

## ***II -PRESENTATION DU SECTEUR CONCERNE PAR LA REVISION SIMPLIFIEE***

### **2.1. - SITUATION ET CADRE GENERAL**

Le quartier de la Gare se situe à proximité du centre ancien (à une distance d'environ 600m de la Basilique Notre Dame) et occupe une surface d'environ 14 hectares. Il reste cependant très excentré et n'est pas relié aux quartiers alentours. La gare est pourtant le point d'articulation des quartiers Nord et Sud. Elle constitue par là même un enjeu majeur pour le développement de la ville et l'image qu'elle se construit.

Il ne faut cependant pas mettre de côté les nombreux atouts du site, catalyseurs du changement du pôle Gare :

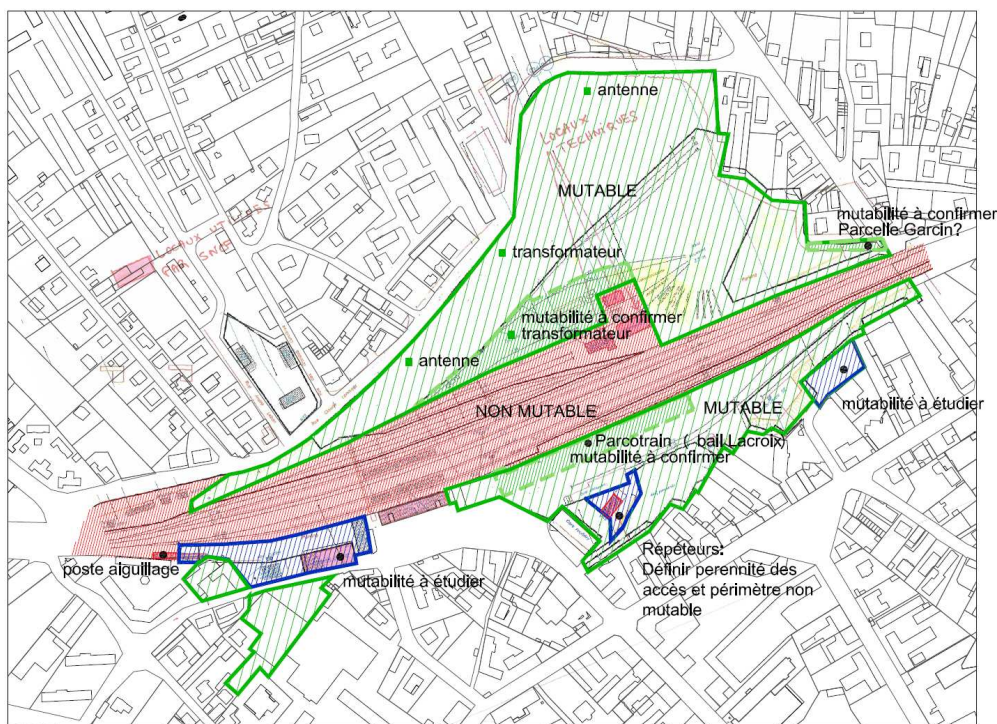
- La proximité du centre ancien permet de penser la valorisation de cheminements piétons.
- La « 4eme porte » : entrée du territoire.
- L'important foncier disponible permet d'envisager un projet ambitieux.
- La situation de lien entre différents quartiers de la ville, et notamment certains quartiers excentrés, est un atout.
- L'intermodalité.

Porte d'entrée et de sortie du territoire des 41 communes du Grand Dole, la gare de Dole bénéficie aujourd'hui du statut de gare d'agglomération.

A l'interface de plusieurs systèmes et modes de déplacements, notamment le transport ferroviaire, les déplacements doux et les transports collectifs routiers (réseau urbain et interurbain), elle souffre de plusieurs dysfonctionnements.

La ville de Dole et la Communauté d'Agglomération du Grand Dole, avec le soutien du Conseil Régional de Franche-Comté, du Conseil Général du Jura, de la SNCF, de RFF et de l'Etat, ont engagé depuis plusieurs années déjà des réflexions sur la requalification du quartier de la gare de Dole.

Le quartier de la Gare se situe à proximité du centre ancien et occupe une surface d'environ 14 hectares.



DOCUMENT DE TRAVAIL PEM DOLE JUIN 2010 / SCHÉMA DE MUTABILITÉ

1/2500en A3

en vert : MUTABLE  
 en vert / pointillé: MUTABILITÉ à confirmer par le propriétaire RFF, SNCF, Ville  
 en bleu: MUTABILITÉ À ÉTUDIER  
 en rouge. NON MUTABLE

C'est un projet qui fait quasiment l'unanimité de tous : les partenaires se sont mis d'accord pour requalifier la gare de Dole. Avec plus de 2 300 passagers qui fréquentent le site chaque jour, c'est un enjeu crucial d'attractivité pour le territoire. D'autant plus que l'image de la gare est aujourd'hui fortement dégradée : accès difficile depuis le centre-ville, espace complexe et peu lisible pour les usagers, stationnement insuffisant, une gare routière sous-dimensionnée et une sécurité pas toujours assurée, une qualité urbaine du site médiocre avec un paysage marqué par l'importance des emprises ferroviaires et des bâtiments, pour certains vétustes (halle de la gare routière, halles fret de la cour SNCF ...).

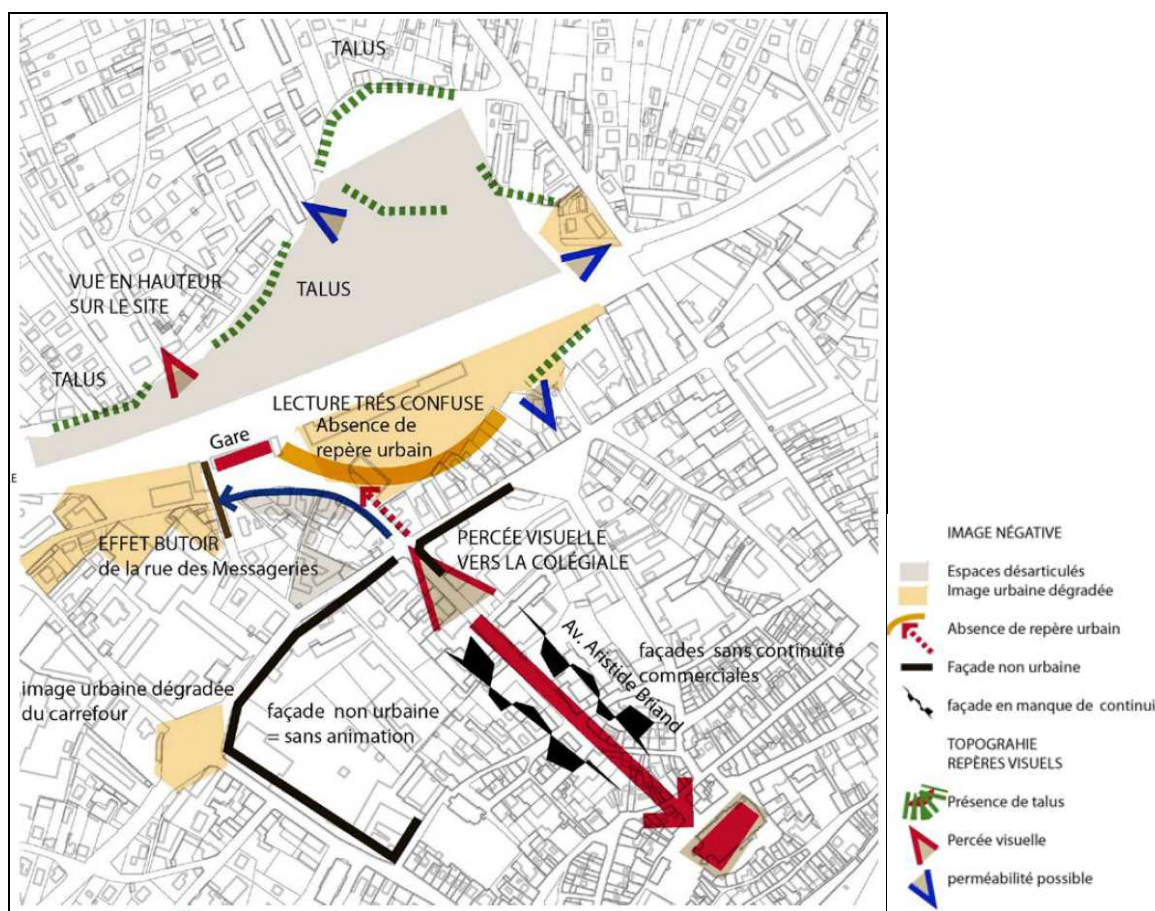
Or, de nombreux terrains inutilisés et classés en friche ferroviaire entourent la gare et constituent des opportunités foncières exceptionnelles pour aménager un espace structurant.

La gare est également un élément prégnant du paysage urbain. L'aménagement urbain autour de la gare est à revoir :

- La gare constitue aujourd'hui une coupure entre le centre-ville et les quartiers Nord. Cette coupure est également renforcée par la topographie du site (dénivelé de plusieurs mètres du Sud des voies ferrées vers le Nord). Deux passages routiers à environ 500 mètres de part et d'autre de la gare et un passage souterrain au niveau de la gare accessible uniquement

aux piétons permettent de relier les deux façades du quartier et d'accéder aux quais (passage ouvert au public) ;

- Une trame viaire de desserte hétérogène du point de vue des gabarits (Rue des Messageries notamment) contraignant fortement le plan de circulation du quartier et l'accès à la gare.
- Des problèmes d'accessibilité se posent au niveau des quais et du passage souterrain.
- Des terrains inutilisés, des friches industrielles entourent la gare et constituent des opportunités foncières pour aménager un espace structurant.
- Une « qualité » urbaine médiocre avec un paysage marqué par l'importance des emprises ferroviaires (utilisées ou non pour des activités) et des bâtiments pour certains très dégradés (halle de la gare routière, halles fret de la cour SNCF).



Source : Etude de programmation - REMOUE Ass.

Le projet du quartier de la gare a pour objectif de remédier à l'ensemble des dysfonctionnements observés dans un souci fort d'intégration urbaine.

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

Au delà de la diversité des enjeux et des responsabilités partagées, l'ensemble des partenaires s'accorde pour bâtir un projet d'aménagement en travaillant sur une dimension pôle d'échanges et de requalification urbaine.

En effet, le site de la gare est un lieu complexe où de nombreuses fonctions convergent et impliquent de nombreux acteurs :

- La Communauté d'Agglomération du Grand Dole (CAGD),
- La Ville de Dole,
- Le Conseil Régional de Franche-Comté,
- Le Conseil Général du Jura,
- L'Etat représenté par la Direction Départementale des Territoires du Jura et la sous-préfecture,
- Réseaux Ferrés de France,
- SNCF représentée par « Gares et connexions » Agence Gares Bourgogne et Franche-Comté,
- Les transporteurs par délégation,
- Des usagers, des collectifs et des résidents,...

Le site du pôle d'échanges de la gare de Dole ne se limite pas au trafic des voyageurs et aux équipements et bâtiments qui vont avec.

C'est également et historiquement du point de vue ferroviaire un centre important :

- du point de vue technique pour l'entretien des voies et du matériel
- du point de vue humain : base du personnel d'entretien/ travaux et équipements sociaux
- du point de vue de l'activité fret
- ainsi que pour les activités ferroviaires.

Même si toutes ces activités ne sont plus aussi importantes que par le passé, il en reste néanmoins de nombreuses traces dans la présence de plusieurs bâtiments et par l'importance des emprises maintenues tant au Nord qu'au Sud du faisceau ferré.

L'ensemble du domaine ferroviaire a fait l'objet d'un inventaire réalisé par la SNCF, ses différents terrains ont été classés en fonction de leur typologie d'usage (classification interne à la SNCF) et leur niveau de mutabilité établi.

Si certains terrains sont classés mutables, il convient toutefois de préciser :

- que les terrains sont aujourd'hui répartis entre deux acteurs distincts du point de vue de la propriété foncière : SNCF et RFF
- que de nombreuses contraintes techniques et/ou de sécurité demeurent (au niveau du sol mais également aériennes et souterraines)
- que les travaux de réorganisation, déplacements ou reconstitution d'activités ferroviaires sont complexes et souvent coûteux.

Sur le plan foncier, les parcelles mutables les plus importantes sont situées au Nord du faisceau ferré.

On peut noter toutefois que l'ensemble des espaces publics et de voirie devant le bâtiment voyageurs ainsi que la halle de la gare routière sont propriétés de la ville de Dole.

Enfin, il faut signaler également qu'une partie des halles couvertes Fret et de l'ancienne cour Fret est toujours utilisée comme entrepôt par une société de transport de marchandises et cour de manœuvres pour les véhicules (camionnettes et semi-remorques). Bien qu'il n'y ait pas eu d'enquêtes spécifiques à ce sujet, le trafic poids lourds généré est relativement faible.

## 2.2. - ETAT EXISTANT

Le quartier de la Gare se situe au sein d'un tissu urbain diffus et sans forme. Il est relié au centre historique par un tissu XIXe peu cohérent dans la taille des parcelles, l'emprise des espaces publics et le positionnement des bâtis.



Extrait cadastral 2012.

Le tissu urbain environnant est peu perméable par la présence de grands îlots, grandes pièces urbaines, comme le collège ou certaines entreprises privées. Le bâti est également peu structuré ; absence de façades continues, manque d'harmonie des volumes... de plus, on note l'absence d'espaces publics significatifs.

Les formes urbaines semblent ouvertes en excès : c'est à dire ouverte, mais peu passante.

Le quartier de la Gare se développe au Nord et au Sud de la plate forme ferroviaire:

- Au Nord : l'accessibilité est liée à des questions de topographie qui limitent les accès possibles sur l'emprise foncière. Au point de tangence un accès est possible depuis la rue C. Lombard. A l'Est, l'avenue Landon offre une possibilité d'accès juste avant le pont sur voies ferrées dit le pont tordu. Cet accès, interdit au public est d'ailleurs utilisé par la SNCF.
- Au Sud : le site se partage en deux parties: le secteur Gare et le secteur du répéteur.

L'accessibilité de l'ensemble du secteur est liée au Sud à la desserte par l'avenue Briand et d'une éventualité à l'Est par l'avenue Landon sous réserve de précisions topographiques.

Les perceptions de ce territoire sont complexes. Elles sont limitées par les contraintes topographiques et des masques paysagers. Depuis le Sud un certain nombre de bâtiments isolent également des vues.

**Le projet d'aménagement devra ramener une cohérence et une harmonie à cet espace très hétéroclite. La révision simplifiée du PLU devra permettre de s'assurer d'un développement urbain en adéquation avec son environnement, améliorant les franges avec les quartiers adjacents et assurant une urbanisation durable et pérenne à la fois pour le secteur, pour la Ville et pour la problématique intermodal.**

### 2.2.1 Fonctions et usages du secteur

Le site de la gare de Dole a des fonctions et des fréquentations très contrastées de part et d'autres des voies ferrées. Il cumule des fonctions d'espaces publics pour la partie Sud sur lequel s'associent des usages typiquement liés aux transports et d'autres de vie de quartier.

En effet, les rôles du secteur varient selon la zone :

- Au Nord des voies ferrées : hormis le parking de la Rotonde créé en 2011 et étendu en 2013, devant à terme servir à l'ensemble du quartier et non plus seulement les voyageurs, l'espace est entièrement clos et uniquement réservé à l'activité ferroviaire avec une interdiction d'entrée pour le public. Il faut tout de même noter que cette activité ferroviaire a grandement diminué ces dernières années, agrandissant les friches ferroviaires présentes.
- Au Sud des voies ferrées : accès à la gare ferroviaire et à la gare routière qui engendrent de nombreux flux de circulation. Cet espace urbanisé est pleinement intégré au quartier de la gare mais par la dégradation des espaces publics et des locaux vacants, il a perdu son dynamisme et tend à se dégrader.

**Dans une politique de développement durable et d'urbanisation raisonnée, il est nécessaire que la révision simplifiée du PLU assure à la fois :**

- De prioriser et d'organiser l'urbanisation dans les dents creuses surtout dans des territoires aussi stratégiques que les quartiers de gare,
- De renforcer les espaces intermodaux,
- De développer le dynamisme d'un centre aussi important pour le territoire,
- D'assurer la mixité des fonctions dans un quartier et l'intégration d'espaces fonctionnels dans des espaces de vie.

## 2.2.2 Environnement paysager

Le site se trouve au cœur de la zone agglomérée de Dole dans une zone déjà ouverte à l'urbanisation. Anciennement occupé par des lignes de stockage ferroviaire et les bâtiments d'activités de l'ancienne Rotonde, il constitue un secteur très fortement anthropisé.

Un inventaire de la flore et des habitats faunistiques de cette zone a été réalisé pour le Réseau Ferré de France par le Conservatoire Botanique national de Franche-Comté (CBNFC) en 2011 puis complété en 2012. Il ressort de ce travail qu'aucune espèce végétale décrite n'est protégée. Pour autant, cinq espèces de plante sont marquantes :

- le Brome des toits (*Bromus tectorum*) ;
- la Bardanette en grappes (*Tragus racemosus*) ;
- le Myosotis raide (*Myosotis stricta*) ;
- le Salsifis douteux (*Tragopogon dubius* subsp. *major*) ;
- le Pavot argémone (*Papaver argemone*).

Ces taxons sont présents sur les ballasts des voies ferrées ou sur les zones de graviers à proximité. Ceux-ci se caractérisent par une très faible épaisseur de sol, des conditions drainantes et sèches, et des passages répétés (piétinements humains, engins) qui concourent à reconstituer des conditions abiotiques proches de celles caractérisant l'habitat naturel. Dans de telles conditions anthropiques, l'intérêt de ses stations botaniques est moindre que celui de conditions naturelles. Toutefois, et pour intégrer les préconisations de gestion du CBNFC, l'aménagement du secteur de la gare prévoira de réserver des surfaces de graviers nus entretenues de telle sorte à restreindre l'usage de produits phytosanitaires.

Par ailleurs, le CBNFC a proposé de conserver le bosquet au Nord-Est du site en y favorisant les essences feuillues autochtones et de lutter contre sa colonisation par les espèces invasives (solidage



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

du Canada, renouée du Japon, robinier faux-acacia, pin noir, arbre à papillon, laurier-cerise). Cet objectif n'est pas compatible avec le projet d'aménagement du site. Pour autant, afin de conserver au site la présence de feuillus autochtones, le PLU dans son règlement imposera la plantation selon des essences locales dans le bosquet actuel. De la même manière, seront traitées les plantations existantes en limite Nord-Est du site, préservées sur les franges de la future opération.

Enfin, le CBNFC a démontré l'importante colonisation du site par de nombreuses espèces invasives, dont l'ambrosie à feuilles d'armoïse. Le PLU ne pouvant pas intégrer l'obligation de moyens de lutte, le promoteur sera informé de la situation et des dispositions à prendre.

Ainsi, le secteur concerné par le projet est occupé par des espaces anthropiques ; plate forme ferroviaire, bâtiments de service, parkings, dont le parking de la Rotonde. Plus particulièrement, le site très urbanisé en partie Sud est laissé en friches ferroviaires au Nord.

**Ainsi, l'intérêt des espaces végétalisés et arborés présents en partie Nord est moindre à celui d'une densification de dents creuses en cœur de ville, afin de limiter l'étalement urbain.**

**De plus, le projet mettra en œuvre un véritable plan de plantation en cohérence avec les essences locales. Sur ce point, la révision du PLU permettra d'être plus prescriptif lors des autorisations d'urbanisme sur les obligations de conservation de surfaces de graviers nus entretenues, de végétalisation et de plantation d'essences locales.**

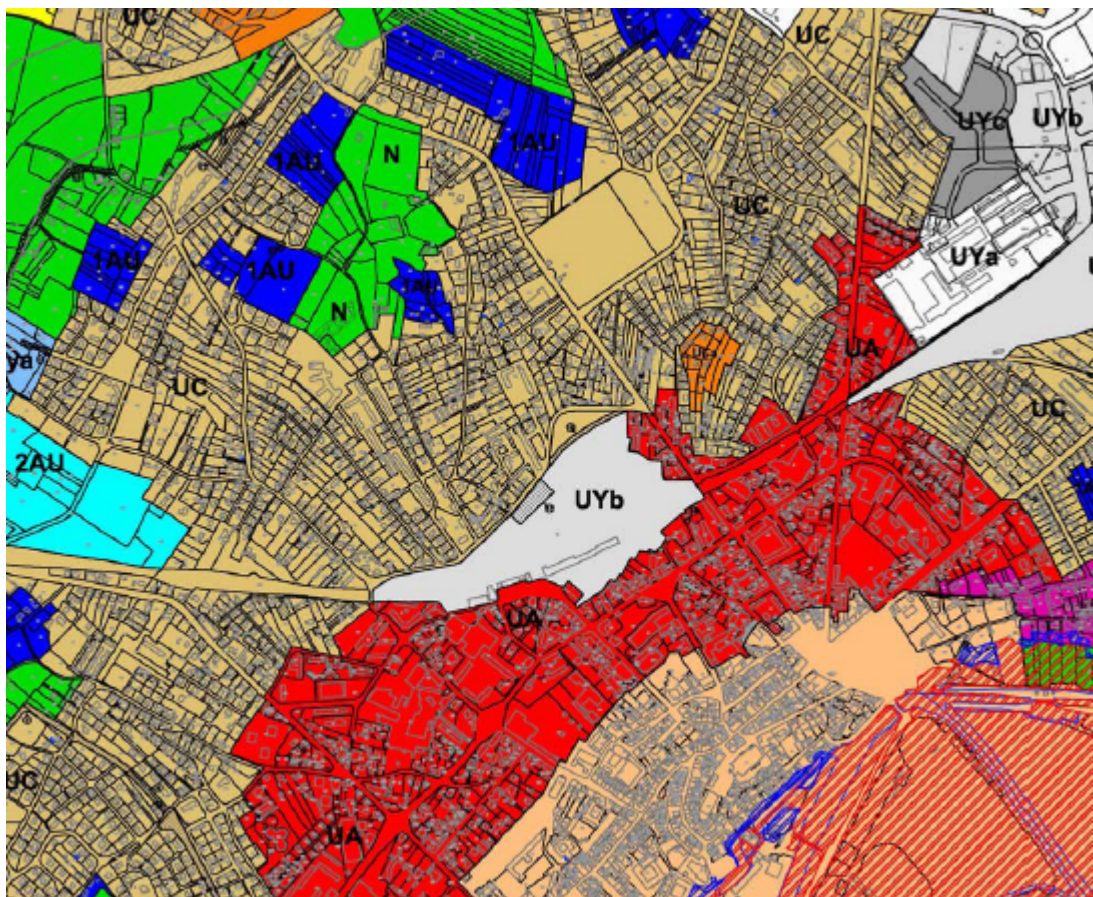
**Dans la partie Sud, un plan de plantation grandement étoffé et un aménagement paysager sont programmés. La révision simplifiée du PLU permettra notamment d'accroître le nombre de plantation obligatoire pour les espaces de stationnement.**

**L'aménagement du site, du fait de sa situation en plein centre ville (site bordé par des avenues et rues passantes) et de son aspect à dominante minérale, ne nécessite dès lors pas d'évaluation environnementale.**



## 2.3. - ORGANISATION ACTUELLE DU SITE

Le site, inscrit en zone UYb au PLU, se trouve dans la continuité immédiate des zones urbaines.



Extrait du PLU de Dole

Le Plan Local d'Urbanisme classe le secteur Gare en zone UYb : il s'agit d'un secteur à dominante industrielle principalement affecté à l'accueil d'activités économiques de production, de stockage et de services. Cette zone correspond au secteur industriel des Grandes Epenottes, des gares et emprises publiques liées au chemin de fer, du Tumulus, des Mesnils Pasteur et d'une partie de la zone portuaire.

Actuellement, les grandes lignes réglementaires sont les suivantes :

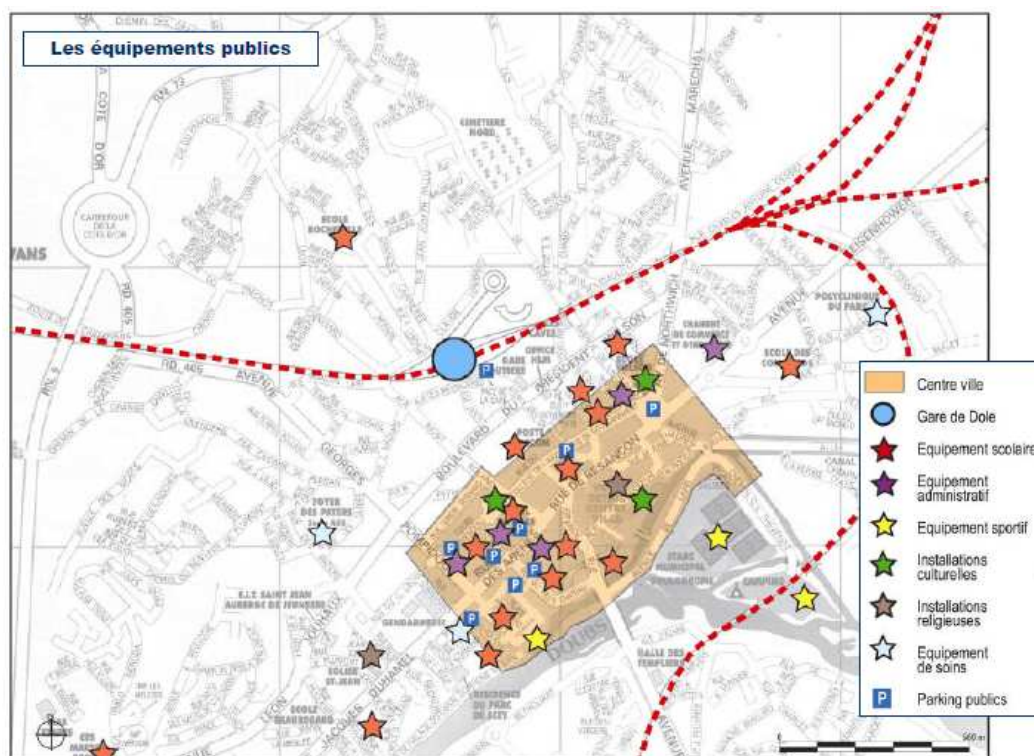
- Possibilité d'implanter des surfaces commerciales, des immeubles de bureaux et de service, des activités d'hôtellerie et de restauration, sous réserve d'intégration cohérente à l'environnement immédiat.
- Emprise des constructions : 60 % de la superficie de la parcelle.

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

- Hauteur maximum autorisée à l'égout du toit ou à l'acrotère : 12 m.
- Implantation des constructions à 10 m de l'alignement.
- Coefficient d'occupation des sols non réglementé.

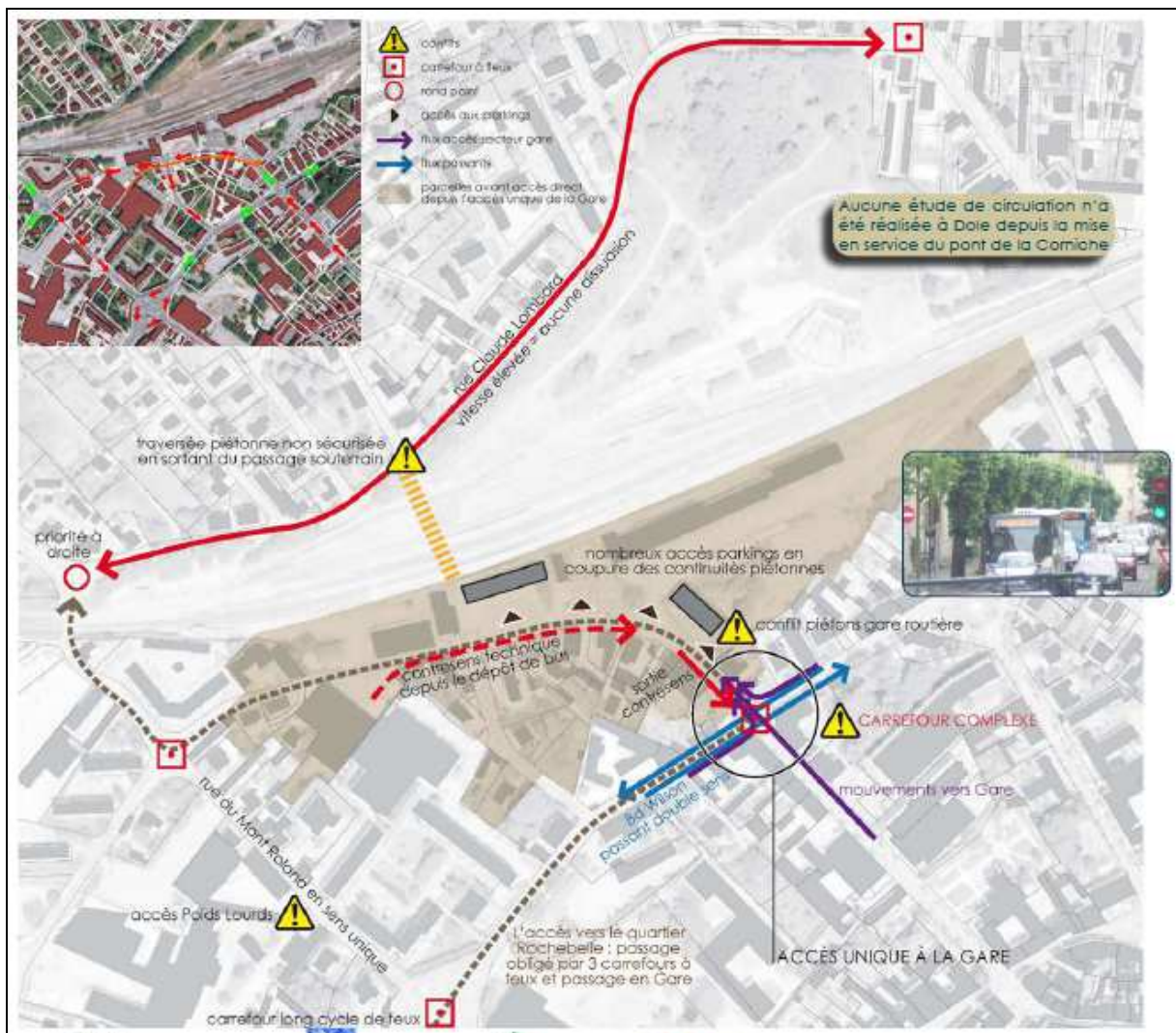
Le contexte réglementaire actuel n'empêche pas le développement d'un projet de requalification urbaine dans le secteur Gare, cependant il ne permet pas de faire un projet urbain "optimisé" basé sur une mixité des fonctions (intégrant notamment habitat et équipements...).

Il se trouve par ailleurs à proximité des principaux équipements publics communaux, concentrés dans le centre ville.



Etude ITER / AMEnvironnement - Octobre 2005

Les conditions de circulation sont globalement peu aisées autour de la Gare. De nombreux sens uniques imposent en effet des boucles plus ou moins longues dans les itinéraires.



Source : Etude de programmation - REMOUE Ass.

Le passage devant la Gare est ainsi contraint dans le sens avenue Aristide Briand - rue des Messageries. Une possibilité de sortie existe au niveau de la rue Jantet également à sens unique depuis la Gare. Un double sens perdure néanmoins sur l'avenue Aristide Briand entre le boulevard Wilson et le parking payant qui jouxte le parvis de la gare.

Des sens uniques sont également imposés dans le quartier plus loin de la Gare. C'est notamment le cas sur la rue du Mont-Roland vers le Sud (au droit de la fromagerie Bel) et sur la partie Sud de l'avenue Aristide Briand dans le sens centre ville historique - Gare.

Ces contraintes imposent des mouvements peu lisibles pour les utilisateurs et induisent du trafic supplémentaire devant le parvis de la gare (par exemple pour certains flux boulevard Wilson -> Nord des voies ferrées).

Ces éléments s'accompagnent d'un important trafic Transport en Commun, avec 4 lignes urbaines passant devant la gare et 18 autocars en heure de pointe à la gare routière, dont la moitié dans les

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

15 minutes de l'hyper-pointe. Environ un tiers de ces véhicules doit recouper le flux Sud -> Nord sur l'avenue Aristide Briand en quittant la gare routière vers le Sud. Enfin, un contre-sens de bus existe sur la même avenue entre le dépôt et cette même gare routière.

Le récent parking de la Rotonde, situé au Nord de la gare, avec 240 places réalisées et un projet d'extension de 60 places, permet enfin de répondre aux besoins des utilisateurs de la gare.

### ***Servitudes d'utilité publique***

Quatre servitudes d'utilité publique impactent le secteur Gare :

- Servitude T1 (liée au réseau ferré) :  
Application des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 modifiée sur la police des chemins de fer, qui a institué des servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.
- Servitude AC1 (liée aux périmètres de protection des monuments historiques) :  
Obligation pour le propriétaire de demander un accord avant d'entreprendre tout travail de restauration, de réparation ou de modification, de procéder à tout déplacement ou toute destruction de l'immeuble. La démolition de ces immeubles demeure soumise aux dispositions de la loi du 31 décembre 1913 (art. L. 430-1, dernier alinéa, du code de l'urbanisme).  
Les travaux autorisés sont exécutés sous la surveillance du service des monuments historiques.
- La loi n°92.144 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté du 30 mai 1996 concernant l'isolation acoustique
- Arrêté préfectoral n°03.089 du 11 juillet 2033 relatif à la saisine pour la protection du patrimoine archéologique.

## III - OBJET DE LA REVISION SIMPLIFIEE

### 3.1. -OBJECTIFS ET JUSTIFICATIONS DU PROJET ET DE LA REVISION SIMPLIFIEE

La présente révision simplifiée vise à adapter les règles du PLU sur un secteur déjà ouvert à l'urbanisation et classé en zone urbaine dans le PLU pour permettre la réalisation d'une opération mixte présentant un caractère d'intérêt général pour la commune et Grand Dole. Ce secteur doit accueillir un projet d'urbanisation comprenant des fonctions résidentielles diversifiées, des activités économiques et des équipements publics.

Le projet est précisé dans la notice explicative, jointe au présent dossier.

A terme, l'aménagement du quartier de la gare doit permettre de créer un espace de vie autour de la gare avec la création d'un nouveau quartier au Nord et l'aménagement d'un Pôle d'Echange Multimodal au Sud afin de réorganiser les circulations en tenant compte de la cohabitation de tous les types de transports présents : trains, bus, vélos, piétons, taxis, voitures ...

Réalisés en plusieurs phases, les premiers travaux concernant la création d'un pôle d'échange multimodal ont débuté avec la livraison du parking de la Rotonde à l'automne 2011.

Cependant, si la construction du pôle d'échange multimodal reste le cœur du réaménagement du projet, d'autres aménagements connexes sont envisagés afin de créer un véritable quartier.

Le projet du projet de la gare a pour objectif de remédier à l'ensemble des dysfonctionnements observés dans un souci fort d'intégration urbaine, en travaillant sur les problématiques de fonctionnalité et de requalification urbaine :

- Développer un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) accessible à tous.
  - o Réaliser une plateforme vers laquelle tous les moyens de transports convergent.
  - o Faciliter le transfert vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : réaménagement de la gare routière, développement des équipements liés aux modes doux, organisation du stationnement.
  - o Favoriser l'accessibilité et la lisibilité du site quelque soit le mode de transport emprunté;
  - o Respecter l'échelle du piéton dans l'organisation des déplacements.
- Faire de la gare la quatrième porte d'entrée de la ville.
  - o Proposer un aménagement urbain emblématique pour les usagers, touristes ou riverains.

- Construire un quartier gare (avec une mixité des fonctions urbaines) et soutenir le développement économique à travers une offre en habitat et en tertiaire pour maintenir le dynamisme de la gare Dole-ville.
  - o Développer les liens entre le centre-ville et les quartiers Nord.
  - o Rechercher une nouvelle centralité de la gare Dole-Ville fondée sur les valeurs d'accessibilité et de continuité urbaine, dans le cadre d'un projet de requalification.

### 3.2 - FONDEMENT DE LA PROCEDURE DE REVISION SIMPLIFIEE

Le Plan Local de l'Urbanisme de la Commune de Dole a été approuvé par délibération du Conseil Municipal le 12 juin 2006. Il a subi une première mise à jour le 22 juin 2009, une première modification le 23 juin 2009 et dernièrement une seconde mise à jour le 1<sup>er</sup> décembre 2011.

Le projet d'aménagement du quartier de la gare porte principalement sur la parcelle ferroviaire AV36 en zonage UYb au PLU.

Le règlement du zonage UYb stipule : *« la zone UY correspond aux différentes zones d'activités économiques de la commune. Cette zone est affectée principalement à l'accueil d'activités à caractère économique, classées ou non. (...) Le secteur UYb, secteur à dominante industrielle principalement affecté à l'accueil d'activités économiques de production, de stockage et de services. Cette zone correspond au secteur industriel des Grandes Epenottes, des gares et emprises publiques liées au chemin de fer, du Tumulus, des Mesnils Pasteur et d'une partie de la zone portuaire. (...) La construction de logement est interdite. »*

Ce règlement ne permet pas l'aménagement d'un quartier, où se côtoient différentes fonctions : habitat, commerces, équipements publics, bureaux, services... Aussi, une adaptation du PLU est nécessaire.

Le Conseil Municipal du 21 février 2012, a approuvé l'engagement d'une procédure de mise en révision simplifiée du PLU de la commune et l'ouverture de la concertation préalable nécessaire à cette démarche.

L'article L 123-13 du Code de l'Urbanisme permet d'utiliser la procédure de révision simplifiée lorsque la révision du PLU a pour seul objet la réalisation d'une opération d'intérêt général : *« Lorsque la révision a pour seul objet la réalisation d'une construction ou d'une opération, à caractère public ou privé, présentant un intérêt général notamment pour la commune ou toute autre collectivité, elle peut, à l'initiative du maire, être effectuée selon une procédure simplifiée. (...) »*

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

En l'espèce, cette procédure de révision simplifiée porte sur le quartier de la gare qui bénéficie d'un projet ambitieux d'intérêt général.

Une modification des zonages UA et UC des parcelles à proximité est également envisageable notamment pour l'aménagement du futur Pôle d'Echange Multimodal.

Les études pré-opérationnelles, réalisées entre 2010 et 2011 sur le quartier de la gare afin de déterminer le programme et l'esquisse de référence, ont permis de préciser les orientations urbaines sur le site.

### 3.2.1 Prise en compte du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône - Méditerranée

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et la Directive Cadre sur l'Eau visent l'atteinte du bon état des eaux en 2015 et fixent notamment comme objectif ; la non dégradation des milieux aquatiques.

A ce titre, 5 thèmes doivent être pris en compte dans l'élaboration des documents d'urbanisme :

1. La préservation des milieux aquatiques ;
2. La disponibilité et la préservation de la ressource en eau potable ;
3. Les rejets ponctuels et diffus dans le milieu (assainissement et pluvial) ;
4. Le risque inondation ;
5. Le littoral.

Aussi, le projet de révision simplifié du PLU pour le quartier de la gare est en adéquation avec les principes du SDAGE.

En effet, il considère les thèmes 1 et 3, puisque rapporté aux enjeux liés à la ressource en eau potable, le projet est sans incidence (les risques de cumuls d'impacts dus à l'augmentation de l'utilisation de la ressource ne sont pas significatifs). En effet, le projet prévoit plusieurs mesures :

- Evacuation des eaux usées via le réseau d'assainissement présent pour traitement,
- Evacuation des eaux pluviales par infiltration dans le sol et sur site après traitement et selon faisabilité technique. Gestion alternative et paysagère ; noues, fossés, toitures végétalisées, des eaux pluviales sur site.
- Limitation de la surface imperméabilisée à la parcelle et au niveau des équipements et espaces publics.

Concernant le thème 2, le projet ne se situe pas sur des zones humides ni à proximité, il n'y a pas de risque de compromettre le bon fonctionnement des masses d'eau. De plus, le projet n'effectuera aucun prélèvement dans les masses d'eau éventuellement présentes sur le secteur.

Enfin, le projet respecte les thèmes 4 et 5 puisqu'il ne se situe pas en zone inondable et n'a aucun lien avec une problématique « littoral ».

### 3.2.2 Prise en compte du Plan Local de l'Habitat du Grand Dole

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'Agglomération du Grand Dole préconise la réalisation de 1 835 logements sur le territoire du Grand Dole pour répondre aux besoins. Il estime à 900 logements le besoin sur la ville de Dole dont 25% réalisés par des logements sociaux. Ce chiffre correspond à la volonté de maintenir le poids de population de la ville centre par rapport au reste de son territoire, mais aussi de développer une offre accessible et adaptée au plus près des services.

L'aménagement du secteur de la gare participe à l'atteinte de ce double objectif, renforçant le poids démographique du cœur de ville et dynamisant un secteur délaissé au profit de zones pavillonnaires périphériques.

Soucieux d'économiser la ressource foncière pour la production d'offre nouvelle, le PLH préconise autant que possible, un développement de celle-ci à l'intérieur du tissu urbain existant. A ce titre le projet d'aménagement du quartier de la gare répond pleinement à l'objectif recherché.

D'autre part, le document préconise que 80% de la production Doloise soit réalisée avec une densité supérieure à 30 logements par hectare, ce qui correspond majoritairement à la création d'immeubles collectifs et de logements individuels groupés.

**Par conséquent, le projet d'aménagement s'inscrit parfaitement dans les orientations du PLH tant dans la lutte contre l'étalement urbain et le besoin de construire de nouveaux logements. Il est également compatible dans la typologie de logement à développer et dans le nombre.**



### 3.2.3 Prise en compte du projet de Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Dole

Le SCoT du Grand Dole est en cours d'élaboration, néanmoins ses grands principes pour le territoire intercommunal sont les suivants :

#### Extrait du SCOT - 29 mars 2012

Evolution de la population du territoire 1999-2009

	Population municipale (pop. légale 2009)	Evolution annuelle 2006-2009	Population municipale (pop. légale 2006)	Evolution annuelle 1999-2006	Population sans double comote (RGP 99)
Ville centre	24 906	0,4%	24 606	-0,2%	24 949
Première couronne	5 696	1,8%	5 406	0,0%	5 414
Seconde couronne	7 459	1,2%	7 206	1,0%	6 750
Bi-pôle	6 860	-0,3%	6 927	-0,3%	7 073
Secteur Nord-Ouest	2 708	0,9%	2 636	0,9%	2 474
Secteur Sud	1 406	2,8%	1 296	1,7%	1 160
Secteur Sud Ouest	3 589	0,8%	3 503	0,9%	3 300
<b>Total</b>	<b>52 624</b>	<b>0,7%</b>	<b>51 580</b>	<b>0,1%</b>	<b>51 120</b>

Source : INSEE, RGP

Projection démographique à l'horizon 2025

	Population 2006	Population 2010 <sup>1</sup>	Evolution d'ici 2025	Habitants suppl. en 2025	pop.2025
Ville centre	24 606	25 126	10%	2 513	27 639
Première couronne	5 406	5 727	10%	573	6 300
Seconde couronne	7 206	7 386	10%	739	8 125
Bi-pôle	6 927	6 969	10%	697	7 666
Secteur Nord-Ouest	2 636	2 764	10%	276	3040
Secteur Sud	1 296	1 404	10%	140	1544
Secteur Sud Ouest	3 503	3 627	10%	363	3990
<b>Total</b>	<b>51 580</b>	<b>53 003</b>	<b>10%</b>	<b>5 300</b>	<b>58 303</b>

Sources : INSEE, RGP / PLH CAGD 2010-2015

#### « 3.2. Concevoir un développement urbain économe de l'espace »

La croissance démographique constitue un enjeu à l'échelle de chacune des communes du SCoT, ce qui peut susciter parfois une forme de concurrence sur les produits immobiliers les plus demandés - logement pavillonnaire - dans une logique d'étalement en frange des espaces urbains existants, et à l'inverse des réticences à s'engager dans des opérations plus complexes et diversifiées.

La question des modes d'urbanisation s'inscrit dans une volonté de :

- Limiter les tendances à l'étalement urbain et qualifier les opérations urbaines nouvelles. Il s'agit d'anticiper l'équilibre entre espaces construits et espaces naturels, et de les concevoir de manière volontariste et qualitative pour tous (gestion des conflits d'usage) ;
- Encourager la diversification des formes urbaines dans l'offre nouvelle.

#### 3.2.1. Maîtriser les extensions de l'urbanisation

Pour préserver les paysages et le foncier agricole, limiter les déplacements, les extensions urbaines devront être limitées et les réserves inscrites aux PLU proportionnées aux besoins estimés.

Par souci paysager et urbain, les zones à urbaniser seront en continuité des bourgs existants, en privilégiant l'ouverture à l'urbanisation des « dents creuses » existantes dans les villages et en limitant l'étalement linéaire le long des voies.

La densification progressive de l'habitat dans les centres existants ainsi que la réhabilitation des bâtiments vacants existants, ou pouvant changer d'usage, seront privilégiées.

Toutefois, le développement de l'offre pavillonnaire répond à une incontestable demande. S'il est souhaitable de proposer d'autres formes d'urbanisation et de produits immobiliers, de nombreux lotissements vont être créés sous cette forme dans les prochaines années. Ces derniers devront nécessairement intégrer un caractère le plus qualitatif possible afin de réduire au mieux les effets préjudiciables. Il s'agit également de concevoir leurs développements en anticipant ceux qui s'avèreront nécessaires en des temps ultérieurs. Il convient donc, et plus particulièrement à proximité des centres urbains, de :

- Demeurer « économe » des espaces disponibles et de les valoriser au mieux ;
- Prévenir les incidences environnementales des choix effectués (intégrations urbaine et paysagère, protection de la ressource en eau, risques de nuisances...) ;
- Anticiper la question des réseaux et des équipements nécessaires à l'accueil de populations supplémentaires.

### **3.2.2. Encourager une mixité des formes urbaines en encourageant celles peu consommatrices d'espaces**

Le contexte économique global qui voit le prix du foncier à bâtir augmenter plus rapidement que les revenus de ménages incite les collectivités à développer une offre alternative à la maison individuelle sur 10 ares de terrain afin de pouvoir accueillir de nouveaux habitants.

Cela s'accompagne également d'une évolution des modes de vie et des aspirations de certains ménages, privilégiant des formes urbaines compactes, et moins consommatrices d'espaces. La production d'habitat de type intermédiaire, ou groupé, permet de mixer la taille des logements, d'assurer des continuités de volumétries ou typologies en harmonie avec l'habitat ancien souvent dense et accolé, d'économiser le foncier et réduire les charges foncières.

Une plus grande homogénéité et densité des constructions sera recherchée lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux et de la réalisation d'opérations d'ensemble. Les projets devront privilégier la diversité des formes d'habitat, notamment dans les pôles, en assurant la promotion des petits collectifs ou d'habitations individuelles groupées. »

### **En terme de développement économique :**

#### **« 2.3. Assurer la dynamique économique endogène et exogène**

##### **2.3.1. Créer une offre foncière et immobilière diversifiée et adaptée aux besoins**

L'agglomération doloise se veut dynamique, à la fois pour maintenir son tissu local dont les entreprises concourent à la vitalité du territoire (PME-PMI, entreprises artisanales et activités tertiaires), mais également en matière d'accueil de nouvelles entités générant de l'emploi sur le bassin dolois. L'ensemble de ces acteurs économiques doit pouvoir s'implanter localement en trouvant un site adapté à ses besoins.

Pour répondre à ces demandes multiples, le territoire propose :

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

- *Une offre d'envergure nationale destinée aux acteurs de l'innovation environnementale et énergétique (INNOVIA) ;*
- *Des zones d'activités dont la finalité est l'accueil de filières ou d'activités spécifiques : logistique (Rocheft-sur-Nenon), activité de recyclage et tri des déchets (Brevans) ;*
- *Des zones d'intérêt intercommunal permettant l'accueil de nouvelles entreprises, ou le développement de celles existantes (Brevans, Foucherans, Tavaux, Choisey) ;*
- *Des activités tertiaires dans la ville-centre par le développement d'immobilier dédié, soit par réhabilitation de friches urbaines (immeuble C&K notamment), soit par densification de sites urbains (pôle gare, Rive gauche) ;*
- *Des zones artisanales et tertiaires de tailles modérées dans les tissus urbains existants de nombreuses communes réparties sur l'ensemble de l'agglomération, permettant de maintenir l'activité locale ;*
- *De grands tènements fonciers, non aménagés, qui constituent des réserves mobilisables en cas de demande d'implantation de gros projets économiques.*

Il faut noter ici que le secteur de la gare n'est pas considéré comme une zone à vocation commerciale. Si la révision simplifiée du PLU permettra l'implantation d'activités commerciales, de services et tertiaires « de proximité » et d'équipement de loisirs c'est uniquement pour répondre aux besoins de la population de ce nouveau quartier et offrir une offre de service renforcée pour les habitants des quartiers Nord.

Afin de ne pas créer une nouvelle zone commerciale ou industrielle, les règlements sur ces secteurs devront limiter les surfaces d'activités. Cette prescription assure également une meilleure mixité entre logements et activités.

### **2.3.2. Organiser l'offre commerciale**

*Avec trois grandes zones commerciales (Dole-Epenottes, Dole-Zone portuaire et Choisey) et deux zones à vocation secondaire, l'offre est actuellement suffisante et équilibrée sur le territoire de l'agglomération. Ainsi, aucune nouvelle zone commerciale d'intérêt majeur n'est projetée.*

*L'accueil de nouvelles activités commerciales devra être réalisé par extension ou par requalification des zones existantes.*

*Le Document d'Aménagement Commercial (DAC) joint au Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) précisera les complémentarités et les synergies à créer entre les zones d'activités et le commerce de centre-ville.*

*Cette recherche de synergies entre espaces commerciaux, mais aussi de lisibilité de l'offre, vise également à limiter l'évasion commerciale qui s'opère au profit des pôles dijonnais et bisontin. »*



**Le projet d'aménagement du secteur de la gare poursuit les objectifs prévisionnels du SCoT. En effet, il partage les valeurs de densification, de limitation de l'étalement urbain, de mixité dans les formes et les fonctions, de redynamisation...**

**Ce projet respecte les principes du SDAGE et répond totalement aux préconisations du Programme Local de l'Habitat communautaire et à celles du SCOT, en cours d'élaboration, notamment celles du PADD.**

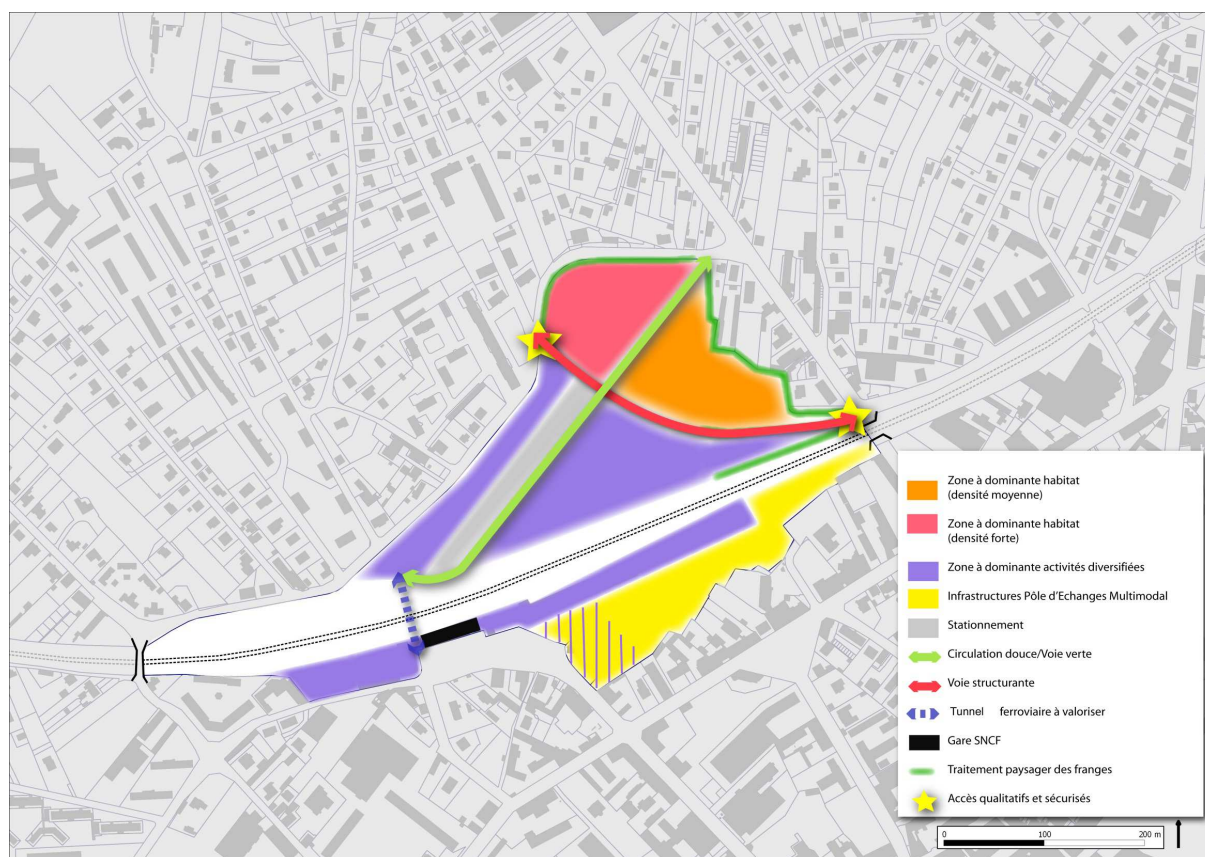
### 3.3 - TRADUCTION DANS LE PLU ET SES DIFFERENTES PIECES

**Pièces du PLU : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT SUR LE SECTEUR GARE**

**Objet des changements :**

Les orientations d'aménagement ont été créés dans le cadre de la révision simplifiée afin de permettre la réalisation du projet décrit dans la note explicative.

***Nouvelles orientations d'aménagement après révision simplifiée***



**Pièces du PLU : PLAN DE ZONAGE**

**Objets des changements :**

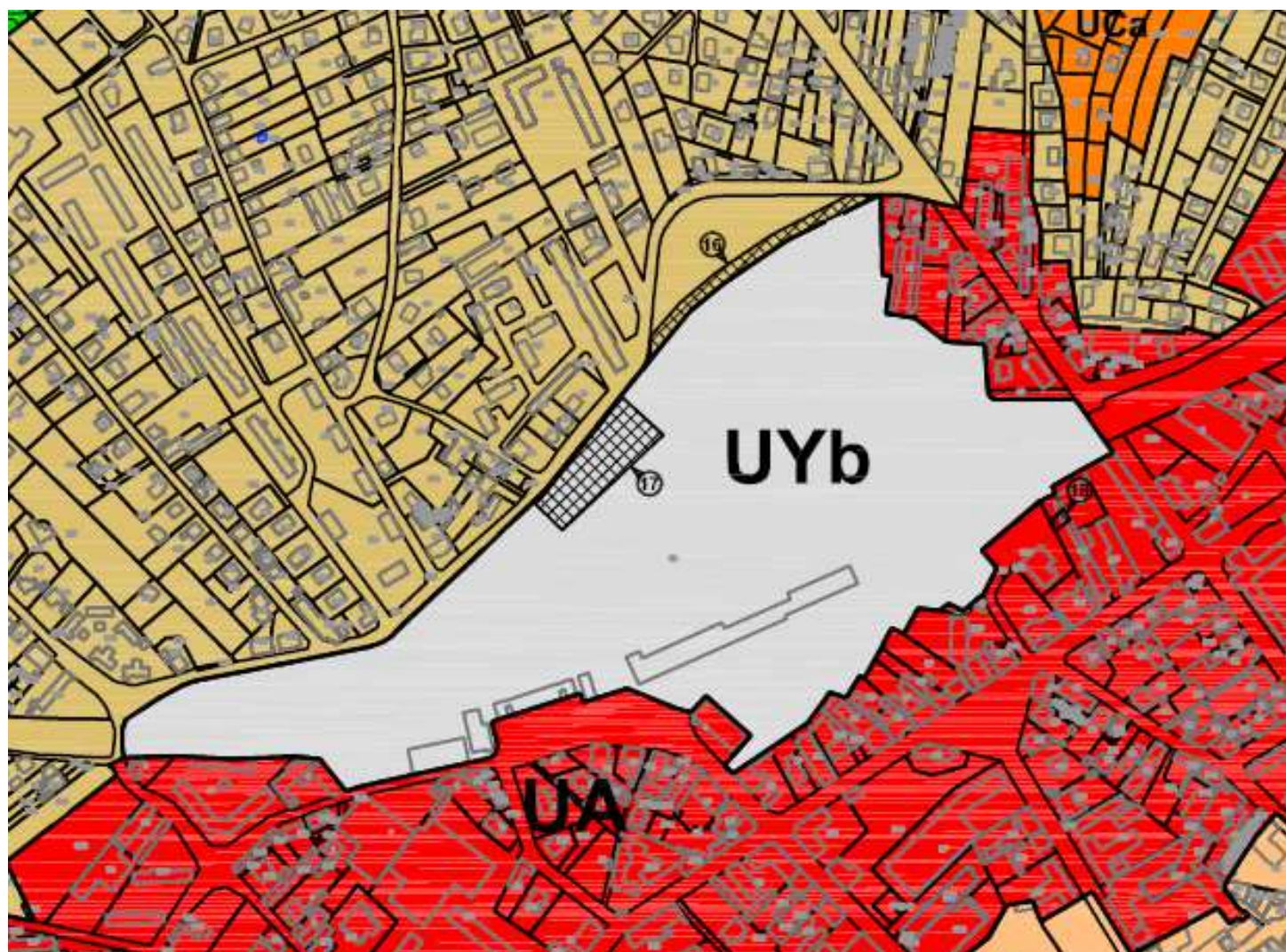
Création d'une zone UF, avec deux sous-secteurs (UFa et UFb), correspondant au projet d'aménagement du secteur Gare, au Nord des voies ferrées. Il permet d'adapter les dispositions de la zone UYb au projet, en faisant référence aux orientations d'aménagement. Les vocations urbaines mixtes (logements, activités et équipements publics) sont autorisées.



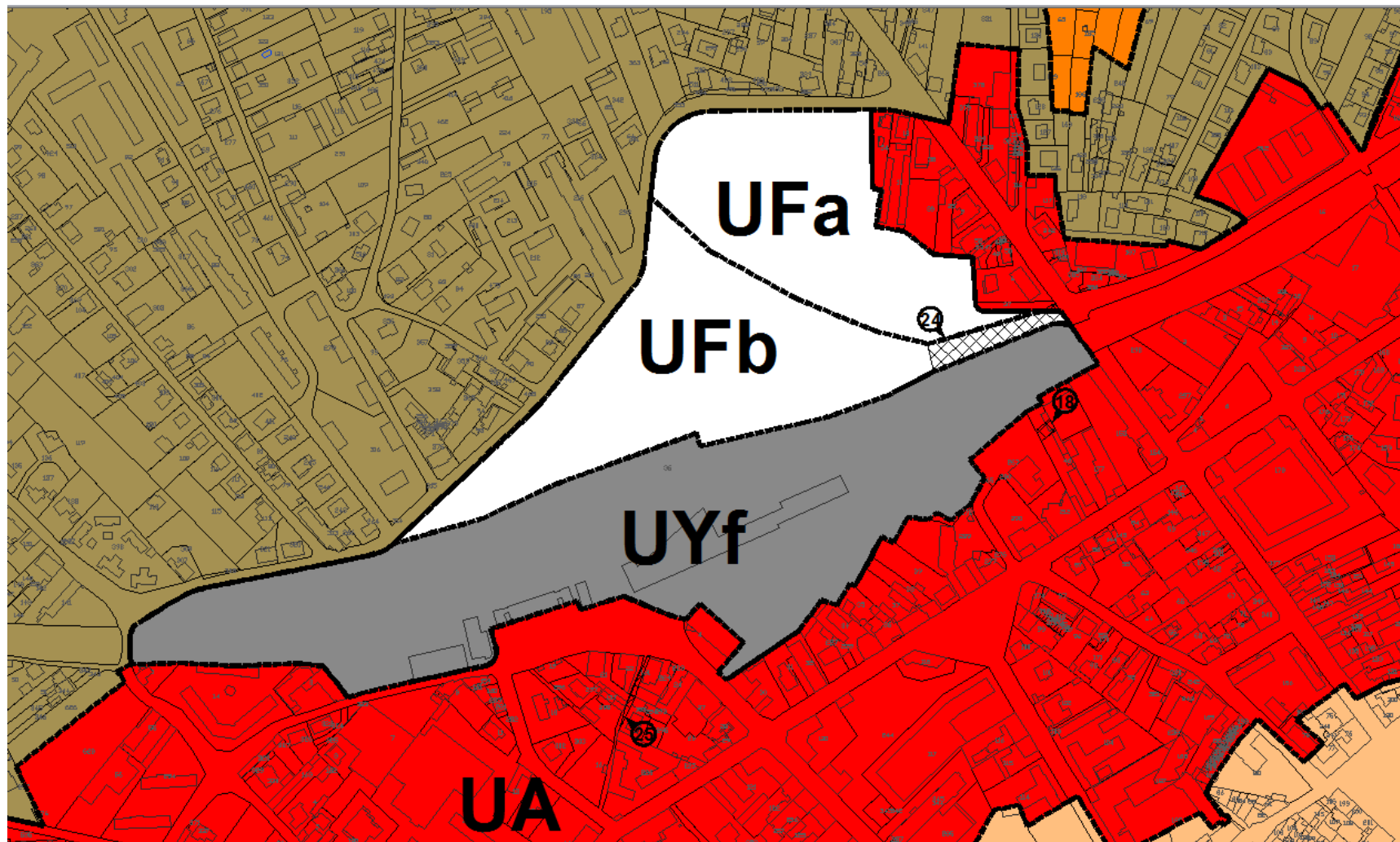
PLU - Révision simplifiée - Secteur de la Gare - Rapport de présentation

**Création d'une zone UYf**, correspondant au projet d'aménagement du secteur Gare, au Sud des voies ferrées, avec développement d'un PEM et de vocations urbaines mixtes aux abords de ce dernier.

Plan de zonage avant révision



Plan de zonage après révision



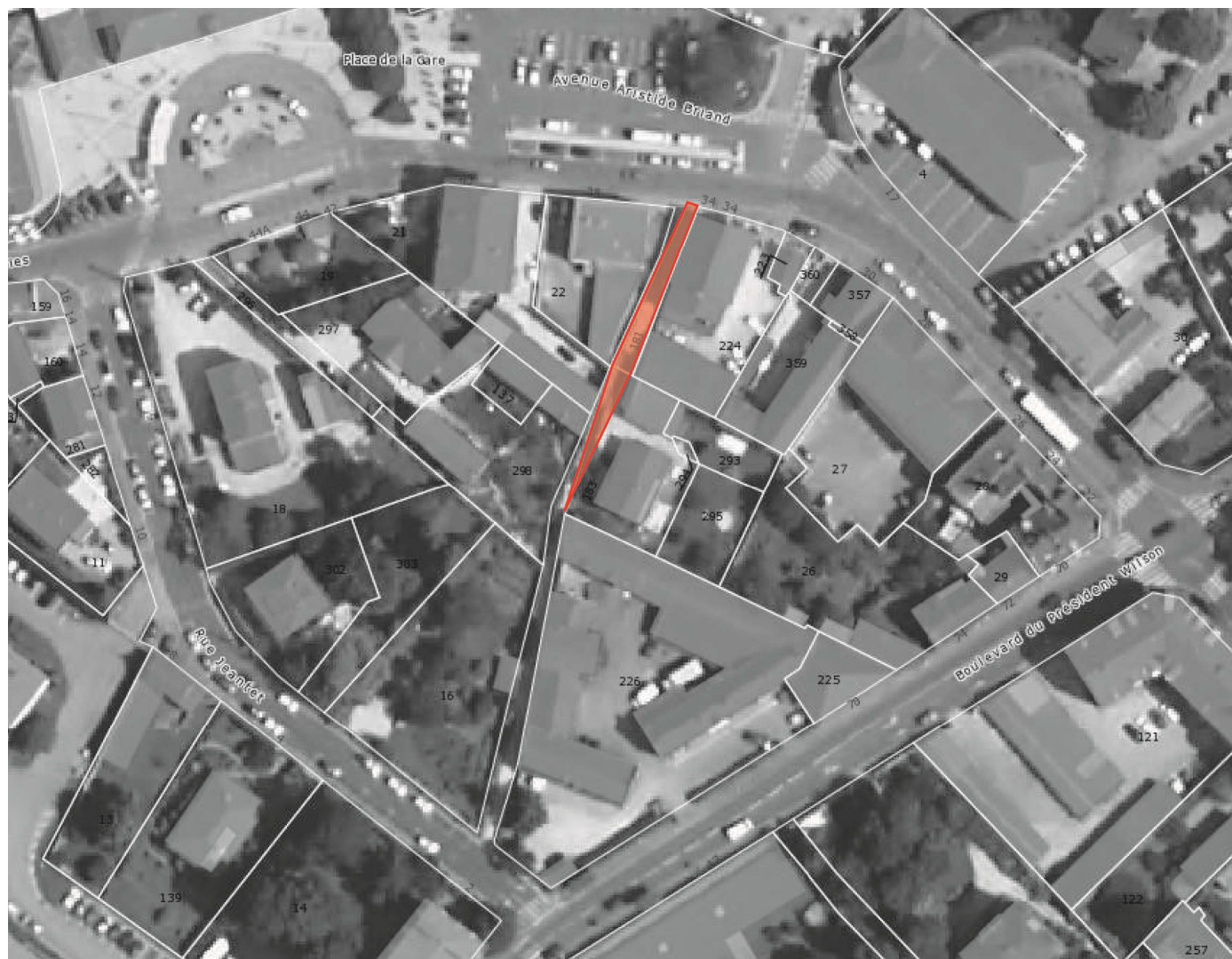




**Zoom de la position de l'emplacement réservé n° 24**



**Zoom de la position de l'emplacement réservé n° 25**



**Suppression des emplacements réservés.**

Numéro	Superficie en m <sup>2</sup>	Zonage PLU	Destination de l'emplacement réservé	Bénéficiaire de l'emplacement réservé
N° 16	1 937 m <sup>2</sup>	UC	Accès rue Claude Lombard sur les anciens terrains SNCF	Commune
N° 17	3 518 m <sup>2</sup>	UY	Stationnement rue Claude Lombard sur les terrains SNCF	Commune

La suppression des emplacements réservés est justifiée par la réalisation des objets mêmes de ces emplacements. En effet, l'accès rue Claude Lombard sur les propriétés de RFF a été réalisé par la création du parking de la Rotonde qui annule immédiatement l'emplacement réservé n° 17 prévu pour l'aménagement de stationnement.

Deux nouveaux emplacements réservés sont créés afin d'assurer la desserte et le désenclavement du secteur. Il s'agit de :

- La création d'un emplacement réservé (bénéficiaire : Commune), pour aménager un accès sécurisé sur l'Avenue de Landon et valoriser la desserte du site. Une attention particulière sera apportée à la conservation de l'accès à la marbrerie existante aux poids lourds, sans pour autant que soient envisagés des travaux particuliers d'amélioration de l'accès à cette dernière.
- La création d'un emplacement réservé (bénéficiaire : Commune), pour aménager et valoriser le passage privé entre la rue Jantet et l'Avenue Aristide Briand. L'objectif est de faciliter les liaisons piétonnes entre la gare et le centre ville.

Numéros	Superficie en m <sup>2</sup>	Zonage PLU	Destination de l'emplacement réservé	Bénéficiaire de l'emplacement réservé
N° 24	1 750 m <sup>2</sup>	UA	Accès depuis l'avenue Avenue de Landon sur les terrains de la SNCF	Commune
N° 25	163 m <sup>2</sup>	UA	Liaison douce entre la gare et le centre ville par le treige	Commune



### **Pièces du PLU : REGLEMENT**

#### **Objet des changements :**

**Création d'une zone UF**, correspondant au projet d'aménagement du secteur Gare, au Nord des voies ferrées. Il permet d'adapter les dispositions de la zone UYb au projet, en faisant référence aux orientations d'aménagement.

Un règlement spécifique est créé afin de permettre la réalisation du projet urbain au Nord de la gare.

**Création d'une zone UYf**, correspondant au projet d'aménagement du secteur Gare, au Sud des voies ferrées.

Un sous-zonage UYf pour le secteur du futur PEM et aux abords de cette dernière.

## **IV -INCIDENCES DE LA REVISION SIMPLIFIEE**

### **4.1. COMPATIBILITE ET RESPECT DU CADRE LEGISLATIF**

#### **4.1.1 Les principes généraux du Code de l'Urbanisme**

##### **L'article L110 du CU**

Cette révision simplifiée s'inscrit dans la continuité logique des objectifs du PLU. Celui-ci prend en compte les besoins de la collectivité en matière de population, d'habitat, d'activités et ne remet pas en cause les projets adoptés par d'autres collectivités territoriales. Il est compatible avec les dispositions de l'article L 110.1 du CU.

##### **L'article L 121.1 du CU**

Cet article énonce les principes généraux et grandes orientations que doivent respecter les documents d'urbanisme et notamment les PLU. Ainsi, la révision simplifiée ne remet pas en cause les principes de cet article, à savoir :

- l'équilibre entre espaces urbanisés et espaces naturels à l'échelle de la commune.
- la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat, le projet ayant pour but de développer de l'habitat mixte dont une majorité en locatif social.
- une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux.
- la maîtrise des besoins de déplacements, en s'inscrivant dans la continuité des espaces urbains, des pôles d'équipements existants et en confortant les liaisons automobiles et douces.
- la préservation de la qualité de l'Air, de l'Eau, du sol et des sous-sols, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages...

Le projet d'aménagement reste compatible avec les principes généraux du PADD.

#### **4.1.2 Les servitudes et divers**

Les servitudes et contraintes particulières sont prises en compte et respectées dans la présente révision simplifiée.

## 4.2. IMPACTS DE LA REVISION SIMPLIFIEE

La révision simplifiée du PLU de la commune de Dole va permettre à terme la réalisation d'une véritable opération urbaine, basée sur la mixité des fonctions (logements diversifiés, activités économiques, hôtel, équipements publics...), à proximité immédiate de la gare, sur des friches appartenant essentiellement à la SNCF et à RFF.

Il s'agit de valoriser ce foncier, afin de limiter l'étalement urbain. Cette démarche s'inscrit totalement dans l'esprit des Lois Grenelle, dans le cadre d'un projet de densification, de redynamisation et de renouvellement urbain...

### 4.2.1 Incidences sur les milieux naturels et l'écosystème du site

Le site est situé à proximité du centre ville, dans une zone déjà urbanisée. Initialement réservé à une florissante activité ferroviaire aujourd'hui en décroissance, il ne constitue pas un secteur naturel remarquable à protéger comme exposé dans l'article 2.2.2 Environnement paysager.

Par ailleurs, les plantations existantes en limite Nord-Est du site seront préservées sur les franges de la future opération.

De plus, le PLU dans son règlement imposera la plantation d'essences locales et déterminera les surfaces perméables de surfaces de graviers nus entretenues ou plantées à conserver ou créer.

### 4.2.2 Incidences sur le rejet d'eaux usées et la production de déchets

La création d'un nouveau quartier au Nord ou son renforcement au Sud vont engendrer une augmentation des volumes d'eaux rejetées. Cependant concernant les volumes d'eaux usées, ces derniers seront rejetés conformément aux prescriptions du concessionnaire (un rejet de 4 litres par seconde et par hectare maximum de terrain). De plus, ces eaux seront traitées conformément aux différentes lois en vigueur par le règlement de la station d'épuration...

Pour les eaux de pluie, celles-ci seront prioritairement traitées sur site, notamment par des séparateurs d'hydrocarbures, et infiltrées sur place.

Le PLU est conforme aux prescriptions du SDAGE comme précisé dans l'article 3.2.1 Prise en compte du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône - Méditerranée.

### 4.2.3 Incidences démographique

Par la création de nouveaux logements plus en adéquation avec la demande, le projet devrait à terme accroître la population locale. Cette nouvelle population permettra de confirmer voire de renforcer les équipements présents : écoles, voiries, activités et commerces, gare routière et ferroviaire, offre en transport en commun...

Afin d'accueillir les nouveaux arrivants dans de bonnes conditions, il est nécessaire de phaser l'opération dans le temps et de s'assurer de la réalisation des infrastructures nécessaires.

Par ailleurs, des équipements publics de proximité sont envisagés dans le futur quartier.

### 4.2.4 Incidences de développement économique

Le projet envisagé va permettre de développer des activités économiques diversifiées (tertiaire, commerces, services, artisanat, loisirs...) de taille limitée au plus près de la gare, en complémentarité avec les activités du centre-ville et en compensation des quartiers Nord qui en sont dépourvus.

Ce projet renforce non seulement le tissu économique local, mais valorise également l'image du territoire du Grand Dole.

Cependant, le projet ne devra ni faire concurrence au centre ville, ni devenir une zone commerciale. L'objectif de l'implantation d'activités est de proposer une offre principalement de proximité afin de répondre aux besoins des futures populations, compléter l'offre économique pour les habitants des quartiers Nord et renforcer le dynamisme du secteur de la gare.

### 4.2.5 Incidences de circulations et de déplacements

Par l'urbanisation qu'il induit, le projet envisagé va engendrer des trafics supplémentaires sur les rues environnantes et principalement la rue Claude Lombard et le boulevard Landon. Cependant, les infrastructures existantes autour du site ont des gabarits acceptant des apports supplémentaires de véhicules.

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

Afin de désenclaver le quartier, un des objectifs du projet, une nouvelle voie structurante reliant le carrefour Landon/Bougauld à la rue Lombard va être créée. Toutes les voies de desserte du futur projet devront être réalisées depuis cette voie structurante.

L'atout d'une urbanisation d'un tel site, reste d'exploiter la proximité de la gare ainsi que du centre ville et de limiter les déplacements en véhicule individuel au profit des transports en commun dont la desserte est satisfaisante et en augmentation ces dernières années.

### 4.2.6 Incidences urbaines et architecturales

Le projet va permettre de résorber des friches ferroviaires et de revaloriser des « dents creuses » au cœur du centre-ville. Cette nouvelle urbanisation permettra de réduire l'effet de coupure entre la partie Nord et Sud des voies ferrées en développant un continuum urbain. Par là même, elle participera à accroître les connexions entre les quartiers Nord et le centre ville.

Etant dans le champ de visibilité des monuments historiques, les futures constructions devront garantir leur intégration architecturale.

### 4.2.7 Incidences de gestion de chantier

Le projet va provoquer, de manière temporaire, des nuisances phoniques et atmosphériques pour le voisinage. Ces nuisances proviendront à la fois de la nature des travaux mais également de leur mise en œuvre par les engins de chantier. Une attention toute particulière sera également apportée au périmètre de chantier afin de réduire les nuisances.

L'exigence de l'organisation d'un chantier propre devra être programmée. Lors du chantier, toutes les mesures réduisant la propagation et la diffusion de plantes invasives ainsi que la détérioration du patrimoine arboré conservé devront être mises en œuvre et respectées.