

ARGUMENTAIRE POUR UNE MAITRISE GLOBALE D'UN DEVELOPPEMENT ET POUR LA VALORISATION D'UN SECTEUR EMBLEMATIQUE DE L'AIRE URBAINE

Les risques de morcellement d'un territoire en formation ...

La valorisation du secteur va encourager la création de sites de développement économique.

Des projets « opportunistes » sont susceptibles de voir le jour autour de l'infrastructure routière existante. Le mythe d'une commercialisation rapide des surfaces mises sur le marché, facilitée par la seule proximité de la gare est difficile à briser. Il peut intéresser des communes ainsi que des entreprises, y compris celles dont l'activité ou le rayonnement ne correspondent pas à un équipement régional comme la gare TGV. Au total plusieurs dizaines d'hectares sont susceptibles d'être mis sur le marché par les communes. Avec moins de probabilité, des projets spontanés d'initiative privée (implantations sur les sites urbanisables ou réserve foncière stratégique) peuvent prendre la forme d'opérations ponctuelles sur les rives des infrastructures.

L'éclosion de projets multiples isolés fait courir le danger d'une déqualification générale du secteur :

- La concurrence favoriserait un remplissage aléatoire des zones d'activités potentielles ainsi créées rendant impossible une politique de bonne répartition des implantations d'entreprises en fonction des spécificités des sites d'accueil.
- L'atteinte au paysage par de petits projets mal greffés aux infrastructures est déjà perceptible au travers des développements communaux récents. Elle sera décuplée sous l'effet des projets « accumulés »
- L'émiettement communal d'un espace emblématique « aire urbaine-TGV » compromet l'expression de la volonté du nord Franche-Comté de porter un projet phare à l'échelle de son territoire.

En outre, la banalisation du secteur par la réalisation de petites zones d'activités multiples et indifférenciées ne permettrait pas de tirer profit de la valorisation attendue du TGV.

SYNTHESE: Quels sont les grands scénarios de développement de l'espace Sévenans-Gare TGV ?

Selon le type d'aménagement envisagé, un type de maîtrise d'ouvrage ...

Les principes d'aménagement pour un projet « volontaire et concerté » de l'axe Sevenans-gare TGV.

Les caractéristiques physiques des lieux et les dynamiques d'aménagement en présence (les intérêts et initiatives des collectivités) inspirent un schéma de développement qui donne un cadre d'intervention à divers maîtres d'ouvrages afin de rendre compatibles et complémentaires des interventions inscrites sur le temps long.

<p>QUEL NIVEAU DE MAÎTRISE D'OUVRAGE ?</p> <p>QUELLE STRATEGIE D'AMÉNAGEMENT ? QUELLE AMBITION DE PROJET ?</p>	<p>- Développement banalisé de zones d'activités au gré d'opportunités foncières</p> <p>- Accompagnement de l'aménagement des nouvelles infrastructures par les grands maîtres d'ouvrage</p>	<p>- Choix de concentrer les efforts sur les deux équipements majeurs existants: l'UTBM et la Gare TGV</p> <p>- Développement des sites adjacents à ces équipements</p>	<p>- Définition d'un projet emblématique à l'échelle de l'aire urbaine</p> <p>- Choix d'intervenir sur l'ensemble du territoire en intégrant toutes les dimensions de l'aménagement</p>	
<p>Scénario 1: DES MAITRISES D'OUVRAGE DISPERSEES</p>	<p>- Action concertée limitée au choix d'un ou de plusieurs sites de développement liés aux propriétés foncières</p> <p>- Initiatives laissées aux communes sur leur territoire</p> <p>Les communes développent des parcs d'activités banalisés. Sur la base de foncier vierge ou d'espaces «urbanisés une première fois», les communes de Bernort, Sévenans, Trèverens et Meroux disposent sur la façade N19 de situations propices au développement d'activités.</p> <p>Réparti sur plusieurs sites très en vue depuis la N19, le foncier disponible ou mutable est quelque soit le choix des communes concernées (intéressé à la réalisation d'une opération ou pas) à maîtriser par les collectivités pour « tenir » l'offre foncière stratégique.</p>	<p>INCOMPATIBILITE</p>	<p>INCOMPATIBILITE</p>	<p>Pas de maîtrise globale</p> <p>Risque de morcellement d'un espace économique par des projets opportunistes</p>
<p>Scénario 2: DES MAITRISES D'OUVRAGES CONCERTÉES</p>	<p>Dans le cadre d'un schéma global concerté, les communes et les maîtres d'ouvrage peuvent aménager séparément ou ensemble des espaces d'activités sur le modèle du parc d'entreprise.</p> <p>Afin de préserver une cohérence d'aménagement à l'échelle du grand paysage, les réalisations communales ou districales seront encadrées par des prescriptions définissant les caractéristiques générales d'intégration dans le paysage des activités.</p> <p>Dans le cas où l'ensemble des communes souhaiterait développer un projet, le projet cadre définirait des vocations à chacun des sites afin de segmenter l'offre simultanée et réduire les effets de concurrence.</p>	<p>- Développement de deux sites principaux ayant un fort enjeu pour l'aire urbaine: Site de l'UTBM et site de la Gare TGV dans une vision à moyen terme. (Procédure d'aménagement et développement de sites 1 et 2 uniquement).</p> <p>- Concentration des efforts et investissements privilégiés autour de ces deux sites</p> <p>- Assistance aux communes pour orienter leur choix d'aménagement dans le cadre d'un schéma global.</p>	<p>INCOMPATIBILITE</p>	<p>Pas de maîtrise du paysage et de son évolution au gré des opérations d'aménagement</p> <p>DIFFICULTE DE REPONDRE A DES EFFETS D'AUBAINE</p>
<p>Scénario 3: UNE MAITRISE D'OUVRAGE INTEGREE</p>	<p>INCOMPATIBILITE</p>	<p>- Développement des sites de la gare et de l'université et gel des autres sites dans un moyen terme</p> <p>- Constitution d'un syndicat mixte regroupant les collectivités concernées.</p> <p>- Politique d'acquisitions foncière des autres sites et gel volontaire de ces terrains dans une vision à long terme (mise en veille et constitution de réserves foncières futures)</p> <p>- Projet de valorisation du paysage à l'échelle de l'espace "Sévenans-Gare TGV"</p>	<p>- Volonté appuyée d'un projet de développement A L'ECHELLE DE L'AIRES URBAINE</p> <p>- Procédure d'aménagement urbain sur L'ENSEMBLE DES SITES à enjeu pour le développement et le paysage.</p> <p>- Création d'une STRUCTURE OPERATIONNELLE à l'échelle de l'aire urbaine</p> <p>- Définition d'une stratégie d'aménagement intégrant des données complexes: objectifs affichés de souplesse du projet, de qualité de l'image et de respect de l'environnement et du paysage afin de garantir une offre de haute qualité destinée aux activités tertiaires supérieures.</p>	<p>- Nécessité d'une politique de maîtrise foncière et d'une répartition des efforts sur l'ensemble des sites</p> <p>- Maîtrise globale concertée entre tous les acteurs à organiser</p> <p>- Création d'une structure opérationnelle à l'échelle de l'aire urbaine</p> <p>- Définition d'une stratégie d'aménagement à formaliser et diversifier de l'offre à valoriser</p>

La nécessité d'une maîtrise globale du projet:

<p>Les caractéristiques territoriales évoquées confirment l'exigence d'une maîtrise efficace du processus d'aménagement de ce secteur. Il est essentiel de concevoir un projet global sur l'ensemble du site et d'identifier plusieurs périmètres d'intervention destinés à accueillir les activités.</p> <p>La mise en oeuvre d'un projet complexe de développement d'un tel espace selon des principes partagés par les différents acteurs de l'aire urbaine constitue un objectif inédit. Elle impose de pouvoir associer les différentes collectivités au sein d'une structure opérationnelle, de disposer de la maîtrise foncière et d'inscrire l'aménagement des périmètres d'intervention dans le cadre d'une procédure adaptée. Ces trois impératifs dessinent l'enchaînement des mesures à prendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • création d'un Syndicat Mixte associant les membres d'Aire urbaine 2000 et les communes concernées, • maintien d'une Zone d'Aménagement Différé sur l'ensemble du secteur et acquisition progressive des terrains, création d'une Zone d'Aménagement Concertée multisites prévoyant les modalités d'aménagement et d'équipement des terrains stratégiques 	<p><u>Une maîtrise d'ouvrage intégrée au sein d'une structure opérationnelle développe un projet spécifique:</u></p> <p>Complémentaire avec les autres projets structurants de l'Aire Urbaine et les projets « communaux » souhaités, le projet « sévenans-Gare TGV » a pour objet la mise en synergie des grands équipements du secteur et la valorisation du site TGV par l'implantation d'activités économiques Higt Tech recherchant un contexte non-urbain.</p> <p>L'exclusivité et la rareté des programmes présentés obligent à s'écarter du modèle de la zone (parc) d'activité classique nécessitant une avance d'investissement pour s'orienter sur un développement souple qui intègre le risque d'un développement basé sur peu d'éléments de programme ou en tout cas sur un développement lent. Pour créer les conditions d'accueil de programmes exceptionnels, plusieurs sites sont « en veille » avec un foncier maîtrisé et prêt à une viabilisation rapide.</p> <p>« L'espace Sévenans-Gare TGV » accueillera des entreprises intéressées par la proximité de l'UTBM dans un cadre vert aménagé au fur et à mesure de la commercialisation.</p>
---	--

Points de choix politiques à partager par les décideurs locaux et les grands maîtres d'ouvrage:

<p>Le niveau de maîtrise d'ouvrage :</p> <p>Entre maîtrises d'ouvrage dispersée, concertée, intégrée.</p> <p>Ambition et portage politique du projet par les deux collectivités :</p> <p>projet emblématique de l'aire urbaine ou simple accompagnement de l'intégration d'une infrastructure lourde ?</p>	<p>La dimension de l'espace concerné par une procédure d'aménagement et la stratégie d'occupation du territoire</p> <p>(Périmètre de réflexion et d'intervention, considération de la grande échelle)</p>	<p>- L'organisation des transports collectifs dans l'aire urbaine et la remise en service de la ligne Belfort-Delle.</p> <p>(Main tendue vers la Suisse?)</p> <p>La question de la remise en service de la ligne Belfort-Delle est importante du point de vue de l'organisation des déplacements dans l'aire urbaine et de la valorisation du secteur.</p>
---	--	---