

Entrée de ville / **LES AUXONS**

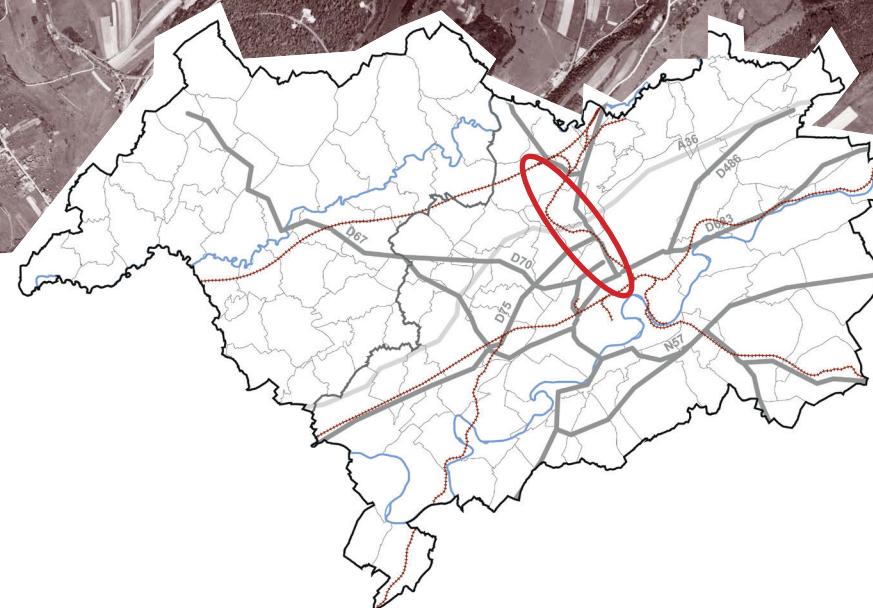
GARE BFC TGV

Les entrées de ville...

... sont des secteurs caractérisés par une bonne accessibilité routière et une urbanisation intense. Très attractifs pour le développement des activités économiques notamment, ils cristallisent de nombreux enjeux en matière de développement urbain et d'image.

Le présent document s'inscrit dans un ensemble de fiches diagnostic développées pour chacune des 22 entrées de villes identifiées dans le SCoT de l'agglomération bisontine. Celles-ci ont été identifiées à l'appui de l'analyse croisée des deux dynamiques urbaines à l'œuvre : l'évolution de l'urbanisation et les trafics routiers. Ces deux critères permettent l'identification des axes majeurs de développement dans le SCoT de l'agglomération bisontine et la hiérarchisation des entrées de villes du SCoT.



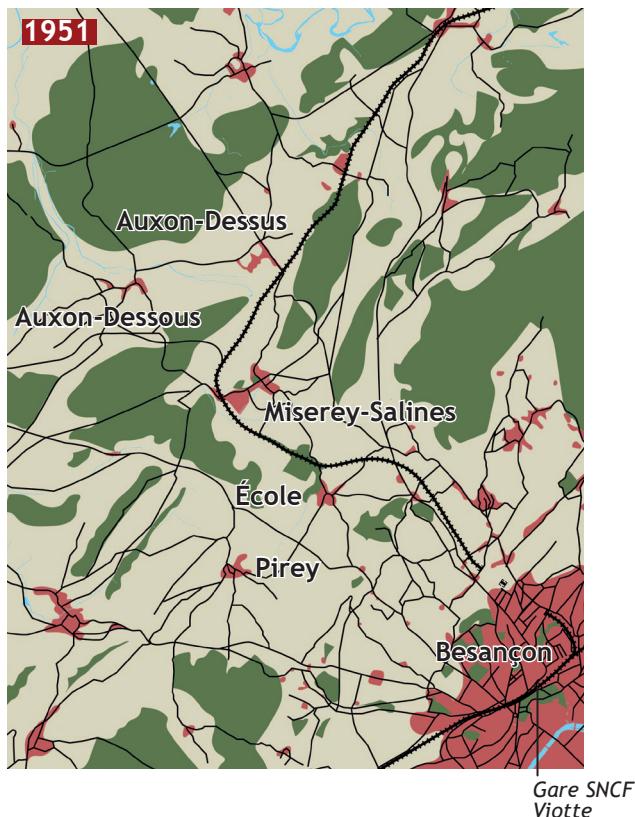


L'entrée ouest de l'agglomération bisontine prend place dans le prolongement de la séquence d'entrée de territoire XXX sur l'axe de la RD XXX.

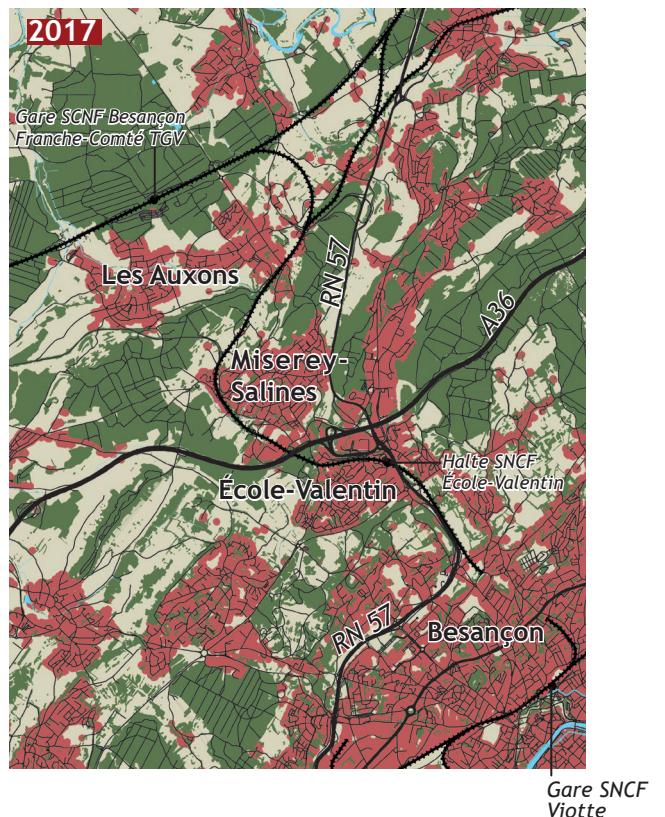
Cette entrée comprend une première séquence naturelle précédant une séquence urbaine plutôt désordonnée longeant une succession de zones mono-fonctionnelles : zone commerciale, zone résidentielle, zone d'activités...

Cette fiche présente un état des lieux de l'entrée de ville et une analyse AFOM (atouts, faiblesses, opportunités et menaces) afin d'aboutir à l'identification d'objectifs et la proposition de pistes d'actions visant à en améliorer le fonctionnement.

UN DÉVELOPPEMENT IMPORTANT LIÉ AUX



Voie ferrée nord sud axe Belfort-Morteau
quelques communes développées autour de cet axe (Cayenne, Miserey-Salines...)
Petites structures villageoises
Infrastructures principales
Besançon : faubourgs et petites grappes villa-geoises au nord (Torcols, Montarmots...)



Développement important de l'urbanisation sur cet axe en lien avec les grandes infrastructures : A 36, RN 57, voie ferrée...

Fusion des communes d'Auxon-Dessous et Auxon-Dessus : Les Auxons

Gare Besançon Franche-Comté TGV (BFC TGV) mise en service fin 2011 : nouvelle entrée de territoire par la LGV (ligne à grande vitesse) Rhin-Rhône.

Accès gare TGV :

Navettes toutes les 12-14 minutes desservant la halte d'École-Valentin, la gare Besançon Viotte RD 1, RN 57, A 36 sortie 4

Environ 11 km du centre-ville de Besançon

ZAC de la Nouvelle Ere : pôle tertiaire (25 ha, 90 000 m² de surface de plancher) à proximité de la gare Besançon Franche-Comté TGV, avec Le Signal centre d'affaires

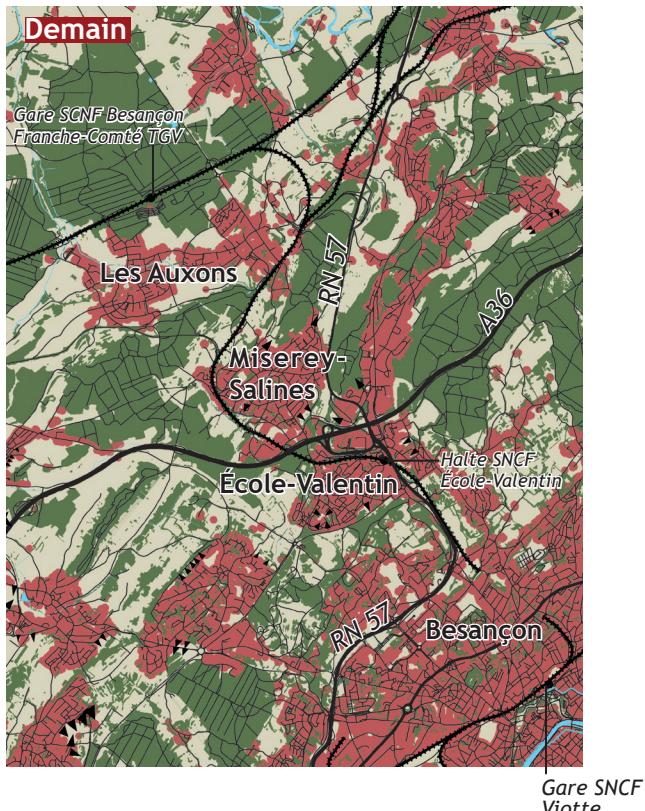
Prévue pour être la « nouvelle porte d'entrée du territoire » - « vitrine du territoire »

Programme de 3 500 emplois

Eloigné de la commune des Auxons, sans connexion avec les secteurs résidentiels

INFRASTRUCTURES

4 SÉQUENCES



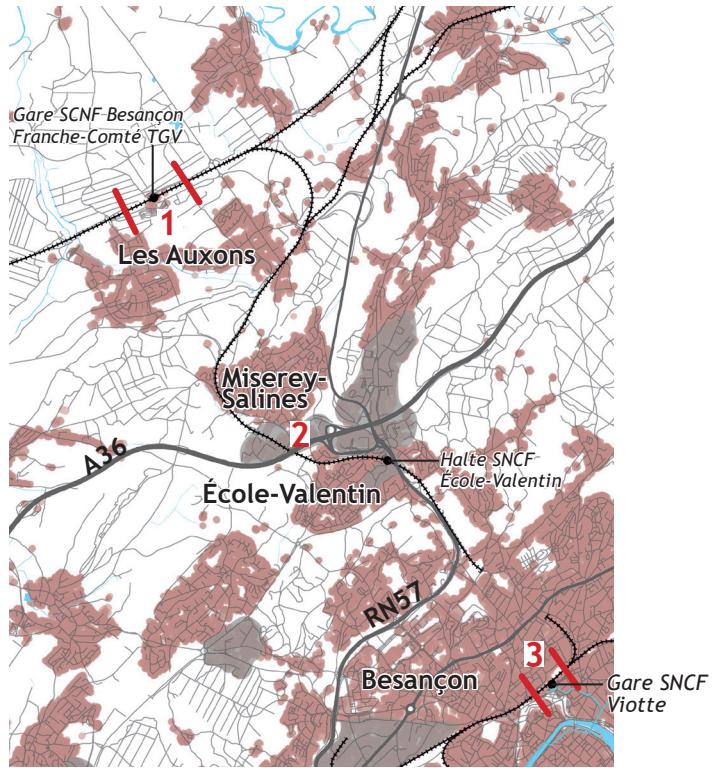
Et demain ?

Achèvement du pôle tertiaire Nouvelle Ère

Achèvement du projet mixte Pôle Viotte : renouvellement urbain, reconversion de friche industrielle, 3ha, 18 00 m² de surface de plancher en tertiaire + 6 000m² services + 500m² commerces de proximité + 200 logts + stationnement mutualisé 300 places

Ecoquartier labellisé fin 2018

- Espace naturel non boisé
- Espace boisé
- Espace artificialisé
- Route
- ↔ Voie ferrée
- ◀ Evolution de l'urbanisation
- Limites urbaines futures (prévision)



L'arrivée à la gare BFC TGV par l'ouest (Dijon) ou l'est (Montbéliard) Secteur rural, traversée rapide, peu de vision, effet de tunnel, peu-pas de constructions implantées en lien avec la voie ferrée, la voie ferrée « traverse seulement » le paysage

1. La gare BFC TGV : la « gare forestière »

En déconnexion de la commune, ZAC Nouvelle Ère en cours, ...

Navette entre BFC TGV et Viotte, idem effet de tunnel, coutournement M-S, traversée E-V

2. La halte d'École-Valentin : la halte ... texte

Navette entre BFC TGV et Viotte, idem effet de tunnel, coutournement M-S, traversée E-V

3. La gare de Besançon Viotte : la gare ...

Arrivée secteur gare, proche du centre-ville mais comment y aller, pôle Viotte

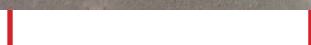
SÉQUENCE 1 : LA GARE BFC TGV : LA « GARE FORESTIÈRE »

avant d'arriver à la gare : traversée de secteurs ruraux, peu de visibilité
gare : excentrée par rapport aux Auxons (entre les 2 anciens villages Auxon-Dessous, Auxon-Dessus)
pôle tertiaire Nouvelle Ère





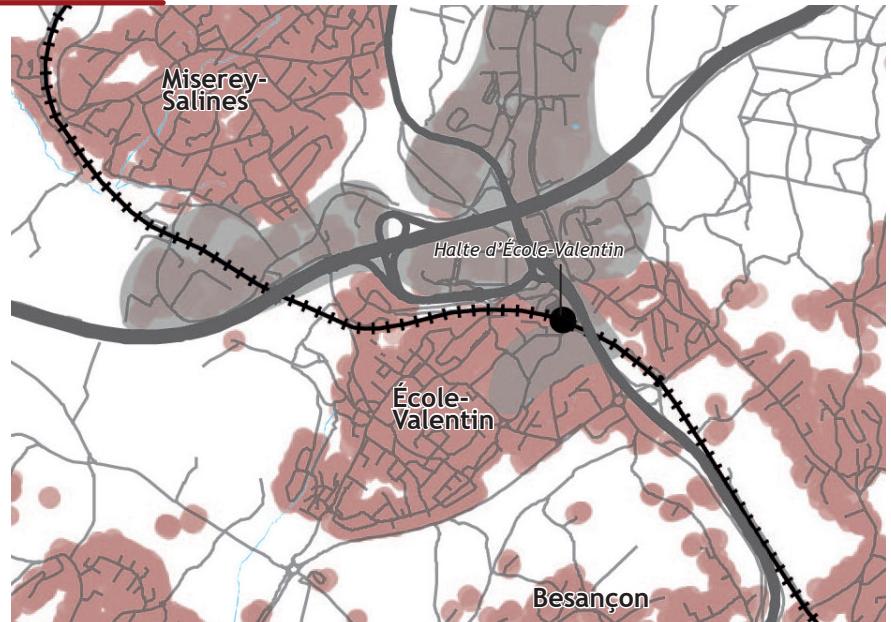
2



SÉQUENCE 2 : LA HALTE D'ÉCOLE-VALENTIN

1 2 3 4

texte



1 TITRE

1

2 TITRE

2

3 TITRE

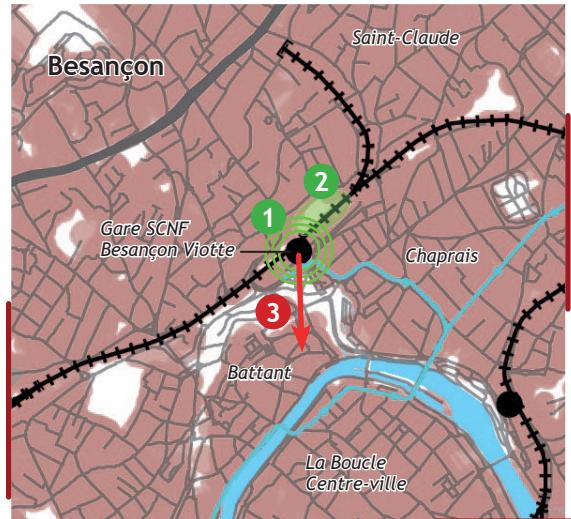




SÉQUENCE 3 : LES ENVIRONS DE BESANÇON VIOTTE

texte

- 📍 Point de vue
- 🔴 Tache urbaine à dominante d'habitat
- 🟡 Tache urbaine à dominante industrielle
- ━ Route départementale
- ━━ Voie ferrée





UNE BONNE INSERTION / UN BON RAYONNEMENT DANS SON ENVIRONNEMENT PROCHE

1



UNE DYNAMISATION PAR LA RECONVERSION DE LA FRICHE FERROVIAIRE : LE PROJET DU PÔLE VIOTTE

2



UNE GARE TOURNÉE VERS LE CENTRE-VILLE MAIS UNE CONNECTION PEU LISIBLE

3



SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Éléments structurants naturels	
	Boisement
	Point de vue remarquable sur les éléments structurants
Composantes de la séquence	
	Séquence urbaine
	Séquence paysagère
	Végétation dense en bordure de voirie
	Végétation sur terre-plein central
	Trottoir le long de la RD 673
	Passage piéton sous ou sur la RD 673
	Zone commerciale ou industrielle
	Site du CHRU - Hauts-du-Chazal
	Secteur résidentiel - maisons individuelles (Cornandouille)
	Secteur résidentiel - immeubles collectifs (Planoise)
	Site de projet

Repères
RN 57
RD 673
Voie ferrée
Eurovéloroute

François

Secteur dilué peu travaillé, situé juste avant l'entrée de ville officielle, en transition entre une séquence paysagère et une séquence urbaine

Séquence paysagère de traversée de la forêt

Eléments structurants du paysage : forêts de Grandfontaine, Chemaudin-et-Vaux et François

Projet de prolongation de la ligne de tramway depuis les Hauts-du-Chazal jusqu'à la zone commerciale de Châteaufarine

Projet de construction d'une voie de desserte parallèle à la RD 673 reliant le boulevard Fleming et la route de François

Projet d'installation de l'IFPS (institut de formation pharmacie santé)

Projet de déménagement des dernières unités hospitalières de Saint-Jacques

Vues ponctuelles sur les collines de la vallée du Doubs

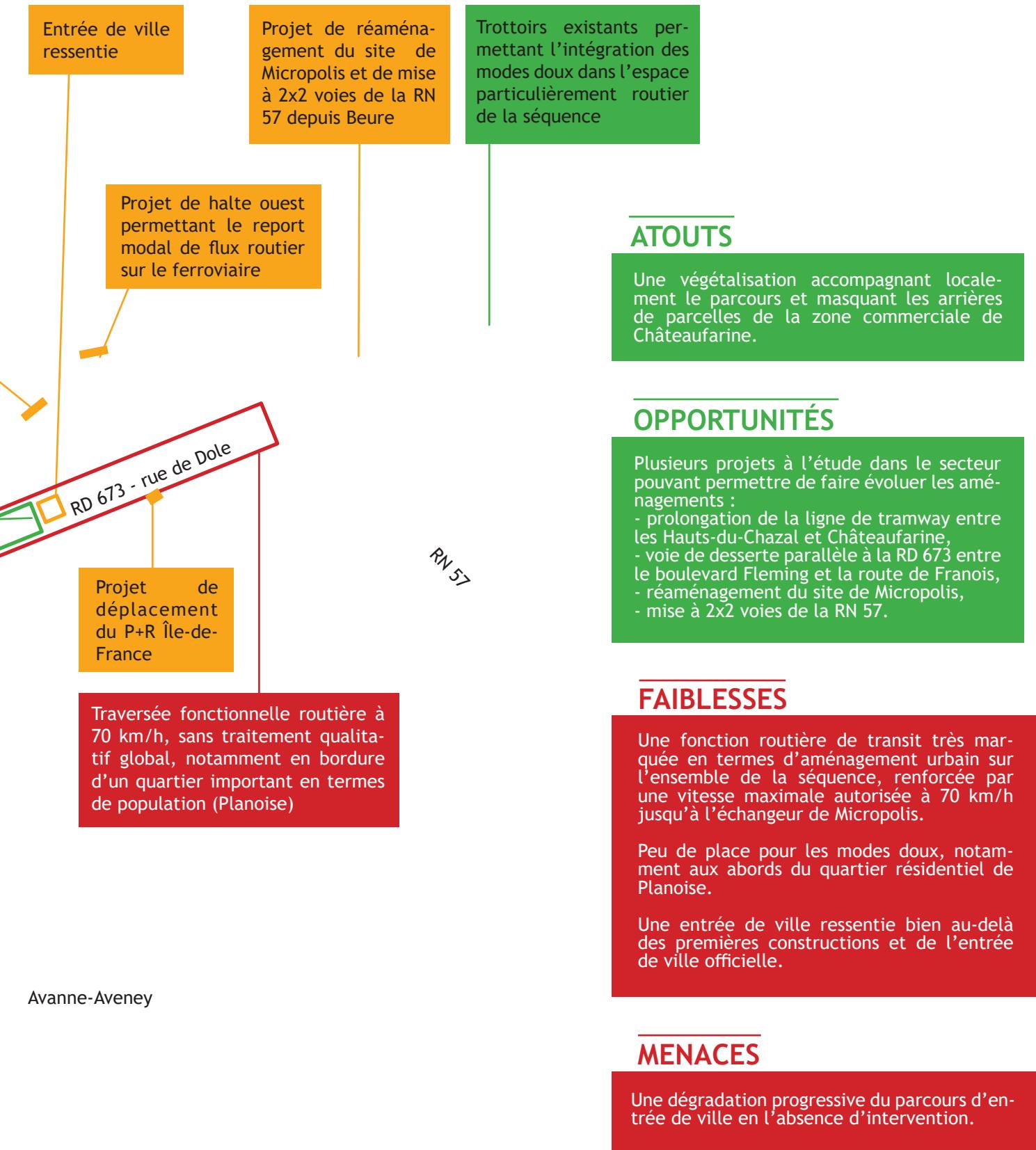
Panneau d'entrée de ville (Besançon)

RD 673

Panneau signalétique annonçant les fortifications de Vauban à Besançon comme site UNESCO du Doubs

Châteaufarine

Végétation bordant la RD 673 et en terre-plein central accompagnant le parcours et masquant les arrières de parcelles de la zone commerciale de Châteaufarine



Avanne-Aveney

OBJECTIFS ET PISTES D'ACTIONS

Accompagner la prolongation de la ligne de tramway vers Châteaufarine par des circulations sécurisées pour les modes doux

Préserver la séquence paysagère de traversée de la forêt

Conserver et prolonger la végétation existante masquant les arrières de parcelles et en bordure centrale

Affirmer la limite urbaine et la transition entre la séquence paysagère et la séquence urbaine

Préserver les forêts de l'urbanisation

Préserver les forêts de l'urbanisation

Maintenir et valoriser les points de vue existants sur les collines de la vallée du Doubs

A (très) long terme, rétablir les carrefours sur un seul niveau

Limiter la vitesse de circulation à 50 km/h au lieu de 70 km/h

Créer des aménagements destinés aux modes doux (trottoirs, traversées sécurisées) entre les zones d'habitat et d'activités

Limiter / regrouper / supprimer l'affichage publicitaire

2

Pistes d'amélioration des espaces urbains

- Point de vue à maintenir et valoriser
 - Limité urbaine à contenir
 - Secteur urbain à améliorer
 - Expansion urbaine à privilégier
 - À long terme : carrefour à remettre au même niveau
 - Végétation sur terre-plein central à conserver et à étendre vers la ville
 - Végétation en bordure de RD 673 ou en arrières de parcelles à planter
 - Vitesse à réduire de 70 km/h à 50 km/h
 - Trottoirs de part et d'autre de la RD 673 à créer
 - Traversée modes doux de la RD 673 à créer
 - Affichage publicitaire à limiter / regrouper / supprimer

Préserver les sommets collinaires de l'urbanisation

Pistes d'amélioration des espaces naturels

- - Limite boisée à maintenir
 - Végétation dense en bordure de voirie à conserver

Bénères

- RD 673
---- Voie ferrée
— Eurovéloroute

OBJECTIFS ET PISTES D'ACTIONS

① TRAITEMENT DES FAÇADES ARRIÈRES DE LA ZONE COMMERCIALE

ACTUEL

INTENTION



Prolonger la bordure végétale déjà ponctuellement présente en séparation centrale entre les deux sens de circulation.

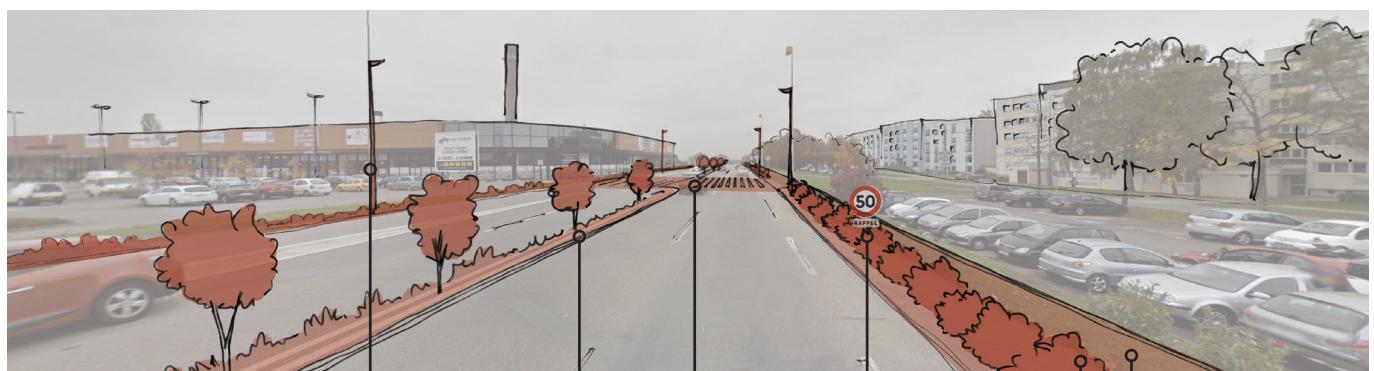
Habiller les arrières de parcelles avec de la végétation (alignement d'arbres, arbustes...) dans le but de masquer la façade arrière des locaux d'activités.

Intégrer la signalétique commerciale dans les volumes des bâtiments afin d'en harmoniser l'aspect perçu depuis la RD 673.

② RÉAMÉNAGEMENT DES ABORDS DE PLANOISE

ACTUEL

INTENTION



Choisir un mobilier urbain contemporain adapté à un environnement urbain d'entrée de ville.

Créer un séparateur central végétalisé (alignement d'arbres, arbustes, plantes basses) apportant un aspect urbain.

Limiter la vitesse de circulation à 50 km/h au lieu de 70 km/h afin d'apaiser le trafic routier et de sécuriser la traversée des piétons.

Permettre, quand la topographie le permet, la traversée sécurisée pour les modes doux, afin de connecter les deux rives mono-fonctionnelles.

Créer des bordures végétalisées au bord de la RD 673 afin de protéger la circulation des modes doux (trottoir).

