



Entrée
de ville /

LES AUXONS

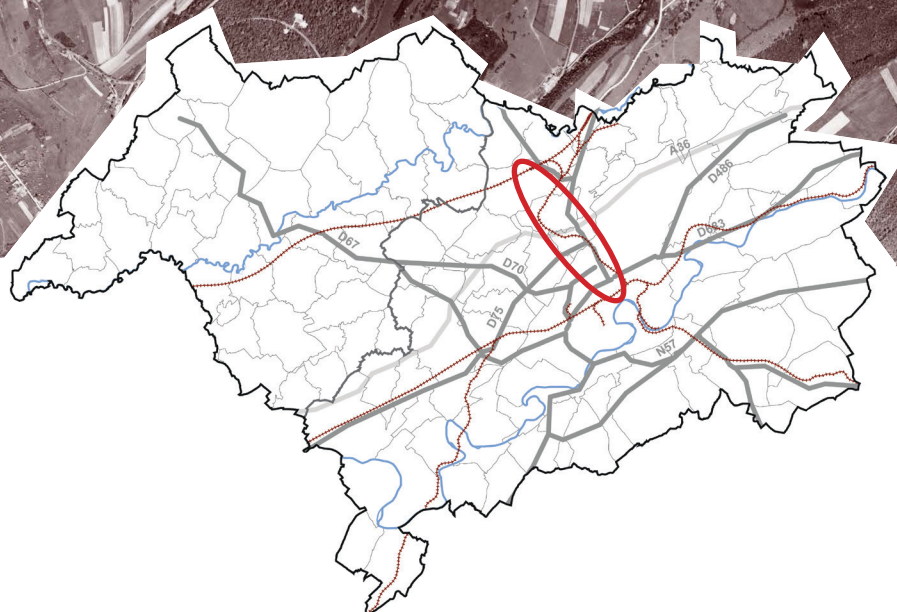
GARE BFC TGV



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.

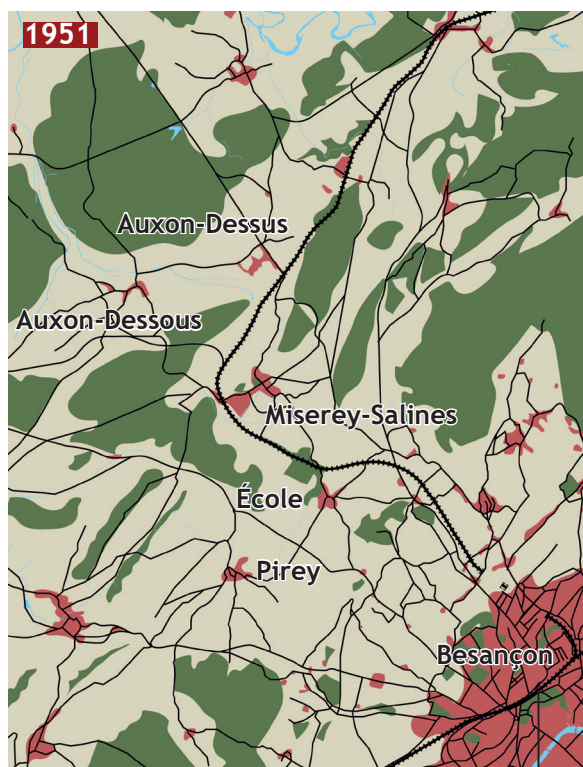


L'entrée ouest de l'agglomération bisontine prend place dans le prolongement de la séquence d'entrée de territoire XXX sur l'axe de la RD XXX.

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...

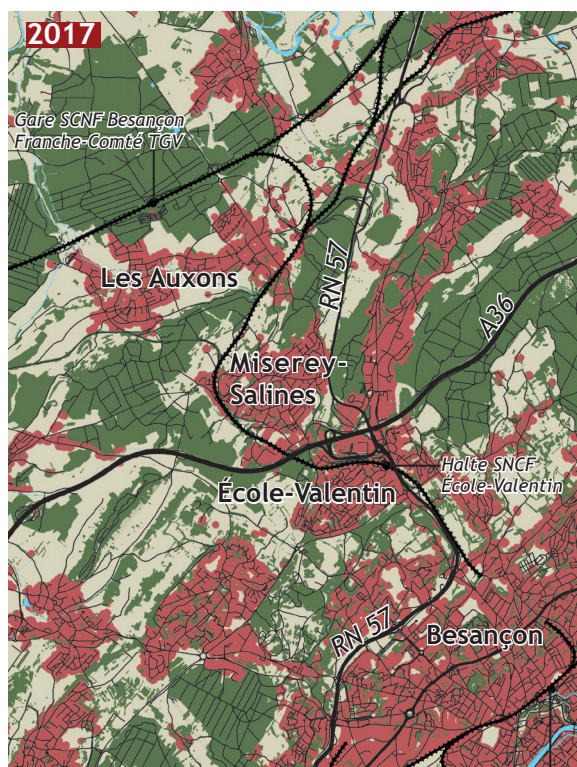
Cette fiche présente un état des lieux de l'entrée de ville et une analyse AFOM (atouts, faiblesses, opportunités et menaces) afin d'aboutir à l'identification d'objectifs et la proposition de pistes d'actions visant à en améliorer le fonctionnement.

UN DÉVELOPPEMENT IMPORTANT LIÉ AUX



Gare SNCF
Viotte

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...)



Gare SNCF
Viotte

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

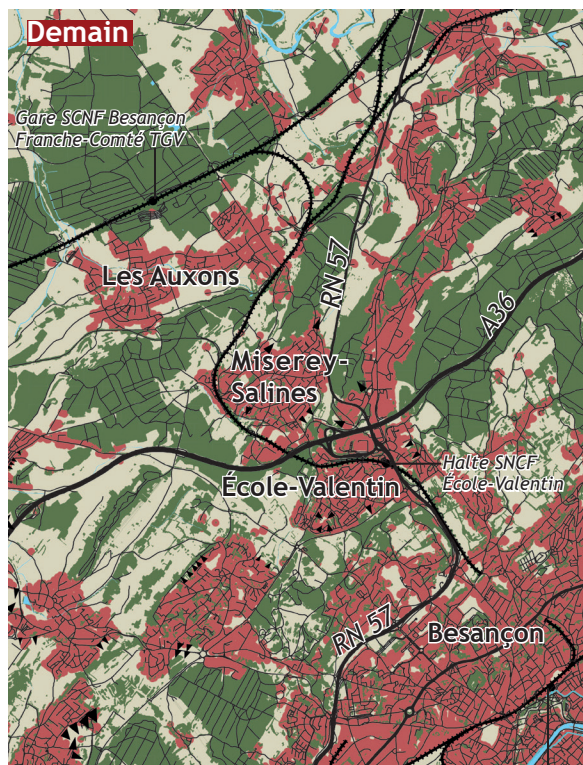
Environ 11 km du centre-ville de Besançon

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 connec-
tion avec les secteurs résidentiels



Gare SNCF
Viotte

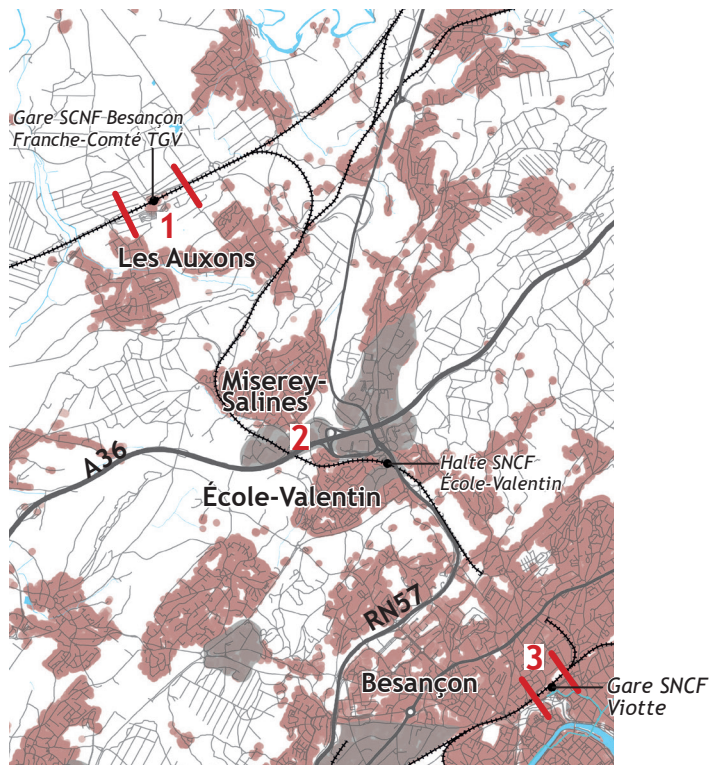
Et demain ?

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, contournement M-S, traversée E-V

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

texte

Navette entre BFC TGV et Viotte, idem effet de tunnel, contournement 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



3





2



SÉQUENCE 2 : LA HALTE D'ÉCOLE-VALENTIN



texte



Point de vue

 TITRE

1

 TITRE

2






 TITRE

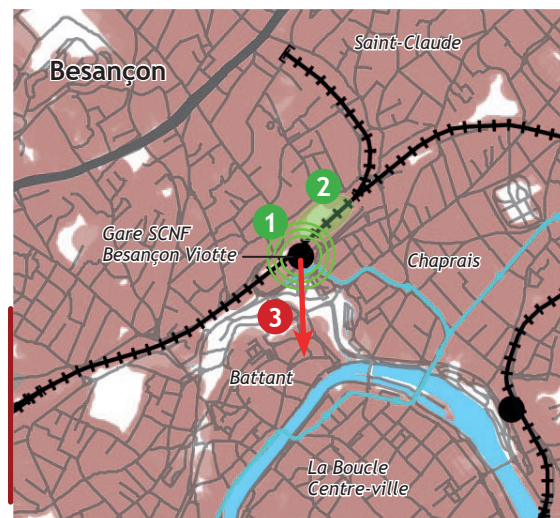




SÉQUENCE 3 : LES ENVIRONS DE BESANÇON VIOTTE

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

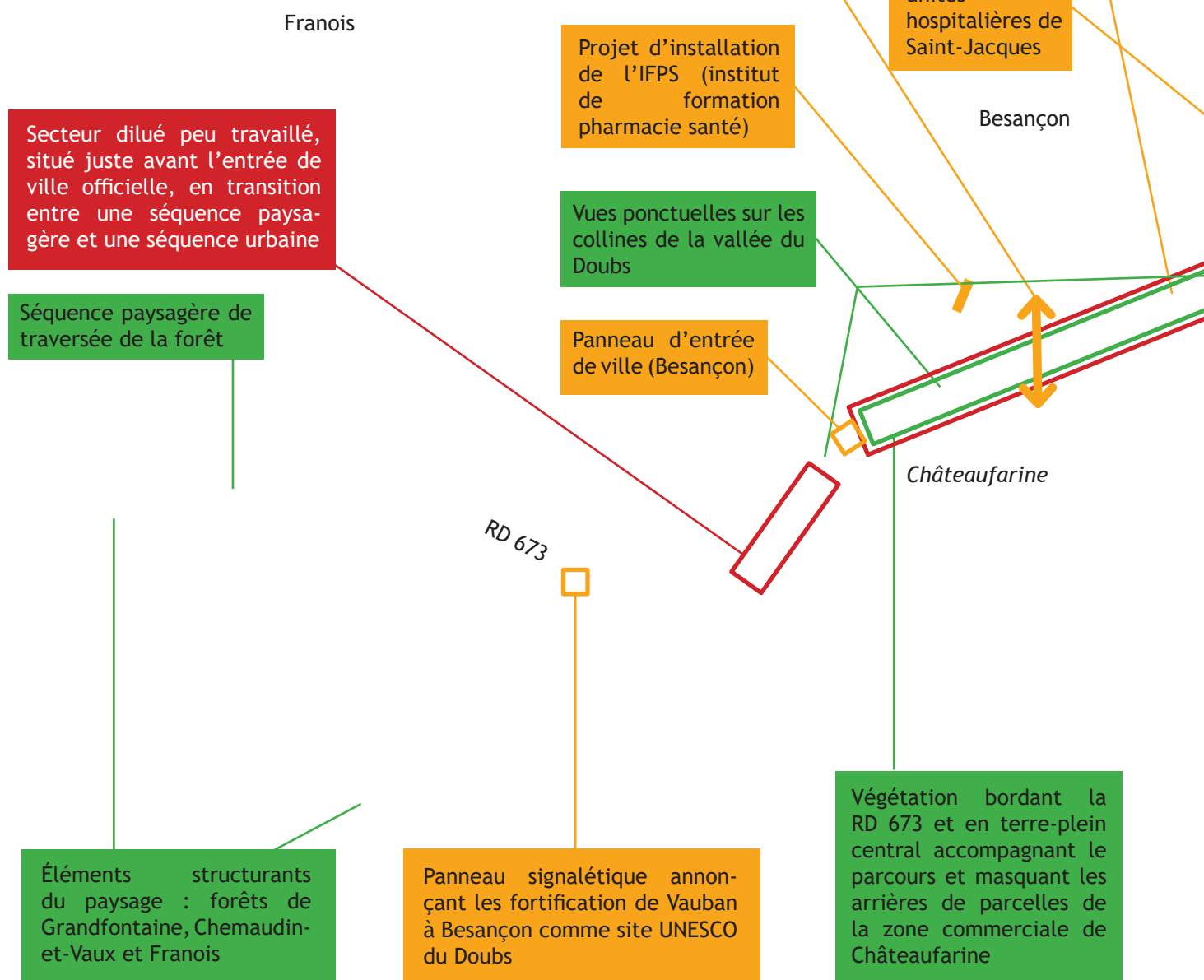
- Boisement
- Point de vue remarquable sur les éléments structurants

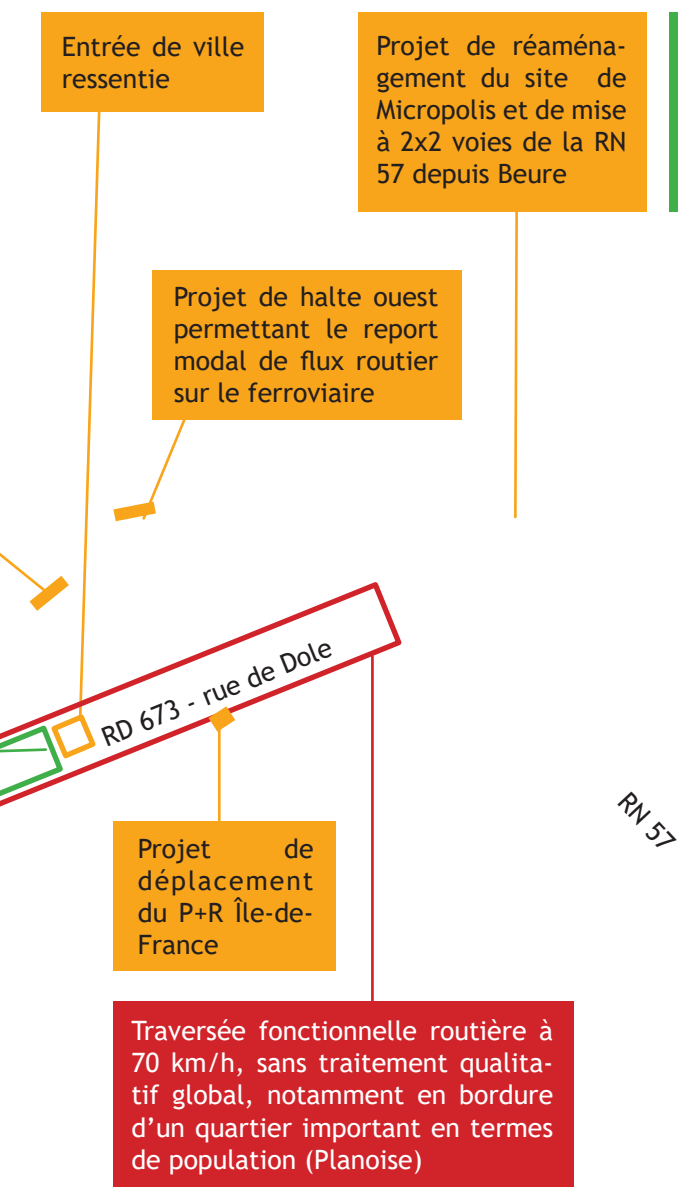
Composantes de la séquence

- 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





Avanne-Aveney

ATOUTS

Une végétalisation accompagnant localement le parcours et masquant les arrières de parcelles de la zone commerciale de Châteaufarine.

OPPORTUNITÉS

Plusieurs projets à l'étude dans le secteur pouvant permettre de faire évoluer les aménagements :

- prolongation de la ligne de tramway entre les Hauts-du-Chazal et Châteaufarine,
- voie de desserte parallèle à la RD 673 entre le boulevard Fleming et la route de Franois,
- réaménagement du site de Micropolis,
- mise à 2x2 voies de la RN 57.

FAIBLESSES

Une fonction routière de transit très marquée en termes d'aménagement urbain sur l'ensemble de la séquence, renforcée par une vitesse maximale autorisée à 70 km/h jusqu'à l'échangeur de Micropolis.

Peu de place pour les modes doux, notamment aux abords du quartier résidentiel de Planoise.

Une entrée de ville ressentie bien au-delà des premières constructions et de l'entrée de ville officielle.

MENACES

Une dégradation progressive du parcours d'entrée de ville en l'absence d'intervention.

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 mas-
quant 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

Préserver les sommets collinaires de l'urbanisation

Pistes d'amélioration des espaces urbains

-  Point de vue à maintenir et valoriser
-  Limite 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

Pistes d'amélioration des espaces naturels

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

Repères

-  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.

Limitier 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).

