



Extrait du Registre des délibérations du Conseil de Communauté

Publié le : 30/12/2024

Séance du jeudi 19 Décembre 2024

Membres du Conseil Communautaire en exercice : 123

Le Conseil de Communauté, convoqué le 12 décembre 2024, s'est réuni Salle des conférences de la CCIT du Doubs 46 avenue Villarceau à Besançon, sous la présidence de Mme Anne VIGNOT, Présidente de Grand Besançon Métropole.

Ordre de passage des rapports : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66

La séance est ouverte à 19h05 et levée à 23h27

Étaient présents : **Avanne-Aveney :** Mme Marie-Jeanne BERNABEU, **Besançon :** Mme Elise AEBISCHER, M. Hasni ALEM, Mme Frédérique BAEHR, M. Guillaume BAILLY, Mme Anne BENEDETTO, M. Kévin BERTAGNOLI (à compter de la question n°7), Mme Pascale BILLEREY, M. Nicolas BODIN, M. François BOUSSO (jusqu'à la question n°36 incluse), Mme Claudine CAULET, Mme Aline CHASSAGNE, Mme Annaïck CHAUVET, M. Sébastien COUDRY (à compter de la question n°7), M. Laurent CROIZIER, M. Benoit CYPRIANI, Mme Karine DENIS-LAMIT, Mme Marie ETEVENARD, M. Ludovic FAGAUT, Mme Lorine GAGLILOLO, M. Olivier GRIMAITRE, Mme Valérie HALLER, M. Damien HUGUET (à compter de la question n°6), M. Jean-Emmanuel LAFARGE (à compter de la question n°7), Mme Marie LAMBERT, M. Aurélien LAROPPE, M. Christophe LIME, Mme Agnès MARTIN, M. Saïd MECHAI, Mme Laurence MULOT, M. Yannick POUJET, M. Anthony POULIN, Mme Françoise PRESSE, M. Jean-Hugues ROUX, Mme Juliette SORLIN (à compter de la question n°6), M. Nathan SOURISSEAU, M. Gilles SPICHER, M. André TERZO, Mme Claude VARET, Mme Anne VIGNOT, Mme Sylvie WANLIN, Mme Christine WERTHE, Mme Marie ZEHAF, **Bonnay :** M. Gilles ORY, **Boussières :** M. Eloy JARAMAGO (jusqu'à la question n°21 incluse), **Busy :** M. Philippe SIMONIN, **Chaleze :** M. René BLAISON, **Chalezeule :** M. Christian MAGNIN-FEYSOT, **Champagney :** M. Olivier LEGAIN, **Champvans-Les-Moulins :** M. Florent BAILLY, **Châtillon-Le-Duc :** M. Martial DEVAUX, **Chemaudin et Vaux :** M. Gilbert GAVIGNET, **Chevroz :** M. Franck BERNARD, **Cussey-Sur-L'Ognon :** Jean-François MENESTRIER, **Deluz :** M. Fabrice TAILLARD, **Devecey :** M. Gérard MONNIEN, **Ecole-Valentin :** M. Yves GUYEN, **François :** M. Emile BOURGEOIS, **Geneuille :** M. Patrick OUDOT, **La Vèze :** M. Jean-Pierre JANNIN, **Les Auxons :** M. Anthony NAPPEZ, **Mamirolle :** M. Daniel HUOT, **Mazerolles-Le-Salin :** M. Daniel PARIS, **Miserey-Salines :** M. Marcel FELT, **Montferrand-Le-Château :** Mme Lucie BERNARD, **Morre :** M. Jean-Michel CAYUELA, **Nancray :** M. Vincent FIETIER, **Noironte :** M. Philippe GUILLAUME, **Osselle-Routelle :** Mme Anne OLSZAK, **Pelousey :** Mme Catherine BARTHELET, **Pouilley-Français :** M. Yves MAURICE, **Pouilley-Les-Vignes :** M. Jean-Marc BOUSSET, **Pugey :** M. Frank LAIDIE, **Roset-Fluans :** M. Jacques ADRIANSEN, **Saint-Vit :** Mme Anne BIHR, **Saint-Vit :** M. Pascal ROUTHIER, **Saône :** M. Benoît VUILLEMIN (jusqu'à la question n°20 incluse), **Serre-Les-Sapins :** M. Gabriel BAULIEU, **Tallenay :** M. Ludovic BARBAROSSA, **Thise :** M. Pascal DERIOT, **Thoraise :** M. Jean-Paul MICHAUD, **Torpes :** M. Denis JACQUIN, **Velesmes-Essarts :** M. Jean-Marc JOUFFROY, **Vieillely :** M. Franck RACLOT, **Vorges-Les-Pins :** Mme Maryse VIPREY

Étaient absents : **Amagney :** M. Thomas JAVAUX, **Audeux :** Mme Agnès BOURGEOIS, **Besançon :** Mme Nathalie BOUVET, Mme Fabienne BRAUCHLI, Mme Julie CHETTOUH, M. Cyril DEVESA, Mme Nadia GARNIER, Mme Sadia GHARET, M. Abdel GHEZALI, M. Pierre-Charles HENRY, Mme Myriam LEMERCIER, M. Jamal-Eddine LOUHKIAR, Mme Carine MICHEL, Mme Marie-Thérèse MICHEL, Mme Karima ROCHDI, **Beure :** M. Philippe CHANEY, **Braillans :** M. Alain BLESSEMAILLE, **Byans-Sur-Doubs :** M. Didier PAINEAU, **Champoux :** M. Romain VIENET, **Chaucenne :** M. Alain ROSET, **Dannemarie-Sur-Crête :** Mme Martine LEOTARD, **Fontain :** M. Claude GRESSET-BOURGEOIS, **Gennes :** M. Jean SIMONDON, **Grandfontaine :** M. Henri BERMOND, **La Chevillotte :** M. Roger BOROWIK, **Larnod :** M. Hugues TRUDET, **Le Gratteris :** M. Cédric LINDECKER, **Marchaux-Chaufontaine :** M. Patrick CORNE, **Merrey-Vieillely :** M. Philippe PERNOT, **Montfaucon :** M. Pierre CONTOZ, **Novillars :** M. Lionel PHILIPPE, **Palise :** M. Daniel GAUTHEROT, **Pirey :** M. Patrick AYACHE, **Rancenay :** Mme Nadine DUSSAUCY, **Roche-Lez-Beaupré :** M. Jacques KRIEGER, **Vaire :** Mme Valérie MAILLARD, **Venise :** M. Jean-Claude CONTINI, **Villars-Saint-Georges :** M. Damien LEGAIN

Secrétaire de séance : Mme Catherine BARTHELET

Procurations de vote : **Besançon :** M. Kévin BERTAGNOLI à Mme Elise AEBISCHER (jusqu'à la question n°6 incluse), M. François BOUSSO à Mme Claudine CAULET (à compter de la question n°37), Mme Nathalie BOUVET à M. Laurent CROIZIER, Mme Fabienne BRAUCHLI à Mme Marie ETEVENARD, Mme Julie CHETTOUH à Mme Frédérique BAEHR, M. Sébastien COUDRY à M. Nicolas BODIN (jusqu'à la question n°6 incluse), M. Cyril DEVESA à Mme Annaïck CHAUVET, Mme Sadia GHARET à M. Hasni ALEM, M. Abdel GHEZALI à Mme Marie ZEHAF, M. Pierre-Charles HENRY à Mme Christine WERTHE, M. Damien HUGUET à M. Anthony POULIN (jusqu'à la question n°5 incluse), M. Jean-Emmanuel LAFARGE à M. Benoît CYPRIANI (jusqu'à la question n°6 incluse), Mme Myriam LEMERCIER à Mme Marie LAMBERT, Mme Carine MICHEL à Mme Sylvie WANLIN, Mme Marie-Thérèse MICHEL à Mme Valérie HALLER, Mme Karima ROCHDI à Mme Agnès MARTIN, Mme Juliette SORLIN à M. Yannick POUJET (jusqu'à la question n°5 incluse) et à M. Jean-Hugues ROUX (à compter de la question n°42), **Dannemarie-Sur-Crête :** Mme Martine LEOTARD à M. Emile BOURGEOIS, **Fontain :** M. Claude GRESSET-BOURGEOIS à M. Jean-Pierre JANNIN, **Gennes :** M. Jean SIMONDON à M. Vincent FIETIER, **Grandfontaine :** M. Henri BERMOND à M. Denis JACQUIN, **Larnod :** M. Hugues TRUDET à M. Philippe SIMONIN, **Marchaux-Chaudefontaine :** M. Patrick CORNE à M. Fabrice TAILLARD, **Montfaucon :** M. Pierre CONTOZ à M. Jean-Michel CAYUELA, **Novillars :** M. Lionel PHILIPPE à M. Christian MAGNIN-FEYSOT, **Palise :** M. Daniel GAUTHEROT à M. Gilles ORY, **Pirey :** M. Patrick AYACHE à M. Jean-Marc BOUSSET, **Roche-Lez-Beaupré :** M. Jacques KRIEGER à M. René BLAISON, **Saône :** M. Benoît VUILLEMIN à Mme Catherine BARTHELET (à compter de la question n°21)

Délibération n°2024/2024.00409

Rapport n°23 - ZAC Nouvelle Ere aux Auxons – Modification de dossier de réalisation de ZAC

ZAC Nouvelle Ere aux Auxons – Modification de dossier de réalisation de ZAC

Rapporteur : Mme Catherine BARTHELET, Vice-Présidente

	Date	Avis
Commission n°6	21/11/2024	Favorable
Bureau	05/12/2024	Favorable

Inscription budgétaire
<i>Sans incidence budgétaire</i>

Résumé :

Par délibération du 28 juin 2013, Grand Besançon Métropole a approuvé le dossier de réalisation de la ZAC Nouvelle Ere aux Auxons.

Une première modification du dossier de réalisation a été adoptée en conseil communautaire par délibération du 16 novembre 2017.

Afin de dynamiser la commercialisation de ce projet, il a été acté par délibération du 27 juin 2024 relative à la validation du Compte Rendu Annuel à la Collectivité (CRAC) 2023, de faire évoluer la programmation de cette opération afin de permettre l'accueil d'activités « industrie légère et artisanat » sur la clairière Gare.

Le présent rapport a donc pour objet d'intégrer ces évolutions au Dossier de réalisation de ZAC.

I. Rappel du contexte historique de la ZAC

Le dossier de création de la ZAC, approuvé par le Conseil Communautaire du Grand Besançon le 20 mai 2010 porte sur la constitution d'un parc d'activités non thématique à vocation principalement tertiaire pour un programme global de construction d'environ 90 000 m² de surface de plancher.

Par délibération en date du 17 février 2011, le Conseil Communautaire du Grand Besançon a décidé de désigner SEDIA (ex sedD) en qualité de concessionnaire de l'aménagement de la 1^{ère} tranche de cette ZAC – comprenant l'aménagement des Clairières Gare et Entrée. Un traité de concession d'aménagement a été signé le 7 mars 2011 entre Grand Besançon Métropole et SEDIA pour une durée de 15 ans et renouvelé par délibération du 27 juin 2024 pour une durée de 5 ans.

Courant 2017, le projet d'aménagement de la ZAC Nouvelle Ere a fait l'objet de modifications importantes. Ces modifications ont été intégrées aux principaux documents constitutifs de la ZAC à savoir :

- validation du CRAC arrêté au 31/12/2016 par délibération du 21 septembre 2017,
- approbation du dossier modificatif de réalisation de ZAC par délibération du 16 novembre 2017,
- validation de l'avenant 6 par délibération du 16 novembre 2017 et signature de cet avenant le 6 mars 2018.

En 2018, la concession d'aménagement a fait l'objet d'un avenant n°7 afin d'intégrer la participation de la tranche 2 de la ZAC au financement de la STEP de Cussey sur l'Ognon.

Afin d'améliorer la commercialisation de ce parc d'activités et de répondre au mieux aux besoins des entreprises et des investisseurs, SEDIA et GBM ont engagé depuis 2021 une réflexion sur les modifications à apporter au projet.

Ces évolutions ont été actées par délibération du 27 juin 2024 lors de l'approbation du CRAC à savoir :

- validation du CRAC arrêté au 31/12/2023,
- validation du projet de reprogrammation des destinations de la Clairière Gare et de la prolongation du contrat de concession qui entraîne une augmentation de 701 999 € du bilan de la concession d'aménagement comprenant 144 428 € de rémunération au concédant pour 5 années supplémentaires,

- validation de l'augmentation de la participation d'équilibre de la collectivité à la concession d'aménagement de 1 992 112 €,
- validation de l'avenant 8 (signature de cet avenant en cours).

Le présent rapport a pour objet d'intégrer les évolutions de programmation au dossier de réalisation de ZAC.

II. Les modifications apportées au dossier de réalisation de ZAC

Parmi l'ensemble des pièces constitutives du dossier de réalisation, quatre sont modifiées par la présente délibération.

A. Notice de présentation

La notice de présentation est complétée dans sa partie 1.5. et 2.2.1. principalement afin de justifier la reprogrammation au regard du contexte économique et institutionnel.

B. Programme des Equipements Collectifs (PEC)

Le document est mis à jour à la marge pour intégrer les équipements réalisés dans le tableau de synthèse.

C. Programme Global des Constructions (PGC)

Le programme global des constructions est modifié afin de permettre la réalisation d'opérations à destination d'artisanat et d'industrie légère sur les lots encore disponibles des clairières Gare et Entrée – tout en maintenant un front tertiaire le long de la voie d'accès à la gare (rue Foucault) - sur la clairière Gare.

Cette modification autorise les opérations à destination d'industrie légère et d'artisanat sans supprimer la possibilité d'opération tertiaire puisque cette destination est maintenue.

D. Modalités prévisionnelles de financement

Les modalités de financement de la tranche 1 (clairière Entrée et Gare) concédée sont modifiées conformément au CRAC validé par délibération du 27 juin 2024.

La programmation de la clairière Forêt restant inchangée, les modalités financières de financement ne sont pas modifiées.

Les autres pièces du dossier de réalisation de ZAC approuvé le 28 juin 2013 et modifié le 16 novembre 2017 y compris les pièces annexes sont maintenues en l'état et ne font pas l'objet de modifications.

Annexes :

- Notice de présentation modifiée,
- PEC modifié,
- PGC modifié,
- Modalités prévisionnelles de financement modifiées.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- **se prononce favorablement sur les modifications apportées au dossier de réalisation de la ZAC du Parc Tertiaire de la Gare Besançon Franche-Comté TGV – ZAC Nouvelle Ere ci-dessus mentionnées,**
- **se prononce favorablement sur le dossier de réalisation de la ZAC du Parc Tertiaire de la Gare Besançon Franche-Comté TGV – ZAC Nouvelle Ere joint en annexe.**

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 106

Contre : 0

Abstention* : 0

Conseiller intéressé : 0

*Le sens du vote des élus ne prenant pas part au vote est considéré comme une abstention.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Besançon dans les deux mois suivant sa publicité.

La Secrétaire de séance,

Catherine BARTHELET
Vice-Présidente

Pour extrait conforme,
La Présidente,

Anne VIGNOT
Maire de Besançon



ZAC NOUVELLE ÈRE - GARE BESANÇON FRANCHE-COMTÉ TGV COMMUNAUTÉ URBAINE DE GRAND BESANÇON MÉTROPOLE



Grand
Besançon
Métropole
4 rue Gabriel Plançon
25043 Besançon Cedex



Photographie aérienne de la ZAC en 2023

DOSSIER DE RÉALISATION DE ZAC
Modification n° 2
PIÈCE I - NOTICE DE PRÉSENTATION



PRÉAMBULE	4
I. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION	6
1.1. La LGV Rhin-Rhône, un vecteur d'intégration européenne	6
1.2. Trois branches pour une LGV « province - province »	7
1.3. Le repositionnement de l'agglomération bisontine dans l'espace européen	8
1.4. La réorganisation des mobilités de l'agglomération bisontine	8
1.5. L'adaptation du développement économique	9
1.6. La valorisation économique d'un environnement de qualité	11
2. PROGRAMME DE L'OPÉRATION	12
2.1 Les conditions d'insertion du projet dans son environnement	12
2.1.1 Le contexte physique	12
2.1.2 Le contexte naturel et paysager	12
2.1.3 Le contexte humain et socio-économique	14
2.1.4 Le contexte réglementaire	14
2.1.5 Le contexte foncier	15
2.2 Description du projet de ZAC	16
2.2.1 Programmation	18
2.2.2 Bâtiments	20
2.2.3 Aménagements paysagers	21



2.2.4 Stationnement	21
2.2.5 Accès et circulations douces	21
2.2.6 Gestion des eaux pluviales	22
2.2.7 Gestion des autres réseaux	22
3. PREOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES	23
CONCLUSION	24



PRÉAMBULE

Depuis le 1er janvier 2001, le Grand Besançon dispose :

- de la compétence en matière de développement économique déclinée notamment en « création, aménagement, entretien et gestion des zones d'activités industrielles, commerciales, tertiaires, artisanales, touristiques, portuaires ou aéroportuaires qui sont d'intérêt communautaire » ;
- de la compétence en matière d'aménagement de l'espace communautaire déclinée notamment en « création et réalisation de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) d'intérêt communautaire ».

A ce titre, et par délibération du 9 novembre 2007, le Grand Besançon avait décidé d'engager l'aménagement d'un pôle tertiaire autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV au nord et au sud de la LGV Rhin-Rhône selon un « concept d'urbanisme de clairière » pour tenir compte au maximum de la qualité du milieu naturel (forêt, zones humides) et avait déclaré d'intérêt communautaire un périmètre d'études de 35 hectares. Puis, par délibération du 21 décembre 2009, un périmètre inscrit au nord et au sud de la LGV avait été déclaré d'intérêt communautaire. Cette même délibération faisait uniquement état d'un périmètre opérationnel au sud de la LGV.

Suite aux études préalables engagées depuis mars 2008, il a ensuite été décidé :

- d'engager un projet opérationnel au sud de la LGV Rhin-Rhône faisant l'objet d'une procédure d'aménagement sur 15 à 20 ans ;
- de se placer dans une logique d'aménagement du territoire à long terme au nord de la LGV Rhin-Rhône qui pourrait voir l'implantation d'activités une fois l'opération du sud achevée et sous réserve du respect des contraintes environnementales, notamment par le biais d'un aménagement progressif et raisonné afin de respecter les impératifs écologiques, urbanistiques et économiques.

Ainsi, le dossier de création de la ZAC du Parc Tertiaire de la Gare Besançon Franche-Comté TGV, approuvé par Conseil communautaire le 20 mai 2010 portait sur la constitution d'un parc d'activités non thématique à vocation principalement tertiaire d'une capacité d'environ 90 000 m² de surface plancher au maximum, avec l'accueil de quelques activités industrielles légères et artisanales dans une emprise d'environ 23 hectares située au sud de la LGV Rhin-Rhône, à proximité de la gare de Besançon Franche-Comté TGV et intégrant à l'est la zone d'activités existante afin de l'inscrire dans une démarche qualitative d'aménagement de l'entrée de l'opération.



Par une délibération du Conseil communautaire en date du 21 décembre 2009, le Grand Besançon a par la suite décidé de mettre en œuvre ce projet d'aménagement dans le cadre des dispositions du Code de l'Urbanisme et de lancer la procédure de consultation d'aménageur pour réaliser les études pré-opérationnelles, opérationnelles et d'urbanisme de l'ensemble de la ZAC puis réaliser l'aménagement d'une première tranche au niveau des clairières « Gare » et « Entrée » et de la zone artisanale des Essarts, pour un potentiel maximum de 56 000 m² de surface de plancher (SDP) à créer.

Par délibération en date du 17 février 2011, le Conseil communautaire du Grand Besançon a désigné la Société d'Équipement du Département du Doubs (sedD devenue sedia en 2017) en qualité de concessionnaire de l'aménagement de la cette première tranche. Un traité de concession d'aménagement a été signé le 7 mars 2011 entre le Grand Besançon et la sedD pour une durée de 15 ans.

A l'issue des études pré-opérationnelles, le dossier de réalisation de la ZAC du Parc Tertiaire de la Gare Besançon Franche-Comté TGV, dite « ZAC Nouvelle Ère », a été approuvé par délibération du 28 juin 2013.

Suite à plusieurs difficultés rencontrées dans le développement de la première tranche de ZAC (absence de services sur le site, règles de stationnement trop ambitieuses, affaiblissement du marché tertiaire), ce dossier de réalisation a fait l'objet d'une **première modification validée par délibération communautaire du 16 novembre 2017** afin d'améliorer l'attractivité commerciale du parc d'activités et de mieux répondre aux besoins des entreprises et des investisseurs.

Plus tard, en 2020 et 2021, des études menées à l'échelle du Grand Besançon ont fait apparaître une suroffre globale en tertiaire sur le territoire bisontin. De surcroît, la fusion des régions Bourgogne et Franche-Comté a généré une chute du marché tertiaire sur la métropole bisontine accélérée par le développement du télétravail à la suite de la crise du COVID en 2020.

Ces trois éléments conjugués à la localisation excentrée de la ZAC Nouvelle Ère ont conduit à une absence de réponse commerciale sur le produit tertiaire depuis le début de la mise en commercialisation de la zone et ont amené le Grand Besançon et sedia à réinterroger la programmation tertiaire au sein de la ZAC pour y autoriser un déploiement accru d'activités industrielles et artisanales. Tel est l'objet de la présente et **seconde modification du dossier de réalisation**.

Dans un souci de clarté et d'exhaustivité, le présent document se substitue intégralement au précédent.



I. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

I.1. La LGV Rhin-Rhône, un vecteur d'intégration européenne

La LGV Rhin-Rhône mise en service le 11 décembre 2011 constitue un projet majeur à l'échelle européenne. En effet, davantage qu'une ligne ferroviaire visant à désenclaver la province française, il s'agit d'un outil d'intégration européenne aux retombées tant politiques qu'économiques.

Si, à terme, la LGV Rhin-Rhône assurera une liaison grande vitesse entre deux des principaux espaces économiques d'Europe de l'ouest à savoir l'espace Rhénan et l'espace Rhône Alpin, c'est à l'échelle continentale que l'impact du projet sera ressenti. En effet, en se raccrochant au réseau ferroviaire existant, grande vitesse et classique, il favorisera les échanges de Londres à Barcelone tout en renforçant l'accessibilité vers une Europe qui se développe à l'est.

La LGV permettra de favoriser les échanges transfrontaliers et assurément de renforcer les coopérations déjà initiées à l'image du réseau métropolitain Rhin-Rhône.

Ce modèle de développement en « archipel » basé sur la coopération entre villes plutôt que sur leur mise en concurrence systématique constitue un vecteur d'attractivité pour des agglomérations de tailles moyennes à l'échelle européenne.

La connexion renforcée avec le reste du continent européen et la réduction en termes de distance-temps entre les différentes agglomérations du réseau métropolitain Rhin-Rhône via la future LGV constituera un véritable moyen de perpétuer les échanges engagés ces dernières années.

Par ailleurs, la proximité accrue entre les agglomérations du réseau et l'Euro Airport de Bâle Mulhouse Freiburg, importante plateforme aérienne européenne, élargit le champ des opportunités.



1.2. Trois branches pour une LGV « province - province »

La LGV Rhin-Rhône, tout en améliorant les relations ferroviaires entre la province et Paris notamment via sa partie ouest, peut être considérée comme la première ligne à grande vitesse « province - province ». En effet, elle relie directement Strasbourg à Lyon avant de se connecter à la ligne à grande vitesse Méditerranée. De ce fait, il s'agit d'un puissant outil de décentralisation, d'essor des relations interrégionales mais aussi d'émancipation pour les agglomérations françaises.

La LGV Rhin-Rhône sera constituée de trois branches distinctes :

- La branche est
Cette branche qui relie l'agglomération dijonnaise à l'agglomération mulhousienne via 190 km de ligne nouvelle, dont 140 km mis en service en décembre 2011, améliore les relations entre la Bourgogne, la Franche-Comté et le sud de l'Alsace. Deux nouvelles gares sont implantées sur la branche est, l'une sur la commune des Auxons à proximité de Besançon, l'autre à Meroux entre Belfort et Montbéliard.
- La branche ouest
Toujours à l'étude, la branche ouest permettra de rapprocher la Bourgogne et la Franche - Comté de l'Île de France et plus largement de l'ouest de la France.
- La branche sud
Encore au stade d'études préliminaires, la branche sud devrait se raccorder à la branche est entre Dôle et Dijon. Cette branche qui à l'échelle européenne constitue un chaînon manquant du réseau ferroviaire à grande vitesse reliera l'Europe du nord à l'arc méditerranéen. À l'échelle de la France, cette branche offrira des gains de temps de parcours considérables entre le grand est (Alsace, Bourgogne, Franche Comté et Lorraine) et la région Rhône Alpes voire la Méditerranée.



I.3. Le repositionnement de l'agglomération bisontine dans l'espace européen

Le Grand Besançon bénéficie d'une localisation privilégiée à l'échelle européenne en tant que point de passage entre le nord-est et le sud-ouest du continent. Afin de valoriser cette situation, un développement des infrastructures de transport est nécessaire. A partir de décembre 2011, la mise en service de la branche est de la LGV Rhin-Rhône constitue la première étape d'un repositionnement du Grand Besançon dans l'espace national et européen. A terme, avec l'ouverture de la branche sud, la place de l'agglomération bisontine et ses relations avec Lyon et l'ensemble de l'arc méditerranéen vont considérablement être redéfinies et renforcées. Cette nouvelle donne permettra au Grand Besançon de s'inscrire dans une logique de mise en réseau des agglomérations de l'axe Rhin-Rhône.

Dans ce contexte, la création d'un pôle économique aux abords de la LGV Rhin-Rhône et de la gare Besançon Franche-Comté TGV apparaît comme un moyen d'affirmer le désir de repositionnement de l'agglomération bisontine. La mise en œuvre d'une politique de développement économique doit permettre d'accueillir sur le territoire du Grand Besançon, les entreprises attirées par la grande vitesse ferroviaire et une localisation privilégiée au cœur des logiques économiques et circulatoires européennes.

I.4. La réorganisation des mobilités de l'agglomération bisontine

Parallèlement au repositionnement de l'agglomération bisontine, les dynamiques circulatoires internes vont évoluer vers un schéma bipolaire organisé autour de la gare Besançon Franche-Comté TGV aux Auxons et de la gare Viotte à Besançon associée à son pôle d'échange multimodal. Cette restructuration implique diverses évolutions des infrastructures routières et ferroviaires. Ainsi, les deux gares seront reliées par une offre de transport ferroviaire avec 3 haltes intermédiaires envisagées (Porte de Vesoul, École-Valentin et Miserey-Salines) dont une est déjà réalisée (École-Valentin). Le réseau de transports en commun du Grand Besançon a également été renforcé avec la mise en service de la première ligne de tramway dont une des branches dessert la gare Viotte.

Dans le processus de réorganisation des dynamiques internes au Grand Besançon, la création d'un pôle économique aux abords de la gare Besançon Franche-Comté TGV est éminemment stratégique. En effet, sa mise en œuvre permettra d'ancrer un pôle ambitieux et attractif en complément des éléments d'attractivité de la ville centre notamment du pôle Viotte. Par ailleurs, l'afflux de travailleurs permettra de pérenniser les modes de transport collectifs mis en service pour le fonctionnement du schéma des mobilités de l'agglomération (système à deux gares).



I.5. L'adaptation du développement économique

Premier pourvoyeur d'emplois de l'agglomération bisontine, le secteur tertiaire est un important vecteur de croissance. Dans ce contexte, le Grand Besançon, qui a la responsabilité du développement économique de son territoire, aménage le foncier nécessaire au développement des entreprises pour leur permettre de créer des emplois. Chaque année, une dizaine d'hectares de foncier économique nouveau est ainsi utilisé par les entreprises pour leur croissance. Environ 14 000 m² de plancher neuf sont construits annuellement (données 2008) uniquement pour les bureaux.

Au moment de la création de la ZAC, l'offre qui s'organisait autour de différents pôles, à l'image du parc Lafayette ou du technopôle TEMIS, atteignait ses limites en termes de capacité. Par ailleurs, l'offre tertiaire dans l'agglomération de Besançon était polarisée au niveau de la ville-centre ou, dans une moindre mesure, en première couronne et ne répondait qu'en partie à la demande croissante de tertiaire neuf. Aussi, pour répondre au souci d'attractivité de l'agglomération, de nouvelles opérations à vocation tertiaire devaient être envisagées. Les nouveaux projets, en plus de participer à renforcer l'économie tertiaire sur le territoire du Grand Besançon, devaient aussi s'inscrire dans une stratégie économique métropolitaine.

Par son positionnement aux abords de la gare de Besançon Franche-Comté TGV, cette nouvelle ZAC économique constituait ainsi un outil de réorganisation territoriale et de développement métropolitain de l'offre de bureaux. Une programmation pertinente qualitativement et quantitativement devait permettre de répondre aux futurs besoins sans s'inscrire dans une démarche concurrentielle mais bien complémentaire vis-à-vis des autres sites tertiaires du Grand Besançon.

Toutefois, depuis le lancement de la commercialisation en 2011, seuls deux opérateurs ont manifesté une intention de développer un programme tertiaire dans la clairière « gare » dont l'un s'est finalement rapidement désintéressé du dossier. Au final, seule une première tranche de 2 500 m² SdP bureaux a été livrée en 2017. Depuis cette date, le taux de remplissage de ce programme n'a atteint au maximum que 60 % et stagne aujourd'hui à 40%.



Des études menées en 2020 et 2021 à l'échelle du Grand Besançon ont finalement fait apparaître une suroffre globale en tertiaire sur le territoire bisontin. De surcroît, la fusion des régions Bourgogne et Franche-Comté a généré une chute du marché tertiaire sur la métropole bisontine accélérée par le développement du télétravail à la suite de la crise du COVID en 2020. Ces trois éléments conjugués à la localisation excentrée de la ZAC Nouvelle Ère ont conduit à une absence de réponse commerciale sur le produit tertiaire depuis le début de la mise en commercialisation de la zone.

Lors du compte rendu annuel à la collectivité (CRAC) de 2022, le concessionnaire sedia a attiré l'attention de la collectivité concédante sur l'inadéquation entre la programmation tertiaire de 23 450 m² SdP et la réalité du marché.

En revanche, les autres typologies d'activité ciblées sur la ZAC Nouvelle Ère, à savoir l'industrie légère et l'artisanat, font l'objet de manifestations d'intérêt de plus en plus fréquentes. Plusieurs prospects se sont manifestés sur la clairière « entrée » et des programmes ont été concrétisés avec la création d'un village d'entreprise de 2 000 m² SdP entièrement rempli à ce jour et l'implantation de l'entreprise DAVAL en 2022.

Ce constat a donc amené le Grand Besançon à réinterroger la programmation tertiaire au sein de la ZAC et à retenir un scénario de reprogrammation :

- conservant un front bâti tertiaire /service/commerce sur l'avenue principale menant à la gare (rue Foucault) pour tenir les ambitions urbaines de l'entrée d'agglomération ;
- faisant évoluer le reste de la programmation en deuxième rideau pour y autoriser le déploiement d'activités industrielles et artisanales, tout en continuant d'y autoriser des programmes tertiaires (reprogrammation réversible).

Ce nouveau programme reste un atout pour la réussite de l'opération et le développement de l'agglomération en :

- donnant à voir le dynamisme du territoire aux utilisateurs de la LGV ;
- marquant la nouvelle porte d'entrée de l'agglomération et de la région ;
- répondant aux besoins fonciers et immobiliers des entreprises pour créer les emplois de demain ;
- assurant le développement urbain des espaces les mieux desservis par les transports en commun.



1.6. La valorisation économique d'un environnement de qualité

Le Grand Besançon est reconnu pour sa qualité de vie et sa volonté de développement respectueux du patrimoine urbain et naturel.

La reconfiguration des mobilités et la poursuite du développement de l'économie du Grand Besançon doit intégrer l'importance du facteur cadre de vie et de travail dans l'attractivité d'un territoire. Bénéficiant d'un contexte environnemental favorable, l'agglomération bisontine doit préserver et valoriser cet atout afin de faire valoir la spécificité de ses futures opérations.

Le pôle économique envisagé aux abords de la Gare Besançon Franche Comté TGV au cœur d'un espace forestier et de milieux naturels d'une grande richesse s'appuiera sur une approche environnementale très forte.

La valorisation du site et la qualité de son aménagement doivent permettre à l'opération de se démarquer de l'offre d'activité traditionnelle et ainsi de renforcer son attractivité auprès des entreprises à la recherche de locaux à haute performance énergétique dans un cadre unique et valorisant à proximité des principales infrastructures régionales (LGV, A36, RN57) et à l'interface entre deux départements (Doubs et Haute-Saône).



2. PROGRAMME DE L'OPÉRATION

2.1 Les conditions d'insertion du projet dans son environnement

2.1.1 Le contexte physique

Le site, dont la topographie est peu marquée, est localisé au nord du village des Auxons. Il est intégré à un vaste espace de forêt et de zones humides constituant une zone « tampon » entre le projet du parc tertiaire et les habitations.

Le périmètre de la ZAC est délimité par la LGV Rhin-Rhône au nord, la Gare Besançon Franche-Comté TGV et son parc de stationnement à l'Ouest, la zone « tampon » forestière au sud et la zone d'activités existante à l'est.

2.1.2 Le contexte naturel et paysager

A l'exception du secteur abritant la zone d'activités existante qui ne comporte pas d'intérêt architectural, le site du projet est un espace naturel de qualité inscrit dans une ZNIEFF de type I.

Le périmètre de la ZAC abrite de nombreuses espèces animales de valeur, notamment des batraciens et des oiseaux.

Si une partie de la forêt communale bénéficie d'un intérêt patrimonial élevé au nord de la LGV Rhin-Rhône, la valeur de la partie inscrite dans l'emprise du projet est moindre si ce n'est en tant qu'habitat d'espèces animales remarquables. Ainsi, les espèces végétales bien que nombreuses, ne sont pas protégées.



Plan de situation de la ZAC Nouvelle Ère - Gare Besançon Franche-Comté TGV



2.1.3 Le contexte humain et socio-économique

A dominante forestière, le secteur de la ZAC est néanmoins marqué par la présence d'activités humaines et socio-économiques.

On distingue l'exploitation du bois (forêt communale gérée par l'Office National des Forêts) et les activités récréatives (promenades et cueillettes diverses). En bordure de l'espace forestier, la zone d'activités existante accueille quelques entreprises.

Il convient de mentionner que le secteur est marqué par la réalisation d'importants projets d'infrastructure liés à la création de la LGV, tels que :

- La LGV elle-même ;
- La nouvelle gare Besançon Franche-Comté TGV ;
- La liaison ferroviaire entre la gare Besançon Franche-Comté TGV et la gare Viotte ;
- Le giratoire à l'interface entre la nouvelle RDI et la desserte routière de la gare ;
- La desserte routière de la gare depuis le giratoire entre la RDI et la rue des Essarts.

A terme, les projets d'élargissement de la route nationale RN57 entre Besançon et Vesoul et de création d'une nouvelle RDI de la RN57 à la rue des Essarts pourraient s'ajouter à cette liste d'infrastructures nouvelles ou adaptées.

2.1.4 Le contexte réglementaire

Les dispositions du document d'urbanisme opposable de la commune d'Auxon-Dessus ne permettaient pas la réalisation du projet de ZAC et la procédure d'élaboration d'un PLU était incompatible avec le calendrier projeté de la ZAC.

Aussi, eu égard aux enjeux du projet d'aménagement de la ZAC Nouvelle Ère, le Grand Besançon a jugé nécessaire d'engager la mise en compatibilité du POS d'Auxon-Dessus avec une déclaration de projet, en application du Code de l'Urbanisme.

Dans la perspective de l'approbation du dossier de réalisation de la ZAC, le projet a été soumis entre le 10 décembre 2012 et le 18 janvier 2013 à une enquête publique au titre de la déclaration de projet et de la mise en compatibilité du POS d'Auxon-Dessus.



A l'issue de cette enquête publique, le Conseil Municipal d'Auxon-Dessus s'est prononcé par délibération sur la mise en compatibilité du POS. Le Conseil communautaire du Grand Besançon s'est ensuite prononcé le 16 mai 2013 sur l'intérêt général afférant à la réalisation de la ZAC au travers d'une déclaration de projet qui a emporté approbation des nouvelles dispositions du POS, en application de l'article L300-6 du Code de l'Urbanisme.

Les deux communes d'Auxon-Dessus et Auxon-Dessus ayant fusionné au 1^{er} janvier 2016 en commune nouvelle rebaptisée « Les Auxons », cette dernière a pu approuver le 26 septembre 2019 son nouveau PLU en intégrant les contingences réglementaires inhérentes à l'urbanisation de la ZAC.

2.1.5 Le contexte foncier

Les terrains concernés par le projet sont propriété de la commune des Auxons pour la partie forestière, de RFF et du Conseil Départemental du Doubs au niveau des voies routières et abords immédiats et de propriétaires privés au niveau de la zone artisanale existante.

En vue de l'engagement de l'opération d'aménagement, un processus d'acquisition amiable a été mis en œuvre sur les tenements publics ou assimilés et des acquisitions d'opportunité sont privilégiées vis-à-vis du foncier privé.

En outre, un arrêté de distraction du régime forestier a été pris par le Préfet du Doubs le 4 avril 2013 sur une surface de 13ha92ca80a portant notamment sur la surface des clairières à urbaniser. Suite à cet arrêté de distraction une procédure de demande de défrichement pour une emprise d'environ 11,5 ha a été engagée.

A l'issue de l'obtention de l'autorisation de défrichement et de l'autorisation de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement (CNP – Commission Faune), un diagnostic archéologique anticipé a été mené sur l'emprise des surfaces à aménager et à construire de la première tranche de la ZAC.



Le Grand Besançon a acquis l'ensemble du foncier nécessaire à l'aménagement de la ZAC (environ 16 ha sur les 23,4 ha de la ZAC compte tenu du parti d'urbanisme), à l'exception du foncier de la SCI JACE au niveau de la rue des Essarts acquis par voie amiable par sedia, et a rétrocédé à sedia (apport en nature) les tènements nécessaires à la réalisation de la première tranche, soit environ 8,6 ha correspondant aux clairières « Gare » et « Entrée ».

Le Grand Besançon reste propriétaire du solde des terrains ayant fait l'objet des mesures de distraction du régime forestier.

SNCF Réseaux (ex. RFF) reste propriétaire de la voie routière d'accès à la gare et des terrains situés au nord de cette voie (y compris l'exutoire des eaux pluviales), à l'exception de l'emprise du lot I qui reste la propriété de sedia dans le cadre de la concession.

Aucune acquisition supplémentaire n'est identifiée à ce jour.

2.2 Description du projet de ZAC

L'aménagement de la ZAC Nouvelle Ère - Gare Besançon Franche-Comté TGV Aux Auxons s'inscrit dans une configuration organisée en trois « clairières » (« Gare » à l'Ouest, « Forêt » au centre et « Entrée » à l'Est) visant à proposer un maximum de compacité pour économiser l'espace naturel, minimiser l'impact sur la biodiversité et à tendre vers l'exemplarité en matière de maîtrise des ressources. L'objectif est de réaliser un quartier qui constitue un réel lieu de vie et de travail.

Le projet accueillera un maximum de 90 000 m² SDP (hors stationnement) et fera l'objet de deux tranches d'aménagement :

- La première tranche des aménagements pouvant accueillir au maximum 56 000 m² SDP (hors stationnement) portera sur les clairières « Entrée » et « Gare » : ces travaux seront assurés sous la Maitrise d'Ouvrage de la sedD, concessionnaire de la première tranche ;
- A l'issue de l'aménagement de la première tranche, le Grand Besançon pourra engager les travaux de la seconde tranche portant sur la clairière « Forêt » pouvant accueillir au maximum 34 000 m² SDP (hors stationnement) dans des conditions qui restent encore à définir.



Plan général de la ZAC – Octobre 2024



2.2.1 Programmation

L'évolution de la programmation sur laquelle est basée la présente modification du dossier de réalisation doit permettre de mettre en adéquation la zone et ses caractéristiques avec le marché économique du Grand Besançon en augmentant l'offre foncière à vocations d'industrie légère et artisanale tout en permettant de maintenir les ambitions urbaines en entrée d'agglomération en conservant une ligne tertiaire le long de l'avenue menant à la gare (rue Foucault).

Ainsi, sur la clairière « gare », est maintenu un front bâti tertiaire et commerces pour tenir les ambitions d'entrée de ville et en second rideau la vocation tertiaire est ouverte à des possibilités d'accueil d'industrie légère et artisanat comprises entre 2,3 et 2,8 ha (voir plan schématique page suivante). Cette évolution reste néanmoins « réversible » en laissant toujours ouverte la possibilité d'y maintenir du tertiaire.

La clairière « Forêt » au centre reste destinée principalement à des activités tertiaires.

La clairière « entrée » intègre l'actuelle zone artisanale afin que celle-ci puisse progressivement évoluer dans le cadre des prescriptions architecturales et paysagères de la ZAC et permettra l'implantation d'industrie légère ou d'artisanat sur les lots tertiaires et commerces initialement prévus (voir plan schématique page suivante).

A cette programmation, restent associés des éléments complémentaires nécessaires au fonctionnement de la ZAC notamment en matière d'offre de stationnement mutualisé et d'offre de commerces, d'hôtellerie et services de proximité. Les équipements collectifs seront développés selon les besoins.



Reprogrammation validée en COPIL ZAC du 23 septembre 2023



2.2.2 Bâtiments

Les bâtiments seront implantés de manière à bénéficier de la proximité des arbres (ombre, fraîcheur). A titre indicatif, ils s'élèveront pour l'essentiel sur trois à quatre niveaux, de manière à rester en dessous de la cime des arbres existants.

Les bâtiments respecteront à minima les normes en vigueur notamment en termes de performance énergétique. L'objectif est de réaliser une ZAC respectueuse de son environnement via notamment des constructions économes. Des matériaux à faible émission de carbone, d'origine locale, à haute durabilité et nécessitant peu d'entretien seront privilégiés.

La disposition et l'orientation des bâtiments permettront la valorisation des apports solaires passifs (surfaces captatrices au sud, stockage thermique...). Les choix en faveur des énergies renouvelables seront encouragés.

En complément du CPAUP, des préconisations urbaines, architecturales, paysagères et environnementales relatives aux constructions seront, par ailleurs, intégrées aux documents d'urbanisme réglementaires dont le futur PLUi du Grand Besançon en cours d'élaboration.

De surcroît, les cessions de terrains seront régies par un cahier des charges prescriptif qui s'imposera à tout acquéreur et promoteur. Il pourra, par exemple, porter sur les éléments suivants :

- les matériaux et revêtements utilisés sur la parcelle ;
- les plantations sur la parcelle ;
- les éléments de mobilier et de signalisation sur les voiries et aménagements paysagers situés à l'intérieur de la parcelle ;
- les dispositifs d'éclairage et projets de mise en valeur nocturne des bâtiments ;
- les dispositifs de restriction d'accès à la parcelle et les points d'accès ;
- le nivellement de la parcelle, son raccordement à l'espace public et aux réseaux ;
- l'intégration des coffrets électriques et des armoires ou locaux techniques en général ;
- l'intégration des dispositifs de radiodiffusion et de réception ...



2.2.3 Aménagements paysagers

Le traitement des espaces extérieurs de la ZAC sera axé sur le respect des éléments du paysage (boisements, cheminements...) et sur la recherche d'harmonie entre minéral et végétal.

Les espaces collectifs (abords de voirie, cheminements, espaces de stationnements) seront végétalisés de manière diversifiée. Les plantations d'espèces locales nécessitant peu d'eau et peu d'entretien seront privilégiées, et pour les autres, des solutions alternatives et écologiques d'entretien seront recherchées.

2.2.4 Stationnement

De manière générale, une politique de déplacement raisonnée et une sensibilisation des entreprises implantées seront privilégiées de manière à favoriser l'usage des transports en commun et des modes de transports alternatifs permettant ainsi de limiter l'afflux de véhicules motorisés individuels.

Pour autant, la problématique du stationnement sera traitée avec une attention particulière afin de tendre vers un impact et une emprise au sol réduite, selon un principe général de mutualisation des places de stationnement et de stationnement en ouvrage.

Pour limiter au maximum les circulations motorisées au niveau des clairières forestières « Gare » et « Forêt », un parking mutualisé sera créé au sein de chacune de ces clairières. En complément de cette offre mutualisée, le stationnement pourra également être réalisé sur les parcelles ou sous les bâtiments. En l'absence d'offre mutualisée au niveau de la clairière « Entrée », ce principe sera retenu pour la totalité des parcelles considérées.

2.2.5 Accès et circulations douces

Les clairières disposeront d'un accès à la voie routière desservant la gare Besançon Franche-Comté TGV. Les circulations internes seront fortement orientées vers les modes doux. La forêt ne sera pas traversée, sauf par les piétons et les cyclistes et, le cas échéant, par les véhicules d'entretien, de secours et de police. Le principe du projet consiste à remettre à jour le réseau de chemins forestiers existant pour permettre à terme de nouer des relations entre les villages et les nouvelles infrastructures.



2.2.6 Gestion des eaux pluviales

La ZAC sera réalisée avec la volonté de limiter l'imperméabilisation du site.

Des aménagements de rétention, réutilisation et filtration naturelle des eaux, qui intégreront l'environnement naturel, compenseront l'imperméabilisation. Fonctionnement hydraulique et continuité écologique se conjugueront notamment via la création d'un corridor traversant le site.

Les rejets au réseau seront réduits autant que possible et les infiltrations d'eaux parasites au sein du réseau d'eaux usées proscrites. Un principe de rétention à la parcelle avec un débit de rejet limité à 9l/s/ha sera prescrit.

Toutes ces préoccupations sont relayées de manière détaillée dans le dossier de demande d'autorisation au titre de loi sur l'eau (BEPG, 2012) qui a fait l'objet d'une enquête publique du 10 décembre 2012 au 18 janvier 2013 et d'un arrêté préfectoral d'autorisation au titre du Code de l'Environnement en date du 27 mai 2013.

Enfin, au niveau des programmes immobiliers, des prescriptions seront mises en œuvre en vue d'une gestion optimisée :

- Les espaces verts et les toitures végétalisées des bâtiments contribueront à la rétention au niveau des lots ;
- Des systèmes hydro-économiques et de récupération-réutilisation des eaux pluviales permettront de réduire la consommation d'eau potable.

2.2.7 Gestion des autres réseaux

Avant aménagement, le site de la ZAC ne dispose pas d'un maillage de réseaux adaptés ou d'une capacité suffisante pour assurer le bon fonctionnement de la ZAC. L'aménageur réalisera ou fera réaliser les équipements à même de satisfaire les besoins futurs des occupants.

Toutes les problématiques relatives aux réseaux (Eaux usées, Eau potable – Défense Incendie, Electricité, Gaz, Télécommunication) à développer ou à renforcer sont relayées de manière détaillée dans le Programme des Equipements Publics et Collectifs, pièce constitutive du dossier de réalisation de la ZAC.



3. PREOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES

De par ses qualités intrinsèques et son inscription dans une ZNIEFF de type I, l'intégration des préoccupations environnementales dans la conception et l'aménagement de la ZAC est une nécessité, qui passe par une recherche de réduction des impacts et des nuisances, une minimisation du prélèvement des ressources et une mise en œuvre concertée avec l'ensemble des acteurs.

L'inscription de l'opération dans la « démarche d'urbanisme de clairière » vise à respecter les habitats remarquables, à préserver le maximum de boisements, à pérenniser le réseau d'eaux pluviales développé... A noter que le principe de stationnement mutualisé permet d'économiser environ 15 000 m² de foncier, par conséquent non défrichés.

Le fonctionnement écologique du secteur sera en partie maintenu par la recréation de mares et du corridor écologique, par une recherche de compacité de l'urbanisation et le maintien d'une grande surface de forêt, permettant de limiter au maximum les impacts de la ZAC.

La qualité environnementale du projet (certifié ISO 14 001) est également conçue comme une opportunité et comme un vecteur d'identité pour l'opération, qui permet d'améliorer l'attractivité du site et ses interconnexions avec le territoire.

La cohérence environnementale globale de la ZAC sera étudiée : solutions de compostage collectif des déchets verts, partenariat avec des agriculteurs ou des collectivités pour leur valorisation (énergie biomasse), gestion commune de services (collecte et tri des déchets, entretien, maintenance...).

Pour autant, malgré ces initiatives et l'instauration de diverses mesures visant à éviter ou réduire les impacts sur l'environnement, la balance environnementale n'est pas équilibrée. La mise en œuvre de mesures compensatoires est nécessaire pour réparer les effets négatifs de la destruction de la forêt et des zones humides. Par conséquent, des mesures de compensation seront engagées parallèlement au développement de la ZAC de manière à compenser les impacts non réductibles liés aux défrichements et à l'altération ou la suppression de zones humides. Des mesures supplémentaires dédiées aux espèces protégées considérées comme les plus sensibles seront également mises en œuvre via l'aménagement de corridors écologiques favorables ou le marquage d'arbres-gîtes à conserver en forêt gérée.

Toutes ces préoccupations sont relayées de manière détaillée dans l'actualisation de l'étude d'impact jointe au présent dossier (ECOSCOPE, 2012) et ayant fait l'objet d'un avis favorable de l'autorité environnementale en date du 17 septembre 2012.



CONCLUSION

L'aménagement de la ZAC Nouvelle Ère constitue un enjeu majeur pour l'attractivité de l'agglomération bisontine et doit participer à son rayonnement à l'échelle métropolitaine et au développement d'une offre adaptée de foncier à vocation économique (tertiaire, industrie légère, artisanat).

L'approbation par la collectivité du Grand Besançon du dossier de réalisation de ZAC ainsi modifié et du programme des équipements collectifs permettra de mettre en œuvre les évolutions du projet (demeurant en adéquation avec les orientations générales initiales) et de confirmer l'attractivité de cette opération ambitieuse.



**ZAC NOUVELLE ÈRE - GARE BESANÇON FRANCHE-COMTÉ TGV
COMMUNAUTÉ URBAINE DE GRAND BESANÇON MÉTROPOLE**



Photographie aérienne de la ZAC en 2023

**DOSSIER DE RÉALISATION DE ZAC
Modification n° 2**



**Grand
Besançon
Métropole**

4 rue Gabriel Plançon
25043 Besançon Cedex



ZAC NOUVELLE ÈRE - GARE BESANÇON FRANCHE-COMTÉ TGV
COMMUNAUTÉ URBAINE DE GRAND BESANÇON MÉTROPOLE

DOSSIER DE RÉALISATION DE ZAC
Modification n°2

LISTE DES PIÈCES

- 0. DÉLIBÉRATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE**
- 1. NOTICE DE PRÉSENTATION**
- 2. PROGRAMME DES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS**
- 3. PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS**
- 4. MODALITÉS PRÉVISIONNELLES DE FINANCEMENT**



ZAC NOUVELLE ÈRE - GARE BESANÇON FRANCHE-COMTÉ TGV COMMUNAUTÉ URBAINE DE GRAND BESANÇON MÉTROPOLE



Grand
Besançon
Métropole
4 rue Gabriel Plançon
25043 Besançon Cedex



Photographie aérienne de la ZAC en 2023

DOSSIER DE RÉALISATION DE ZAC
Modification n°2

PIÈCE 2 - PROGRAMME DES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS



PRÉAMBULE	4
1. LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS D'INFRASTRUCTURE	5
1.1. Voiries et espaces publics	5
1.1.1. Descriptif sommaire des ouvrages	5
A. Les voies et espaces publics des clairières « Gare » et « Forêt »	5
B. Les voies de la clairière « Entrée »	5
C. Les voies de desserte inter-clairière et les sentiers et aménagements forestiers	6
D. La rue des Essarts et le giratoire de la RD1	6
1.1.2. Modalités de financement, de réalisation et de gestion	6
1.2. Les réseaux publics	7
1.2.1 Descriptif sommaire des ouvrages	7
A. Le réseau d'eaux pluviales	7
B. Le réseau d'eaux usées	8
C. Le réseau d'adduction en eau potable et de défense incendie	8
D. Le réseau électrique	9
E. Le réseau d'adduction gaz	9
F. Les réseaux de télécommunication	9
1.2.2 Modalités de financement, de réalisation et de gestion	10
A. Renforcement / dévoiement de réseaux existants	10
B. Création d'infrastructures nouvelles	11



2. LA VOIE D'ACCÈS À LA GARE	12
2.1. Descriptif sommaire des ouvrages	12
2.2. Modalités de financement, de réalisation et de gestion	12
3. LE PARKING MUTUALISÉ EN SILO	13
3.1. Descriptif sommaire de l'ouvrage	13
3.2. Modalités de financement, de réalisation et de gestion	13
SYNTHÈSE DES ÉQUIPEMENTS ET TRAVAUX À RÉALISER	14



PRÉAMBULE

Le programme des équipements collectifs (PEC) à réaliser est un descriptif sommaire des équipements prévus dans la ZAC et constitue une pièce obligatoire du dossier de réalisation. Il fait état pour chaque équipement ou ouvrage :

- Des modalités de réalisation ;
- Des modalités de financement ;
- Des modalités de gestion ;
- Des modalités de remise des ouvrages ;
- De l'accord des personnes morales publiques ou privées concernant les modalités ci-avant applicables aux ouvrages leur appartenant ou étant appelés à leur appartenir.

Le programme initial des équipements collectifs du dossier de réalisation de la ZAC Nouvelle Ère identifiait les dispositions à retenir vis-à-vis des voiries et aménagements paysagers mais aussi des réseaux publics. Les cas particuliers de la voie d'accès à la gare Besançon Franche-Comté TGV et des ouvrages collectifs de superstructures y étaient également abordés.

Le dossier de réalisation initial a fait l'objet d'une **première modification validée par délibération communautaire du 16 novembre 2017** afin d'améliorer l'attractivité commerciale du parc d'activités et de mieux répondre aux besoins des entreprises et des investisseurs. Le programme des équipements collectifs a notamment été modifié pour substituer au parking silo initialement prévu pour répondre aux besoins en stationnement de la clairière « Gare », un parking aérien mutualisé, en complément des stationnements réalisés sous les bâtiments.

Dans un souci de clarté et d'exhaustivité, le présent document se substitue intégralement au précédent.



I. LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS D'INFRASTRUCTURE

I.1. Voiries et espaces publics

I.1.1. Descriptif sommaire des ouvrages

A. Les voies et espaces publics des clairières « Gare » et « Forêt »

La majorité des véhicules motorisés appelés à accéder aux clairières « Gare » et « Forêt » emprunteront la voie dédiée à l'accès aux parkings mutualisés. Ces voies d'environ 6 mètres de large se connecteront à la voie d'accès à la gare et pourront desservir certains bâtiments.

Au sein de la clairière « Gare », un parvis sera réalisé le long de la voie d'accès à la gare pour servir de dépose minute. Les voies intérieures des clairières « Gare » (voie dénommée rue Irène Joliot-Curie) et « Forêt » seront qualifiées en « zones de rencontre ». L'accès aux véhicules motorisés y sera limité, si besoin par un dispositif de contrôle d'accès. Ces voies d'une largeur d'environ 6 mètres seront bordées d'une noue paysagère.

Des espaces à caractère végétal notamment aux abords des bassins et à proximité de la forêt proposeront une ambiance plus bucolique.

De manière générale, à l'instar de toutes les voies de la ZAC, le profil en long se rapprochera au maximum du terrain naturel afin de limiter les terrassements tout en veillant à garantir une bonne accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Afin de répondre aux besoins en stationnement de la clairière « Gare », un parking mutualisé aérien sera réalisé en complément des stationnements réalisés sous les bâtiments.

B. Les voies de la clairière « Entrée »

Une voie de desserte en impasse, dénommée rue Léon Foucault, débouchant sur une aire de retournement accueillera les véhicules motorisés de la clairière « Entrée ». Cette voie disposera d'une chaussée d'environ 6 mètres de largeur et d'un trottoir unilatéral.



C. Les voies de desserte inter-clairière et les sentiers et aménagements forestiers

Une voie destinée aux piétons et aux cyclistes, bordée d'une noue paysagère, reliera les 3 clairières.

Séparé de la voie d'accès à la gare par des glissières de sécurité, un cheminement d'environ 3 mètres dédié aux piétons et aux cyclistes sera réalisé en suivant les profils en long et en travers de l'existant.

Des cheminements supplémentaires dédiés aux circulations piétonnes et cyclistes pourront être créés ou reconstitués afin de conserver une liaison douce entre la ZAC Nouvelle Ere et la commune des Auxons et ouvrir l'espace forestier aux activités récréatives des habitants de la commune et des travailleurs sur place.

D. La rue des Essarts et le giratoire de la RDI

Aucun aménagement n'est prévu au niveau du giratoire desservant la voie d'accès à la gare depuis la RDI.

En revanche, en complément des aménagements réalisés lors de la création du giratoire, la rue des Essarts pourra ponctuellement être requalifiée en fonction des besoins constatés et des nécessités de la ZAC.

1.1.2. Modalités de financement, de réalisation et de gestion

Les travaux à engager à l'intérieur de la ZAC en matière de voiries et d'espaces publics seront financés par l'aménageur et réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage.

La gestion des voiries et espaces publics créés (y compris l'entretien des espaces verts) sera assumée par l'aménageur jusqu'à la remise définitive des ouvrages qui interviendra au plus tard à l'achèvement de la tranche d'aménagement considérée (concession) de la ZAC.

Des remises partielles par éléments fonctionnels et cohérents d'ouvrages pourront intervenir à l'initiative de l'aménageur en fonction de l'avancement des travaux, de manière à ce que la police du Maire puisse être assurée jusqu'à la remise définitive des ouvrages.



A terme, les voiries et espaces publics seront remis par l'aménageur à la commune des Auxons pour classement dans son domaine public puis déclarés d'intérêt communautaire par la CU de Grand Besançon Métropole qui en assurera la gestion.

Il convient en outre de noter que :

- La commune des Auxons et le Conseil Départemental du Doubs continueront d'assumer la gestion des infrastructures existantes de leur compétence au sein du périmètre de la ZAC.
- Grand Besançon Métropole assumera la gestion des espaces forestiers, y compris les lisières des secteurs à urbaniser reconstituées par l'aménageur, qu'il aura acquis auprès de la commune des Auxons. Les espaces forestiers de la ZAC demeurant propriété de la commune des Auxons continueront d'être gérés par celle-ci.

I.2. Les réseaux publics

I.2.1 Descriptif sommaire des ouvrages

A. Le réseau d'eaux pluviales

Au niveau de chaque clairière, les eaux pluviales transiteront par un réseau de noues paysagères, ou ponctuellement de collecteurs, vers un bassin tampon équipé d'un système régulation de débit et permettant de stopper la propagation éventuelle des effluents dans le milieu naturel en cas de pollution.

A partir des bassins tampon, les eaux pluviales des clairières « Gare » et « Forêt » transiteront via un corridor écologique, composé d'une noue inscrite au cœur de l'espace forestier, en direction du bassin principal situé au niveau de la clairière « Entrée » et disposant d'un volume d'environ 2100 m³. Les eaux de la clairière « Gare » aboutiront indépendamment du corridor écologique dans ce bassin après régulation via le bassin tampon.

Le bassin principal comportera un exutoire principal au point bas du bassin et permettra de réguler le débit sortant jusqu'à une occurrence décennale. La côte de l'exutoire secondaire permettra l'évacuation des eaux pluviales une fois le volume de rétention de 2100 m³ atteint. Les aménagements réalisés au niveau de ce bassin veilleront à maintenir la continuité du corridor écologique et préserver le passage de la petite faune.



A l'instar des autres réseaux à créer (eaux usées, eau potable, électricité, gaz, télécommunication), tous les branchements des lots à bâtir seront positionnés en limite de propriété sur le futur domaine privé : il appartiendra à chaque constructeur de se brancher au réseau. Afin de limiter au maximum le volume d'eaux pluviales à gérer par le réseau, un principe de gestion à la parcelle est retenu pour les lots à bâtir.

Le réseau existant (collecteur enterrés) sur le secteur sera maintenu dans le cadre du projet.

B. Le réseau d'eaux usées

Le réseau d'eaux usées (collecteurs enterrés) de la ZAC sera séparatif et gravitaire pour les 3 clairières. Au point bas de la clairière « Entrée », une station de relevage sera créée afin de refouler les effluents jusqu'au poste de relevage existant rue des Essarts.

Les eaux usées sont pris en charge par la station de d'épuration de Cussey-sur-l'Ognon.
Le réseau existant sur le secteur sera maintenu dans le cadre du projet.

C. Le réseau d'adduction en eau potable et de défense incendie

Le réseau sera développé conformément aux prescriptions du SIAC (puis du Grand Besançon à compter du 1^{er} janvier 2018) et du SDIS (débits, pressions, nombre de poteaux incendie...) et impliquera un renforcement du réseau en amont et des dévoiements au sein de la ZAC. Pour assurer la défense-incendie, des réserves complémentaires aux poteaux incendie sont susceptibles d'être créées.

L'alimentation en eau potable de la ZAC et de chacun des lots à bâtir nécessitera la création d'un nouveau maillage à partir de la canalisation existante aux abords de la voie d'accès à la gare.



D. Le réseau électrique

Le projet prévoit une alimentation HTA de la ZAC à partir du réseau existant aux abords de la voie d'accès à la gare et un bouclage via la gare afin de sécuriser l'alimentation. Pour satisfaire la puissance de raccordement estimée, des travaux de renforcement du réseau HTA en amont de la ZAC pourront être nécessaires en fonction des besoins constatés.

Le maillage en basse tension constitué à partir des postes de transformation HTA/BT sera disposé de manière à pouvoir alimenter l'ensemble des lots à bâtir et des équipements à réaliser (poste de refoulement, parkings mutualisés...). Les postes de transformation seront, dans la mesure du possible, intégrés aux bâtiments tout en demeurant accessibles depuis le domaine public.

E. Le réseau d'adduction gaz

Le réseau gaz à constituer pour alimenter les lots à bâtir se raccordera sur l'existant au niveau de la rue des Essarts.

Un renforcement de réseau pourra être envisagé au niveau de la rue des Essarts ou amont en fonction des besoins constatés au gré du développement de la ZAC.

F. Les réseaux de télécommunication

Un réseau souterrain desservant l'ensemble des lots à bâtir et des équipements (station de refoulement, parkings mutualisés) sera créé.

Ce réseau intégrera les besoins inhérents au développement du réseau « classique » (cuivre) de télécommunication et au réseau « Très Haut Débit » (fibre optique).



I.2.2 Modalités de financement, de réalisation et de gestion

A. Renforcement / dévoiement de réseaux existants

Les propriétaires et gestionnaires des infrastructures existantes au sein de la ZAC demeurent inchangés.

Les travaux d'agrandissement de la station d'épuration de Cussey-sur-l'Ognon et de restructuration des réseaux de transport des effluents ont été réalisés sous maîtrise du SIAC (puis de Grand Besançon Métropole à compter du 1^{er} janvier 2018). Le financement de ces travaux à hauteur des besoins estimés de la ZAC a été fixé d'un commun accord avec le SIAC (puis le Grand Besançon).

Le tableau ci-après distingue les conditions d'intervention des personnes morales publiques ou privées dans le cadre des renforcements et dévoiements de réseaux identifiés.

Réseau concerné	Maître d'ouvrage	Financier	Propriétaire	Gestionnaire
Assainissement - Eaux usées	SIAC puis Grand Besançon	Aménageur et/ou tiers (cas par cas)	SIAC puis Grand Besançon	SIAC puis Grand Besançon
Eau potable	SIAC puis Grand Besançon	Aménageur et/ou tiers (cas par cas)	SIAC puis Grand Besançon	SIAC puis Grand Besançon
Electricité	ENEDIS	Aménageur et/ou tiers (cas par cas)	ENEDIS	ENEDIS
Gaz	ENGIE	Aménageur et/ou tiers (cas par cas)	ENGIE	ENGIE
Télécommunication	Orange ou Syndicat Mixte Lumière	Aménageur et/ou tiers (cas par cas)	Orange ou Syndicat Mixte Lumière	Orange ou Syndicat Mixte Lumière



B. Création d'infrastructures nouvelles

L'aménageur assumera les frais de gestion jusqu'à la remise des ouvrages (y compris après mise en service le cas échéant) et au plus tard à l'achèvement de la tranche d'aménagement considérée (concession) de la ZAC. Des remises par éléments fonctionnels pourront être engagées à l'initiative de l'aménageur en fonction de l'avancement des travaux.

La gestion des réseaux remis à la commune des Auxons, notamment les accessoires de voirie, sera assurée par GBM au titre des voiries d'intérêt communautaire.

Le tableau ci-après distingue les conditions d'intervention des personnes morales publiques ou privées dans le cadre de la création des nouvelles infrastructures.

Réseau concerné	Maître d'ouvrage	Financier	Propriétaire futur	Gestionnaire futur
Assainissement – Eaux usées	Aménageur	Aménageur	SIAC puis Grand Besançon	SIAC puis Grand Besançon (après mise en service)
Assainissement – Eaux pluviales	Aménageur	Aménageur	Les Auxons	Grand Besançon (après remise des ouvrages)
Eau potable	Aménageur	Aménageur	SIAC puis Grand Besançon	SIAC puis Grand Besançon (après la mise en service)
Electricité	Aménageur et/ou ENEDIS (selon convention à établir)	Aménageur et/ou ENEDIS (selon convention à établir)	ENEDIS	ENEDIS (après mise en service)
Gaz	Aménageur et/ou ENGIE (selon convention à établir)	Aménageur et/ou ENEDIS (selon convention à établir)	ENGIE	ENGIE (après mise en service)
Eclairage	Aménageur	Aménageur	Les Auxons	Grand Besançon (après remise des ouvrages)
Télécommunication	Aménageur	Aménageur	Les Auxons	Grand Besançon (après remise des ouvrages)



2. LA VOIE D'ACCÈS À LA GARE

2.1. Descriptif sommaire des ouvrages

La voie d'accès à la gare Besançon Franche-Comté TGV, réalisée par SNCF Réseau (anciennement RFF) dans le cadre du chantier de la LGV Rhin-Rhône et demeurant propriété de SNCF Réseau, sera conservée avec un profil en travers comprenant une chaussée en double sens de 3.50 mètres par sens de circulation et un profil en long identique.

Les accès principaux aux clairières de la ZAC s'inscriront au droit de la voie d'accès à la gare. Outre, les raccordements de voirie, des aménagements ponctuels seront réalisés pour assurer le bon fonctionnement de la ZAC et une circulation fluide et sécurisée.

Certains réseaux structurants pour la ZAC desservant également la gare pourront ponctuellement être déviés. L'alimentation des clairières nécessitera des repiquages ponctuels sur les réseaux existants et des traversées de chaussée.

2.2. Modalités de financement, de réalisation et de gestion

La maîtrise d'ouvrage et le financement des travaux nécessaires au bon fonctionnement de la ZAC au niveau de la voie d'accès à la gare seront assumés par l'aménageur.

SNCF Réseau, ou tout autre propriétaire futur de la voie le cas échéant, continuera d'assumer la gestion de la voie intégrant le cas échéant les aménagements de voirie financés et réalisés par l'aménageur.



3. LE PARKING MUTUALISÉ EN SILO

3.1. Descriptif sommaire de l'ouvrage

La clairière « Forêt » disposera d'un parking mutualisé sous forme de silo. Il sera composé de plusieurs modules à édifier progressivement suivant le rythme de développement de l'opération. Une attention particulière sera apportée au contrôle d'accès ainsi qu'à l'intégration de l'ouvrage dans le site.

3.2. Modalités de financement, de réalisation et de gestion

La maîtrise d'ouvrage et le financement du parking silo de la clairière « Forêt » sera assumée par l'aménageur.

Le principe d'exploitation envisagé consistera à louer des places aux constructeurs des lots à bâtir selon des abonnements de longue durée. Un principe de foisonnement sera par ailleurs prôné pour optimiser son usage.

L'aménageur revendra les modules de stationnement au gré de leur réalisation à un exploitant en vue de sa gestion et son exploitation. Cet exploitant devra être en mesure de garantir à la fois la pérennité des ouvrages et le montant des abonnements.



SYNTHÈSE DES ÉQUIPEMENTS ET TRAVAUX À RÉALISER

Ouvrage	Nature des travaux	Maitre d'ouvrage et financeur des travaux	Propriétaire futur	Gestionnaire futur	Observations
Voie interne de la clairière « Gare » : rue Irène Joliot-Curie	Création d'espace public	Aménageur	Les Auxons	Grand Besançon	Réalisée
Voie interne de la clairière « Entrée » : rue Léon Foucault	Création d'espace public	Aménageur	Les Auxons	Grand Besançon	Réalisée
Voie interne de la clairière « Forêt »	Création d'espace public	Aménageur	Les Auxons	Grand Besançon	A réaliser
Voie de desserte inter-clairière et sentiers piétonniers	Création d'espace public	Aménageur	Les Auxons	Grand Besançon	Réalisée
Rue des Essarts	Réfection ponctuelle de d'espace public	Aménageur	Les Auxons	Grand Besançon	A réaliser
Parking mutualisé aérien de la clairière « Gare »	Création d'un ouvrage de stationnement privé en infrastructure	Aménageur	Les Auxons	Grand Besançon	Réalisé
Voie d'accès à la gare	Création d'accès à la ZAC sur un ouvrage privé	Aménageur	SNCF Réseau	SNCF Réseaux	Réalisée
Parking en silo de la clairière « Forêt »	Création d'un ouvrage de stationnement collectif en superstructure	Aménageur	Exploitant	Exploitant	A réaliser



ZAC NOUVELLE ÈRE - GARE BESANÇON FRANCHE-COMTÉ TGV COMMUNAUTÉ URBAINE DE GRAND BESANÇON MÉTROPOLE



4 rue Gabriel Plançon
25043 Besançon Cedex



Photographie aérienne de la ZAC en 2023

DOSSIER DE RÉALISATION DE ZAC
Modification n°2

PIÈCE 3 - PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS



SOMMAIRE

PREAMBULE	3
1. PROGRAMME GLOBAL DE L'OPÉRATION	4
2. LES MODALITES DE CESSION DE TERRAIN	5



PRÉAMBULE

Le programme global des constructions (PGC) fixe la surface de plancher maximale constructible au sein du périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

La surface de plancher (SDP) s'entend comme la somme des surfaces de plancher closes et couvertes sous une hauteur sous plafond supérieure à 1,80 mètres, calculée à partir du nu intérieur des murs. Cette surface de plancher fait l'objet d'un certain nombre de déductions précisées notamment aux articles L112-1 et R112-2 du Code de l'Urbanisme.

Au titre de ces déductions, il convient de noter que les surfaces destinées au stationnement des véhicules ne sont pas constitutives de surface de plancher et n'entrent pas dans le calcul du plafond affecté au programme global des constructions de la ZAC. Ce principe s'applique notamment pour les ouvrages de stationnement mutualisés en silo.

Le dossier de réalisation initial de la ZAC Nouvelle Ère a été approuvé par délibération du 28 juin 2013.

Suite à plusieurs difficultés rencontrées dans le développement de la première tranche de ZAC (absence de services sur le site, règles de stationnement trop ambitieuses, affaiblissement du marché tertiaire), ce dossier de réalisation a fait l'objet d'une **première modification validée par délibération communautaire du 16 novembre 2017** afin d'améliorer l'attractivité commerciale du parc d'activités et de mieux répondre aux besoins des entreprises et des investisseurs.

Plus tard, en 2020 et 2021, des études menées à l'échelle du Grand Besançon ont fait apparaître une suroffre globale en tertiaire sur le territoire bisontin.

De surcroît, la fusion des régions Bourgogne et Franche-Comté a généré une chute du marché tertiaire sur la métropole bisontine accélérée par le développement du télétravail à la suite de la crise du COVID en 2020.

. Ces trois éléments conjugués à la localisation excentrée de la ZAC Nouvelle Ère ont conduit à une absence de réponse commerciale sur le produit tertiaire depuis le début de la mise en commercialisation de la zone et ont amené le Grand Besançon et sedia à réinterroger la programmation tertiaire au sein de la ZAC pour y autoriser un déploiement accru d'activités industrielles et artisanales. Tel est l'objet de la présente et **seconde modification du dossier de réalisation** qui porte notamment sur la modification suivante du programme global des constructions.

Dans un souci de clarté et d'exhaustivité, le présent document se substitue intégralement au précédent.



I. PROGRAMME GLOBAL DE L'OPÉRATION

Sur l'ensemble de la ZAC Nouvelle Ère, les potentialités de construction restent fixées à **90 000 m² de surface de plancher maximum (SDP)**.

L'aménagement de la ZAC s'inscrit dans une configuration organisée en trois secteurs (« Gare » à l'ouest, « Forêt » au centre et « Entrée » à l'est) visant à proposer un maximum de compacité pour économiser l'espace naturel et minimiser l'impact sur la biodiversité et à tendre vers l'exemplarité en matière de maîtrise des ressources.

Les secteurs « Gare » et « Forêt » engagés dans le cadre d'une première tranche d'aménagement pourront accueillir environ **56 000 m² SDP** alors que la seconde tranche d'aménagement composé du secteur « Forêt » accueillera environ **34 000 m² SDP**.

L'évolution de la programmation sur laquelle est basée la présente modification doit permettre de mettre en adéquation la zone et ses caractéristiques avec le marché économique du Grand Besançon en augmentant l'offre foncière à vocations d'industrie légère et artisanale tout en permettant de maintenir les ambitions urbaines en entrée d'agglomération en conservant une ligne tertiaire le long de l'avenue menant à la gare (rue Foucault).

Ainsi, sur la clairière « gare », est maintenu un front bâti tertiaire et commerces pour tenir les ambitions d'entrée de ville et en second rideau la vocation tertiaire est ouverte à des possibilités d'accueil d'industrie légère et artisanat comprises entre 2,3 et 2,8 ha. Cette évolution reste néanmoins « réversible » en laissant toujours ouverte la possibilité d'y maintenir du tertiaire.

La clairière « Forêt » au centre reste destinée principalement à des activités tertiaires.

La clairière « entrée » intègre l'actuelle zone artisanale afin que celle-ci puisse progressivement évoluer dans le cadre des prescriptions architecturales et paysagères de la ZAC et permettra l'implantation d'industrie légère ou d'artisanat sur les lots tertiaires et commerces initialement prévus.

A cette programmation restent associés des éléments complémentaires nécessaires au fonctionnement de la ZAC notamment en matière d'offre de commerces, d'hôtellerie et services de proximité. Les équipements collectifs seront développés selon les besoins.

La problématique du stationnement sera traitée avec une attention particulière afin de tendre vers un impact et une emprise au sol réduite selon un principe général de mutualisation des places de stationnement caractérisé notamment par la réalisation de parcs de stationnement en ouvrage ou aériens.



II. LES MODALITÉS DE CESSION DE TERRAIN

Chaque cession foncière au sein de la ZAC sera caractérisée par l'établissement d'un Cahier des Charges de Cession de Terrain (CCCT) qui sera approuvé par le Grand Besançon. Ce CCCT, dont le cadre est annexé au présent dossier de réalisation, précisera la consommation de SDP globale de la ZAC et celle affectée à chaque projet de construction. Le CCCT mentionnera également le ratio de stationnement ainsi que le nombre de places à réaliser sur la parcelle ou à prendre en bail ou à acquérir au sein de parkings mutualisés en ouvrage ou aériens.

Dans le cadre de cette opération d'aménagement, l'objectif est de définir une nouvelle référence, une exemplarité en matière d'aménagement sur le secteur. Le parti d'aménagement est axé sur la qualité des espaces publics et vise à inscrire chaque projet de construction en cohérence avec le projet d'ensemble à l'appui de préconisations urbaines, architecturales et paysagères. A ce titre, un cahier des charges de prescriptions architecturales, urbaines et paysagères associé à une fiche de lot seront établis et annexés au CCCT pour chaque projet.

Afin de respecter les ambitions qualitatives de l'opération d'aménagement, un cahier des prescriptions environnementales sera également annexé au CCCT de chaque projet de construction. Ce document prescrira des objectifs à atteindre tant en matière de gestion de l'énergie que de gestion de l'eau ou de confort des usagers.

Les bâtiments seront conçus selon une approche bioclimatique, respecteront à minima les normes thermiques en vigueur et les constructeurs seront encouragés à privilégier les énergies renouvelables en matière d'alimentation en énergie.

L'application du CCCT et de ses annexes se fera dans un cadre contractuel et collaboratif parallèlement à l'application des dispositions réglementaires en vigueur.