**Intervention le 31 mars à Brezins**

**Séminaire « SCOT et métropolisation Région urbaine de Grenoble »**

Eléments de langage – Hervé Barioulet, directeur Stratégie et Territoires, Grand Besançon

Cadrage : réinterroger la dynamique du SCOT de la RUG à travers trois axes clés :

* le territoire, le périmètre du SCOT, évolutions, pertinence
* le SCOT et les politiques publiques : les effets, la mise en œuvre, les progrès, les conflits
* le SCOT et l’action publique : sa puissance politique et citoyenne, ses alliés

Apports transversaux :

* l’articulation entre les territoires, les différentes échelles de gouvernance, les leviers opérationnels
* repérer les spécificités du territoire bisontin, ses évolutions possibles, aptes à nourrir la réflexion de la RUG

**i – Quelques enjeux du territoire bisontin (focus depuis l’agglomération)**

* caractérisation du territoire : croissance démographique ralentie entre 1999-2007 et 2007-2013 (CAGB +1.05 contre + 0.7 et VB + 0.01 contre -0.13), périurbanisation dynamique au-delà du SCoT favorisée par le développement routier
* zone d’emploi > l’aire urbaine > SCOT, ZE = 300.000 habitants pour 125.000 emplois (dont 90.000 sur la CAGB),1/3 des salariés travaillent dans le public (fonctions capitale de région et de département, armée, université, CHRU), taux de chômage légèrement inférieur à la moyenne nationale 8,6 % contre 10.2 % (2015), 78 % des salariés dans le tertiaire, l’industrie est présente sur des domaines à fortes technicités (métallurgie, SAV horloger)
* une agglomération XXL ancienne version (le CDCI va faire passer de 58 à 72 communes), forte dualité urbain/ rural au sein de l’agglomération déjà puis dans le SCOT, différentiel d’habitants par commune : 120.000, 3200, 80 > enjeu spécifique de gouvernance et de dialogue territorial

**ii – Les enjeux à plus grande échelle**

* une grande région Bourgogne –Franche-Comté qui s’appuie sur des dynamiques territoriales : aire urbaine Belfort-Montbéliard (300.000 habitants), région transfrontalière dynamique (30.000 frontaliers en Franche-Comté), Besançon et le pôle métropolitain Centre Franche-Comté et l’arc urbain (Dijon, Beaune, Chalon). Des territoires regardant vers l’extérieur : Belfort vers Mulhouse et Auxerre, Sens vers Paris
* forte dualité historique avec les principaux pôles urbains
	+ Besançon (capitale, fonctions métropolitains – université CHRU) et Montbéliard – Belfort (aire urbaine, 1ère zone d’emploi de Franche-Comté, grandes groupes – Alsthom, Peugeot)
	+ Besançon et Dijon avec des avantages pour Dijon : plus grande richesse, population 180.000 / 240.000, double d’emplois métropolitaines, carrefour ferroviaire et désormais statut de communauté urbaine et capitale régionale (équilibre relatif des effectifs et des centres de décisions)
* Le pôle métropolitain Centre Franche-Comté, pôle en réseau de 5 EPCI regroupant 320.000 habitants répond aux enjeux d’aménagement et de renforcement des coopérations entre pôles urbains
* > spécificité importante : autorité urbaine du FEDER (13 M€), chargée de la sélection des projets urbains structurants des 5 EPCI > occasion de dialogue politique et territorial renforcé, de solidarité financière dans l’attribution des fonds
* > réflexion en cours sur l’économie circulaire à l’échelle du pôle : renforcer l’attractivité par la relocalisation d’une partie des importations liées aux services aux entreprises, à la construction et à l’industrie agro-alimentaire. Leviers possibles via l’achat local, l’animation territoriale.

**iii – Le SCoT bisontin**

* regroupe 5 EPCI, 148 communes, 215.000 habitants dans une aire urbaine de 230 communes et 250.000 habitants. Deux territoires particulièrement à enjeux : le Nord (gare TGV, forte évasion résidentielle vers la Haute-Saône) et l’Ouest (plus fort développement démographique et économique, lien avec Dijon)
* l’impact de la CDCI sur le SCoT devrait le réduire à 2 EPCI par intégration dans la CAGB des deux pôles urbains Nord et Ouest. Plusieurs scénarios se présentent :
* > extension du périmètre SCOT en intégrant de nouveaux EPCI non couverts par des SCOT au Nord et à l’Ouest en cherchant l’adéquation avec l’aire urbaine mais nécessite d’identifier une démarche gagnant / gagnant et une posture forte de l’Etat régional pour accompagner ce SCOT inter-départemental (Doubs, Jura, Haute-Saône). Les EPCI non couverts de SCOT pourraient choisir une stratégie de PLUI valant SCOT.
* > envisager un dialogue inter-territorial dans l’attente d’inter-SCOT par une conférence de l’aire urbaine qui permette aux acteurs de préfigurer leurs coopérations futures ?
* > la superposition d’une structure SCOT avec un PETR ou un pôle métropolitain n’est pas particulièrement à l’ordre du jour

**iv – Les effets et les leviers du SCOT**

* les effets du SCOT : réduction importante des surfaces ouvertes à l’urbanisation et préservation des surfaces agricoles, forte protection des milieux naturels, confortement de l’habitat autour des pôles urbains et des haltes ferroviaires (spécificité de l’agglo : 14 haltes TER)
* les limites dans sa mise en œuvre : renvoi à l’agglomération la priorisation de la programmation et du développement de ses zones d’activités, difficultés opérationnelles pour sortir de l’habitat pour les petites communes
* > demain, la mise en œuvre du SCOT peut être renforcée à l’échelle de la CAGB par la prise de compétence PLUI, une mise en cohérence des zones à urbaniser pour l’habitat et les ZA, le renforcement de l’ingénierie en phase (pré-)opérationnelle, le développement des opérations d’habitat d’intérêt communautaire dans les communes, y compris les 15 communes entrantes.
* Au Nord : le secteur de la gare Besançon Franche-Comté TGV : un syndicat mixte d’études basé sur un dialogue inter-territorial préparatoire à des projets communs.

Espace technopolitain de projet selon le SCOT, un secteur de 13 communes, trois EPCI, deux départements et un conseil régional préfigure un projet ou trois orientations clés se dessinent :

* > le renforcement des mobilités sur ce secteur (congestion 20.000 véhicules / jour), navette ferroviaire entre les gares TGV, doublement de la RN 57, co-voiturages) : dialogue Région, CAGB, Conseil départemental, communes
* > le développement économique à travers le positionnement en matière d’éco-innovation de ce territoire (recentrage possible partenariat Région-EPCI, du fait de l’abandon de la compétence économique des départements)
* > le développement d’une activité d’équi-pôle qui renforce l’ancrage loisirs, tourisme sur l’ensemble du territoire (équipement d’attractivité et Vallée de l’Oignon) : coopération entre EPCI, communes et grandes collectivités
* > la poursuite de ces dynamiques interterritoriales se réfléchissent en fonction des pilotes et pourquoi pas dans le cadre d’une contractualisation par l’Etat et la Région à travers un volet territorial (CPER, fonds européens, contrat avec la Région SCOT et Pays)
* La coopération avec la Région Franche-Comté a suscité deux nouveaux leviers pour le SCOT, hors compétences liées au code de l’urbanisme :
* > une contractualisation à l’échelle du SCOT (à défaut de Pays) pour l’accès aux fonds régionaux sur la base du projet du SCOT et pour des projets en maîtrise d’ouvrage des EPCI
* > la réalisation aux termes des contractualisations d’un PCEAT à l’échelle du SCOT par assemblage des démarches existantes et financements des actions envisagées