

Prévisions et justifications des choix

I - Prévisions et besoins

Les prévisions économiques

Le développement économique de l'agglomération bisontine va reposer à la fois sur l'affirmation des fonctions métropolitaines de Besançon en qualité de capitale régionale, et sur le développement de ses atouts.

Le dynamisme attendu de l'économie bisontine repose en premier lieu sur le développement et le renforcement endogènes de son tissu d'entreprises, PME-PMI..., sur la nécessaire évolution et diversification de cette offre, et sur le maintien des emplois liés au secteur public.

Le soutien à ce développement endogène va nécessiter la création d'une offre renforcée et diversifiée d'accueil, principalement en zones d'activités économiques.

L'agglomération bisontine s'inscrit également comme territoire de développement des activités de santé, notamment autour d'un pôle économique spécialisé et des formations supérieures associées. Elle s'inscrit aussi dans les pôles de compétitivité VITAGORA (goût, nutrition, santé) et véhicule du futur.

La montée en puissance des approches de développement durable va engendrer de nouveaux types de métiers tournés vers l'éco-activité. Cette montée va nécessiter de profondes modifications dans les formations initiales et professionnelles dispensées. Elle va également pourvoir le SCoT de nouveaux métiers afin d'accompagner les changements sociétaux : logements plus économes, bâtiments basse consommation, métiers de l'environnement...etc.

Par ailleurs, la croissance démographique estimée ci-après va provoquer des besoins nouveaux en service à la population et en commerces, en cherchant notamment à rapprocher ces derniers des lieux de vie.

La mise en service de la ligne grande vitesse en 2011 va permettre d'accentuer l'attractivité de l'agglomération bisontine. Elle offre la possibilité de redéfinir le statut de Besançon au sein du vaste ensemble nord européen en modifiant son image actuelle de « pôle urbain éloigné » des centres de décision et de positionner la ville sur l'échiquier

européen de la grande vitesse. La mise en service fin 2011 va ainsi permettre de réduire les temps d'accès depuis Besançon vers les principales villes : Lyon, Paris, Zurich, Francfort... mais c'est surtout l'apport de la branche sud qui offrira une réduction importante des temps d'accès.

En lien avec ce « décroissement », les collectivités locales souhaitent s'appuyer sur le TGV pour développer une économie exogène qui viendra renforcer le tissu local. Ainsi, le développement économique basé sur la combinaison entre endogène et exogène, va nécessiter une offre d'espaces économiques nouveaux mais aussi la restructuration des zones d'activités existantes dans le périmètre du SCoT.

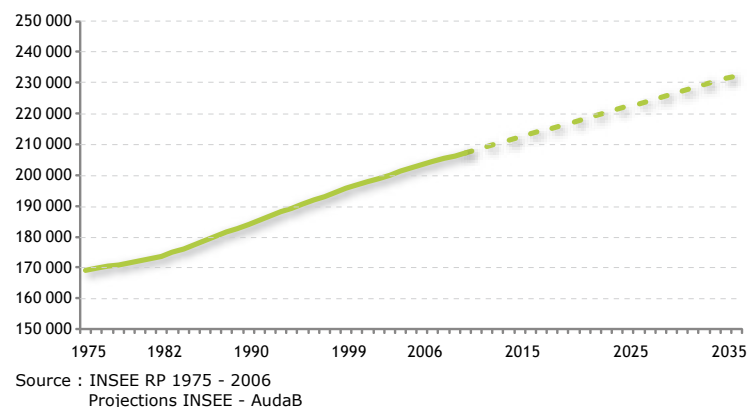
Le TGV offre également l'opportunité de développer de nouveaux concepts touristiques en direction de courts séjours urbains ou du tourisme d'affaires (congrès, séminaires...). Au-delà de la nécessité de renforcer la communication et de développer de nouveaux concepts touristiques (en lien notamment avec d'autres sites touristiques situés à proximité), les équipements d'accueil de l'agglomération doivent être développés : offre hôtelière, équipement de type « palais des congrès »...

Les prévisions démographiques

Le SCoT de l'agglomération bisontine est un espace de croissance démographique. En 1990, la population du SCoT était légèrement supérieure à 184 000 habitants. Cette population a continué de croître pour atteindre un peu plus de 195 000 habitants en 1999. En 2006, la population du périmètre du SCoT a franchi la barre des 203 000 habitants, soit 8 000 de plus qu'en 1999. Depuis plus de 20 ans, le SCoT croît à une vitesse comprise entre 1 150 et 1 200 habitants supplémentaires par an.

Les projections démographiques effectuées par l'AudaB et l'Insee indiquent un possible léger ralentissement de la croissance. La population dans le périmètre du SCoT pourrait atteindre 230 000 habitants en 2035, soit environ 1 000 habitants supplémentaire par an depuis 1999. Le projet (PADD) ainsi que les orientations du SCoT (DOG) s'appuient sur cette croissance de 27 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2035.

Evolution et projection de population

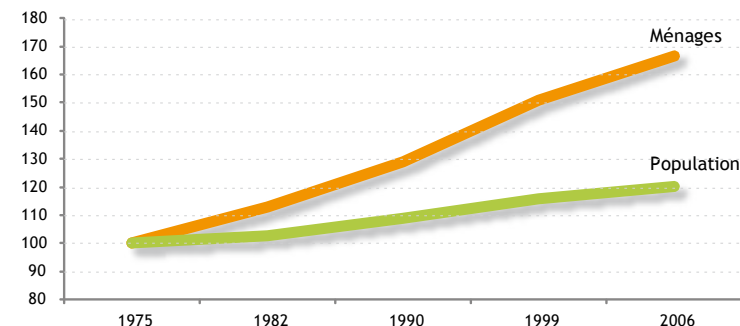


Les besoins en matière d'habitat et d'équilibre social de l'habitat

En raison de la décohabitation, des divorces et de l'allongement de la vie, les besoins en logements sont supérieurs à la croissance démographique attendue. Ainsi, les projections estiment les besoins à 32 000 logements supplémentaires pour une croissance démographique de l'ordre de +27 000 habitants.

S'il fallait auparavant 350 logements pour héberger 1000 habitants en 1975, ce ratio a depuis fortement évolué : 400 log /1000 habitants en 1990, 450 log /1000 habitants en 1999 et il atteint 485 log / 1000 habitants en 2006. Ainsi, même à population égale, le territoire devrait continuer à construire des logements afin d'accompagner les évolutions de la société.

Evolution de la population et des ménages
(indice base 100 en 1975)



Source : INSEE RP 1975 - 2006

La majorité de l'offre de logements publics est concentrée sur la ville de Besançon et les communes situées en première couronne. Ainsi, Besançon concentre 90% des logements publics du SCoT. L'offre est quasi inexistante au-delà du périmètre du Grand Besançon (seulement 3,5% de l'offre de logements publics est située en dehors de l'agglomération).

A l'échelle du SCoT, la répartition de l'offre est insuffisante pour permettre un parcours résidentiel sur l'ensemble du territoire et elle ne participe pas à l'organisation générale du territoire.

Entre 2010 et 2035, ce sont 5 700 logements à loyer plafonné publics ou privés supplémentaires (hors renouvellement de l'offre lié aux démolitions-reconstructions du parc public) qui devront être construits dans l'ensemble du SCoT. Ce volume permettra de maintenir au dessus des 20% le pourcentage de logements publics dans le total du parc de logements.

Les besoins en matière d'aménagement de l'espace

Au regard des estimations de développement démographique et économiques effectuées, les besoins en foncier sont estimés à 1450 ha pour le développement du parc de logements et 360 ha au titre du développement des zones d'activités économiques de taille importante (supérieure à 3 ha). Les besoins pour l'habitat sont estimés en tenant compte des règles de densité fixées par le DOG.

Ces estimations permettent une moindre consommation de l'espace agricole par rapport à une gestion au fil de l'eau (pour plus de détails : voir justification des choix).

Des espaces supplémentaires seront également nécessaires à la structuration des espaces urbains, autour des infrastructures de transports en commun en site propre ou ferrées notamment afin d'organiser le rabattement automobile et favoriser les pratiques des transports collectifs.

Les besoins en matière d'agriculture

L'agriculture du SCoT bisontin est marquée par une diminution importante de la surface agricole utile et du nombre des exploitations depuis 25 ans. Elle est également marquée par une grande diversité de productions, dont certaines sont fortement connotées à la Franche-Comté.

A l'échelle nationale, le constat de pertes de terres agricoles est également effectué : l'équivalent d'un département français disparaît tous les sept ans. Or, la France entend demeurer un grand pays agricole et alimentaire, notamment pour conserver son indépendance alimentaire et pour les richesses que génère l'activité agricole (3^{ème} rang mondial derrière les Etats-Unis et les Pays-bas).

Pour poursuivre son développement, le secteur agricole a besoin d'un maintien significatif des surfaces affectées à l'agriculture et de politiques publiques visant à maîtriser le développement de l'urbanisation. Par ailleurs, pour parer

au stockage du foncier agricole, dont la baisse du nombre d'exploitations depuis 20 ans est en partie responsable, le secteur agricole a besoin de pérenniser les surfaces agricoles.

L'inscription éventuelle d'espaces agricoles protégés pourrait contribuer à limiter les pratiques spéculatives et permettre une remise en exploitation d'espaces agricoles qui ne sont plus, aujourd'hui, exploités.

Enfin, la mise en place de politiques spatiales favorisant la pérennité d'activités maraîchères à proximité du centre urbain contribuerait à la réussite des politiques publiques mises en œuvre pour la promotion des filières courtes (projet SAUGE).

Les prévisions en matière d'environnement

La prise en compte des thématiques environnementales dans l'aménagement du territoire est de mieux en mieux assumée par les collectivités dans leurs documents d'urbanisme et dans leurs politiques d'aménagement. Les grands thèmes environnementaux sont également mieux compris en tant qu'élément à part entière dans les processus d'aménagement par l'ensemble des acteurs et des citoyens.

Une meilleure protection des ressources et une meilleure gestion des approvisionnements pourraient contribuer à la restauration de la qualité des eaux inscrite dans le SDAGE.

Elles participeraient également à la sécurisation de la ressource et à sa qualité.

A ce titre, la protection des zones humides, des pratiques agricoles plus vertueuses vis-à-vis des rejets dans l'environnement, une plus grande attention portée à la conservation des environnements proches des milieux humides et notamment des ripisylves, sont autant de facteurs qui participeraient à la restauration de la qualité des eaux dans le périmètre du SCoT.

Les protections induites par l'inscription de certains espaces dans les documents d'urbanisme locaux prévue dans le SCoT, favoriseront une préservation des milieux sensibles et la conservation de la biodiversité.

La réduction de la facture énergétique du territoire du SCoT résultera à la fois d'une meilleure politique des déplacements, dont le SCoT et le PDU définiront les modalités, et d'une meilleure valorisation des ressources du territoire et notamment de la filière bois.

■ Les besoins répertoriés en matière de transport et de déplacements

Les éléments du diagnostic font émerger un besoin renforcé de l'offre de transport en commun dans l'agglomération bisontine afin de construire un territoire durable axé sur une offre alternative à la voiture et à la dépendance énergétique.

Dans ce sens, ces éléments confortent également la nécessité d'inscrire un réseau de transport en commun en site propre à différentes échelles et selon différentes modalités. Un transport en commun en site propre pour la ville centre doit se structurer et un réseau de transport en commun en site propre à l'échelle de l'agglomération, s'appuyant sur les réseaux ferrés existants doit prolonger l'offre de la ville centre.

Par ailleurs, la nécessité de finaliser la structuration du réseau routier de l'agglomération bisontine est posée comme un scénario envisageable pour fluidifier le transit et ouvrir le secteur Est. Ainsi, la liaison Nord-Est s'inscrit dans le schéma global des liaisons routières à conforter à l'échelle de l'agglomération.

Le développement des communes et des quartiers doit également s'inscrire dans un principe de ville de proximité : services et commerces pour satisfaire les besoins quotidiens, liaisons douces (marche à pied, vélo..) organisées et sécurisées pour permettre à tous de se déplacer autrement.

II- Justifications des choix retenus

Les choix retenus par le SCoT pour concevoir le projet de développement durable (PADD) et le contenu du document d'orientations générales (DOG) sont issus :

- d'un diagnostic approfondi, qui a débuté dès 2003 avec l'élaboration de pré-diagnostic sur les communautés de communes composant le SCoT, en raison de l'absence de données et d'analyses en début de procédure d'élaboration. A l'échelle du SCoT, ce travail de diagnostic s'est poursuivi tout au long de la démarche d'élaboration, permettant à l'ensemble des élus et partenaires associés de construire une vision partagée du territoire ;
- d'un travail permanent conduisant à évoluer d'une vision partagée de l'existant vers une conception commune du développement du territoire, allant au-delà des visions communales ;
- d'une volonté des élus de se doter d'un projet qui s'appuie sur des valeurs de solidarité, d'innovation et de développement durable.

Organiser le développement résidentiel à l'échelle des 133 communes

Le diagnostic décrit l'organisation spatiale du SCoT reposant sur une ville centre de taille importante couplée à de nombreuses communes à dominante rurale dynamiques démographiquement.

Le schéma directeur actuellement en vigueur sur 68 communes a fait l'objet d'un suivi-évaluation concernant la production de logements et la consommation foncière dédiée à la construction de cette offre nouvelle. Les travaux ont conclu globalement au respect des objectifs quantitatifs couplé à un non respect de la répartition spatiale de cette nouvelle offre et à une consommation foncière supérieure aux prévisions.

Le SCoT a fait le choix de retenir un projet de développement démographique raisonnable, + 1000 habitants /an (voir le chapitre prévisions et besoins) de nature à insuffler un dynamisme tout en préservant l'identité du bassin de vie de Besançon reconnue pour sa qualité de vie.

Fort de ses ambitions et de ses constats, le syndicat mixte du SCoT a donc retenu le principe d'une organisation de son territoire basée sur une armature urbaine. Celle-ci vise un triple objectif : conforter le cœur du territoire, s'appuyer sur des pôles émergents et promouvoir le développement autour des transports en modes doux.

- Sur la ville centre, l'objectif est de produire près de 60% de l'offre nouvelle de logements. Il s'agit à la fois de conforter la place de Besançon en qualité de capitale régionale mais aussi de permettre à tous ceux qui le souhaitent, de vivre au plus près des services et équipements d'agglomération proposés par Besançon : emplois, établissements d'enseignement supérieur, équipements culturels et sportifs... Le choix de conforter le rôle de Besançon prend également sa source dans la volonté de limiter au maximum les besoins de déplacements en voiture en réduisant les distances entre les lieux de résidence et les lieux de travail ou de loisirs.
- Les 10 communes périphériques autour de Besançon viennent renforcer la centralité recherchée par le SCoT. Elles ont pour objet d'organiser une première ceinture autour de la ville centre et d'en constituer sa couronne périurbaine. Leur développement ne doit cependant pas conduire à la recherche d'une continuité permanente du bâti : la notion de ville verte est réaffirmée et nécessite des espaces de respirations entre les communes. Les seuils de population qui sont visés par l'« épaissement » démographique de la première couronne permettront d'étoffer l'offre en transports collectifs.
- Le développement des trois communes que sont Saint-Vit, Saône et Devecey s'appuie sur la recherche d'un équilibre entre le cœur de l'agglomération (Besançon et les 10 communes périphériques) et l'ensemble du SCoT. Ces

trois communes connaissent un dynamisme économique et démographique que le Syndicat mixte souhaite affirmer comme une complémentarité à la centralité. Ces communes sont ou seront dotées à terme d'une gare offrant une alternative au déplacement automobile.

- A un degré moindre, en raison de leur taille plus réduite, les communes équipées doivent également jouer un rôle « moteur » vis-à-vis des communes qui leurs sont proches.
- Enfin, l'organisation du développement résidentiel prôné par le SCoT s'appuie sur le réseau ferroviaire qui doit devenir un élément structurant du territoire et permettre une reconquête des transports collectifs sur la voiture particulière. Les communes dotées d'une halte ferroviaire ou d'une gare participent ainsi au maillage du SCoT.

Favoriser la mixité sociale

Le parc de logements sociaux représente actuellement un peu plus de 20% du parc de logements du SCoT. Alors que le diagnostic décrit un déséquilibre actuel de la localisation de l'offre en logements locatifs sociaux entre la ville de Besançon et les autres communes du SCoT, le DOG n'a pas pour objet de rééquilibrer l'offre sur le SCoT en raison du rôle prépondérant que doit jouer la ville de Besançon dans l'accueil de toutes les populations. Il réaffirme donc, la centralité représentée par l'armature urbaine.

Les spécialistes du logement considèrent qu'un minimum de 20% de logements sociaux est nécessaire pour assurer un bon fonctionnement entre les différents parcs de logements. L'organisation du parcours résidentiel des habitants du SCoT nécessite donc de maintenir un volume de logements locatifs sociaux conséquent.

Au total, une offre supplémentaire de l'ordre de 5 700 logements sociaux pour les 25 prochaines années doit être mise en place. Le Document d'orientations générales (DOG) précise la répartition de la création de cette offre nouvelle afin d'organiser la solidarité entre les différentes EPCI qui composent le SCoT.

Le SCoT ne méconnaît pas les changements sociétaux qui vont intervenir dans les prochaines années en raison de la croissance du nombre de personnes âgées. Le projet de développement durable (PADD) se saisit de cet enjeu en :

- préconisant la réalisation d'un schéma « personnes âgées » qui tienne compte de l'ensemble des besoins de cette population spécifique ;
- encourageant la création de logements s'adaptant aux différents temps de la vie.

A ce titre la diversité des logements (collectifs-individuels) affichée dans le DOG, notamment pour les communes de l'armature urbaine, constitue une réponse en adéquation avec le projet politique.

Organiser l'accueil des activités économiques et commerciales

Le diagnostic a mis en évidence la présence d'une soixantaine de zones d'activités économiques (ZAE) de plus de 3 ha sur l'ensemble du SCoT. Afin de s'opposer à l'éparpillement des ZAE, le DOG contient un schéma d'armature qui localise les zones d'activités pouvant être développées (soit par création pure, soit par extension de l'existant à la date d'approbation du SCoT). Le DOG interdit la création de zones de plus de 3 ha non prévues par ce schéma, sauf à devoir lever les réserves foncières mentionnées dans le DOG avant 2025 si le territoire de Besançon connaît un renforcement de son attractivité imprévisible à la date de son approbation. L'ouverture à des fins d'opérations d'aménagements de ces réserves est cependant fortement encadrée par le DOG afin que celles-ci ne soient pas aménagées avant les zones prévues par le schéma d'armature.

Le DOG se fixe un potentiel maximum de foncier mobilisable pour développer de l'activité en ZAE. Il considère qu'un total de 325 à 360 ha pourrait être nécessaire dans les 15 prochaines années, mais ne se fixe pas comme objectif de consommer la totalité de ce potentiel. Le SCoT reconnaît

que le potentiel mobilisable à des fins de développement des ZAE affiché dans le DOG est supérieur au rythme de consommation actuel.

Cependant, quatre éléments justifient ces choix :

- la crise économique mondiale de ces dernières années qui a eu pour effet de ralentir les investissements et le développement économique ;
- le besoin d'une offre diversifiée et suffisante sur le SCoT bisontin décrite par les investisseurs lors de la phase diagnostic par le bureau d'études chargé du volet économique ;
- l'apparition d'une « fausse » offre en raison de la spécialisation de certaines zones telles que TEMIS ou TEMIS Santé. Ainsi, le foncier disponible dans ces zones ne l'est que pour l'implantation de certaines activités en lien direct avec les technopoles ;
- la volonté affirmée par le projet politique de capter le potentiel de développement économique local afin d'affirmer le rôle de la capitale régionale. Cette ambition nécessite d'anticiper par rapport aux rythmes de consommation actuels en raison notamment des délais importants inhérents aux procédures d'aménagement.

Le diagnostic fait également état d'une spécialisation de l'ouest et du nord du SCoT dont les espaces disponibles sont consacrés en partie à l'accueil de zones d'activités. Le PADD et le DOG affirment le maintien de cette organisation spatiale et ne souhaitent pas développer de nouveaux axes.

Le renforcement de ces deux principaux axes vise à :

- favoriser des synergies entre les zones d'activités d'un même secteur géographique ;
- rechercher des concentrations d'emplois et d'activités afin de faciliter le développement d'une offre de transports collectifs et de rationaliser les flux de transport de marchandises ;

- affirmer l'axe nord de l'agglomération comme un axe majeur de développement (complémentarité entre projet de développement économique et résidentiel via l'armature urbaine) afin de favoriser l'émergence d'un secteur dynamique vers le nord Franche-Comté s'appuyant sur la nouvelle gare TGV et l'axe routier Benelux-vallée du Rhône. A ce titre, la zone d'activité envisagée sur le territoire de la communauté de communes du val de la Dame blanche n'est autorisée que sur les communes proches de ces infrastructures.

La gare Besançon Franche-Comté TGV a, avant tout, pour principale vocation de servir de point d'accroche à un espace régional, national et international. Elle s'offre à l'usage de tous les habitants et actifs du secteur et même au-delà pour des déplacements de longue distance et propose un mode très concurrentiel à la voiture. En outre, ces aspects lui confèrent un rôle de vitrine à l'égard des visiteurs ; elle représente une opportunité de valoriser les atouts notamment économiques du territoire et de participer au développement de l'économie régionale en devenant l'une des principales vitrines de la Franche-Comté. Ainsi, les aménagements de la gare Besançon Franche-comté TGV seront propices à la valorisation de la gare, à la hauteur des investissements engagés par l'Etat et les collectivités locales.

Les premiers aménagements, notamment économiques avec la réalisation de la première tranche de la ZAE, situés entre la gare et le cœur urbanisé de la commune d'Auxon-dessus sont de nature à engager la structuration des espaces autour de la gare. Dans un second temps, le bilan et l'évaluation du SCoT permettront de tirer les enseignements et d'exposer les orientations d'aménagement au-delà des premières années de fonctionnement du SCoT.

En dehors de Besançon, des zones d'activités de taille modeste, moins de 3 ha, sont admises dans les communes qui ne sont pas identifiées par le schéma des ZAE ou en réserve foncière afin de consolider l'activité artisanale et l'emploi de proximité. Afin de ne pas multiplier ces zones, le DOG n'autorise, au maximum, qu'une seule zone par commune soit par :

- création d'une zone après approbation du SCoT ;
- extension d'une zone existante à hauteur de 3 ha maximum.

Le développement de l'offre commerciale est également guidé par la volonté de non éparpillement et la proximité avec le consommateur. Ainsi, l'implantation dans les communes du SCoT de commerces qui relèvent de la satisfaction des besoins quotidiens est encouragée par le SMSCoT. Par ailleurs, la création de commerces qui développent une activité tournée vers les achats occasionnels ou exceptionnels est encadrée (surfaces maximum autorisées selon le type de commune, délimitation des zones commerciales ...). Ces orientations confortent le rôle de structuration de l'espace dédié à l'armature urbaine.

Assurer un développement urbain économe de l'espace

Afin de respecter l'article L121-1 du code de l'urbanisme, le DOG affiche des principes ambitieux d'économies de l'espace qui reposent sur la combinaison entre la spatialisation de la construction de logements, des objectifs de densités et le renouvellement urbain. Il précise les orientations relatives aux modalités du développement urbain économe de l'espace dans un chapitre dédié.

Le SCoT met l'accent sur le potentiel de renouvellement urbain. Dans la ville centre, la mobilisation de tous les espaces est le principe. Dans les autres communes, il prescrit une obligation d'identifier ce potentiel lors de l'élaboration ou la révision d'un document d'urbanisme communal et d'en retranscrire tout ou partie dans le projet de la commune selon la nature du potentiel identifié préalablement.

La solidarité territoriale est également réaffirmée autour de cet enjeu : toutes les communes du SCoT participent à cette volonté d'économie de l'espace. Les efforts visant à organiser un développement économe par le biais de densités renforcées ont cependant été modulés selon l'armature urbaine afin de trouver un juste équilibre entre la notion de gestion économe de l'espace et les principes de conservation des identités villageoises (voir le chapitre sur les paysages dans le DOG). Il a été retenu le choix de mesurer la densité recherchée non pas à l'opération mais sur l'ensemble des opérations qui seront programmées à l'échelle communale. Cette approche offre la possibilité de construire un réel projet de développement durable tout en organisant la diversité des projets. Ainsi, selon

les caractéristiques des lieux pressentis pour l'aménagement et les abords de ces lieux, des densités de nature différente pourront être développées.

En combinant l'approche économique et les besoins relatifs au développement de l'offre de logements, le SCoT s'engage vers un projet économe de l'espace.

En matière d'habitat :

Au regard des densités de construction constatées entre 1999 et 2006 et de la répartition de la construction neuve sur le territoire analysée durant la même période, construire 32 000 logements supposerait l'artificialisation de 2 340 ha de foncier, soit 93 ha par an.

Le DOG établit des répartitions de logements couplées à des densités selon le type de communes. Au final ces orientations permettront de ne consommer que 58 ha/ an en moyenne pour la construction de nouveaux logements, soit une économie de près de 900 hectares en 25 ans.

En matière de développement économique :

Le rythme actuel de consommation foncière pour les ZAE s'établit à 11 ha cessibles par an soit plus de 13 hectares aménagés.

Ce chiffre est cependant revu à la hausse afin de tenir compte des impératifs économiques. Les besoins maximums sont donc estimés à 24 hectares en moyenne par an (foncier cessible + voiries et équipements nécessaires au bon fonctionnement des zones), soit près de 360 hectares pour la période 2010 - 2025.

Il est rappelé que ce chiffre constitue un maximum possible au regard des justifications concernant le développement des ZAE développées dans le chapitre précédent. Il apparaît cependant raisonnable de considérer que la consommation de foncier à vocation économique sera plus proche des 300 hectares.

De façon globale :

Sur la période 2010-2035 un développement du territoire sans le SCoT pourrait entraîner l'artificialisation de foncier à hauteur de 2650 ha. Avec le SCoT, 2050 ha pourraient être nécessaires pour la mise en œuvre du projet de territoire, soit une économie globale d'au moins 600 à 700 ha sur 25 ans (près d'1/4 en moins par rapport au scénario au fil de l'eau).

Préserver les espaces naturels, entretenir la qualité des paysages et conforter l'agriculture

Le SMSCoT a conscience de la qualité des espaces qui composent son territoire. Tout au long de l'élaboration du projet, les phases de concertation et le travail des élus du syndicat mixte ont réaffirmé la volonté de concevoir un projet soucieux de la préservation de son patrimoine naturel. Le projet cherche à trouver un juste équilibre entre une utilisation de l'espace à des fins de projets avec une nature et une agriculture dont la présence est réaffirmée.

Ainsi, de façon complémentaire aux espaces naturels déjà protégés, le SCoT a identifié des espaces naturels qu'il entend protéger de l'urbanisation. Les orientations du DOG précisent les espaces concernés par ces nouvelles protections. Il s'agit notamment des continuums, des ZNIEFF de type 1, de certains massifs forestiers et des espaces naturels sensibles. Elles en délimitent, quand cela est nécessaire, les contours (pelouses calcicoles, espaces collinaires autour de la Citadelle de Besançon).

Le SCoT affirme son ambition de développer son territoire en permettant la circulation des espèces, favorisant ainsi le maintien des continuités écologiques sur son territoire. In fine, un minimum de 22% de la superficie totale du SCoT sera protégé au titre des espaces naturels, contre 5% avant la date d'approbation du SCoT. Ce pourcentage de territoire protégé est assuré à travers les orientations du DOG. Il n'augure en rien d'autres protections qui pourraient être mises en œuvre à l'échelle communale ou intercommunale sur d'autres espaces naturels et/ou agricoles, pratiques encouragées par le SCoT.

Le PADD exprime la volonté de développer une agriculture périurbaine et de sauvegarder une agriculture locale afin de rapprocher le producteur du consommateur.

Le DOG contient des objectifs relatifs à la gestion économe de l'espace dans le cadre des projets d'aménagements qui permettent de préserver globalement les espaces agricoles du SCoT. Les densités pour l'habitat évoquées précédemment

en représentent la mesure la plus importante. Celle-ci est cependant complétée d'orientations visant à concevoir un urbanisme différent, garant du maintien de l'agriculture dans notre espace de projet : non morcellement des espaces agricoles, continuité de l'urbanisation, détermination d'espaces agricoles protégés dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme communaux...

Neuf secteurs agricoles ont été identifiés par la chambre d'agriculture lors de la phase diagnostic. Ces secteurs qui s'avèrent particulièrement soumis à une pression de l'urbanisation n'en demeurent pas moins des espaces dans lesquels le maintien d'une agriculture est nécessaire. Les densités imposées et les orientations générales sur l'agriculture visent à maintenir les ensembles agricoles viables en limitant l'urbanisation et en contrôlant la nature des équipements susceptibles d'affecter ces espaces agricoles.

La Citadelle de Besançon a été inscrite sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco en 2008. Les espaces collinaires de part et d'autre de la Citadelle, prolongés par ceux situés le long de la vallée du Doubs, constituent des espaces en prise directe avec l'œuvre de Vauban qu'il convient de protéger de l'urbanisation afin de maintenir un écrin paysager de qualité autour de ce patrimoine et d'en assurer la promotion et la valorisation.

Au-delà de ces espaces collinaires, le territoire du SCoT de l'agglomération bisontine présente une topographie particulièrement vallonnée. Le DOG ne souhaite pas protéger de l'urbanisation tous ces espaces, mais fixe des règles d'aménagement de nature à souligner la topographie des futurs sites urbanisés.

Le DOG contient des orientations de nature à améliorer l'approche paysagère globale dans le développement du territoire : prise en compte des cônes de vues dans les documents d'urbanisme, orientations relatives à la qualité des zones d'activités économiques, (traitement des espaces publics, qualité des bâtis et des projets d'aménagement...).

Assurer un développement respectueux de l'environnement en développant les transports collectifs et l'utilisation des modes doux

Le diagnostic et le travail des commissions ont mis en évidence la croissance du trafic automobile en dehors de la ville centre et les nuisances au quotidien générées par l'utilisation importante de la voiture.

Le SCoT appuie son projet de développement sur l'armature urbaine dont l'élaboration a été guidée en grande partie par la présence actuelle ou future des transports en commun. Il est complété par une approche visant à favoriser les déplacements courts de proximité.

La priorité donnée aux transports en commun et aux modes doux dans le DOG se traduit par des orientations relatives :

- à la mise en service de la première ligne de Tramway sur les communes de Besançon et de Chalezeule ;
- à la création de nouvelles gares ou haltes ferroviaires ;
- au développement du réseau de transports en site propre au sein de la ville centre ;
- au déploiement du réseau de parking relais ;
- à la hiérarchisation des réseaux de voiries dans les communes afin de concevoir le développement des transports en commun, et de favoriser la pratique des modes doux ;
- à l'aménagement des accès en modes doux des équipements culturels ou sportifs, couplé à un accès en transports collectifs pour les équipements intercommunaux.

Ces mesures sont de nature à permettre la valorisation des transports collectifs et des modes doux et d'éviter le recours systématique à l'automobile.

Les principes d'urbanisation des communes dotées d'une gare ou d'une halte ferroviaire ont pour objectif principal de structurer le développement de la commune afin d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Pour les communes disposant d'une «gare isolée», ces principes devraient à terme, participer à faire disparaître cette catégorie de gare. In fine, l'ensemble des gares ou haltes du SCoT devrait donc s'apparenter à une gare tangentielle ou un quartier gare.

L'amélioration du réseau routier est peu mise en avant dans le SCoT. Elle consiste essentiellement à se réserver la possibilité de réaliser la liaison Nord-Est et de finaliser le doublement de la liaison ouest. Ces actions sont de nature à favoriser un contournement plus abouti de Besançon afin d'éviter les flux de transit en ville, de privilégier les approches de requalifications urbaines des quartiers d'habitat (notamment la place et l'accès aux transports collectifs) et de limiter les expositions aux nuisances (bruits, pollutions...) générées par le trafic automobile.

Gérer les ressources et les risques

L'eau est un élément important du projet du SCoT. Celui-ci vise à protéger la ressource en eau potable pour garantir une alimentation quantitative et qualitative à l'ensemble de la population.

Le DOG protège également les cours d'eau et les zones humides afin de maintenir la biodiversité. Le SCoT porte également une attention particulière aux espaces inondables relayé par le DOG qui précise les orientations afin de préserver les personnes et les biens.

Le DOG prend différentes mesures de nature à mieux gérer les eaux pluviales : limitation de l'imperméabilisation des sols, recours à des systèmes de gestion de l'eau de pluie...

Le SCoT porte une attention notable à la réduction des consommations énergétiques et à la production d'énergies renouvelables. Le projet politique ambitionne d'organiser le développement pour tenir compte de la raréfaction des

ressources fossiles notamment. Le PADD affirme une volonté du SCoT d'accompagner les démarches engagées notamment par l'agglomération bisontine (plan climat énergie territorial) et plaide en faveur d'un projet de développement en faveur du trois fois vingt : diminution de 20% des émissions de Gaz à effet de serre (GES) et des consommations énergétiques et augmentation de 20% des énergies renouvelables. Plusieurs mesures du DOG accompagnent cet aspect du projet politique telles que le développement de l'urbanisation en lien avec les transports collectif, le recours au renouvellement urbain et aux opérations d'amélioration de l'habitat, l'identification de zones potentielles pour le développement de l'éolien.

Enfin, les orientations relatives à la gestion des déchets ont pour objet d'accompagner les politiques en faveur de la responsabilisation individuelle et du tri sélectif.

Justification des choix au regard de l'environnement : voir chapitre « évaluation stratégique environnementale ».

