

SCoT

Schéma de Cohérence Territoriale
de l'agglomération bisontine

Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération bisontine

Rapport de présentation

Arrêt du projet



**Projet arrêté par
le Comité syndical
du SMSCoT
le 20 octobre 2010**



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'appropriier 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

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 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	259
Morcellement et enclavement d'un espace 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
V - Indicateurs de suivi des effets du SCoT sur l'environnement	316
VI - Résumé non technique	320
1/ Cadre réglementaire et enjeu de l'évaluation stratégique environnementale	320
2/ Présentation du SCoT d'un point de vue environnemental et justification des choix retenus	320

3/ Principales incidences résultant de la mise en œuvre du SCoT	321
4/ Mesures complémentaires proposées	322
5/ Indicateurs de suivi	322

Sigles et définitions **323**

I - Sigles	325
-------------------	------------

II - Définitions	328
-------------------------	------------





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 :

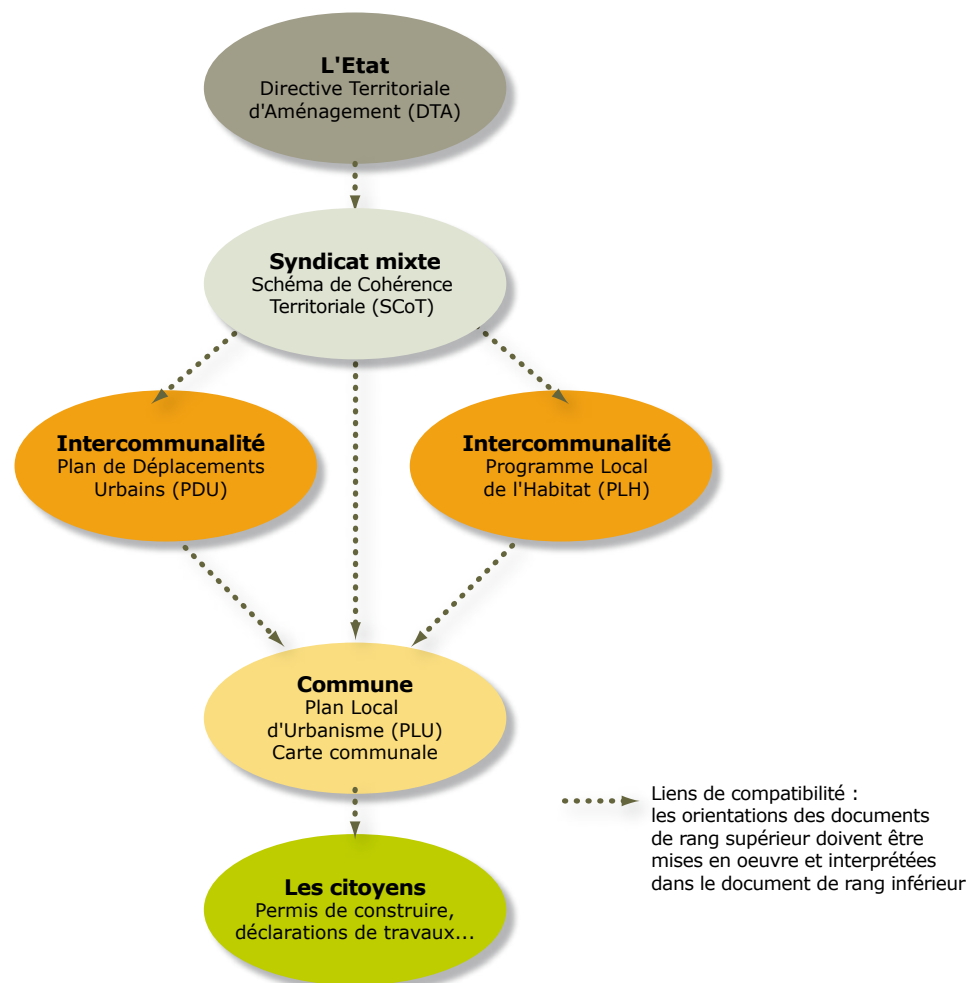
1. les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;
2. les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;
3. les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces 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.

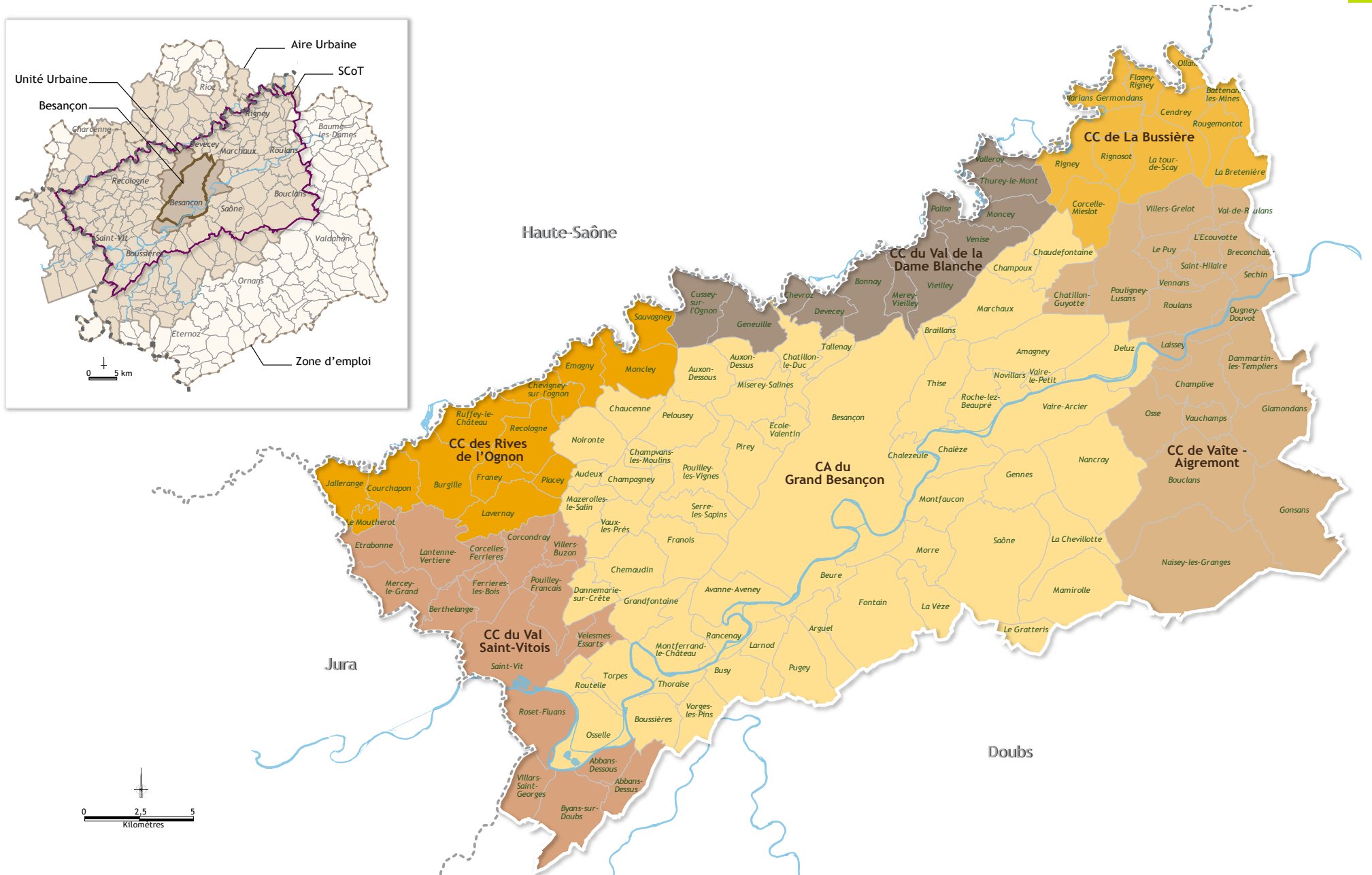
Les documents et opérations qui doivent être compatibles avec le SCoT sont définis dans les dispositions de l'article L122-1 du Code de l'urbanisme, combinées avec celles des articles R122-1, R143-1 et R122-5 du même code, ainsi que des articles L752-1, L752-2, L752-15 du Code du commerce, et enfin celles 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, 175 299 habitants) ;
- Communauté de communes de La Bussière (12 communes, 1 514 habitants) ;
- Communauté de communes des Rives de l'Ognon (13 communes, 4 003 habitants) ;
- Communauté de communes de Vaîte-Aigremont (21 communes, 6 680 habitants) ;
- Communauté de communes du Val de la Dame Blanche (12 communes, 6 254 habitants) ;
- Communauté de communes du Val Saint-Vitois (16 communes, 9 601 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

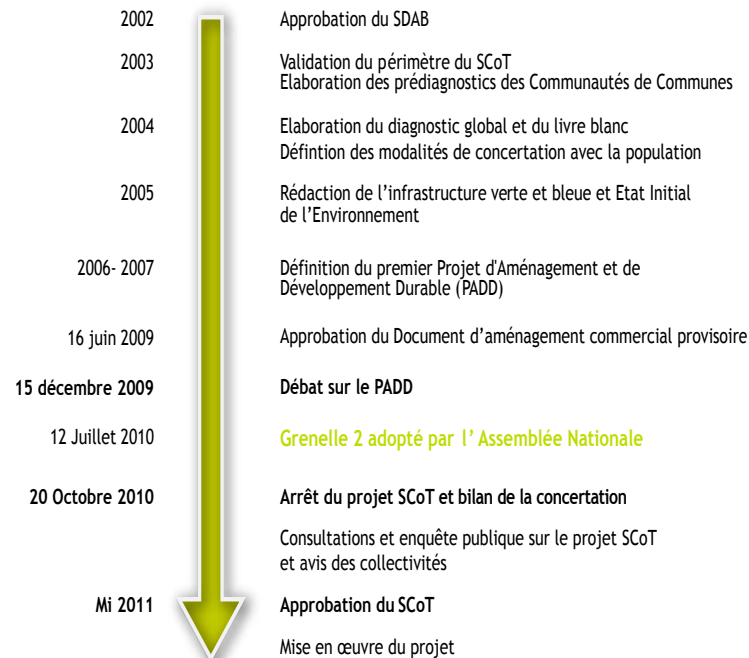
Dès 2003, des prédiagnostics ont été réalisés en amont de la démarche sur le territoire des cinq communautés de communes périphériques au Grand Besançon. Ces documents ont permis d'enrichir les connaissances acquises grâce au SDAB et de conforter la délimitation du périmètre du SCoT.

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 caduc. 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.