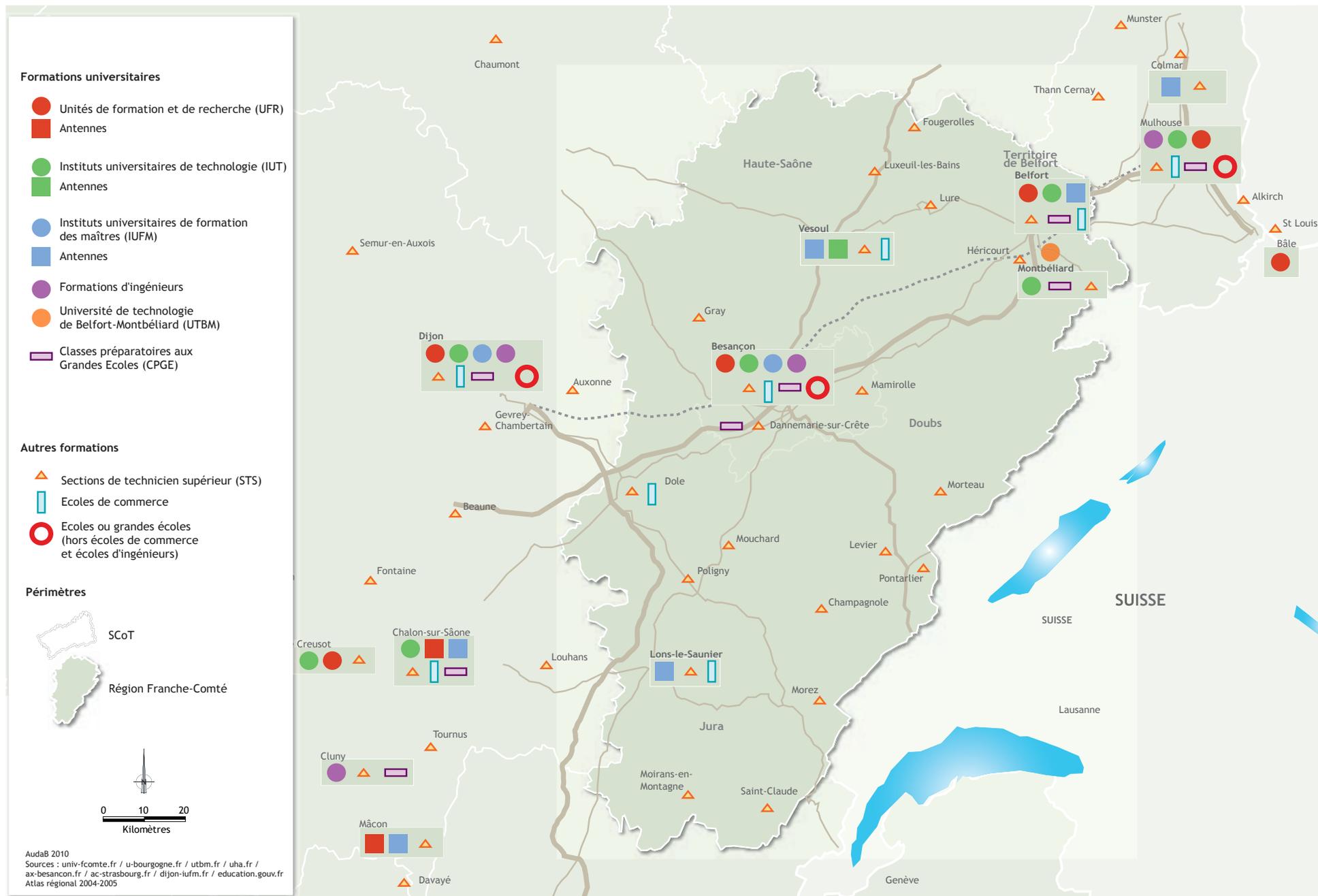
La richesse du patrimoine bisontin fait l'objet, depuis de nombreuses années, d'opérations importantes en termes de valorisation. De nombreux dispositifs assurent aujourd'hui la protection du patrimoine : deux secteurs sauvegardés (2^{ème} de France en termes de superficie), plus de 150 monuments inscrits et plus de 30 classés sur l'Inventaire des Monuments Historiques.

Fort de ses atouts patrimoniaux, la Ville de Besançon a souhaité, dès 2002, préparer une candidature pour une inscription de son site au patrimoine mondial de l'Unesco. L'association « Réseau des sites majeurs de Vauban » a été créée en 2005 afin de fédérer les quatorze sites nationaux proposés à l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial.

Par décision du Comité du patrimoine mondial lors de sa 32^{ème} session du 7 juillet 2008, les fortifications Vauban, représentées par 12 sites français, sont inscrites sur la Liste du patrimoine mondial.



L'enseignement supérieur



5/ Les grands équipements structurants

Un enseignement supérieur de qualité, localisé majoritairement à Besançon

la Franche-Comté compte un peu plus de 31 000 étudiants. L'agglomération bisontine accueille les deux tiers de cette population, soit près de 20 600 étudiants, dont 4 600 dans des formations supérieures autres que celles dispensées par les universités.

L'Université accueille une grande majorité des étudiants présents à Besançon. Son maintien et son développement représentent un enjeu important pour le dynamisme local puisque près d'une bisontin sur six est étudiant. Lors de la rentrée 2008-2009, l'Université de Besançon compte 14 312 inscrits (hors CTU, centre de télé-enseignement universitaire), ce qui représente près de 80% des effectifs universitaires de la région Franche-Comté.

En 2008-2009 l'UFC compte 19 188 étudiants, soit une baisse de 1,7% par rapport à 2007-2008. Cette évolution globale est conforme au niveau national. Localement le cursus licence subit une baisse plus forte que le niveau national. En revanche, le cursus master se maintient et les doctorats progressent de +2%.

Le nouveau contrat quadriennal de développement 2008-2011 pour l'Université de Franche-Comté s'appuie sur l'ouverture sur le monde socio-économique et culturel, l'ouverture au partenariats tels que le PRES (Pôle de recherche et d'enseignement supérieur), l'ouverture avec les écoles ou universités limitrophes et enfin, l'ouverture à l'international.

Il vise quatre objectifs visant à conforter les points forts développés les années antérieures :

- proposer une offre de formation lisible et améliorer réussite et insertion professionnelle ;
- développer la recherche universitaire et la valorisation ;
- rendre l'université attractive par les services offerts aux étudiants ;
- conforter la gouvernance de l'université et sa politique d'ouverture.

A l'exception des établissements de Dannemarie-sur-Crète et de Mamirolle, comptant respectivement 126 et 199 inscrits, les locaux d'enseignement supérieur sont tous localisés à Besançon, principalement sur trois sites : centre-ville, Bouloie et Hauts du Chazal. Le centre-ville et la Bouloie accueillent la grande majorité des effectifs.

Le Centre de Linguistique Appliquée (CLA) contribue fortement au rayonnement de Besançon. Créé en 1958, il est spécialisé dans l'enseignement des langues à usage professionnel. Il constitue un centre multilingues (10 langues enseignées), ainsi qu'un centre international (125 nationalités, 3 000 étudiants par an).

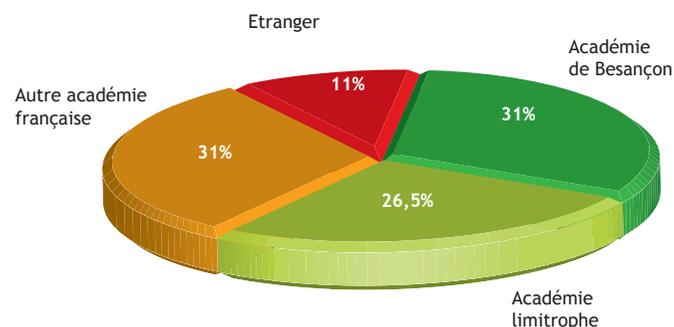


Une université attractive

Alors que les DUT et les licences professionnelles rayonnent essentiellement sur l'académie de Besançon et les académies limitrophes, l'aire de recrutement s'élargit aux autres académies et à l'étranger pour les master et les doctorats. Ainsi, 45% des doctorants bisontins ont précédemment obtenu leur baccalauréat dans une autre académie que celle de Besançon.

Le nombre d'étudiants de nationalité étrangère inscrits avec un diplôme étranger admis en équivalence n'a cessé de croître à l'UFC. Cette évolution témoigne de l'attractivité de l'établissement auprès des étudiants ayant débuté leur formation dans un autre pays. Ils représentent 11% des étudiants de l'UFC.

Répartition des nouveaux entrants par académie du bac ou de l'équivalence 2008-2009



Source : Apogée - université de Franche-Comté

Les laboratoires de recherche situés au sein du SCoT développent essentiellement des relations industrielles avec les territoires localisés hors de Franche-Comté et participent modérément au développement économique régional.

Les principaux laboratoires de recherche reconnus à Besançon sont ceux travaillant autour des microtechniques (FEMTO- ST couvrant différentes thématiques et possédant ainsi une reconnaissance nationale et internationale avec le label Carnot), des sciences humaines et de la recherche médicale. A Besançon, la recherche compte 1 200 enseignants-chercheurs, 800 ingénieurs et techniciens, 110 chercheurs et personnels de grands organismes, 35 unités de recherche dont 8 sont associées au CNRS.

La concurrence entre les grands pôles universitaires se renforce, notamment pour ce qui concerne Besançon avec des pôles plus importants en taille et en nombre de cycles situés à proximité (Strasbourg, Lyon, Nancy-Metz...). La majorité des étudiants franc-comtois n'étudient pas dans l'agglomération bisontine, se dirige, tout au long des différents cycles universitaires, vers ces pôles.

La création d'un Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) commun aux universités de Franche-Comté et de Bourgogne constitue le premier pas vers le rapprochement des deux universités et la constitution d'un pôle d'enseignement supérieur de taille importante.

Ainsi, l'association « Université fédérale » regroupera plus de 50 000 étudiants et 3 000 enseignants-chercheurs et permettra une mutualisation des moyens afin d'offrir une offre de formation plus cohérente et plus concurrentielle face aux grandes universités.



Des équipements de santé de pointe

L'agglomération bisontine dispose d'un CHU (Centre Hospitalier Universitaire) réparti sur deux sites, l'hôpital Saint-Jacques (417 lits) et l'hôpital Jean Minjot (861 lits).

Un pôle santé est actuellement en cours de création dans le quartier des Hauts de Chazal. L'objectif est de favoriser les liens entre les professionnels de la santé, les universitaires et les laboratoires de recherche. A terme, ce pôle regroupera les deux hôpitaux actuels de la capitale comtoise mais aussi la faculté de médecine et de pharmacie, l'institut fédératif régional du cancer et l'établissement français du sang.



L'Unité psychiatrique de Novillars propose 266 lits auxquels s'ajoutent 78 places réparties sur 6 sites dispersés dans le territoire bisontin.

L'offre hospitalière est complétée par des cliniques privées, principalement dans les domaines de la chirurgie, la médecine et la gynécologie-obstétrique, totalisant près de 460 lits. S'y ajoutent deux centres de réadaptation, ainsi que des hôpitaux de jour et des structures d'accueil, mais en quantité insuffisante.

En lien avec le CHU et l'établissement français du sang, l'ingénierie cellulaire et tissulaire est, depuis plus de vingt ans, un domaine d'excellence à Besançon. Cette activité de pointe est un secteur d'avenir qui se développe notamment dans le cadre des activités de transplantation et de thérapies cellulaires et tissulaires. Le projet de ville propose de soutenir ce pôle d'excellence afin qu'un institut de bio-ingénierie capable de rassembler les acteurs privés et publics puisse se créer à Besançon. La mise en place d'un institut de cancérologie viendra compléter ce secteur.

En mai 2009, les CHU de Dijon et de Besançon ont signé un accord cadre de partenariat dans l'objectif d'améliorer l'efficacité des deux établissements tant en matière de soins que de recherche et d'enseignement. Cette coopération permettra à la population de bénéficier des derniers acquis du progrès médical, de conforter les domaines d'excellence des deux CHU et de faire émerger de nouvelles modalités de prise en charge.

L'excellence médicale développée à Besançon s'appuie également sur l'aérodrome de la Vèze, utilisé pour l'acheminement d'équipes médicales et de greffes.

Des équipements sportifs nécessaires à la capitale régionale

Les équipements sportifs bisontins sont constitués de quatre infrastructures majeures permettant la pratique du sport de haut niveau : le stade Léo Lagrange (11 500 places), le Palais des Sports (4 200 places), la piscine-patinoire La Fayette et la piscine Mallarmé.

A Besançon, les complexes sportifs de la Malcombe (22 hectares), de Saint-Claude et de la Bouloie proposent une offre large (salle omnisports, terrains sportifs...).

Enfin, de nombreuses manifestations sportives (Diagonale du Doubs...) participent au rayonnement du territoire.

6/ Synthèse

L'agglomération bisontine, qui connaît une croissance démographique depuis plusieurs décennies, confirme son dynamisme.

Même si son attractivité et son rayonnement se développent principalement à l'échelon régional, elle a su trouver une place au sein des agglomérations du Centre Est.

L'agglomération bénéficie d'une image de grande qualité de vie et de qualité environnementale indiscutable (proximité à la nature, ville à taille humaine...) qui se vérifient facilement. Une accessibilité aisée à d'importants sites patrimoniaux et naturels d'exception renforcent son image d'agglomération verte.

Par ailleurs, elle dispose d'une bonne accessibilité : elle est desservie par le TGV, bénéficie de liaisons ferroviaires nationales, est irriguée par trois échangeurs de l'A 36, se situe sur l'axe nord-sud reliant le Benelux à l'Italie via la Suisse et possède un réseau routier interne relativement performant, bien que quelques difficultés subsistent en raison d'un contournement incomplet.

La qualité et la diversité de son enseignement supérieur en font une agglomération attractive pour de nombreux étudiants de la région. Ses spécialisations dans l'enseignement des microtechniques mais aussi dans le domaine du bio-médical (...) attirent des étudiants d'autres régions, mais en faible quantité.

Enfin, une offre en équipements culturels, sportifs, de loisirs (...) variée et large, lui permet d'accroître son attractivité.

Cependant, comprise au sein d'un chapelet de grandes agglomérations situées le long du couloir reliant le Rhin au Rhône, la capitale comtoise ne possède pas la taille suffisante lui permettant de jouer un rôle majeur à l'échelle supra-régionale. Au-delà de ses limites, son aire d'influence est rapidement confrontée à celles d'autres agglomérations du Centre Est.

A l'image de nombreuses capitales régionales de taille moyenne, l'agglomération bisontine entreprend aujourd'hui de travailler à d'autres échelles.

Elle a ainsi été à l'initiative de la mise en place de « Métropole Rhin-Rhône », territoire partenarial de réflexions et de projets à l'échelle métropolitaine, destiné à rayonner aux échelles nationale et européenne.

Plus récemment, l'agglomération travaille également à d'autres échelles à géométrie variable, dans une logique de métropolisation.

L'agglomération s'est également attachée à soutenir le projet de LGV Rhin-Rhône, consciente de la nécessité de travailler à une accessibilité renforcée à l'échelle européenne. L'arrivée du TGV fin 2011 placera ainsi Besançon au coeur de la grande vitesse européenne.

7/ Principaux enjeux relatifs au rayonnement de Besançon

Rayonnement du territoire

- Renforcer le rôle et le rayonnement de l'agglomération bisontine par un développement économique de pointe dans les secteurs d'activités spécialisées, une accessibilité au territoire améliorée, l'implantation de grands équipements...
- Participer à la mise en œuvre d'un partenariat actif dans « Métropole Rhin-Rhône », réseau pertinent pour une reconnaissance aux échelles nationale et européenne.
- Entreprendre une collaboration forte et durable avec les territoires institutionnels limitrophes pour bâtir un projet de territoire cohérent et durable.

Rayonnement économique

- Diversifier le tissu économique et accompagner la spécialisation renforcée des activités de pointe qui permettent le rayonnement économique de l'agglomération bisontine (hôtel d'entreprises, incubateur,...).
- Travailler à une coopération forte avec les agglomérations de « Métropole Rhin-Rhône » pour œuvrer à la spécialisation des territoires et éviter leur mise en concurrence.
- Intégrer plus encore les pôles de compétitivité, atouts économiques majeurs pour le territoire, au tissu économique (renforcer la collaboration entre entreprises, unités de recherche et centres de formation pour favoriser l'innovation).
- Conserver une activité agricole de production en encourageant la diversification.
- Faire jouer à la capitale régionale un rôle de faire-valoir agricole.

Tourisme, patrimoine et offre culturelle

- Saisir l'opportunité de l'arrivée de la LGV fin 2011 pour capter de nouvelles clientèles.
- Valoriser l'inscription des fortifications de Vauban sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco et la préservation de l'environnement proche de la citadelle.
- Consolider l'offre culturelle afin de renforcer l'image et le rayonnement du territoire.
- Mettre en réseau les offres touristiques, de loisirs et culturelles à l'échelle régionale.

Grands équipements structurants

- Renforcer le rayonnement de l'enseignement supérieur par une plus grande cohérence de la carte de formation (PRES Bourgogne-Franche-Comté dans le cadre de « Métropole Rhin-Rhône »), un lien permanent avec les besoins des entreprises pour le développement de filières et la nécessité d'une diversification des métiers d'encadrement pour attirer et conserver les jeunes diplômés.
- Renforcer la collaboration entre l'enseignement supérieur, la recherche-développement et le monde de l'entreprise.
- Poursuivre la spécialisation médicale pour maintenir la reconnaissance et le renforcement des liens recherche-entreprise (Témis Santé,...).