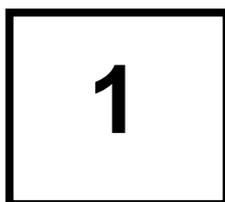


COMMUNE DE DOLE

Plan Local d'Urbanisme

Révision simplifiée n°1



RAPPORT DE PRESENTATION

Document approuvé le 17/12/2013 par délibération du Conseil Municipal
Le Maire :



SIAMurba
6 Bd du Général Leclerc
91470 LIMOURS

Sommaire

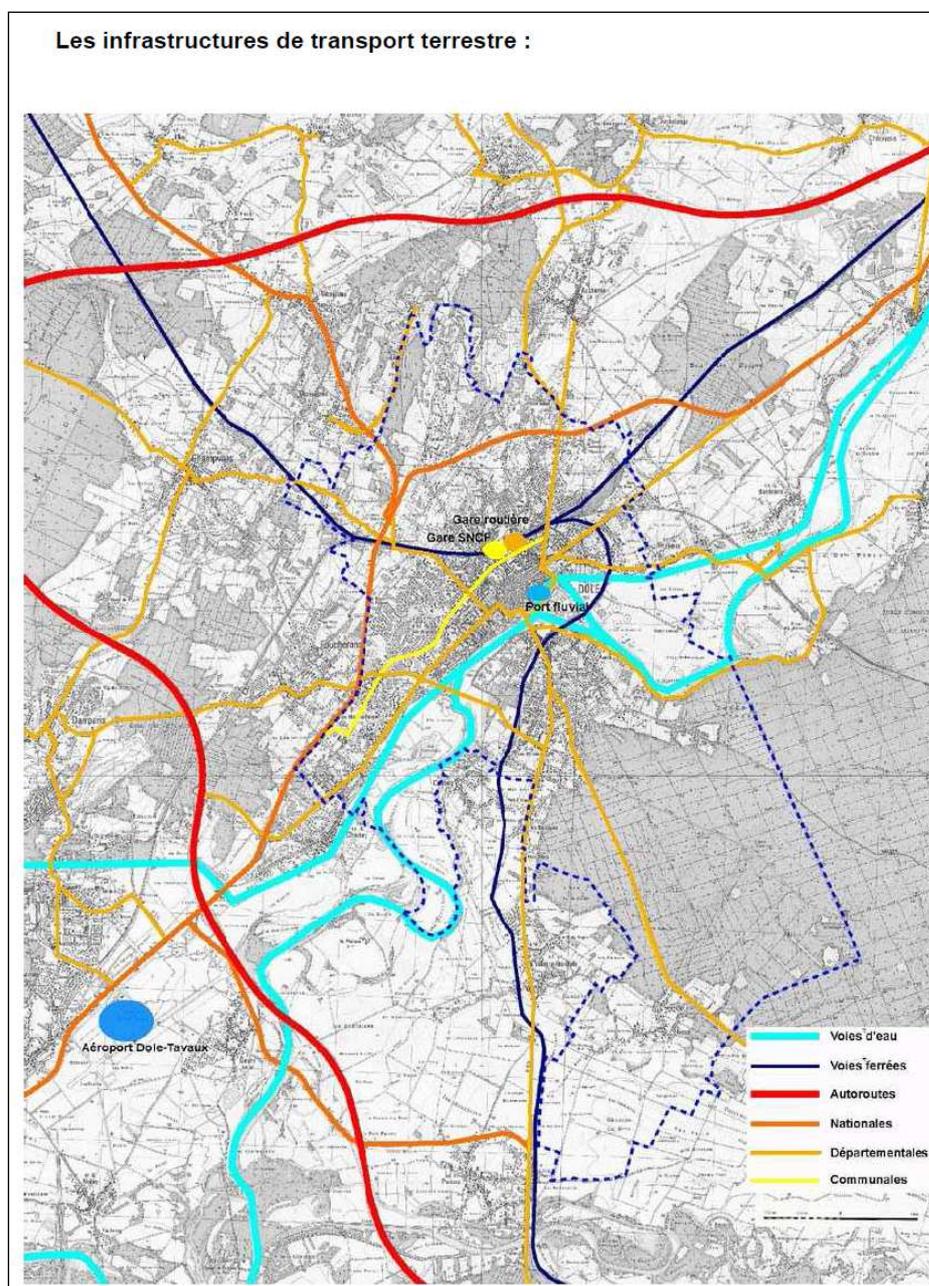
I – RAPPELS GENERAUX SUR LA COMMUNE	3
1.1. - CADRAGE GENERAL.....	3
1.1.1 Un territoire communal, porte d'entrée du département.....	3
1.1.2 Un territoire facilement accessible.....	5
1.2. - ORGANISATION DU TERRITOIRE COMMUNAL	10
1.2.1 Un cadre de vie remarquable	10
1.2.2 Un développement urbain radioconcentrique	15
1.3 CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES.....	18
1.3.1 Un déclin démographique continu	18
1.3.2 Un parc de logements caractéristique d'une commune centre	22
1.3.3 Un pôle d'emploi important.....	26
1.3.4 Un excellent niveau d'équipements et de services.....	28
II –PRESENTATION DU SECTEUR CONCERNE PAR LA REVISION SIMPLIFIEE. 32	
2.1. - SITUATION ET CADRE GENERAL	32
2.2. - ETAT EXISTANT	36
2.2.1 Fonctions et usages du secteur	37
2.2.2 Environnement paysager	38
2.3. - ORGANISATION ACTUELLE DU SITE.....	40
III – OBJET DE LA REVISION SIMPLIFIEE	44
3.1. -OBJECTIFS ET JUSTIFICATIONS DU PROJET ET DE LA REVISION SIMPLIFIEE	44
3.2 - FONDEMENT DE LA PROCEDURE DE REVISION SIMPLIFIEE	45
3.2.1 Prise en compte du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône - Méditerranée.....	46
3.2.2 Prise en compte du Plan Local de l'Habitat du Grand Dole.....	47
3.2.3 Prise en compte du projet de Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Dole.....	48
3.3 - TRADUCTION DANS LE PLU ET SES DIFFERENTES PIECES.....	52
IV –INCIDENCES DE LA REVISION SIMPLIFIEE	60
4.1. COMPATIBILITE ET RESPECT DU CADRE LEGISLATIF	60
4.1.1 Les principes généraux du Code de l'Urbanisme	60
4.1.2 Les servitudes et divers	60
4.2. IMPACTS DE LA REVISION SIMPLIFIEE	61
4.2.1 Incidences sur les milieux naturels et l'écosystème du site.....	61
4.2.2 Incidences sur le rejet d'eaux usées et la production de déchets	61
4.2.3 Incidences démographique.....	62
4.2.4 Incidences de développement économique	62



4.2.5 Incidences de circulations et de déplacements	62
4.2.6 Incidences urbaines et architecturales	63
4.2.7 Incidences de gestion de chantier	63

Par ailleurs, du fait de sa position stratégique au sein de l'aire métropolitaine Rhin-Rhône qui se structure, la région de Dole dispose d'atouts à même de favoriser son développement :

- Le cadre de vie de grande qualité est attractif : les vastes ensembles naturels préservés (vallées, massifs forestiers) alliés à la qualité urbaine des villages et de Dole, deviennent rares ;
- La présence d'une ville-centre, dotée d'équipements culturels, sportifs, éducatifs, sociaux et de commerces importants ;
- Le tissu d'entreprises permet d'atteindre un seuil d'emploi significatif ;
- Les liaisons ferroviaires, routières et autoroutières rendent les capitales régionales rapidement accessibles.



Source :
PLU - Sorepa

1.1.2 Un territoire facilement accessible

Le réseau de communication de Dole est bien développé. De grandes infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et aériennes permettent le désenclavement du territoire.

Dessertes routières et autoroutières :

Sur les axes de la vallée du Doubs (N73, A36, canal Freycinet / Saône-Rhin et vers Paris, projet de LGV Rhin-Rhône), sur celui de l'axe vers la Suisse et la desserte du Jura (A39, N5, TGV Paris-Dijon-Dole-Mouchard-Vallorbe), autant qu'en réseau interne (lignes ferroviaires, fret local, routes départementales et nationales...), des attractions et relations de trafic très fortes sont en effet enregistrées.



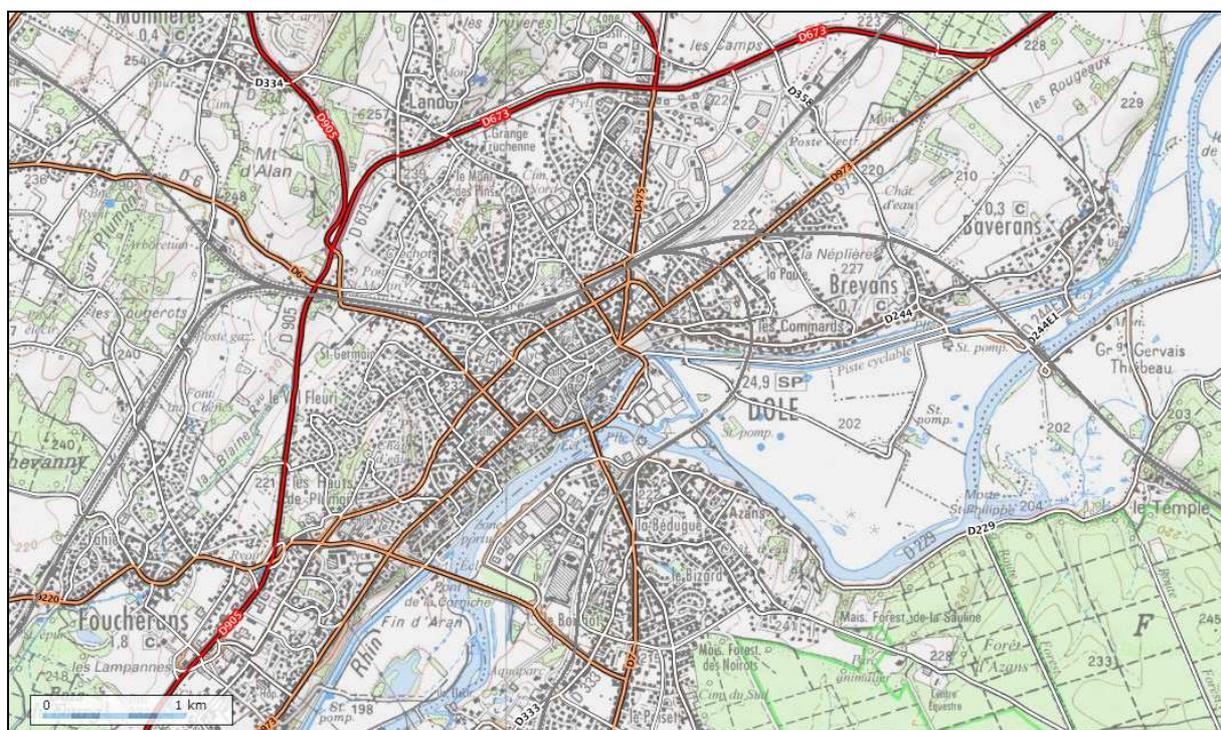
Source : IGN geoportail

Le principal axe de communication de la Franche-Comté correspond au couloir géographique de la vallée du Doubs avec l'autoroute A36 reliant les agglomérations de Belfort, Besançon, Dole et Dijon, ainsi que la N73 qui suit le même axe. Les échanges Nord/Sud sont assurés par l'autoroute A39, qui participe au doublement du couloir Saône/Rhône.

PLU - Révision simplifiée - Secteur de la Gare - Rapport de présentation

Au carrefour des deux autoroutes avec un échangeur et deux diffuseurs, le territoire dispose d'un réseau autoroutier et routier relativement dense, organisé et de bonne qualité.

Le transport par la route est prépondérant. Le taux de motorisation est très élevé avec près de 85 % des ménages qui possèdent une voiture (ou deux). (Source : PLU de Dole)



Source : IGN geoportail

Dessertes ferroviaires :

Le territoire se situe à un **nœud ferroviaire** avec la présence de 2 axes convergeant sur Dole :

- L'axe Mulhouse/Belfort/Besançon/Dole/Dijon/Paris
- L'axe Lausanne/Pontarlier/Mouchard/Dole/Dijon/Paris.

La fréquentation de la gare de Dole est très importante (plus de 760.000 voyageurs/an).

Les trajets Dole/Dijon (30 minutes) et Dole/Besançon (25 minutes) sont les plus fréquents avec environ 25 TER/jour.

Pour Paris, 4 allers/retours permettent de s'y rendre directement. A cela, s'ajoutent 6 trajets allers et 11 retours en passant par Dijon plus un trajet aller/retour par Besançon. Cette desserte de Paris par les capitales régionales permet un rabattement intéressant et offre une desserte complémentaire non négligeable.

De plus, 3 TGV allers/retours assurent la liaison quotidienne et directe entre Dole et Lausanne.

Seule la gare de Dole dessert le territoire du Grand Dole, les plus proches étant celles d'Orchamps et d'Auxonne. Il n'existe pas de liaison ferroviaire directe entre Dole et Lons-Le-Saunier, mais la desserte est assurée par autocar.

Le réaménagement de la gare de Dole en pôle d'échange multimodal est programmé afin de rendre ce site attractif et fonctionnel en terme d'intermodalité : favoriser l'accès au pôle en proposant des alternatives à la voiture, repenser le stationnement, organiser le fonctionnement de la gare routière pour y améliorer la sécurité routière, améliorer l'insertion du site dans l'environnement urbain et améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, le territoire est concerné par le projet de LGV Rhin/Rhône, qui constitue le prolongement de la LGV Sud-Est avec pour objectif affiché de créer une grande liaison européenne Nord/Sud entre l'Allemagne et la Méditerranée.



Validée par le Grenelle de l'environnement, la branche Sud de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône apparaît comme un élément d'attractivité supplémentaire pour le Grand Dole, puisqu'elle le raccordera au réseau TGV du Sud de l'Europe et à ses grandes métropoles.

Pour le territoire, l'intérêt réside dans la desserte et non dans le passage de la ligne, et la future gare LGV d'interconnexion devra s'articuler avec le réseau régional existant.

Dessertes par les transports en commun :

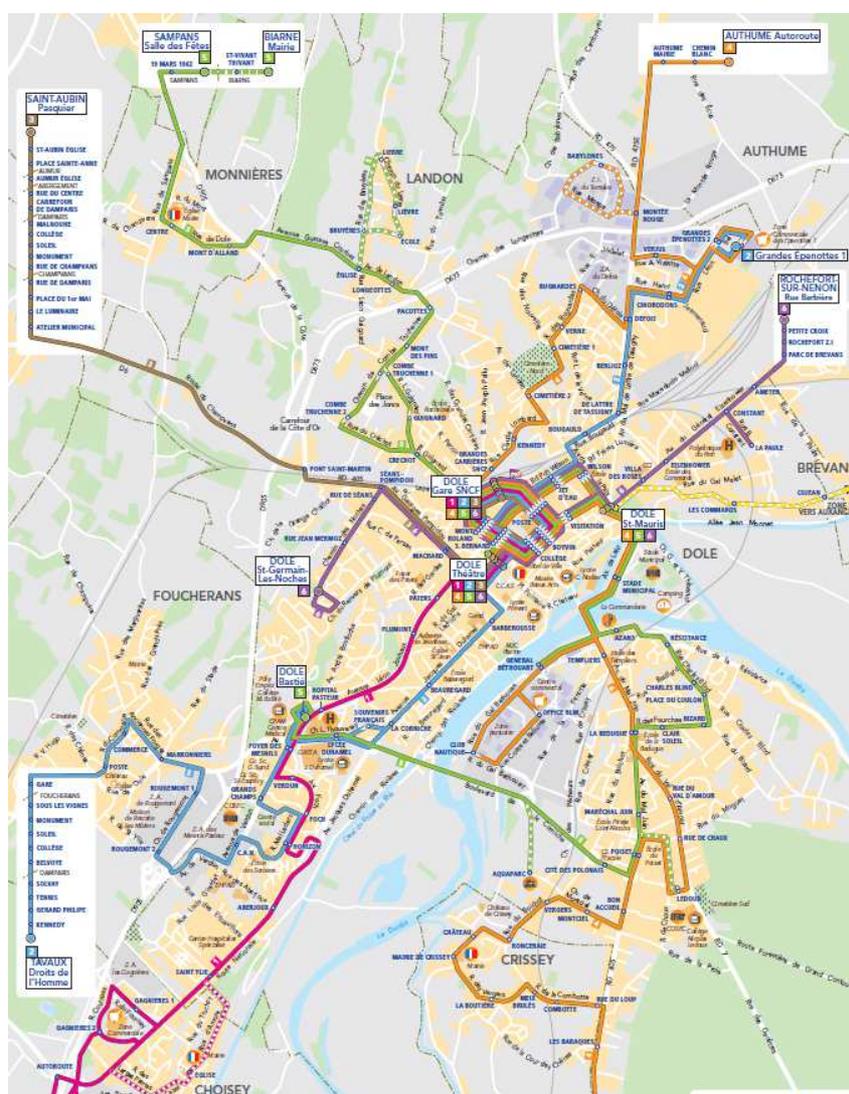
Depuis le 1^{er} septembre 2009, les habitants de la Communauté d'agglomération peuvent se rendre dans la localité de leur choix avec le réseau de transport urbain de l'agglomération, dénommé Transport du Grand Dole.

PLU - Révision simplifiée - Secteur de la Gare - Rapport de présentation

Ce nouveau réseau permet de mailler entièrement le territoire de la communauté, pour offrir l'accès aux transports publics à tout habitant du Grand Dole, quel que soit l'endroit où il habite, et pour améliorer les transports en commun, avec un parc de 16 bus neufs et récents pour la plupart, confortables, et à plancher bas.

En septembre 2012, l'offre a encore été améliorée avec :

- Une modification des lignes afin d'adapter le tracé des lignes aux besoins des habitants ;
- Une augmentation des fréquences ;
- Une augmentation des correspondances avec la gare de Dole.



Source : Grand Dole

Dessertes fluviales :

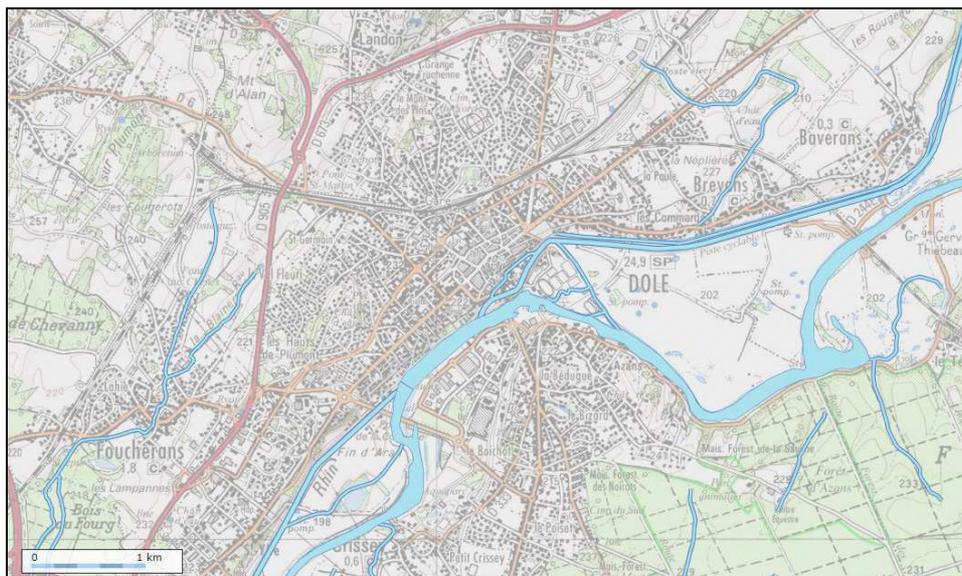
L'absence de réseau fluvial à grand gabarit depuis plus de 20 ans, entre deux bassins dynamiques (Rhin et Rhône) explique la faible part de marché du transport par voie navigable en Franche-Comté de 2 à 3% (source DRE Franche-Comté).

PLU - Révision simplifiée - Secteur de la Gare - Rapport de présentation

L'offre n'existant pas, le domaine de pertinence de la voie d'eau pour les acteurs économiques franc-comtois et dolois, a eu tendance à progressivement se réduire.

Pourtant, une demande locale d'envergure existe, ne serait-ce que pour saisir des opportunités de positionnement sur la recherche technologique, sur le tourisme fluvial et surtout pour un raccordement à minima vers la Saône, le Rhône et le bassin méditerranéen, sans contraintes nouvelles fortes sur l'environnement.

Le réseau hydrographique



Source : IGN geoportail

Dessertes aériennes :

Le territoire bénéficie de la présence d'un aéroport régional Dole-Tavaux, situé à 8 km du centre ville de Dole. Il exerce des activités diverses (environ 16 000 mouvements/an) telles que les vols charters (vers l'Europe du Nord et de l'Est, vers le bassin méditerranéen), l'aviation d'affaire et de loisirs, et le fret à forte valeur ajoutée.

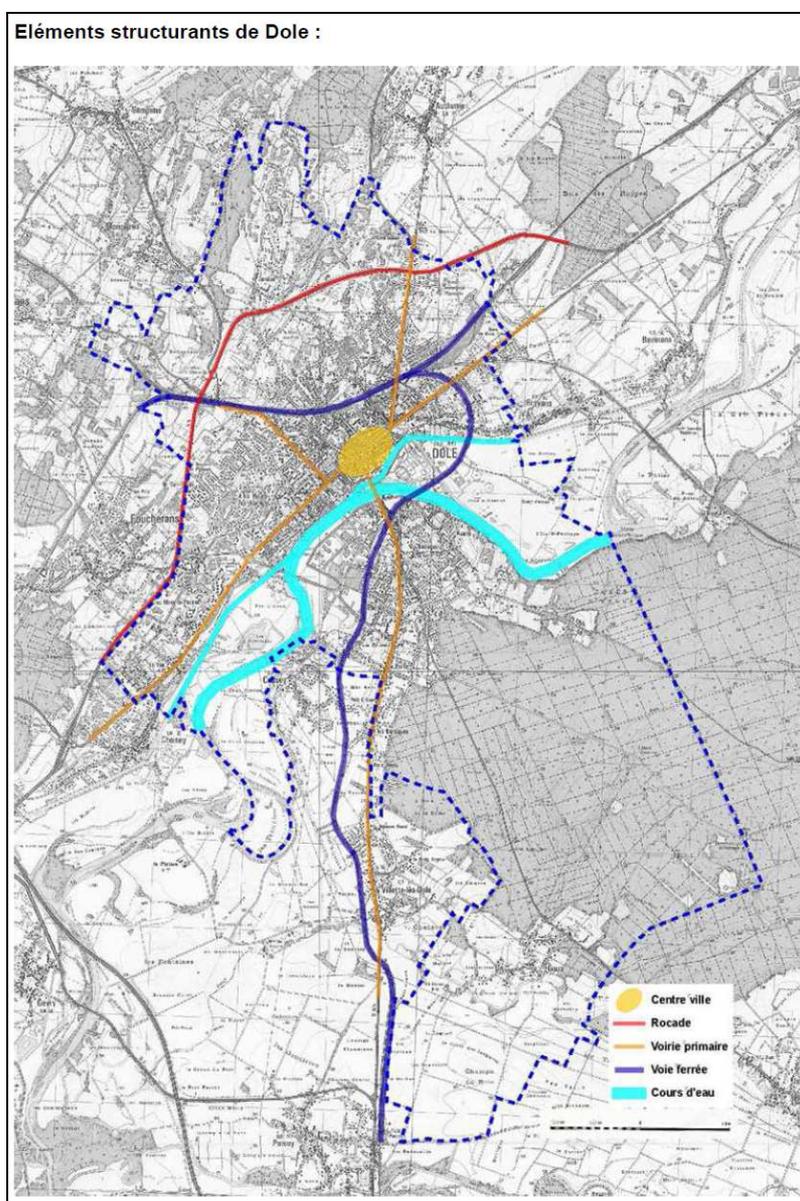
Celui-ci ne représente cependant qu'un faible tonnage annuel (2 tonnes par an, principalement pour le secteur automobile du Nord Franche-Comté), auquel s'ajoutent les 1 900 tonnes de fret postal pour le transport quotidien du courrier Franc-Comtois et de Côte d'Or entre l'Aéroport de Dole-Tavaux et le « hub » de Roissy- Charles de Gaulle).

« Ville porte » du Département, Dole dispose d'atouts remarquables en terme de dessertes et d'accessibilité. La présence d'une gare constitue également une chance pour le développement, tant au niveau démographique qu'économique (notamment en terme touristique), du territoire communal, mais également communautaire.

1.2. - ORGANISATION DU TERRITOIRE COMMUNAL

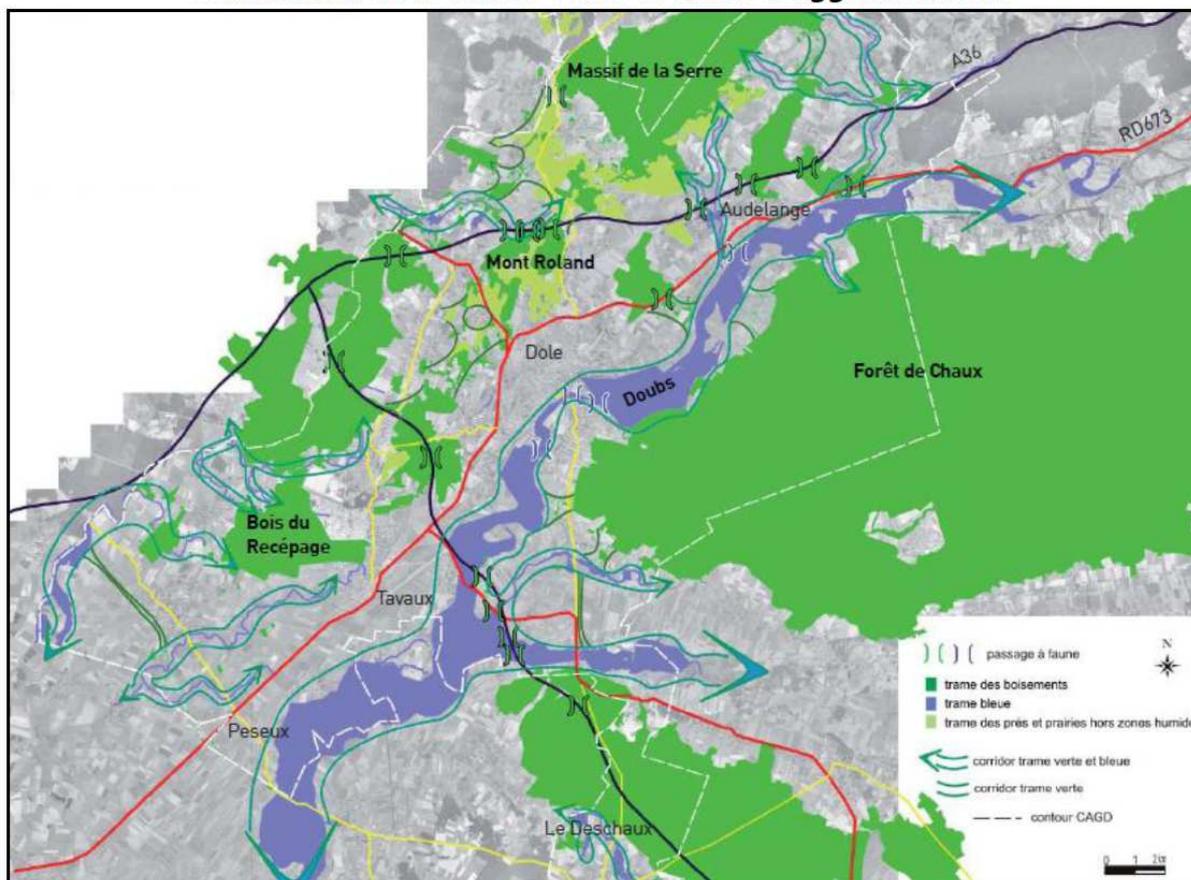
1.2.1 Un cadre de vie remarquable

D'une superficie de 3 838 hectares, le territoire communal, situé juste avant le Massif du Jura, se caractérise par une diversité de ses paysages et des milieux naturels, qui constituent un cadre de vie remarquable : vaste massif forestier au Sud (Forêt de Chaux), vallée alluviale du Doubs, vallée de La Loue, milieux humides, versants boisés ou urbanisés, plateau agricole... Le relief peu tourmenté offre cependant des images paysagères agréables.



Source : PLU - Sorepa

Illustration de la trame verte et bleue d'agglomération



Source : BCD Environnement, 2009

Dole appartient à l'entité paysagère de la Bresse jurassienne. En bout de plateau, avec une altitude moyenne de 231 mètres, le relief n'est pas très prononcé malgré le passage de la vallée du Doubs. Les perceptions de la commune sont variées, avec le **clocher de la basilique** visible de nombreux points de la commune. Il est le repère et l'identité de la ville.



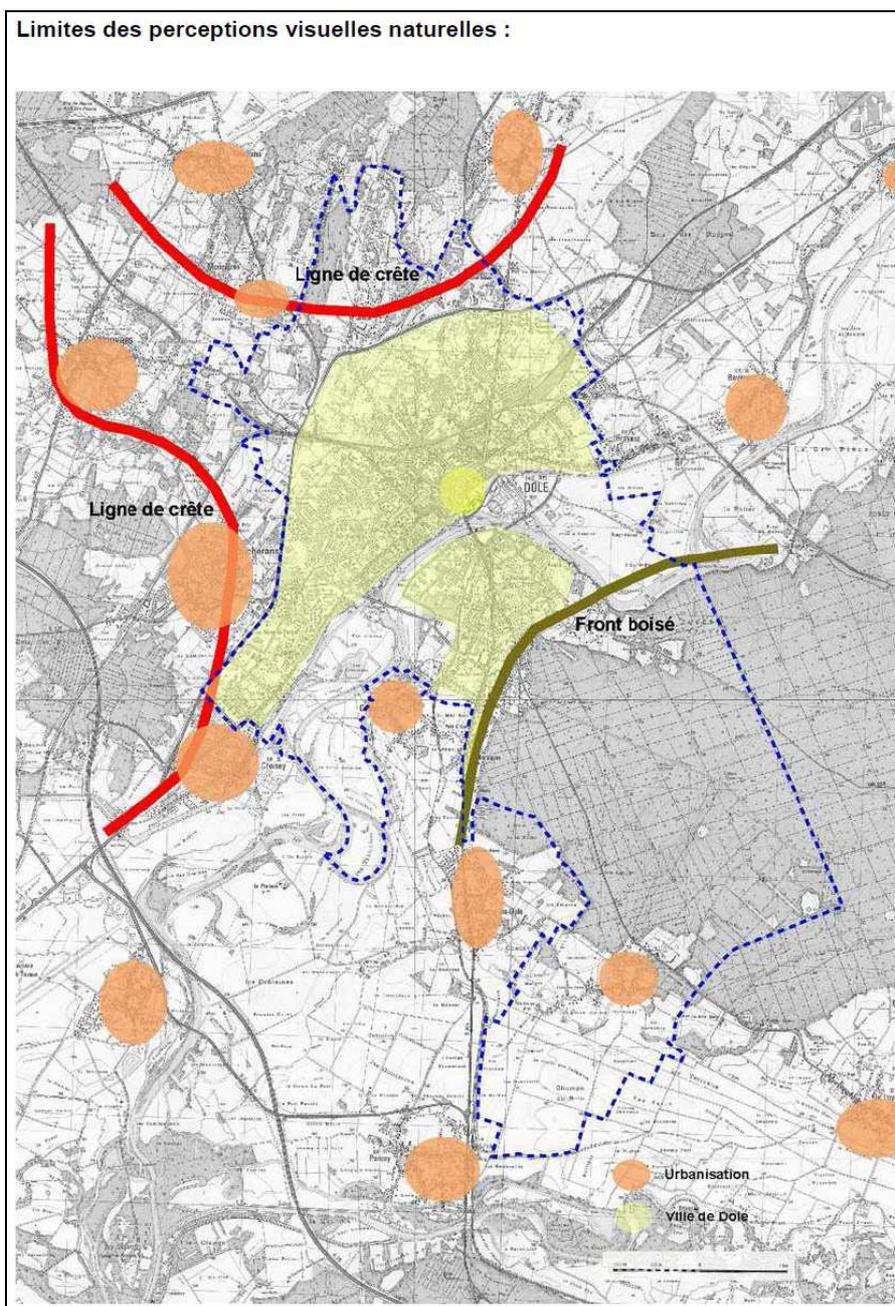
La basilique qui domine la ville (source : office du tourisme)

Composés d'une topographie simple, avec deux plateaux de part et d'autre de la vallée du Doubs, Dole offre de nombreux points de vue sur les différentes composantes du paysage.

Organisée autour du centre historique, la ville s'est développée entre des contraintes fortes : le Doubs, le canal Rhin-Rhône, les voies ferrées, la forêt de Chaux.

Installée sur un promontoire au-dessus du Doubs, la ville est en position dominante vis-à-vis du paysage alentour. La vieille ville et le cours du Doubs sont les deux éléments forts du paysage dolois.

Des lignes de crêtes ferment le paysage sur les fronts Nord et Ouest, une autre fermeture est présente au Sud-Est avec la forêt de Chaux. La vieille ville se positionne au centre de ces limites visuelles.



Source : PLU - Sorepa

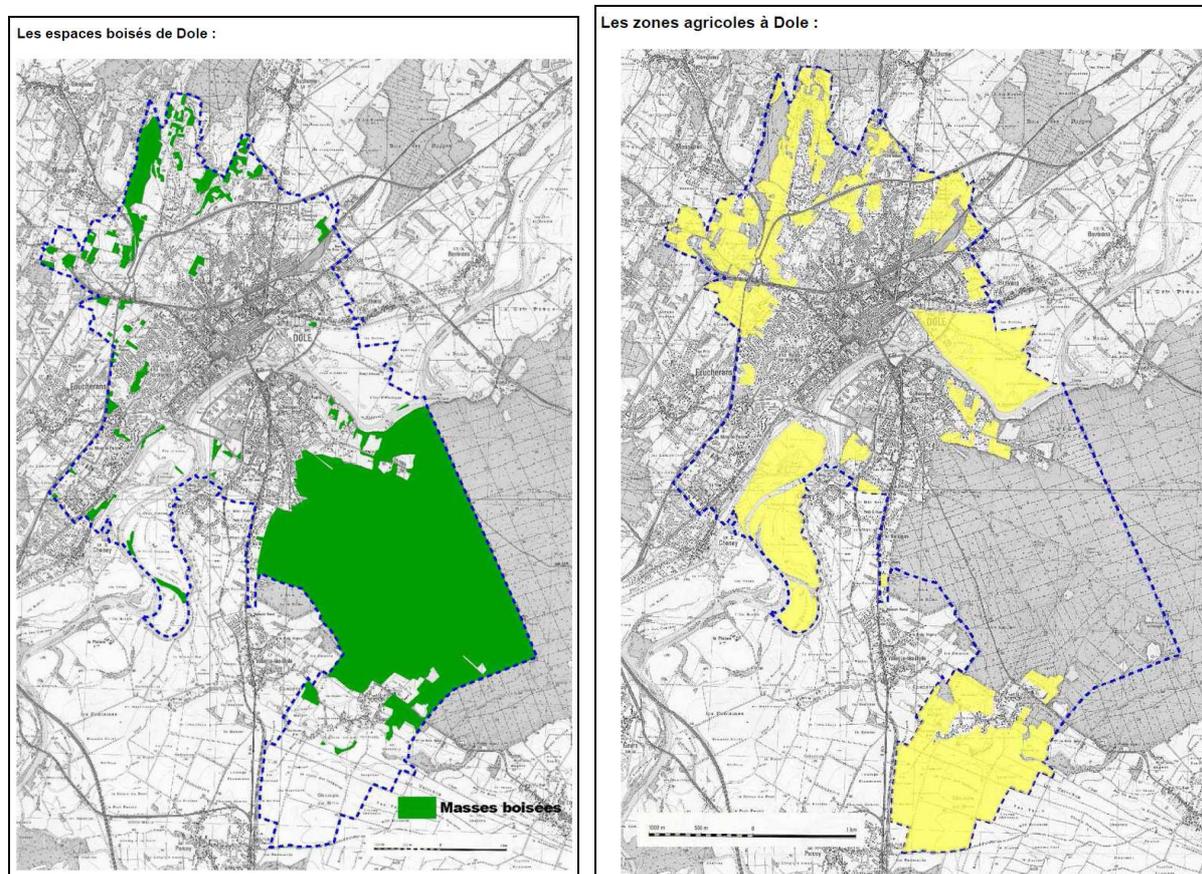
PLU - Révision simplifiée - Secteur de la Gare - Rapport de présentation

Les espaces boisés occupent un tiers du territoire communal.

Ils sont constitués de nombreux petits massifs au Nord du territoire, marquant les collines qui limitent le territoire et au Sud par la forêt de Chauv.

Aux portes de Dole, avec près de vingt mille hectares d'un seul tenant, une longueur de plus de vingt-six kilomètres et une largeur de douze kilomètres, la forêt de Chauv est la deuxième forêt de feuillus de France par sa superficie.

L'espace agricole s'étend sur l'ensemble du territoire. Les majeures parties de ces espaces se situent au Sud du territoire, dans la vallée du Doubs et de façon ponctuelle au Nord. Ils se morcellent sous la pression de l'urbanisation, complétés par ceux des autres communes.



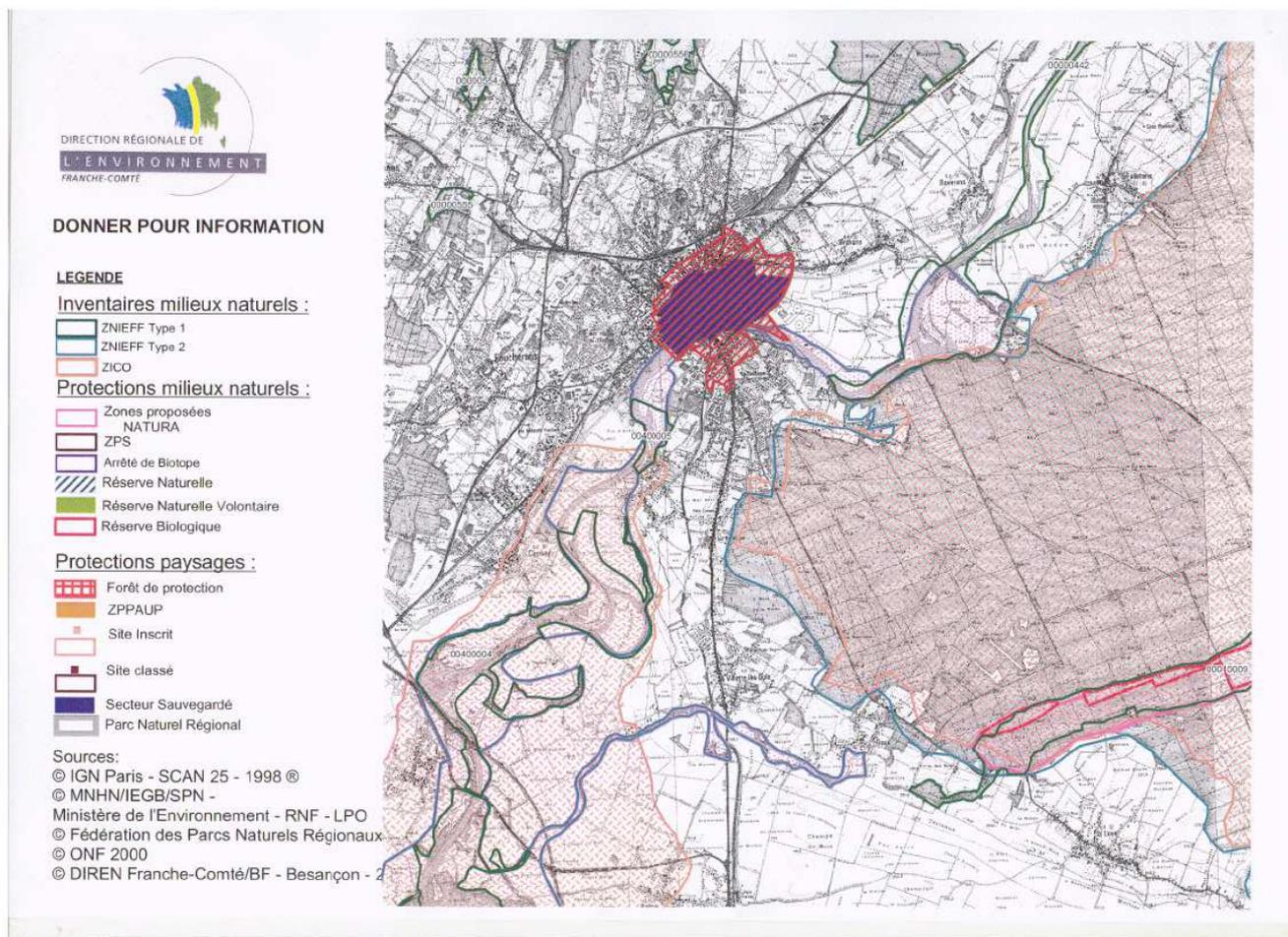
Source : PLU - Sorepa

Ce patrimoine naturel est l'essence même du territoire, ce qui le met en valeur et structure son espace. L'extension de l'urbanisation et l'uniformisation des nouvelles constructions (lotissements pavillonnaires) ne favorisent pas la mise en valeur de ce patrimoine.

Les principales contraintes environnementales à prendre en compte pour le développement urbain sont : la protection des forêts, la protection des pelouses et fructiciées situées sur le Mont Roland et

PLU - Révision simplifiée - Secteur de la Gare - Rapport de présentation

au Nord-Ouest, la protection des milieux humides situés dans la zone portuaire, la protection des secteurs faisant l'objet d'une Z.N.I.E.F.F ou possédant une qualité écologique exceptionnelle (Dole est concernée par 6 Z.N.I.E.F.F de type I, 3 Z.N.I.E.F.F de type II et 2 Z.I.C.O.), la zone Natura 2000, les corridors écologiques et les trames vertes / bleues.



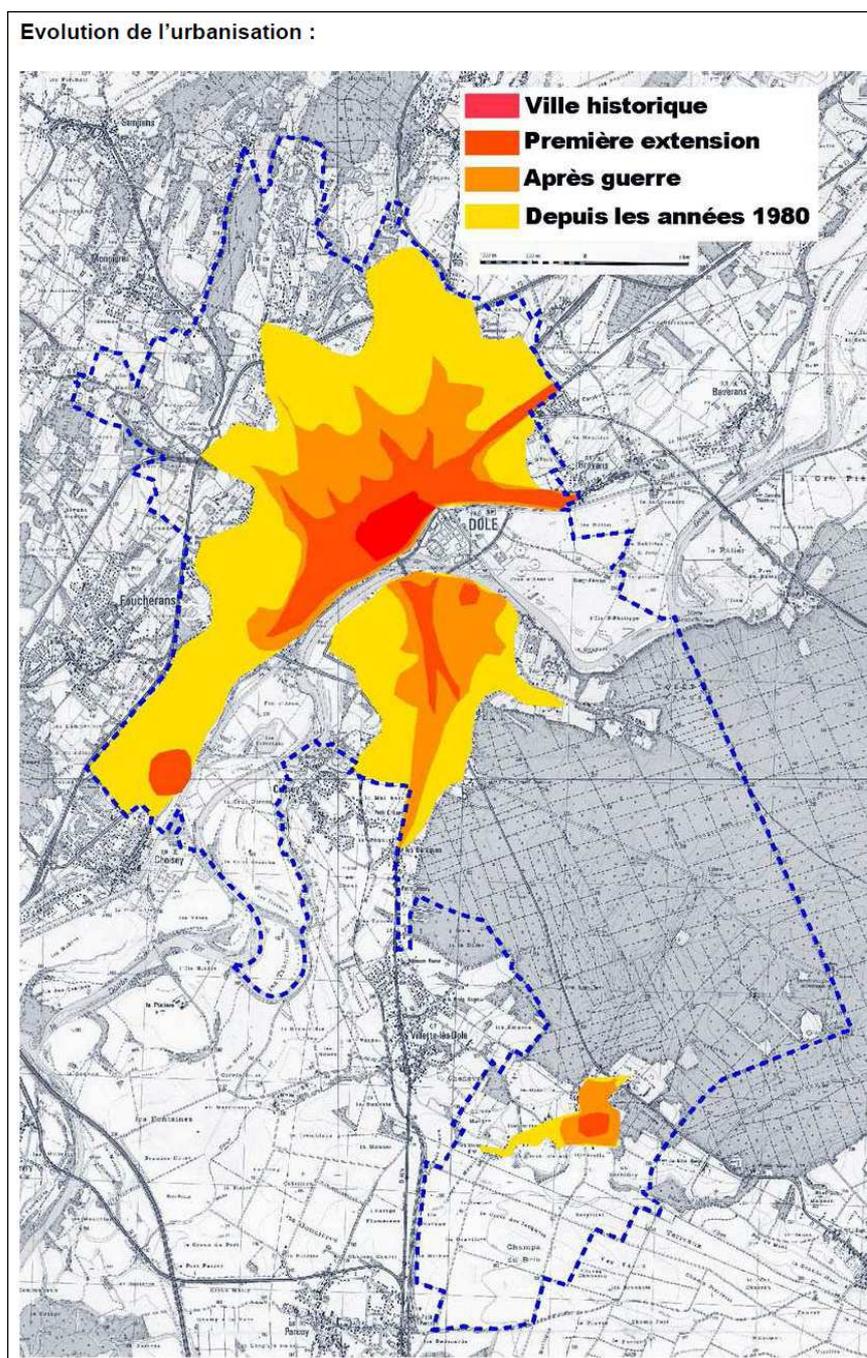
Carte de synthèse :

1.2.2 Un développement urbain radioconcentrique

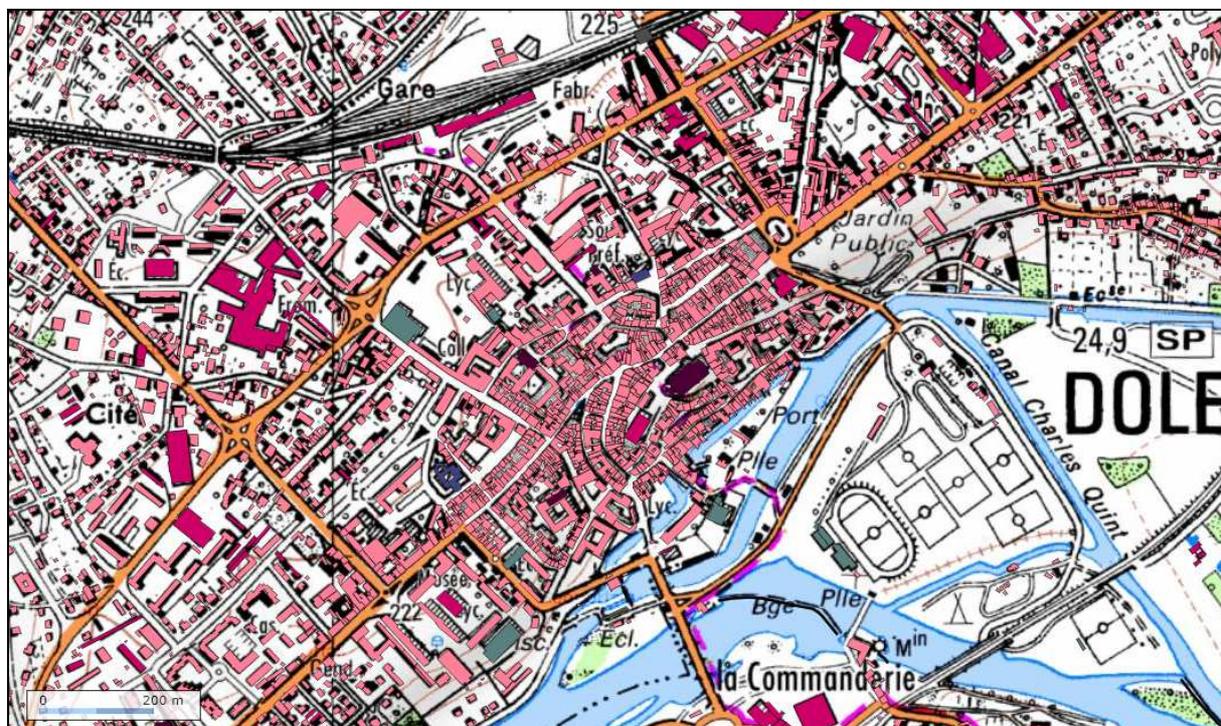
La ville initiale s'est implantée à l'endroit le plus étroit de la vallée du Doubs, facilitant les passages d'une rive à l'autre.

Du XV au XIXème siècles, les extensions de la ville s'organisent le long des axes de communication sur la rive droite, puis dans un second temps sur la rive gauche, faisant face au noyau historique.

Source :
PLU - Sorepa



Fin XIXème, l'arrivée du chemin de fer favorise un développement de l'urbanisation au Nord de la ville historique avec l'installation de la gare et les premiers boulevards de ceinture. Les industries s'installent à la même époque à l'Est de la ville non loin de l'eau, avec la réalisation de cités ouvrières près des pôles d'emploi.



Source : IGN geoportail

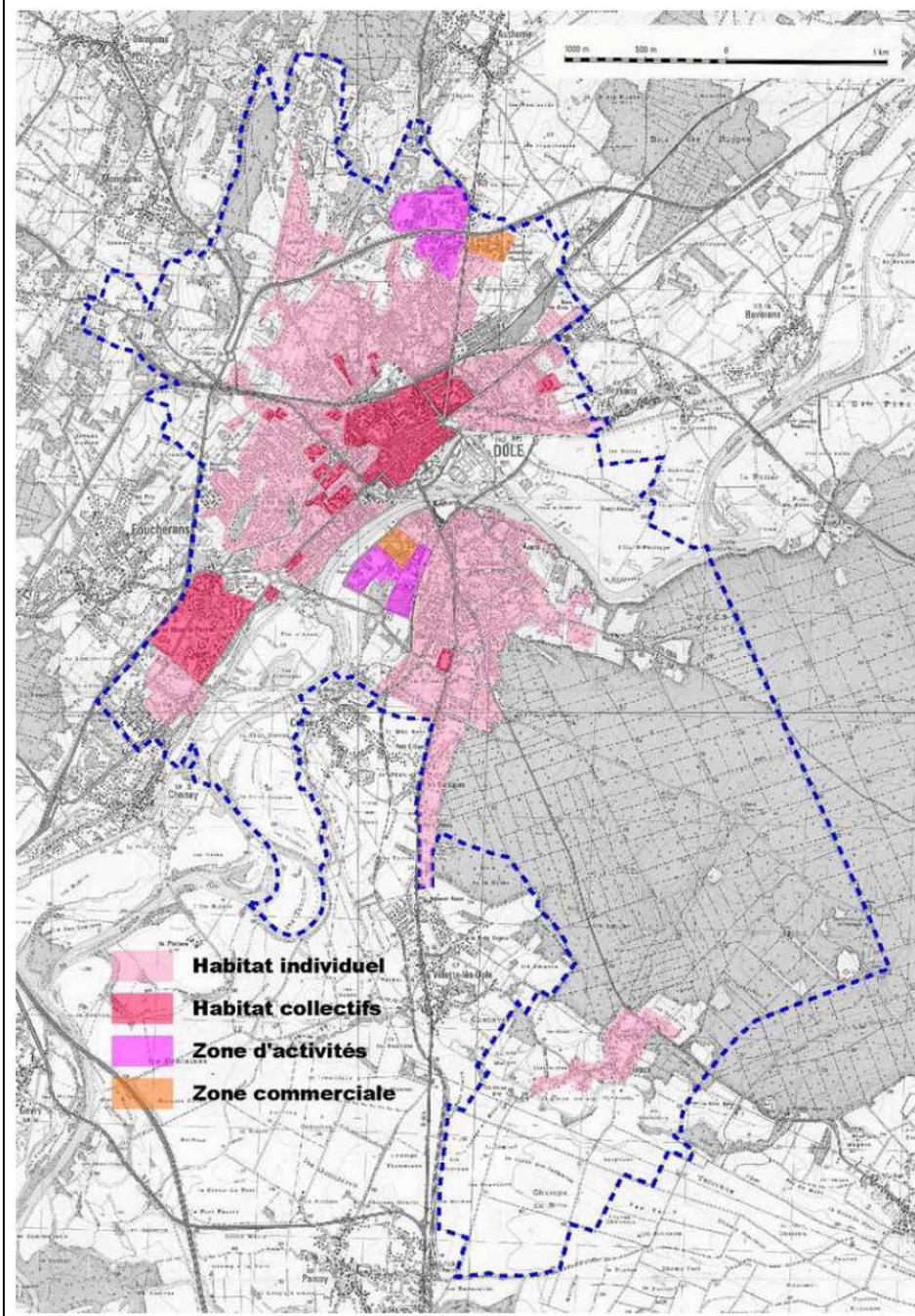
La ville voit son expansion s'accélérer après la seconde guerre mondiale entre 1950 et 1960. Les communes de Saint Ylie et d'Azans sont intégrées à la ville de Dole et agrandissent son territoire communal. Apparaissent les premières cités HLM : Saint Germain, Villa des Roses Carbillet, ainsi que la ZUP (Zone d'Urbanisation Prioritaire) des Mesnils Pasteur.

Depuis 1970, on constate un ralentissement de l'urbanisation qui a commencé après guerre, et les programmes de logements sont constitués de zones pavillonnaires. On assiste à l'apparition de zones d'activités essentiellement implantées au Nord et sur la rive gauche du Doubs.

En 1995, le pont de la Corniche favorise une relation directe avec les secteurs Sud de la ville de part et d'autre du Doubs et améliore les déplacements entre les deux rives de la ville.

Les dernières extensions urbaines ont créé une dilution de l'espace urbain et une uniformisation architecturale dévalorisant l'aspect général de la ville. Ce phénomène crée un problème au niveau des offres de service (besoin en transports en commun, besoin de services de proximité non palliés, coûts en équipement gérés par la ville plus élevés...). Aussi, des projets de densification des zones urbaines sont aujourd'hui lancés par la Ville.

Types d'habitat et économie :



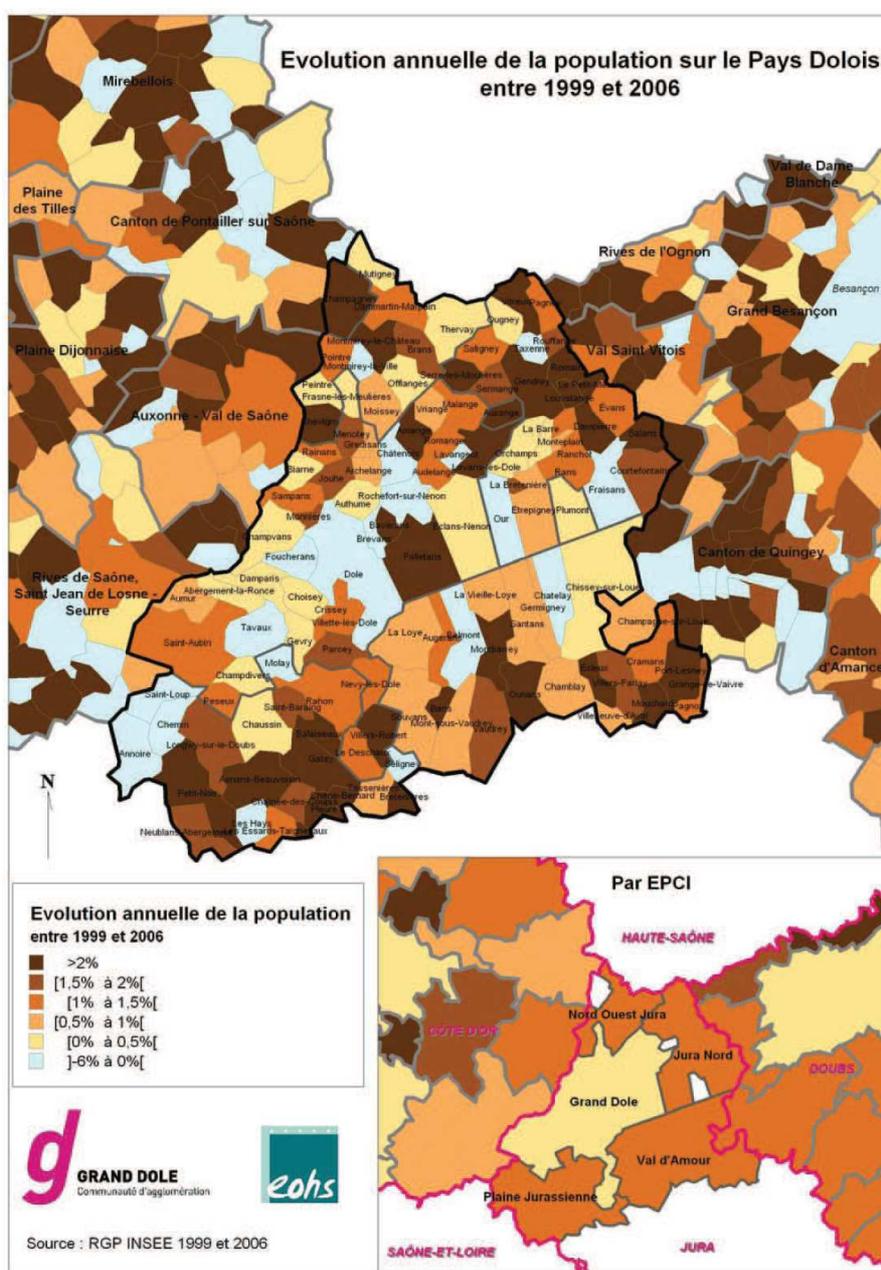
Source : PLU - Sorepa

Fortement contraint par des patrimoines naturels et historiques remarquables, le développement urbain de Dole s'est fait en fonction de ces éléments. Aujourd'hui, le foncier constructible est rare. Aussi, la volonté des Elus de promouvoir une politique de densification et de renouvellement urbain (dents creuses du centre-ville, friches urbaines...) est forte.

1.3 CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES

1.3.1 Un déclin démographique continu

En 2009, la population municipale de Dole s'élevait à 24 906 habitants ; la Communauté d'Agglomération Grand Dole regroupait environ 52 500 habitants pour 41 communes.

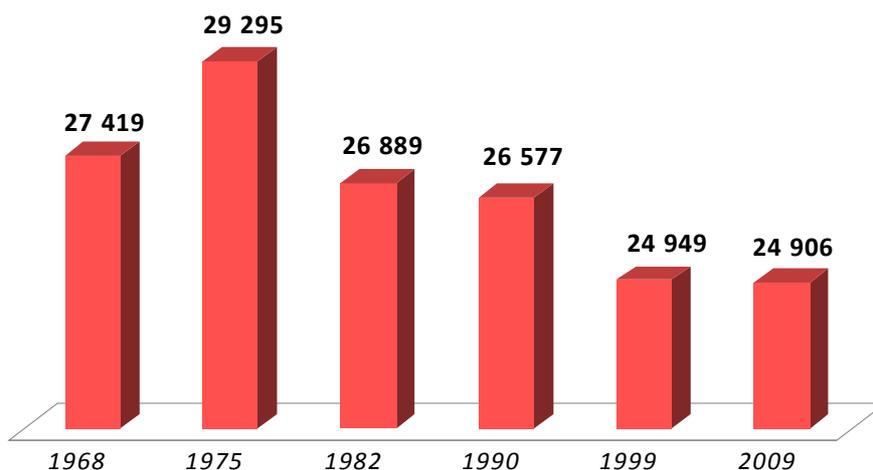


PLU - Révision simplifiée - Secteur de la Gare - Rapport de présentation

Au cours des quatre dernières décennies, la commune a connu une forte diminution de sa population, alors que le territoire communautaire connaissait une croissance démographique (49 500 habitants en 1968) : phénomène de périurbanisation.

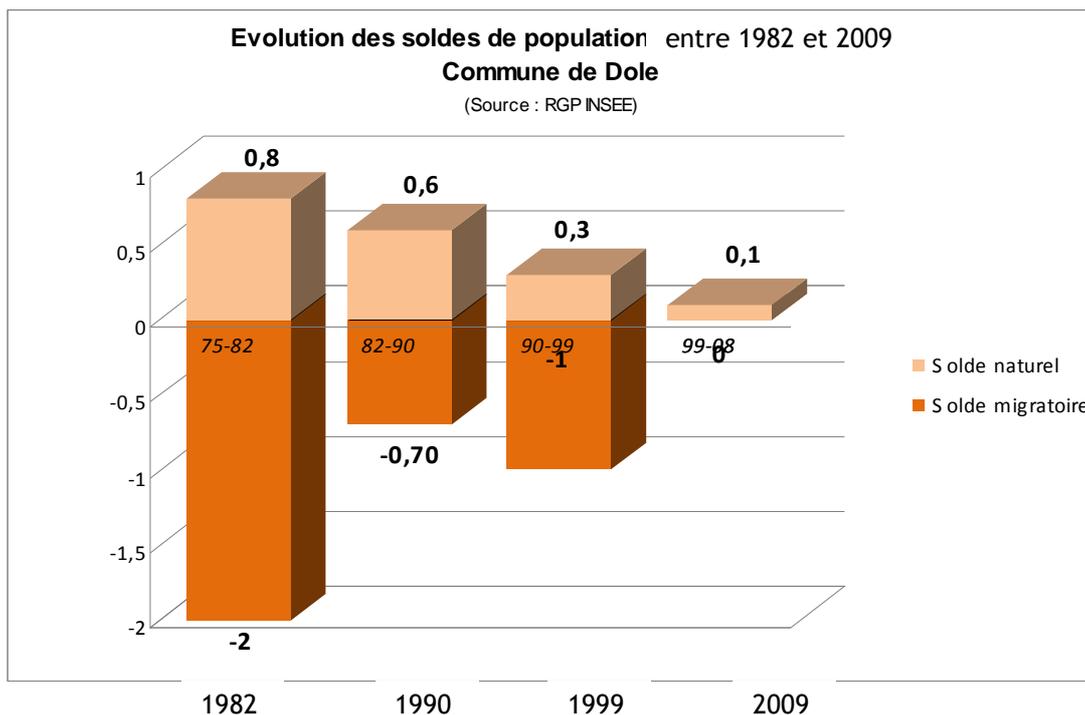
Evolution démographique de la commune de Dole de 1968 à 2009

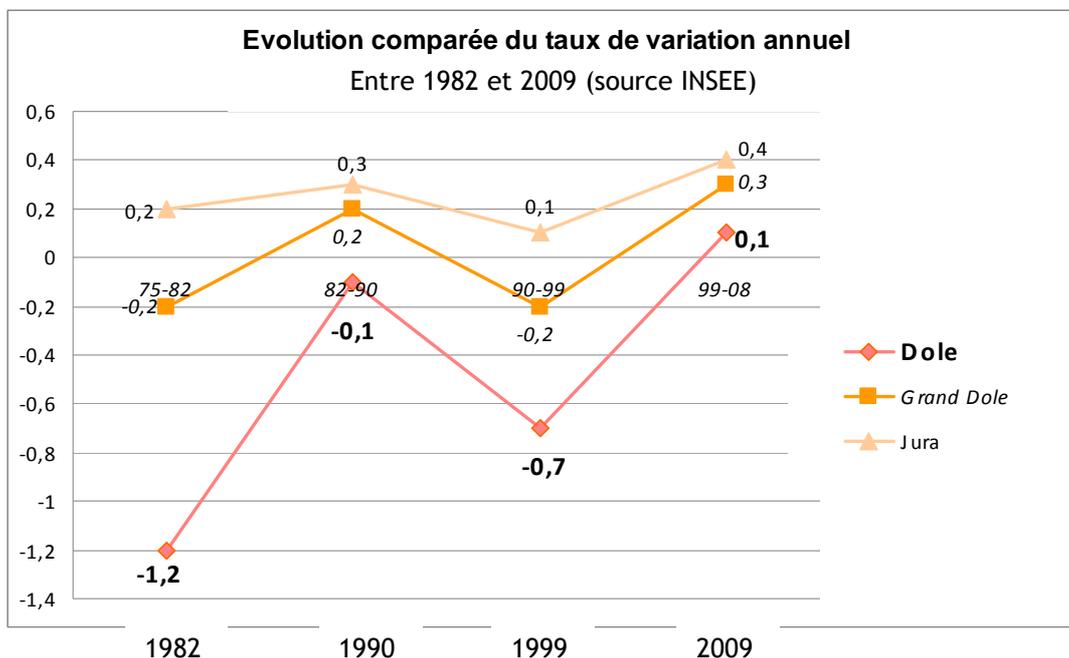
(Source : RGP INSEE)



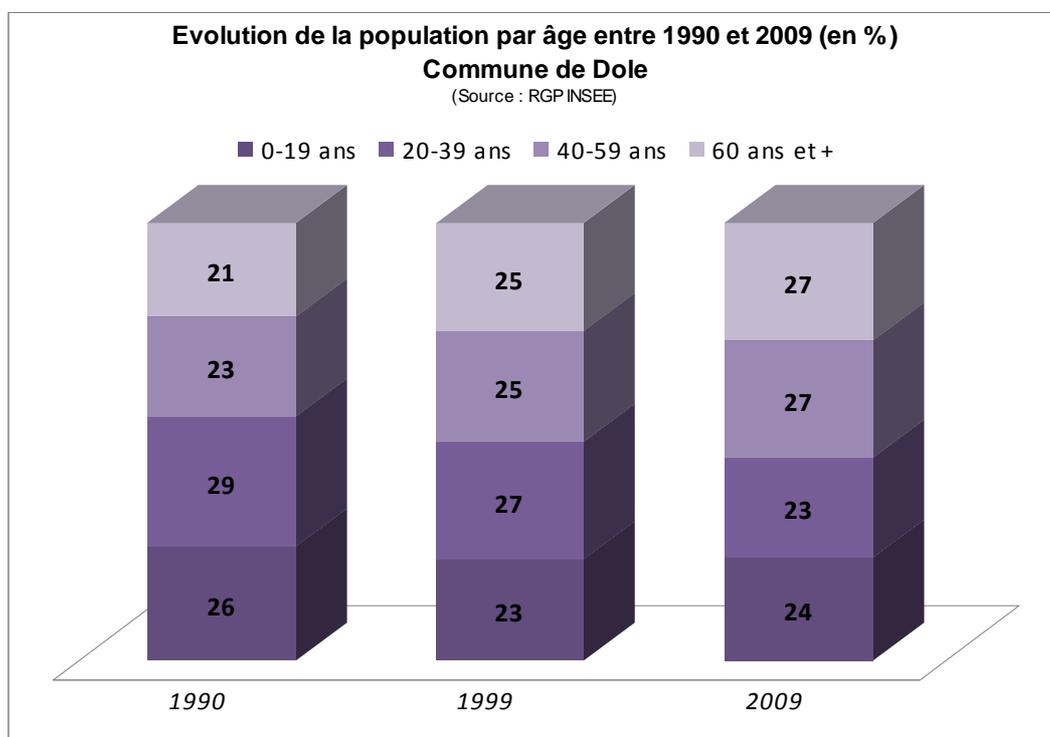
Aussi, le poids démographique de la commune-centre à l'échelle du territoire communautaire a diminué : 55% en 1968 contre 47% en 2009.

La baisse démographique s'explique par un solde migratoire fortement déficitaire, que ne comble pas le solde naturel pourtant excédentaire.





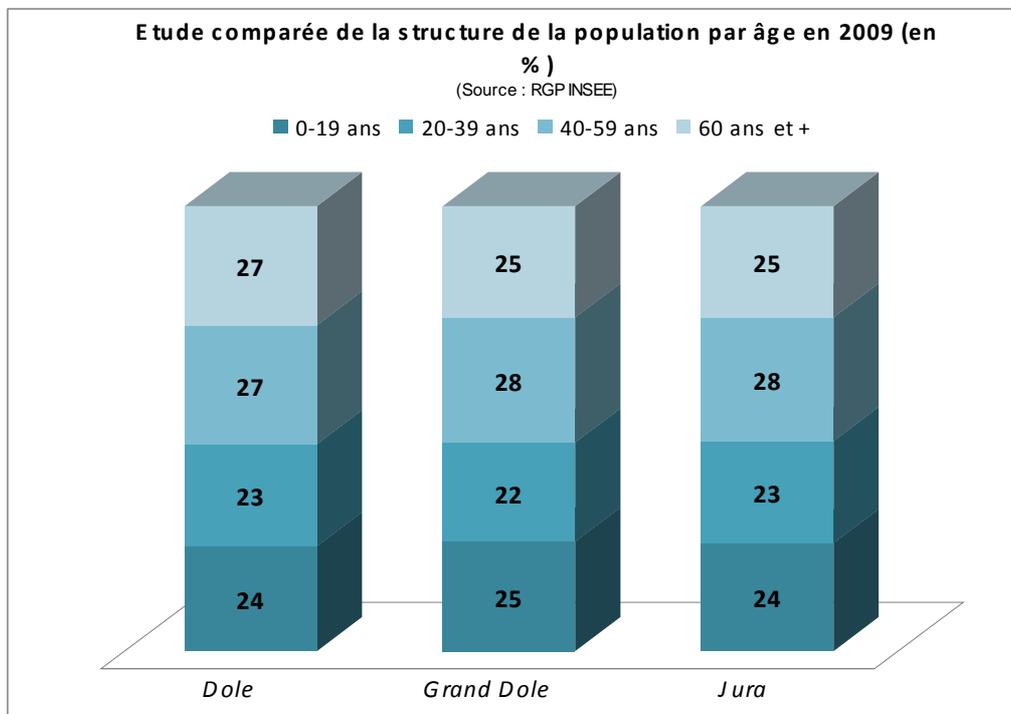
Cela a pour effet un vieillissement progressif de la population de la commune.



En effet, à Dole, comme dans le Jura, la population des 0 - 19 ans est en baisse. Elle représentait 33% de la population totale en 1982, elle n'en représente plus que 24%.

PLU - Révision simplifiée - Secteur de la Gare - Rapport de présentation

A l'inverse, la population âgée, de plus de 60 ans a augmenté à Dole dans des proportions similaires passant de 18 à 27 %, à Dole. Même s'il s'agit d'une tendance nationale, le vieillissement est notoire.



La taille des ménages connaît une diminution, à Dole comme dans le département, ou au niveau national.

Cette évolution est liée au vieillissement de la population, mais également correspond au phénomène de « desserrement ». Elle traduit la transformation de la structure des ménages et l'augmentation des familles monoparentales.

La proportion des ménages de grande taille diminue au profit des petits ménages.

Ainsi, entre 1982 et 2009, la proportion de ménages de 1 personne a augmenté alors que durant la même période, la proportion des ménages de 3 personnes et plus a diminué.

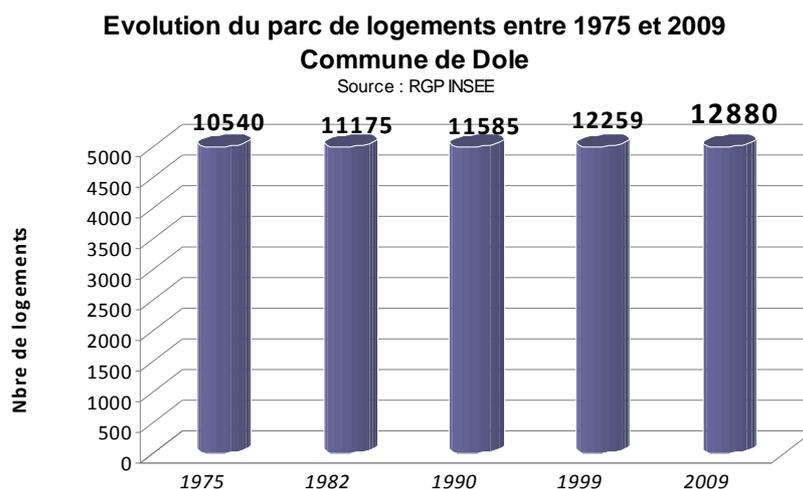
Evolution de la taille moyenne des ménages

	1990	1999	2009
Dole	2,4	2,2	2,1
Grand Dole	2,6	2,4	2,3
Jura	2,6	2,4	2,2

Cela a pour effet de créer de nouveaux besoins en terme de typologie de logements : demande de logements plus petits notamment.

1.3.2 Un parc de logements caractéristique d'une commune centre

On dénombre 12 880 logements sur la commune de Dole, dont 90% de résidences principales. Ce parc a sans cesse augmenté depuis 1982. Il est passé de 11 175 à 12 880.



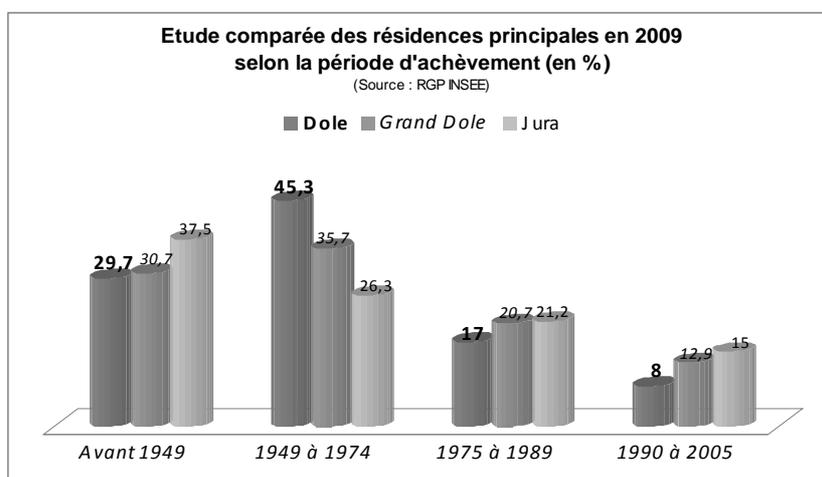
A Dole, le nombre moyen de personnes par résidences principales est de 2,2. Sur l'ensemble du département comme à l'échelle nationale, il est de 2,42.

Si l'on regarde l'évolution de ce chiffre depuis 1990, on voit que Dole ainsi que le département perdent des habitants par résidence principale.

Ce mécanisme de décohabitation qui traduit l'évolution sociologique des ménages et la structure de la population (vieillesse, développement des familles monoparentales,...) est à prendre en compte dans les perspectives d'évolution de la commune.

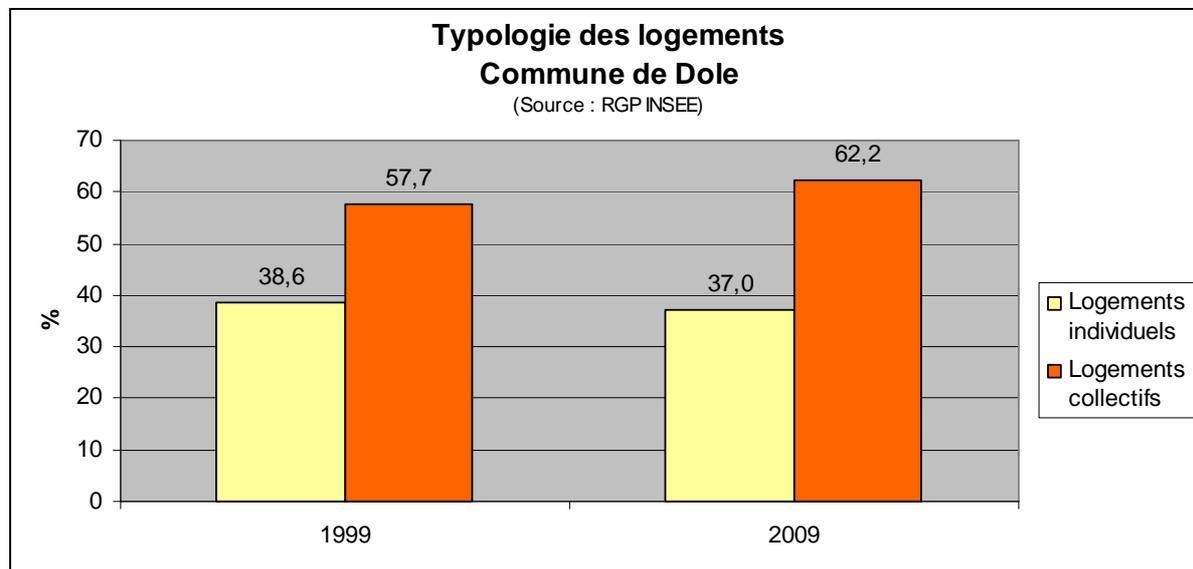
Près de 7 logements de la commune sur 10 ont été construits entre 1949 et 1974.

Le parc de logements anciens à Dole est important et bon marché, mais il ne correspond pas à la demande car il nécessite de la rénovation. Parallèlement les logements neufs en vente sont rares.



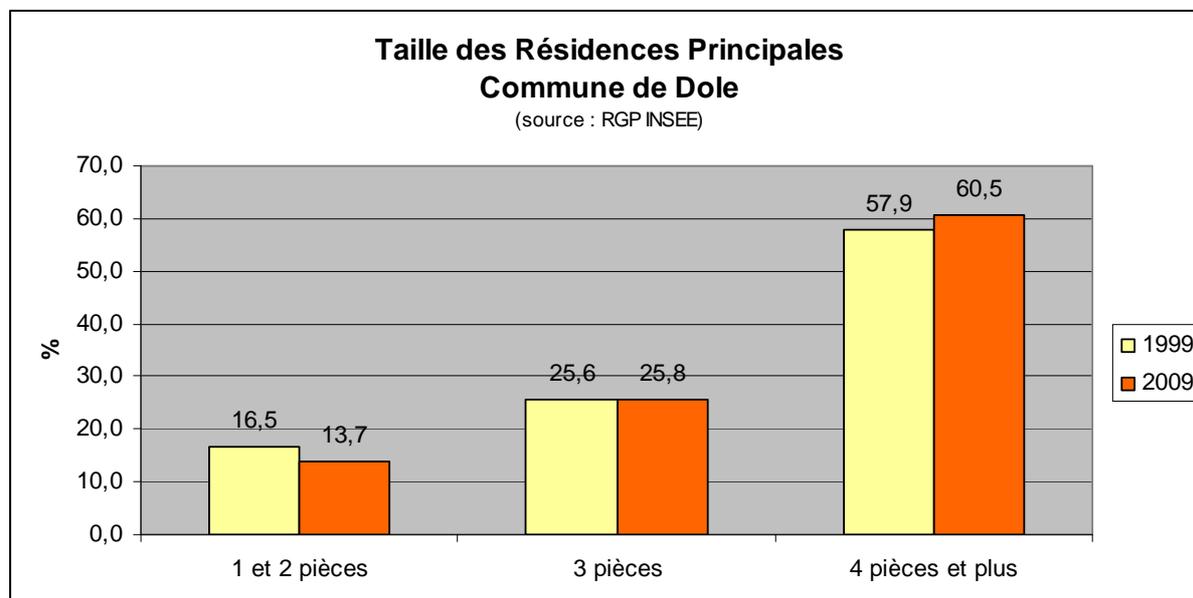
Une majorité de logements collectifs...

Les logements collectifs sont majoritaires à Dole (62,2%).



De grands logements...

Près de 3 logements sur 5 ont plus de 4 pièces. Le rapport avec la taille des ménages n'est pas correct, il y a une sous occupation du parc. Cependant le nombre de logements de petite taille apparaît faible au regard des évolutions de la population, surtout concernant la décohabitation.

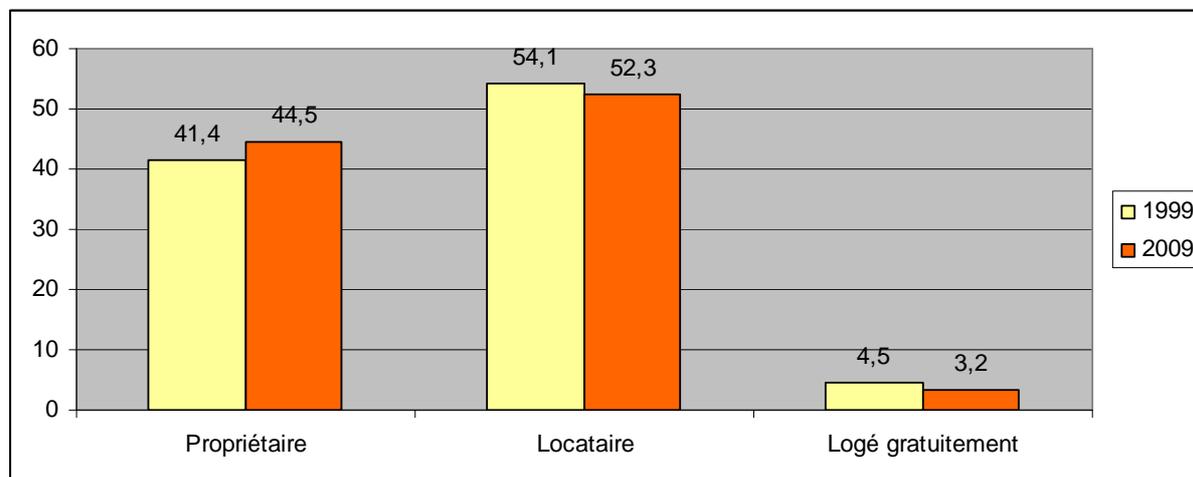


... Occupés par des locataires

La proportion des résidences principales à statut d'occupation propriétaires est relativement faible, bien qu'en légère augmentation ; elle est inférieure au pourcentage départemental (60%).

Statut d'occupation des résidences principales - Commune de Dole

(Source : RGP INSEE)



Le parc social de Dole est géré par quatre sociétés différentes :

- L'Office Public HLM de Dole, qui détient 80 % du parc total de la commune (Dole du Jura Habitat)
- Le Foyer Jurassien, qui détient 15 % du parc social
- La SA Doloise HLM, qui gère 4 % du parc social
- L'OPAC du Jura, qui gère 1 % du parc social

La part de logements sociaux par rapport au nombre total de résidences principales représente 29% du parc et est notamment supérieure à la moyenne départementale (13% contre 29%). Cette part est conforme à la loi d'orientation pour la ville.

Le quartier des Mesnils Pasteur regroupe à lui seul la moitié du parc social, soit 1800 logements. Depuis 1999, des Opérations de Renouvellement Urbain (ORU), puis des P.R.U., ont été engagés dans les quartiers des Mesnils Pasteur et de Saint-Germain (quartiers en déqualification). Actuellement, un programme ANRU est en cours.

Le projet de rénovation urbaine des Mesnils Pasteur à Dole

Dans les années 1960, la commune de Dole décide de construire de nouvelles habitations afin d'améliorer les conditions de vie d'une main d'oeuvre destinée à attirer de nouvelles activités sur la ville. Pour « préserver la ville », ces nouvelles constructions se feront dans un nouveau quartier : une zone d'urbanisation prioritaire (ZUP) de 65 hectares sur un plateau situé à 3 kilomètres du centre-ville. Initialement destinée à accueillir 3 500 logements, le programme sera interrompu après 11 ans (en 1978) et 1 850 logements réalisés étant donné que la vacance apparaît dès 1977 sur le quartier.

PLU - Révision simplifiée - Secteur de la Gare - Rapport de présentation

C'est la vacance croissante de logements (la population diminue de 28% entre 1990 et 1999) due à un déficit d'image et la concentration importante de personnes en difficultés qui ont mené la ville de Dole à développer des dispositifs relevant de la Politique de la Ville sur ce quartier depuis de nombreuses années, jusqu'à la convention ANRU (Agence Nationale de la Rénovation Urbaine) signée le 19 octobre 2006.

Il s'agit d'un parc de logements relativement ancien : plus de la moitié du parc de la commune de Dole (53%) a été réalisé avant 1969.

Il s'agit très majoritairement d'un habitat collectif (62,2% des résidences principales en 2009). A noter que la proportion de logements collectifs tombe à 41% sur Grand Dole et 34% sur le Pays Dolois (*source PLHI*).

A Dole, 52,3% des occupants sont locataires de leur habitation (dont 26% dans le parc locatif social). Inversement, sur Grand Dole, la part des propriétaires représente 60% des occupants (*source INSEE 2009*).

Le parc communal est essentiellement composé de grands logements (plus de 3 résidences principales sur 5 ont 4 pièces et +) (*source INSEE 2009*). Les petits logements (1 et 2 pièces) représentent seulement 13,7% des résidences principales.

Cela engendre des phénomènes de "sous-occupation" : 73% des résidences principales de Dole sont occupées par des ménages de 1 ou 2 personnes... (*Source INSEE 2009*).

A noter également que 47% des chefs de ménage, résidant à Dole, ont plus de 55 ans (*source INSEE 2009*).

L'offre en logement ne correspond plus aux besoins de la population. La structure des logements n'est plus adaptée à la diminution du taux d'occupation des résidences.

Cette situation crée une pénurie de logements adaptés aux besoins et sont des facteurs de départ de la population. En outre le manque de constructions de logements est un facteur de perte de la population.

Afin de rééquilibrer le parc de logements et ainsi faciliter les trajectoires résidentielles sur la commune de Dole, il semble judicieux de diversifier les typologies de logements, en privilégiant la production de petits et moyens logements (T2 et T3), collectifs et/ou intermédiaires, en accession (notamment pour les jeunes ménages avec enfants, souvent primo-accédants), tout en assurant une offre locative.

Rappelons également qu'à l'horizon 2015, sur la commune de Dole, le PLH prévoit la réalisation de 900 logements (pas forcément de la construction neuve, mais également de la réhabilitation et de la transformation de la vacance), dont 225 répondants à l'article 55 de la loi SRU.

Le secteur Gare pourrait servir de secteur de développement pour les petits et moyens logements, au plus près du futur pôle multimodal.

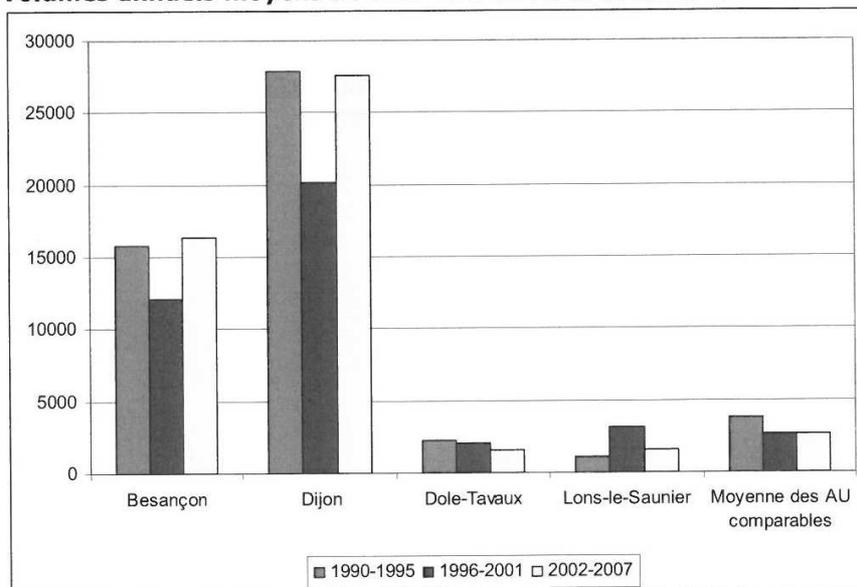
1.3.3 Un pôle d'emploi important

Aujourd'hui, le territoire de Dole est un pôle d'emplois mais est concurrencé au niveau tertiaire par les pôles de Besançon et Dijon, tout proches.

On compte près de 45 000m² de bureaux occupés dans le Grand Dole (source INSEE). Cependant, cela reste faible par rapport à Besançon (380.000m²), Dijon (580.000m²) ou encore Lons-le-Saulnier (100.000m²).

Le volume annuel de m² construits sur l'aire urbaine de Dole est très faible et en constante diminution au cours des dernières années.

Volumes annuels moyens de SHON de bureaux construits :



Source : ARD - juillet 2009

Actuellement, l'offre de bureaux, notamment dans le centre ville, est insuffisante pour répondre aux besoins endogènes, voire exogènes.

A noter que le projet de requalification du site C&K, dans le centre ville, doit permettre de mettre sur le marché dans un premier temps près de 1500m² de bureaux en location...

Pour répondre à des demandes potentielles d'investisseurs, dans la requalification du quartier de la Gare, il est nécessaire de prévoir des locaux destinés à accueillir des activités (essentiellement bureaux et/ou hôtel d'entreprise). La requalification, la valorisation du secteur de réflexion ainsi que la proximité de la Gare de Dole doivent être des atouts pour l'implantation de locaux d'activités.

Aujourd'hui, la production de m² doit cependant être « mesurée », tant dans les volumes que dans le temps : en effet, d'après EIFFAGE IMMOBILIER, à Besançon, 4 000m² de bureaux sont mis sur le marché annuellement pour 120 000 habitants ; à Dole, proportionnellement, il serait « déraisonnable » de produire plus de 800m² par an, pour répondre aux besoins potentiels.

Deux cas de figure sont à envisager et à prospecter :

- Inciter au développement d'une offre locative : opération engagée par un promoteur/investisseur qui développe des locaux, afin de les mettre en location.
Cette solution, considérée comme « idéale », semble difficile à mettre en œuvre à Dole : aujourd'hui, pas d'opérateur prêt à développer des programmes en « blanc » ou en « gris », car, selon eux, les risques encourus de non rentabilité sont grands, et ce d'autant plus que le contexte économique est morose.
- Faciliter la production de locaux en accession (investissement patrimonial) : opération engagée par un ou des entrepreneur(s) local et/ou « extérieur » qui développe(nt) un projet dans le cadre de SCI ou copropriété...

A Dole, la production de locaux d'activités est conditionnée :

- modularité nécessaire des futurs locaux : modularité de la taille des locaux ou mutation en logement si difficulté de vente ;
- production de 5 à 7 000 m² de locaux d'activités, phasés dans le temps (avec une première phase opérationnelle dans la partie Sud, au plus près de la gare). Dans un second temps, l'aménagement de locaux aux pieds du futur parking public, dans la partie Nord, peut être envisagé.

Le Grand Dole a défini des actions stratégiques afin de redynamiser le secteur économique :

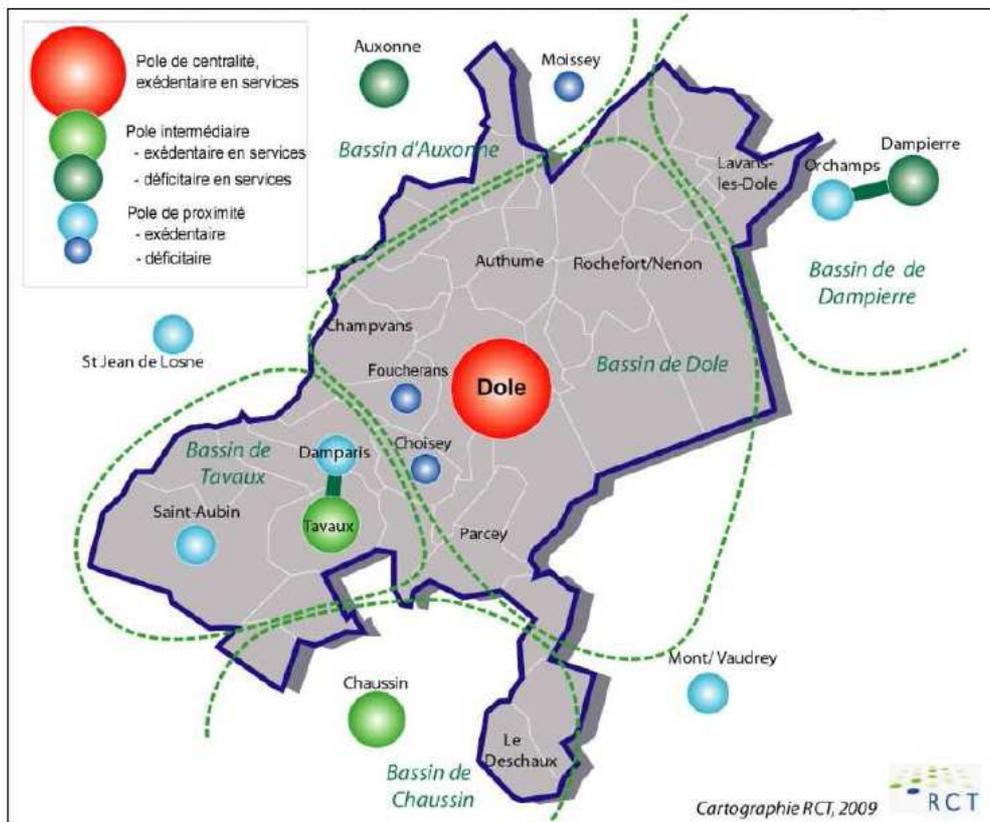
- Stratégie territoriale consistant à l'élaboration d'un maillage des zones d'activités afin de diversifier l'offre d'accueil sur le territoire de la communauté d'agglomération.
- Stratégie foncière visant au développement d'une politique de création de réserves foncières
- Stratégie d'aide à la création d'entreprises (implantation d'une pépinière d'entreprise à proximité des accès routiers, Centre d'Activités Nouvelles).

Ces orientations sont essentielles au dynamisme de Dole et peuvent diminuer l'attraction de Dijon et Besançon en termes économiques.

1.3.4 Un excellent niveau d'équipements et de services

La ville-centre de Dole dispose de la gamme la plus large d'équipements et de commerces.

Pôles et bassins de services du Grand Dole



Elle dispose naturellement de tous les équipements de base, de proximité (bureau de poste, station service, pharmacie...) et intermédiaire (banque, supermarché, collège, dentiste, magasin de meubles...), mais aussi de la gamme élargie qui regroupe les équipements majeurs (hôpital, cinéma, laboratoire d'analyses médicales...).

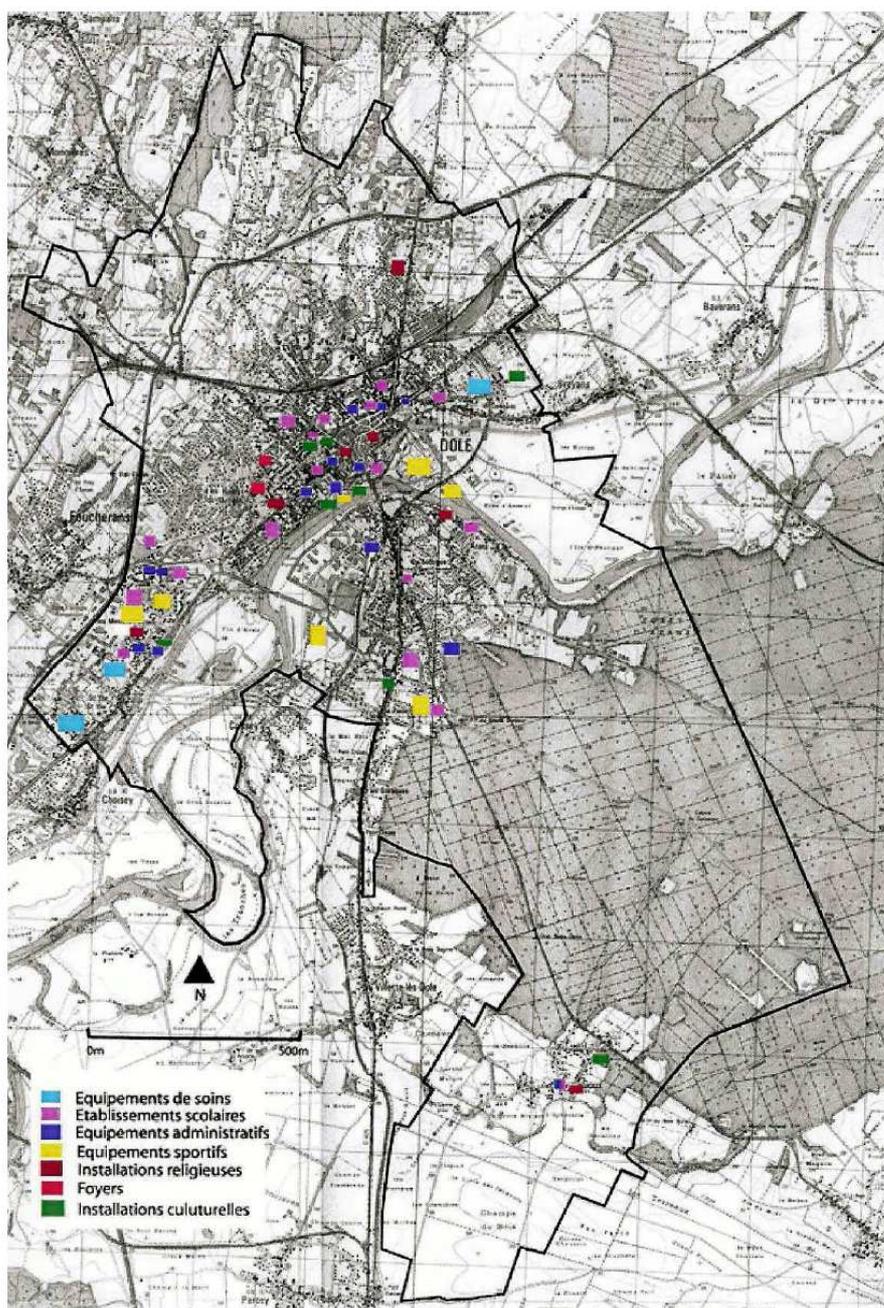
La plupart des institutions publiques sont situées au centre ville (hôtel de ville, police nationale, gendarmerie...). Il en est de même pour l'offre en services culturels (théâtre, salle des fêtes, salle de spectacles, cinéma, ...). Le centre de Dole concentre aussi les équipements scolaires.

Le deuxième pôle d'équipements publics se situe aux Mesnils Pasteur où sont implantés l'hôpital Louis Pasteur, le lycée et la sécurité sociale par exemple. Ce pôle ne bénéficie pas d'une réputation

favorable étant donné sa proximité avec les Mesnils Pasteur (quartier marginalisé), mais ce dernier est en cours de rénovation dans le cadre d'une ANRU.

D'après ce constat, on peut dire que la densification du tissu urbain paraît nécessaire à l'accès aux équipements publics et de service. En ce qui concerne les quartiers pour lesquels aucune opération de renouvellement urbain n'est envisagée, il convient d'envisager la création d'équipements de superstructure afin de confirmer l'appartenance de ces quartiers à la ville, de les structurer et de leur permettre un accès plus aisé à ce type de services.

Les équipements de superstructure :



PLU - Révision simplifiée - Secteur de la Gare - Rapport de présentation

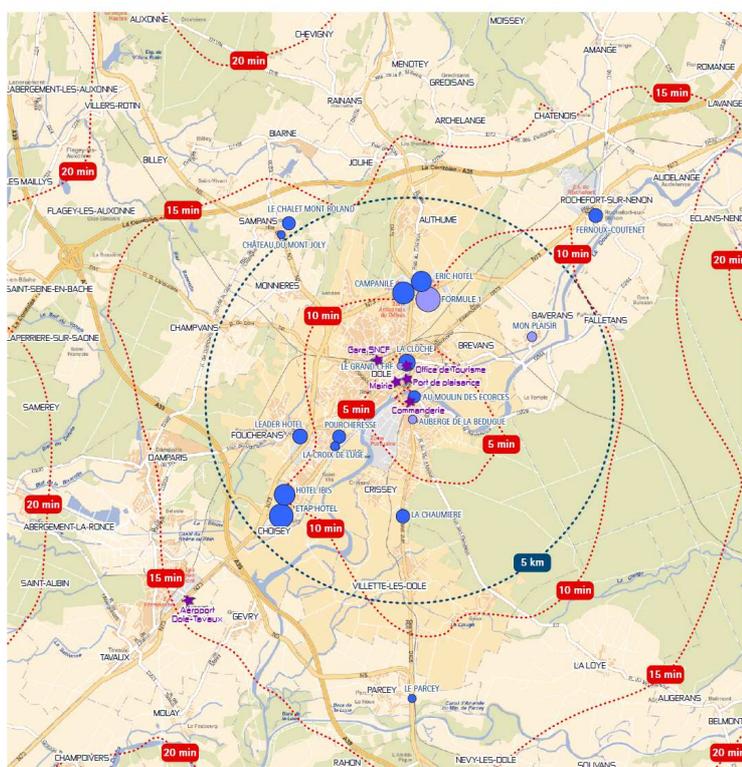
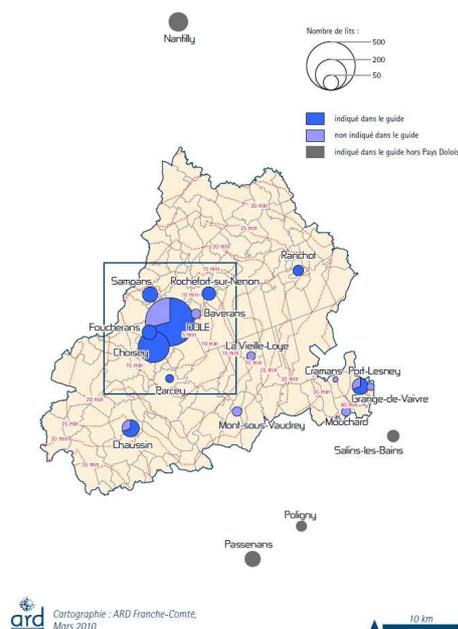
Par ailleurs, Dole, Ville d'Art et d'Histoire, est un des points d'attraction et de premières destinations de Franche-Comté grâce à son patrimoine architectural, urbain et culturel (plus de 12000 entrées au musée Pasteur et au musée des Beaux Arts).

Le tourisme vert et de loisirs représente, quant à lui, le vivier touristique des territoires ruraux connectés à Dole par le Doubs : nombreux sites naturels remarquables et de loisirs, golf du Val d'Amour situé à Parcey, pêche sur la Loue, randonnées (circuits homologués), véloroute, activités fluviales.

L'organisation des acteurs reste toutefois imparfaite à l'échelle intercommunale, quelle que soit l'échelle considérée. Une véritable stratégie touristique d'ensemble et une organisation des moyens pour renforcer et coordonner la promotion et la commercialisation des produits et offres sont engagées par les Collectivités et l'Office du Tourisme.

Le tourisme d'affaires dans le Pays Dolois : Localisation des lits et temps d'accès à la Commanderie

Sources : CDT du Jura et Office de Tourisme du Pays de Dole 2010



En terme hôtelier :

Les capacités d'hébergement et d'accueil des touristes (de courte ou de longues durées) sont insuffisantes et inadaptées, notamment en terme d'hôtellerie, pour une ville qui se veut être la "Porte d'entrée" du Jura.

Dans le Pays Dolois, 2 nuitées sur 3 en hôtel sont liées au tourisme d'affaire.

On dénombre près de 350 lits sur Dole, cependant l'offre hôtelière est "dispersée" dans la ville et incomplète (pas d'établissement de confort, type 3*, qui retient les cadres à Dole). L'offre est

PLU - Révision simplifiée - Secteur de la Gare - Rapport de présentation

insuffisante dans le centre ville. A terme, dans le cadre d'un renforcement touristique de la ville, le manque de lits est estimé à environ 300 lits (source : S.D.T. Jura).

Par ailleurs, pour une ville de tourisme d'affaire, il manque une structure de type "résidence hôtelière", destinée notamment aux congressistes ou professionnels, qui viennent à Dole pour de courts séjours et qui souhaitent rester au plus près de la Gare.

Perspectives :

- Faciliter l'accès à l'information et structurer la stratégie touristique.
- Développer l'offre hôtelière et permettre le développement de résidence hôtelière, notamment à destination du tourisme d'affaire.
- Faciliter la création d'hôtel de charme, afin de conforter le rôle touristique du territoire.

Le secteur Gare, au plus près du futur pôle multimodal et comme porte Nord du centre ville, doit servir de plate forme et vecteur de l'identité de la ville, pour accueillir :

- au Nord, un hôtel d'une cinquantaine de lits et une résidence hôtelière, également d'une cinquantaine de lits,
- au Sud, un hôtel de charme,
- un pôle multiservice, destiné à faciliter pour les gens de passage comme pour les touristes "l'accès" à la ville et sa lisibilité : antenne de l'office du tourisme, location véhicule, transports en commun, services publics divers...

En terme commercial :

Au niveau commercial, la commune dispose de 3 grandes zones commerciales périphériques et d'un hypercentre commercial dans quelques rues du centre ville et sur la rive gauche.

Le commerce de proximité dans les différents quartiers est quasi inexistant et/ou vieillissant.

A terme, l'objectif est de trouver une nouvelle centralité pour requalifier le quartier de la Gare et revitaliser le tissu commercial existant, en complément de l'habitat et des activités.

Dans le secteur de la Gare, en accompagnement de l'habitat et de l'activité, doivent être envisagés de petits commerces de proximité (brasserie, tabac-presse, boulangerie, pressing), au plus près de la Gare (plutôt au Sud), ainsi qu'une supérette (-1000m²) au Nord des voies ferrées, au plus près des futures habitations. Se pose la question de sa pérennité, sur le long terme...

Le territoire est doté d'un niveau d'équipement dense et de qualité, qui attire les populations des communes voisines. Cependant, en terme de développement économique et touristique, des améliorations doivent être recherchées afin d'améliorer et de renforcer l'attractivité du territoire, grâce notamment à la présence de la gare.