



POLYTECH[®]
TOURS

Département
Aménagement et Environnement

Rapport de stage

Perspectives de développement à long terme de l'Agglomération du Grand-Dole

18/04/2016 au 8/07/2016



Barré – Chatzopoulo – Frétigné – Girault – Pomerol

REMERCIEMENTS

Nous tenions à remercier tout particulièrement :

- Le Président de l'agglomération du Grand Dole, Mr.Fichère, pour sa confiance et pour l'intérêt porté à notre travail.
- Nos maîtres de stage Mr.Fontaine et Mr.Chevassu pour avoir bénéficié de leur accueil et de leurs précieux conseils.
- Notre tuteur universitaire Mr.Thomas pour ses conseils et son analyse.
- Les élus du Grand Dole, qui nous ont montré leur disponibilité.
- L'équipe du service urbanisme, habitat et environnement pour leur accueil.
- Toutes les personnes rencontrées qui nous ont accordé leur temps (Chambre d'Agriculture, Office National des Forêts, Office du tourisme, associations, universitaires, chefs d'entreprise...).

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	1
PARTIE 1 : PREAMBULE	5
I - Notre sujet/La commande	5
II - Présentation du Grand Dole.....	6
A - Le Pays Dolois.....	6
B - Un contexte régional spécifique	10
III - Méthodologie	15
A - Temporalité.....	15
B - Outils	18
PARTIE 2 : DIAGNOSTIC	19
I - Espaces naturels, agricoles et forestiers	19
A - Les zones remarquables protégées et la démarche développement durable	19
B - Gestion et potentiel de l'espace forestier.....	20
C - Agriculture.....	28
II - Commerces et industries.....	38
A - Le secteur Industriel.....	39
B - La filière commerciale	44
III – Energies	47
A - Hydrogene.....	47
B - Bois – energie	47
C - Autre.....	47
IV - Réseaux de transports, logistique.....	48
A - Accéder au Grand Dole	48
B - Les Transports en Commun sur le Grand Dole.....	53
C - Le pôle multimodal de la gare de Dole	55
D - Le réseau ferré du Grand Dole.....	55
E - L'aéroport de Dole-Tavaux	60
F - Le Transport Fluvial	63
G - Synthèse.....	67
V - Tourisme, culture	68
A- La ville de Dole.....	68
B - Synthèse	78
VI – Santé.....	79

A - L'offre médico-sociale en quelques chiffres	79
B - Des dispositifs et des projets.....	79
C – Formations.....	79
D - Synthèse.....	79
VII - Logement	80
A - Une baisse de la population du Grand Dole	80
B - La ville centre peu attractive au profit des communes périphériques	80
C - Le phénomène de desserrement des ménages présent au Grand Dole.....	81
D - Une inégale répartition des logements locatifs sociaux	81
E - Les constructions neuves	82
F - Des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat	83
G - Quelle offre pour la Rive Gauche et pour la gare?	83
VIII - Positionnement du Grand Dole dans la nouvelle région	83
A- Le Grand Dole, cœur de Bourgogne Franche Comté ?	83
B - Identité(s)	92
C - Etat des lieux des perspectives de développement.....	94
D - Synthèse.....	97
PARTIE 3 : LES STRATEGIES.....	97
I - La culture : Une place importante accordée par le Grand Dole.....	97
A - Une position géographique privilégiée à valoriser	98
B - Des équipements à préserver, entretenir et conforter	98
II - Le commerce : Une offre à requalifier	99
A - Une limitation de l'évasion commerciale	100
B - Une modernisation de l'offre.....	101
III - Le tourisme : Une étape spécifique dans le Jura.....	102
A- Le tourisme d'affaire à développer	102
B - Des atouts à valoriser	102
C - Des nouveaux produits à créer	102
IV - La forêt : Une ressource essentielle pour le territoire.....	103
A - Des espaces forestiers conséquents à valoriser	103
B - La filière bois, à structurer et dynamiser	105
V - L'Agriculture et l'agroalimentaire : une filière d'avenir pour le Grand Dole	106
A - Mettre en valeur les productions locales	106
B - Une filière innovante à accompagner	106
C - Une coopération à développer à l'échelle du Pays Dolois.....	106
Vi - L'Hydrogène : L'énergie de la ville de demain	107

A - Une vitrine sur le Grand Dole à promouvoir.....	107
B - Une production à diversifier sur le territoire	107
VII - L'industrie de biens intermédiaires: Une spécialisation pour le territoire du Grand Dole.....	109
A- Des objectifs définis	109
B- Un contexte favorable au développement de synergies	109
VIII - L'offre logistique : Un panel complet sur le Grand Dole.....	111
A - Le Canal du Rhône au Rhin.....	111
B - L'aéroport de Dole-Tavaux.....	111
PARTIE 4 : DÉCLINAISON DES STRATÉGIES SUR 3 LIEUX CLÉS	112
I - Rive Gauche	112
A - Propriété foncière	113
B - PLU	114
C - Activité actuelle.....	114
D - Aménagement proposé : La rive gauche : un site à imaginer.....	115
II - Gare	118
A - Propriété foncière	118
B - PLU	118
C - Activité actuelle.....	119
D - Aménagement proposé : La gare : un site à recomposer	121
III - Aéroport	124
A - Propriété foncière	124
B - PLU	124
C - Activité actuelle.....	125
D - Aménagement proposé : Le site Aéroport - Innovia : Une zone économique à dimension régionale.....	127
CONCLUSION	128
REPERTOIRE DES PERSONNES CONTACTEES	129
BIBLIOGRAPHIE.....	131
I - Documents d'urbanisme consultés.....	131
II - Ouvrages électroniques.....	131
III - Ouvrages imprimés	132
IV - sites consultés	132
V - Thèse, mémoire, rapport de stage.....	133
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	134

PARTIE 1 : PREAMBULE

I - NOTRE SUJET/LA COMMANDE

Nous avons effectué ce stage collectif obligatoire de douze semaines (régis par une convention de stage) dans le cadre de notre 4^{ème} année d'Ingénieur en Génie de l'Aménagement et de l'Environnement à l'Ecole Polytech de l'université de Tours. Nous étions 5 élèves ingénieurs à nous rendre sur les lieux de l'étude et à y séjourner pendant 3 mois.

La commande a été proposée par le Grand Dole et acceptée par le Département Aménagement. Les travaux que nous avons effectués devaient correspondre à une approche globale des problèmes posés (diagnostic, propositions) plutôt qu'à une suite d'opérations techniques.

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les demandeurs et organismes compétents mais également avec notre tuteur de stage qui a assuré la préparation et le suivi du stage.

La commande nous a été transmise sous la forme d'un cahier des charges de 13 p., rédigé par l'un de nos deux tuteurs de stage, Mr. Chevassu, en mars 2016. Ce dernier, pour expliciter le sujet de la commande : « Perspectives de développement à long terme de l'Agglomération du Grand-Dole », énonce :

- le contexte
- la stratégie (Elle s'articule autour de deux axes : « affirmer le territoire par la ville centre et son cœur historique » et « affirmer le territoire par son positionnement central et son haut niveau de services entre les deux villes majeures de la région ».)
- le contenu de la mission (définition d'un projet de territoire, attentes générales et spécifiques de la collectivité)
- les modalités de déroulement de la mission (suivi de l'étude et rendu des travaux).

II - PRESENTATION DU GRAND DOLE

A - LE PAYS DOLOIS

A.1. La zone d'emploi de Dole



Figure 1 : Zones d'emplois en Franche-Comté (source INSEE)

« UNE ZONE D'EMPLOI EST UN ESPACE GEOGRAPHIQUE A L'INTERIEUR DUQUEL LA PLUPART DES ACTIFS RESIDENT ET TRAVAILLENT, ET DANS LEQUEL LES ETABLISSEMENTS PEUVENT TROUVER L'ESSENTIEL DE LA MAIN D'ŒUVRE NECESSAIRE POUR OCCUPER LES EMPLOIS OFFERTS. » INSEE

La zone d'emploi de Dole regroupe 70 000 habitants (6% de la population de Franche-Comté), 26 500 personnes travaillent sur cette même zone d'emploi (là aussi 6% des emplois de Franche-Comté). Sur cette zone d'emploi, 80% des actifs résidents sur la zone travaillent sur la zone. Ce chiffre est inférieur à la moyenne en Franche-Comté qui est de 84.4%.

La zone d'emploi de Dole est vieillissante, elle représente en 2008 la 3^{ème} plus forte part d'emploi chez les seniors (pour la Franche-Comté). En effet, 39% des habitants ont plus de 50 ans. La part des moins de 25 ans est de 30%, mais cela reste à nuancer, la population est jeune mais la majorité de ces jeunes fait partie de la tranche 0-19 ans (24.5%). Ceci est confirmé par la stagnation du nombre d'actifs, les jeunes actifs entrants sont moins nombreux et les départs de

fins d'activités s'intensifient. Le renouvellement des générations dans la zone d'emploi de Dole semble être un frein à l'augmentation de l'activité économique. Sur la zone d'emploi de Dole 26% des salariés de la zone ont plus de 50 ans, la part des jeunes salariés quant à elle est de 11%. 25% des jeunes sont demandeurs d'emploi.

La zone d'emploi de Dole entretient des relations importantes avec la zone d'emploi de Dijon, celle de Besançon et Lons-le-Saunier.

La zone d'emploi de Dole après le nouveau découpage de 2010 se retrouve amoindrie de 19% de sa superficie (soit 206 km² de moins) ainsi que de sa population avec une perte de 9000 personnes. La diminution de cette zone d'emploi est principalement due à la zone d'emploi de Besançon qui a augmenté de manière considérable dans le même temps.

A.2. L'aire urbaine de Dole

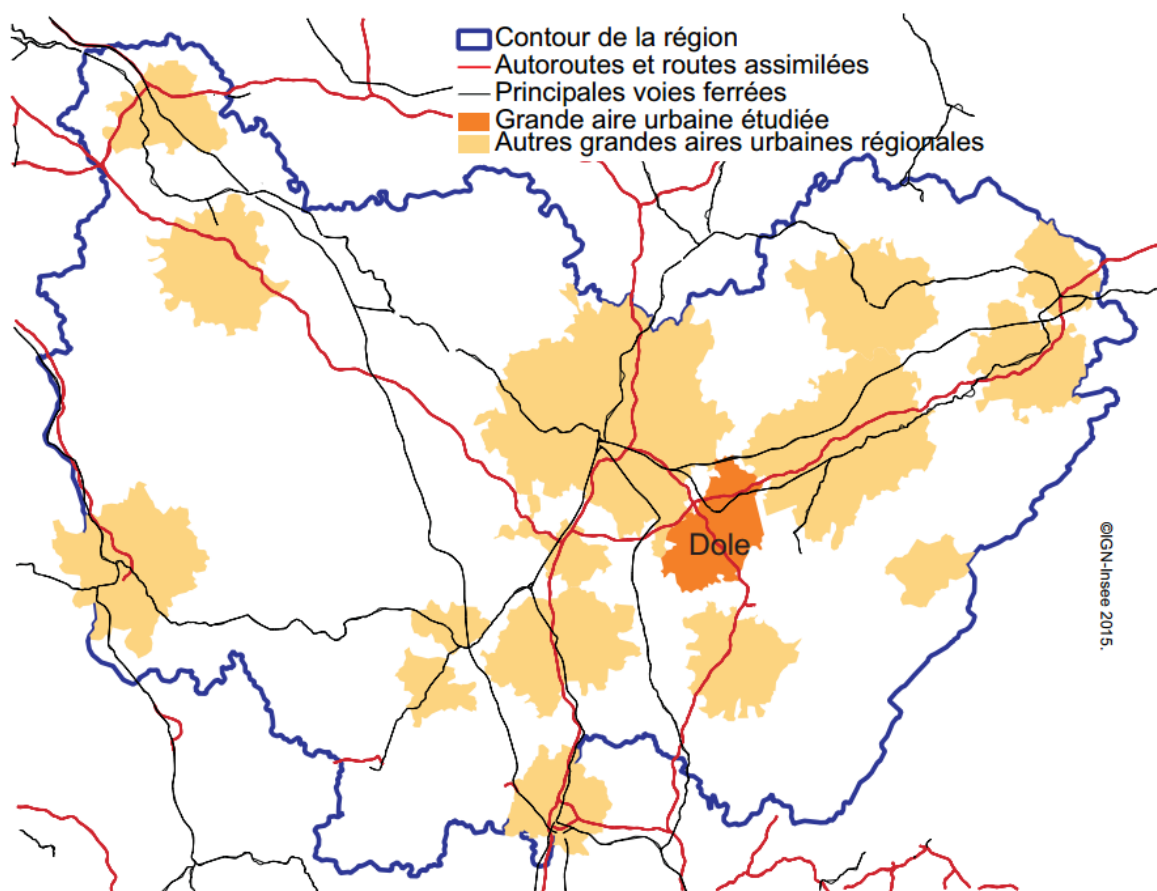


Figure 2 : Dole dans la nouvelle région Bourgogne Franche-Comté (source INSEE)

A.3. Le Grand Dole et le Pays Dolois

La formation dans la zone d'emploi de Dole

La formation est un motif migratoire non négligeable pour la zone d'emploi de Dole, 31% des flux migratoire de Dole vers Besançon sont des étudiants de l'enseignement supérieur et 28% de Dole vers Dijon.

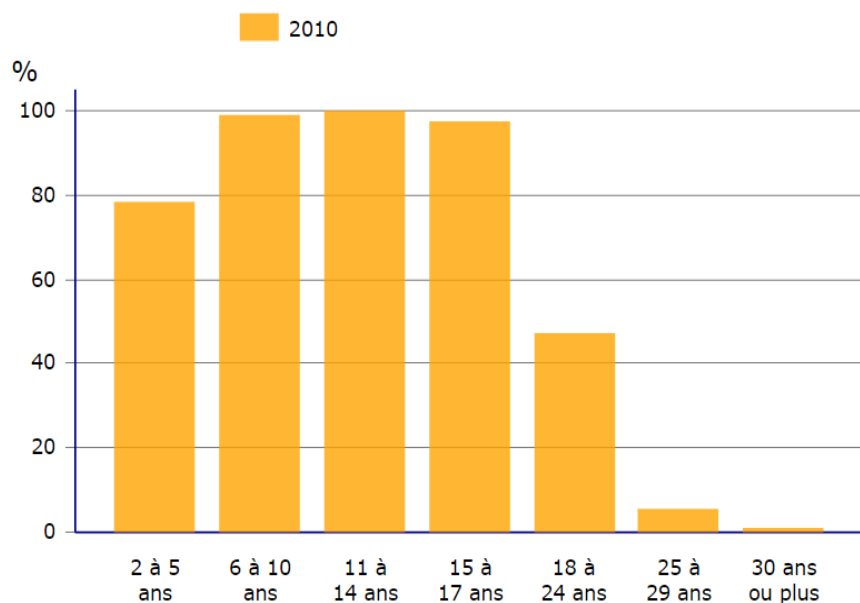
Sur l'agglomération du Grand Dole, diverses formations sont disponibles :

- IFSI : Institut de Formation des Soins Infirmiers

- INFA : Institut de Formation en Alternance
- CFAI : Bac Pro, BTS, Apprentissage
- MFR (Maison Familiale et Rurale) : Formation bureautique
- GRETA Jura : Formation continue
- Adiscos formation
- Atelier pasteur (IFSI)

Le taux de scolarisation de l'aire urbaine de Dole est de 47% pour les 18-24 ans, pour ce qui est de Dijon et Besançon, le taux de scolarisation pour cette même tranche d'âge est de l'ordre de 70% (cf. graphe ci-dessous).

FOR G1 - Taux de scolarisation selon l'âge



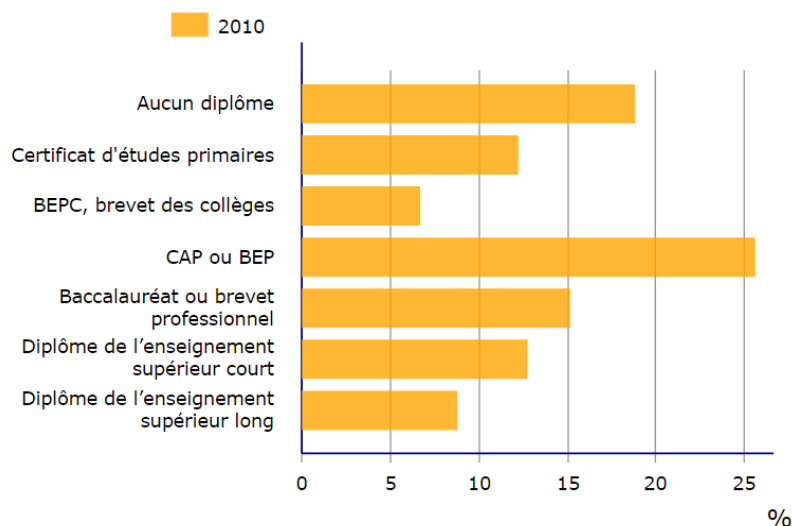
Sources : Insee, RP1999 et RP2010 exploitations principales.

Figure 3 : Taux de scolarisation pour l'aire urbaine de Dole (source INSEE)

L'apprentissage est sous-représenté dans la zone d'emploi de Dole, seul 13% des formés sont sous le statut d'apprenti (contre 27% en Franche-Comté).

La part des effectifs de niveau Bac+2 est, elle, supérieur dans la zone de Dole avec 28% des formés de niveau Bac+2 contre 22% en Franche-Comté.

FOR G2 - Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus



Sources : Insee, RP1999 et RP2010 exploitations principales.

Figure 4 : Taux de formation par niveau d'étude (source INSEE)

L'emploi

La Franche-Comté est historiquement industrielle, la part d'emplois dans ce secteur est donc importante par rapport au reste de la France. Sur la zone, 25% des salariés travaillent dans le secteur de l'industrie, 67% dans les services et 7% dans la construction. L'emploi public représente 30% des salariés.

L'économie de la zone est principalement présentielle, avec une économie tertiaire qui représente près de 70% des emplois. Cependant l'économie productive n'est pas à négliger dans la zone d'emploi de Dole et plus généralement en Franche-Comté.

La zone, comme on la dit précédemment, souffre d'un vieillissement de sa population et d'un renouvellement grâce aux jeunes actifs à la traîne. 26% des salariés de la zone d'emploi de salariés sont des seniors et seulement 11% des jeunes.

Côté chômage, la zone d'emploi de Dole est légèrement en deçà, avec un chômage de 8.5% contre 10% sur le reste de la Franche-Comté. La situation des jeunes demandeurs d'emploi n'est pour autant pas plus intéressante. Parmi les demandeurs d'emploi, la part des jeunes reste importante, avec 24% de jeunes chez les demandeurs d'emplois. Les seniors représentent 18% de ces demandeurs d'emploi. Le chômage de longue durée sur la zone d'emploi est de 39%.

5 plus gros employeurs de la sphère productive :

Raison sociale – commune	Secteur d'activité	Tranche d'effectif
Solvay-Electrolyse-France - Tavaux	Industrie Chimique	500 et plus
Colruyt distribution France – Rochefort-sur-Nenon	Commerce de Gros	200 à 499
Fromagerie Bel production France - Dole	Fabrication de denrées alimentaires	200 à 499
C & K components SAS - Dole	Fabrication de produits électroniques	200 à 499
ITM logistique alimentaire	Transport et entreposage	200 à 499

Les employeurs de la sphère présentielle :

Au niveau de la zone d'emploi de Dole, les plus gros employeurs sont les 2 centres hospitaliers (Louis Pasteur et psychiatrie), le Grand Dole et le Cora hypermarché de Choisey.

B - UN CONTEXTE REGIONAL SPECIFIQUE

B.1. La fusion des régions

Les deux régions Bourgogne et Franche Comté entretiennent des relations privilégiées depuis plusieurs années. Au XI^{ème} siècle, la Franche-Comté s'appelait Comté de Bourgogne. Dole était la capitale. Les deux territoires se sont rassemblés sous le nom Bourgogne au XIV^{ème} siècle, à l'époque de Charles le Téméraire.

En 1678 seulement, la Franche-Comté devient définitivement française. Finalement, après s'être jaloués, querellés, réunis et désunis à de multiples reprises au cours de l'histoire, les territoires voisins bourguignons et comtois ont fusionné dans le cadre de la réforme territoriale de 2014, effective le 1^{er} janvier 2016, pour faire place à une nouvelle région : la Bourgogne Franche Comté.

Alors qu'auparavant Dole était considérée comme la porte d'entrée ou de sortie de la région Franche-Comté ou du Jura (son nom vient du vieux germain Thor qui signifie «porte»), elle est aujourd'hui située au milieu des deux anciennes capitales régionales les plus proches de France : Dijon, anciennement capitale de la Bourgogne, et Besançon, anciennement capitale de la Franche-Comté.

B.2. Géographie

La Bourgogne Franche Comté s'étend aujourd'hui sur environ 48 000 km² et compte 2,8 millions d'habitants. Elle réunit huit départements : la Côte-d'Or, l'Yonne, la Nièvre et la Saône-et-Loire, anciens départements de la Bourgogne et le Doubs, la Haute-Saône, le Jura, et le Territoire de Belfort, anciens départements de la Franche-Comté.



Figure 6 : Région Bourgogne-Franche-Comté avant et après la fusion

© crédit : Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté

Cette nouvelle région est limitrophe des régions françaises Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine au nord, Île-de-France et Centre-Val de Loire à l'ouest, Auvergne-Rhône-Alpes au sud. Elle partage également 230 km de frontière avec la Suisse à l'est.

La région est assez faiblement artificialisée. L'est de la région est montagneux, avec le massif du Jura en bordure de la Suisse et une petite partie de celui des Vosges sur sa pointe nord-est. Elle est marquée par la présence de vallées, cours d'eau, plateaux, forêts et massifs de montagneux.

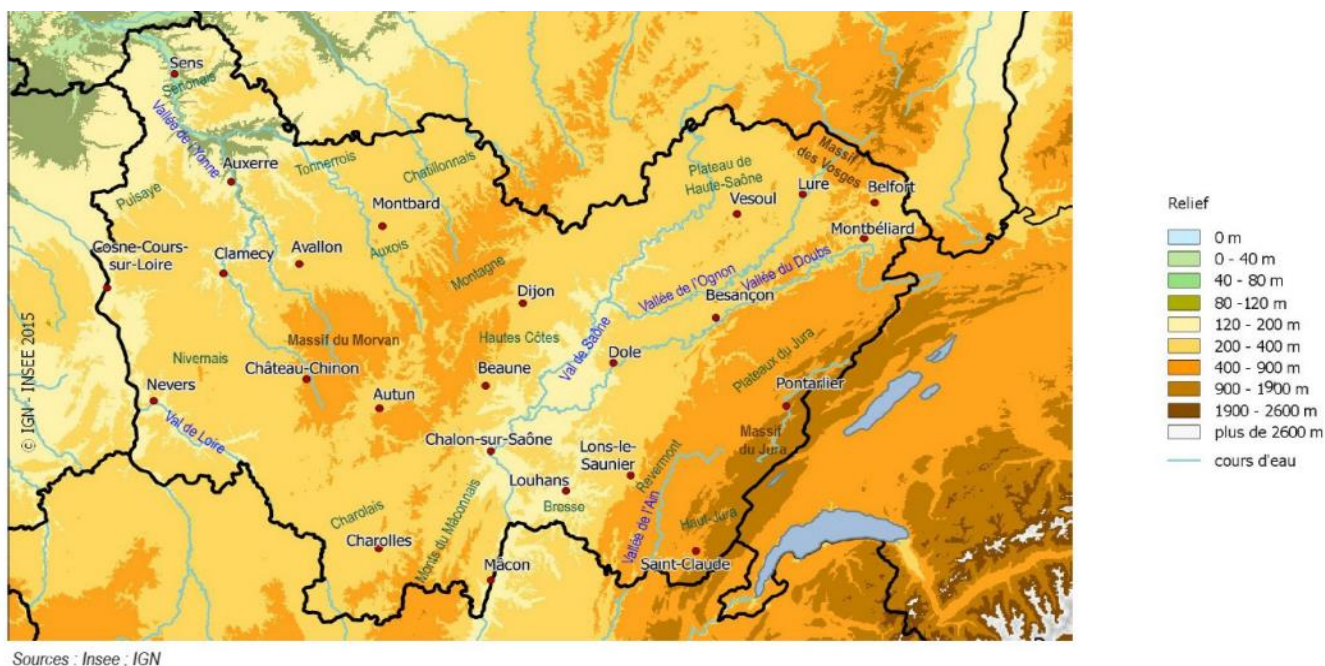


Figure 7 : Carte du relief, région Bourgogne-Franche-Comté

B.3. Démographie & Environnement Économique

La Bourgogne-Franche-Comté représente 4 % de la démographie et de l'économie nationales. La population et l'emploi sont répartis en différents grands ensembles.

- Sur l'axe Rhin-Rhône, de Chalon-sur-Saône à Belfort, le maillage urbain est serré, favorisant ainsi un fonctionnement en réseau. Cet arc urbain est formé par sept aires urbaines : Chalon-sur-Saône, Beaune, Dijon, Dole, Besançon, Montbéliard et Belfort. Il se situe dans une dynamique démographique positive et résiste globalement mieux en matière économique que le reste du territoire. Sa population a progressé en moyenne de + 0,3 % par an entre 2007 et 2012, soit 3 fois plus que le reste du territoire régional. Les pouvoirs économiques et institutionnels ainsi que les métiers à forte valeur intellectuelle, technique et décisionnelle y sont concentrés.
- Sur le reste du territoire, le maillage urbain est plus relâché. C'est le cas de Sens, Auxerre, Nevers et Mâcon qui sont plus tournées vers l'extérieur.
- A l'est, la région bénéficie de l'attractivité exercée par les pôles d'emploi suisses très proches. Le territoire est globalement plus dense, plus jeune et plus dynamique démographiquement.
- Enfin, une grande partie de l'ouest de la région, très peu densément peuplée, est confrontée aux enjeux liés à « l'hyper-ruralité » : enclavement géographique, vieillissement de la population, faibles ressources financières, manque d'équipements et de services.

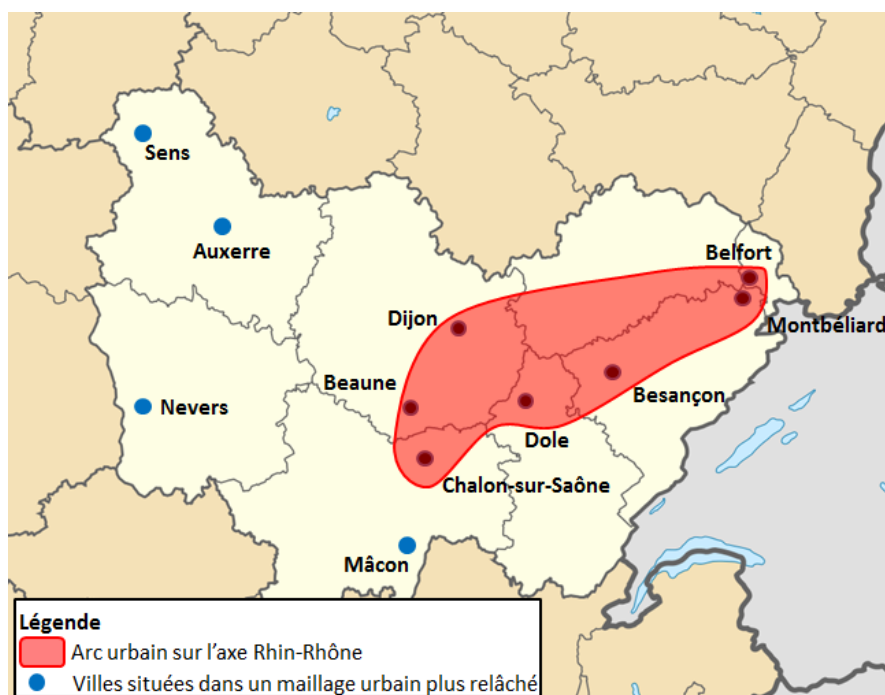


Figure 8 : Organisation économique et démographique de la région
Réalisation : Karine Barré

La Bourgogne et la Franche-Comté gagnent, à elles deux, environ 4 800 habitants par an entre 2007 et 2012, soit 0,2 % de plus chaque année. Ce rythme de croissance est en dessous de celui de la France métropolitaine (+ 0,5 %). La croissance de la population ne s'explique que par

l'excédent de naissances par rapport aux décès. Les mouvements migratoires sont à somme nulle, les arrivées d'habitants compensant les départs vers d'autres régions.

Si l'économie de la Bourgogne Franche-Comté est devenue moins industrielle et davantage tertiaire (en vingt ans un tiers des emplois industriels ont disparu), cette région est quand même toujours la plus industrielle de France : 17,3 % des emplois sont exercés dans l'industrie, soit une part supérieure de cinq points à la moyenne nationale.

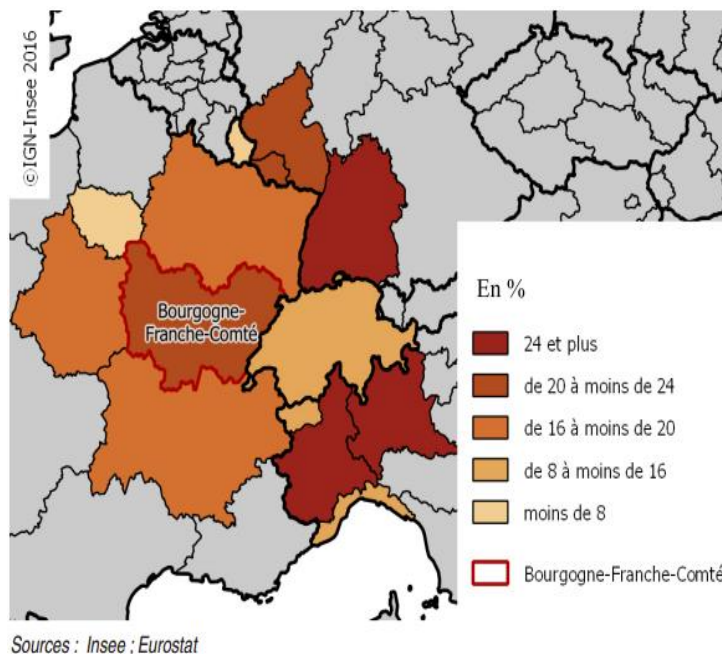


Figure 9 : Part de l'industrie dans l'emploi total

Quatre secteurs concentrent plus de la moitié des emplois industriels :

- la métallurgie et la fabrication de produits métalliques
- la fabrication de matériels de transports
- l'industrie agro-alimentaire
- la fabrication de produits en caoutchouc et en plastique.

La majorité des établissements sont de très petite taille. Dans les zones d'emplois du Chatillonnais, du Morvan, du Charolais et de Morteau, les salariés travaillent tous dans un établissement de moins de 250 salariés. Ce n'est pas le cas dans la zone d'emploi de Belfort-Montbéliard-Héricourt, caractérisée par une concentration de grands établissements industriels.

En matière d'investissement en recherche et développement, la région se classe au sixième rang des treize régions métropolitaines. La recherche est portée essentiellement par le secteur privé.

Cinq pôles de compétitivité permettent de tisser des liens entre la recherche et les entreprises :

- le pôle « Goût-Nutrition-Santé » Vitagora (siège à Dijon)
- le pôle de la plasturgie Plastipolis (siège à Bellignat, dans l'Ain, en région Auvergne-Rhône-Alpes)
- le pôle des microtechniques (siège à Besançon)
- Véhicule du futur (siège à Etupes, dans le Doubs)
- le pôle nucléaire Bourgogne (siège à Châlon-sur-Saône)

La Bourgogne-Franche-Comté est aussi une région agricole, spécialisée dans les grandes cultures, l'élevage bovin et la viticulture.

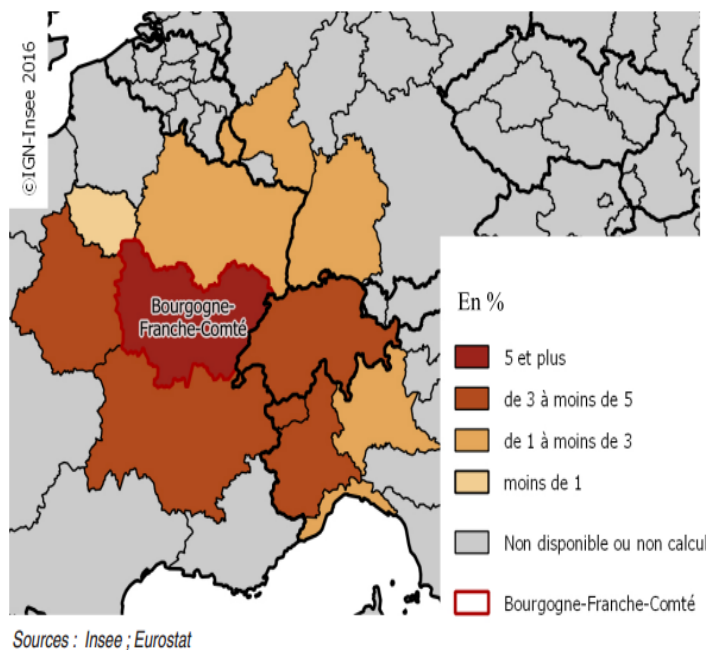


Figure 10 : Part de l'agriculture dans l'emploi total

La région est particulièrement touchée par la crise économique. On constate une hausse du taux de chômage et une diminution du PIB par habitant entre 2007 et 2012.

III - METHODOLOGIE

A - TEMPORALITE

Afin de répondre à la commande, nous avons organisé notre temps de travail en trois phases :

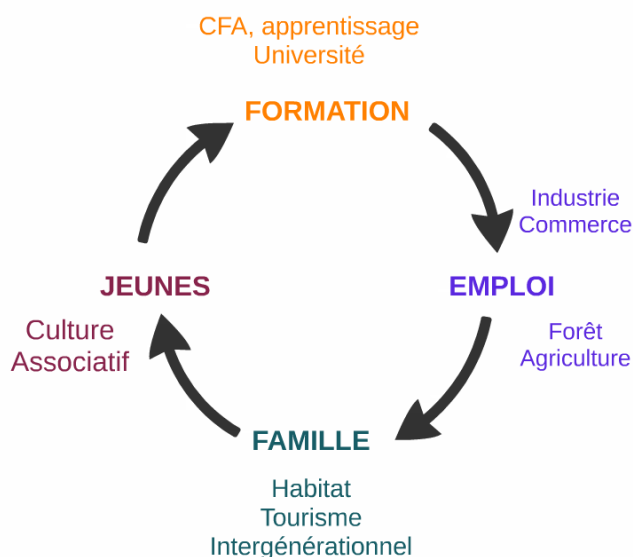
- **1^{ère} phase : diagnostic du territoire - 1 mois et demi**

N'ayant aucune connaissance du territoire à notre arrivée, nous avons choisi de consacrer plus d'un mois à la réalisation d'un diagnostic du territoire. Nous avons, dans un premier temps, parcouru l'agglomération via différents moyens de transport (une équipe en vélo et une équipe en voiture par exemple) afin d'avoir une première impression sur cette dernière et d'identifier les lieux clés. Dans un deuxième temps, nous nous sommes interrogés sur la façon de structurer notre diagnostic.

Pour cela, nous avons réfléchi au sens de la commande (« perspectives de développement à long terme de l'agglomération »). Nous devions trouver de quelle manière le territoire pouvait être développé, vers quels domaines les élus pourraient accentuer leurs réflexions pour établir un projet de territoire cohérent sur le long terme.

Rapidement, nous nous sommes penché sur le concept **d'attractivité du territoire**, notamment avec l'appui d'ouvrages tels que celui de H.GERARDIN et J.POIROT : *L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel* qui définit cette notion de la manière suivante : « *L'attractivité d'un territoire est généralement assimilée à la capacité de ce territoire à attirer et à retenir les facteurs mobiles de production et/ou la population.* ». Plusieurs facteurs d'attractivité du territoire y sont relevés : « **les facteurs d'attraction sur les ménages** » (par exemple divers équipements, les loisirs, le cadre de vie...) ou encore « **les facteurs d'attractivité des investisseurs** » (conditions d'accueil d'une entreprise sur un territoire, incitations à se localiser dans l'agglomération par la présence de formations ou de prestations de services).

Nous sommes partis du principe que l'attractivité d'un territoire pouvait donc être schématisée comme suit.



La présence de formations et de services aux entreprises attire les investisseurs. Ces derniers créent des emplois sur le territoire. Certains sont non-délocalisables (agriculture, forêt). L'offre d'emplois attire les familles, notamment lorsqu'il y a une offre de logement à

proximité du lieu de travail. Les jeunes de ces familles habitent une ville qui promeut des événements culturels et qui possède un tissu associatif actif. Pour que ces jeunes restent sur le territoire, la présence de formation est indispensable. Actuellement, les jeunes partent étudier à Dijon ou à Besançon, villes qui ont chacune une Université.

Cela nous a permis de définir les thématiques structurantes du diagnostic de l'agglomération Doloise (agriculture, tourisme...). Elles ont été attestées par le Président de l'agglomération. Nous avons donc pu attribuer à chaque membre du groupe une thématique.

Nous avons voulu conduire une étude transversale en prenant en compte l'économie présentielle¹ et l'économie productive². Toutefois, n'ayant que 3 mois, et à la demande de nos tuteurs, nous nous sommes davantage concentrés sur une entrée économique et tournée vers les investisseurs et les perspectives de développement pour les secteurs économiques de l'agglomération.

Le diagnostic comportait également un travail de rencontre des différents acteurs pour bien appréhender l'ensemble du territoire et ses différentes composantes (économique, environnementale, sociale, culturelle...). Nous avons, entre autres, contacté un géographe de l'Université de Dijon qui travaille sur les relations entre Dijon et Besançon. Nous avons, par ailleurs, assisté aux réunions PLUi (rencontre avec les Maires des communes de l'agglomération pour la constitution du PLUi) qui nous ont permis de mieux comprendre le territoire à travers ses élus.

A la demande de nos tuteurs, nous avons réalisé des « fiches diagnostic » par thématique, résumant les informations principales. Celles-ci devaient être très synthétiques, avec des chiffres clés, pour pouvoir être relues rapidement par le personnel du service urbanisme, à l'avenir, en cas de besoin.

- **2^{ème} phase : création des fiches « orientations stratégiques » - 2^{ème} mois**

Cette seconde étape a consisté en la mise en commun du diagnostic et au dégagement des axes stratégiques et enjeux qui permettraient à l'agglomération de se développer. Les axes stratégiques ont été formalisés sous forme de fiches « orientations stratégiques ».

- **3^{ème} phase : réalisation d'une plaquette « Dole, cœur de région » - 3^{ème} mois**

Une première partie de la plaquette présente, thématique par thématique, un rapide diagnostic associé aux orientations stratégiques.

Ensuite, avec les tuteurs de stage et le président de l'Agglomération, nous avons identifié trois lieux clés de l'Agglomération, c'est-à-dire trois lieux à fort enjeux, sur lesquels nous pouvions travailler et mettre en application ces orientations stratégiques avec des actions concrètes à court, moyen et long terme. C'est la deuxième partie de la plaquette. Il a donc fallu mettre en cohérence les orientations stratégiques de chaque thématique étudiée pour les appliquer ou non sur le lieu concerné, en somme faire un véritable « projet de territoire », c'est-

¹ « Activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes » *Sphère présentielle et productive de 1975 à 2013*, INSEE (2016)

² « Activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises correspondantes » » *Sphère présentielle et productive de 1975 à 2013*, INSEE (2016)

à-dire obtenir une vision à long terme, sur un espace géographique délimité, de toutes les composantes d'un territoire (agriculture, social, économie, tourisme, patrimoine, industrie, transport, logement, ...) et de la manière dont elles s'articulent. Les 3 lieux clés n'ont pas été étudiés indépendamment, c'est-à-dire qu'il y a une cohérence globale entre les 3 projets proposés.

Etant donné cette multiplicité de données à prendre en considération, il est nécessaire, pour qu'un projet de territoire aboutisse et fonctionne, qu'un maximum d'acteurs y participe, le but étant de représenter la diversité du territoire. Plus cette diversité sera représentée, plus le projet de territoire qui naîtra sera proche de la réalité et accepté par tous puisque construit par tous. Pour intégrer le panel d'acteurs le plus large possible, il faut, bien entendu, réunir toutes les filières, mais cela doit aussi se traduire à l'échelle spatiale. Cette notion d'intégration du plus grand nombre à un projet de territoire renvoie également aux concepts de participation, les habitants sont les premiers acteurs d'un territoire et doivent donc faire partie de ce processus.

Ainsi, nous aurions aimé organiser un débat avec tous ces acteurs du territoire (citoyens, associations, élus...) à propos des orientations stratégiques que nous avons identifiées mais nous n'avons pas le temps nécessaire pour cela. En revanche, dans la continuité de notre stage, les orientations et propositions retenues pourraient être discutées par l'intermédiaire du service urbanisme et des différents acteurs rencontrés connaissant nos travaux.

- **En parallèle :**

Régulièrement tout au long du stage (deux fois par semaine en général), nous avons fait des réunions avec au moins un de nos tuteurs de stage (selon leur disponibilité) et, tous les quinze jours, avec le président de l'agglomération, afin de faire le point sur l'avancé de notre travail et d'éventuellement se réorienter selon les attentes de chacun.

Nous avons réalisé un document d'introduction (présentation de l'agglomération Doloise) pour une réunion avec le Vice-Président de la région en charge de l'économie : Denis Sommer.

De plus, nous avons participé aux ateliers PCET (Plan Climat Energie Territoriale) qui concernaient parfois nos thématiques (ex : quel devenir pour l'agriculture sur le Pays Dolois) et visaient à proposer, avec les élus, des actions concrètes face aux enjeux climatiques de demain. Notre participation aux réunions concernant d'importants projets pour l'agglomération (piscine, renouvellement du PSMV, théâtre) faisait aussi partie de notre méthodologie afin de mieux comprendre son développement.

B - OUTILS

Nous avons utilisé différents logiciels :

- Arcmap et Inkscape (logiciels cartographique) : afin d'avoir accès aux données SIG, il nous a fallu prendre contact avec la DSI
- Microsoft Word et Microsoft Office Publisher (en outre : réalisation de la plaquette « Dole, cœur de région »).

Afin de mettre en commun notre travail, nous avons fonctionné avec la plateforme Drive (un agenda permettait de noter nos rendez-vous, nous avons posté des comptes rendus de réunions afin de permettre aux absents de prendre connaissance des informations importantes...).

PARTIE 2 : DIAGNOSTIC

I - ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

A - LES ZONES REMARQUABLES PROTEGEES ET LA DEMARCHE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le territoire du Grand Dole s'inscrit dans un espace protégé où la réglementation Natura 2000 s'applique. Elle a pour but de préserver l'habitat où vivent certaines espèces naturelles mais aussi de préserver certaines espèces d'oiseaux. Des zones ZNIEFF 1 et 2 sont également présentes sur le territoire.

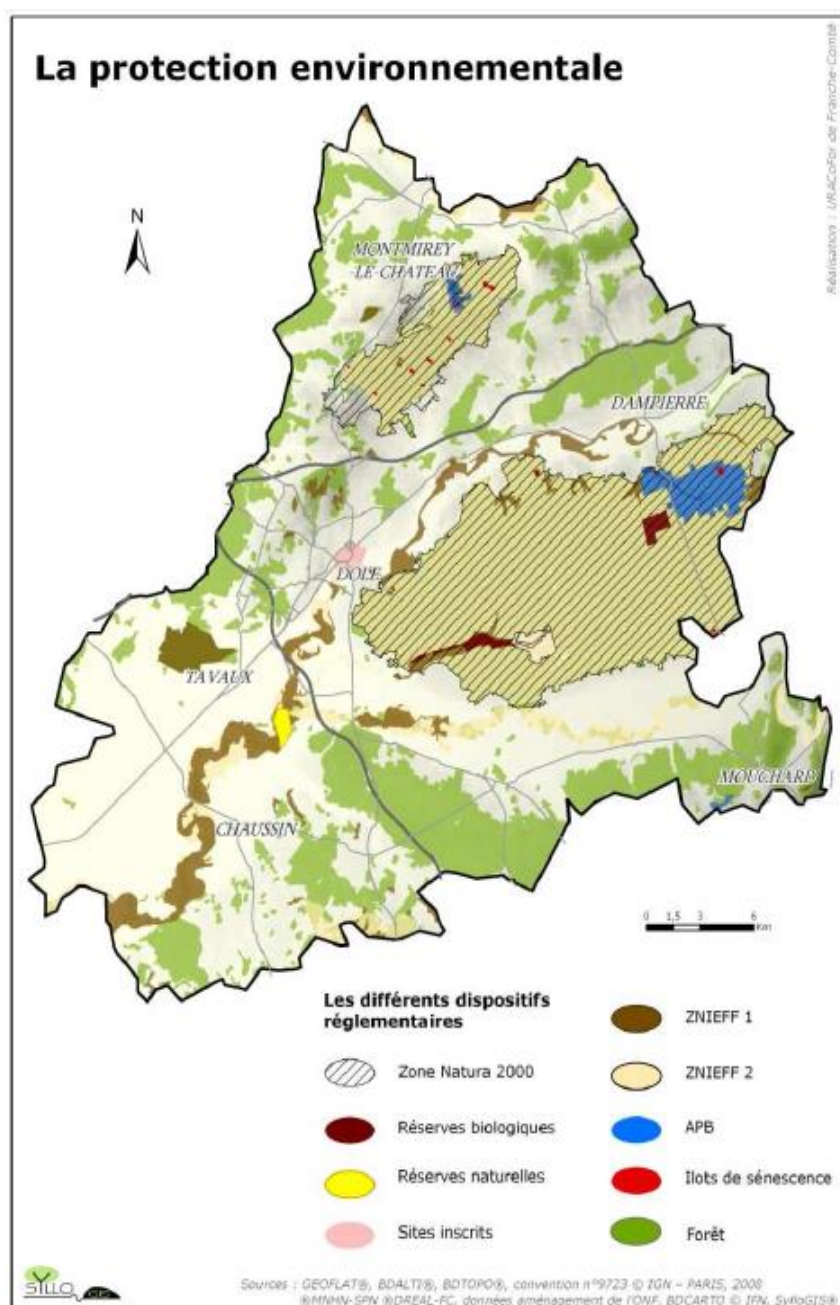


Figure 11 : Zones de protection environnementales sur le Grand Dole

Sources : PAT 2011

La communauté d'agglomération du Grand Dole, porteuse du **Plan d'Approvisionnement Territorial (PAT)** réalisée à l'échelle du Pays Dolois en 2011, s'est engagée dans le **processus de développement durable appelé 3 x 20** et qui comprend trois objectifs principaux :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 % par rapport à leur niveau de 1990
- Porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie
- Réaliser 20 % d'économie d'énergie ;

Ces objectifs devant être atteints en 2020.

A.1. Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt

Cette loi du 13 octobre 2014 fixe les grands objectifs d'avenir pour l'agriculture et la forêt. Les mesures de cette nouvelle loi passent notamment par les Groupements d'Intérêt Economique et Environnemental (GIEE) ou Groupements d'intérêt économique et environnementaux forestiers (GIEEF) et se voient attribuer des aides supplémentaires. Leur reconnaissance se fait sur la base d'appels à projets lancés par le préfet de région.

A.2. Le Plan Climat Energie Territoriale (PCET)

Le PCET a été lancé en 2011 à l'échelle du Pays Dolois* suite au rassemblement des assises du Grand Dole afin de produire une énergie de manière plus durable et localement. Dans ce cadre, des ateliers sont actuellement en cours pour permettre aux élus, professionnels, habitants d'échanger sur des problématiques telles que la place de l'agriculture et des espaces naturels dans l'aménagement des territoires, l'utilisation des énergies renouvelables ou encore la valorisation de ces filières (énergie, agriculture, bois...) localement. Le but de ces ateliers est dans un premier temps de faire ressortir des enjeux et de dessiner de premières solutions. Des intervenants menant des projets concrets seront dans un deuxième temps invités à apporter leur expérience. Les ateliers se déroulent jusqu'à la fin de l'été et peuvent être intéressants afin de lancer de premières pistes concrètes pour le devenir de la filière agricole et forestière sur le territoire du Pays Dolois.

B - GESTION ET POTENTIEL DE L'ESPACE FORESTIER

Selon la Chambre d'Agriculture (Porter à connaissance du 23 février 2016), 44.2% du territoire est utilisé en Surface Agricole Utile, 32.7% de forêt tandis que 23.1% sont des surfaces artificialisées ou autre.

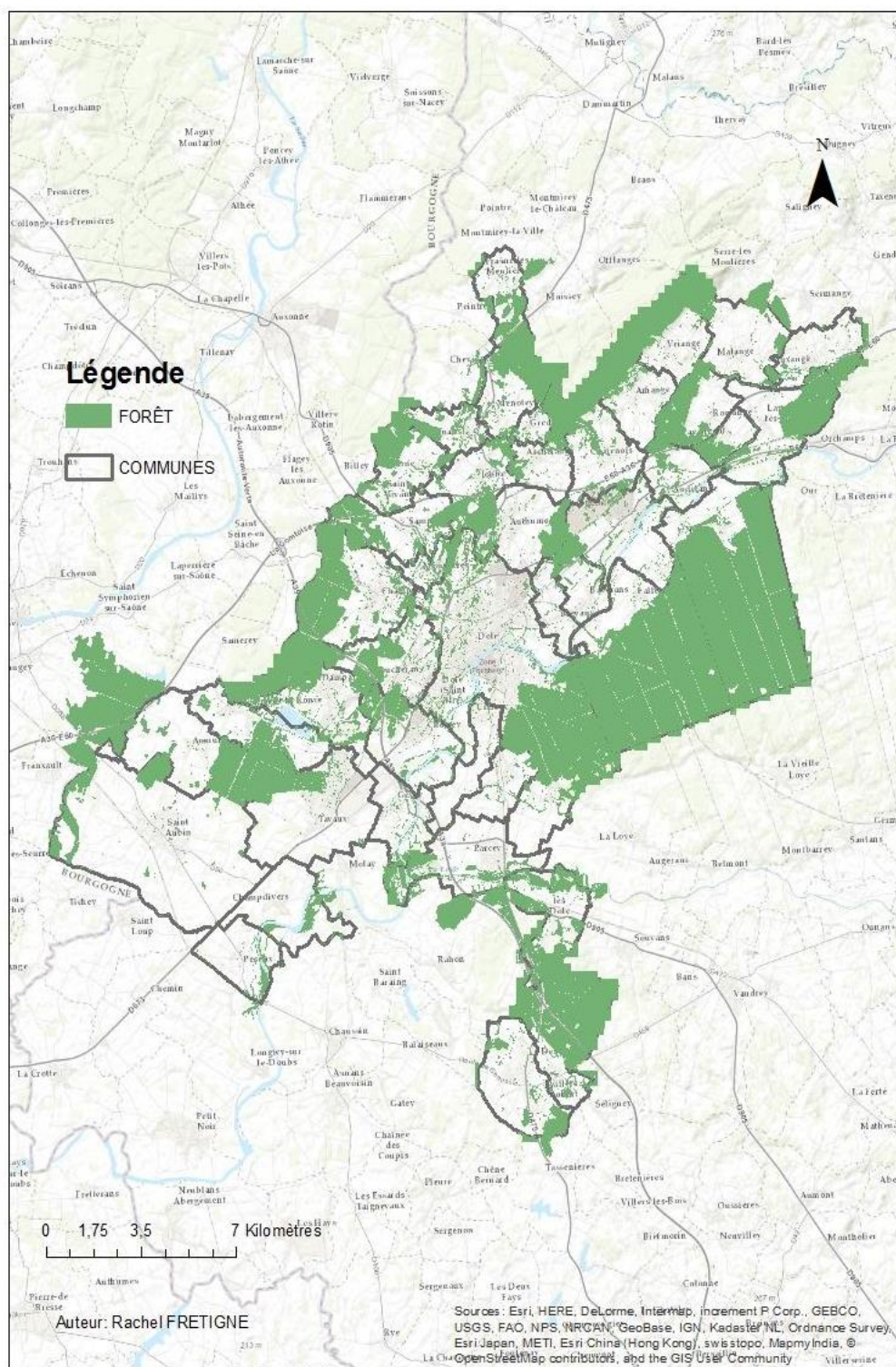


Figure 12 : Espace forestier sur le territoire du Grand Dole

Réalisation : Rachel Frégné - Sources : données SIG

B.1. Superficie et essences

La forêt est une entité naturelle remarquable sur le territoire du Grand Dole. Les principaux massifs forestiers sont la forêt de Chaux (Deuxième forêt de feuillus de France) et la forêt de la Serre, occupant respectivement 22 000 et 4 400 hectares. Plusieurs autres forêts

moins importantes composent également le territoire comme le bois de Recépage, de Malnoue, des Ruppes...

On compte un taux de boisement de 35% sur le territoire. La commune d'Eclans-Nenon compte la plus grande couverture forestière qui occupe 83% du territoire communal.

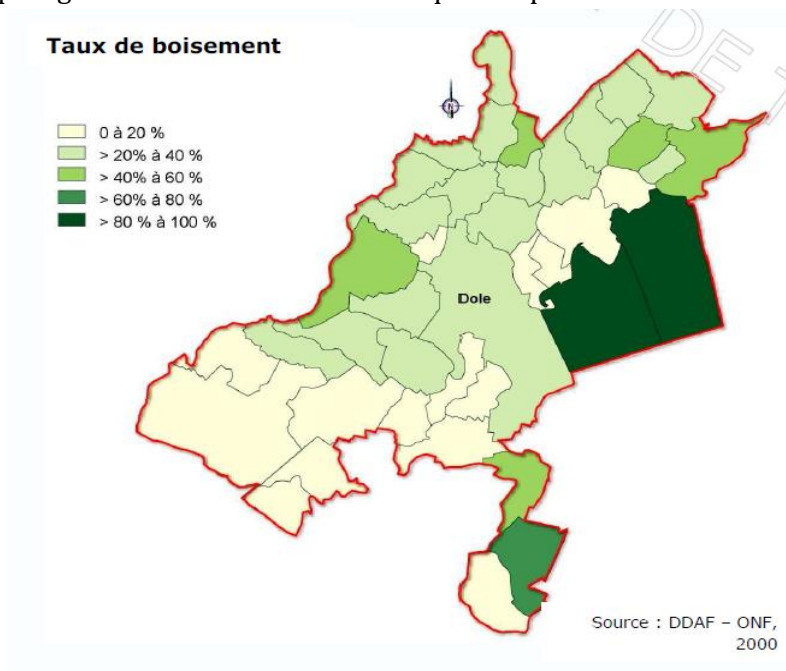


Figure 13 : Taux de boisement sur le Grand Dole

Sources : Document de travail du SCOT du Grand Dole (2012)

Le chêne est l'essence majoritaire bien que l'on peut trouver certains résineux (13%).

La forêt de chaux est majoritairement domaniale et est entourée par une ceinture de bois communale.

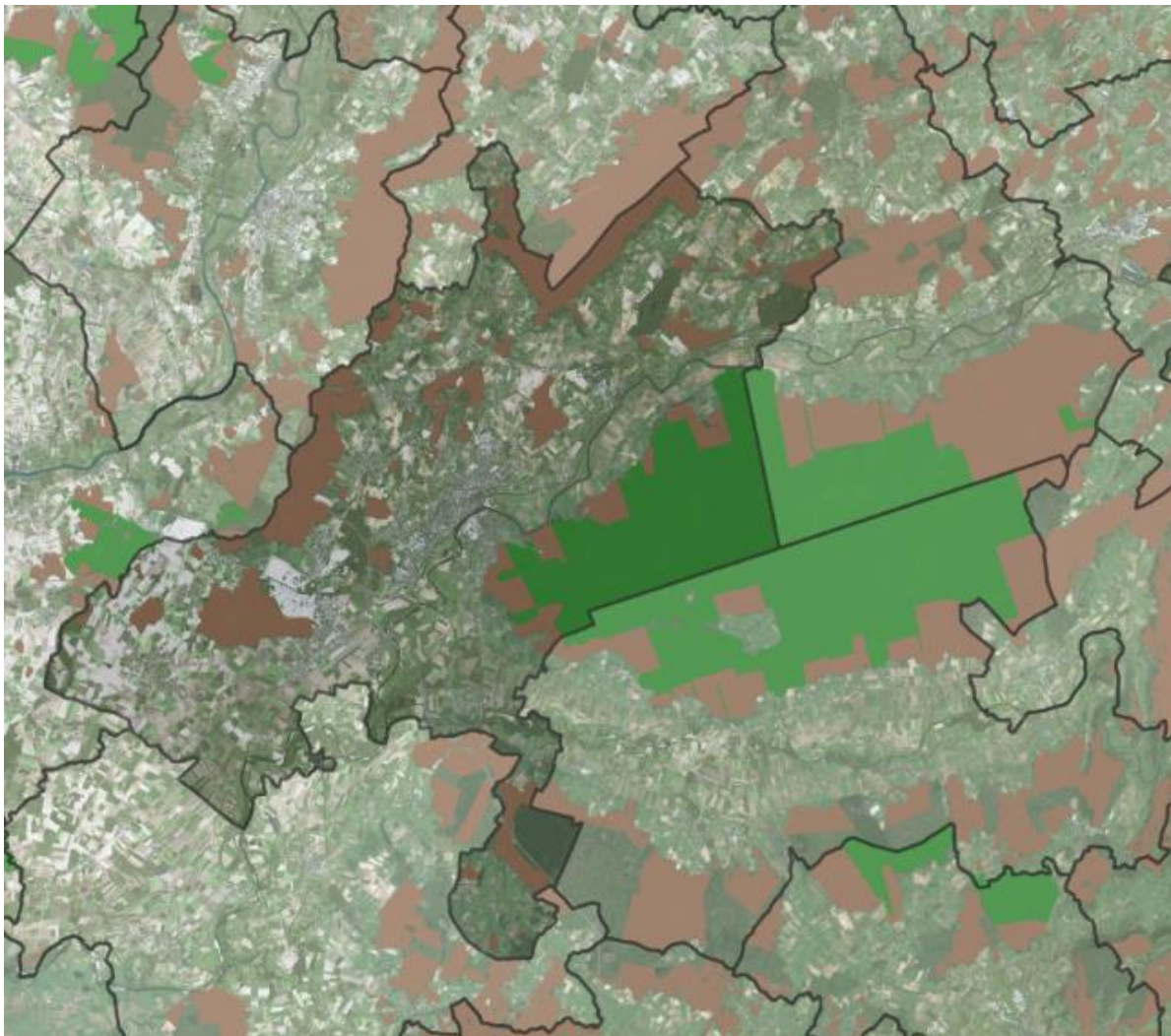


Figure 14 : Forêts domaniales et non domaniales sur le Grand Dole

Réalisation : Rachel Frétygné - Sources : géoportail

***Forêt domaniale** : forêt faisant partie du domaine privé de l'État. Sa gestion est assurée par l'ONF en application du Code forestier.

***Forêt communale** : forêt publique faisant partie du domaine privé d'une commune. La forêt communale, comme toute forêt publique, doit relever du régime forestier. La gestion en est alors assurée par l'ONF, à la demande de la commune.

B.2. Le Plan d'Approvisionnement Territorial (PAT)

Dans le cadre du programme national Bois-énergie lancé par l'ADEME, une étude sur le potentiel de la forêt a été menée en 2011 à l'échelle du Pays Dolois. Ce PAT s'inscrit dans une démarche de développement local et durable des chaufferies bois du territoire.

Parmi les consommateurs de bois, se trouvent les chaufferies situées sur le Grand Dole. En 2016 après extension de la chaufferie de Dole, leur nombre était estimé à 17 sur le Pays Dolois consommant **9 310 T/an**. Par ailleurs la consommation par an des logements sur le territoire équipés d'un poêle, ou cheminée a été estimée à **58 000 T/an** en 2011. Enfin, les industries du papier et du panneau s'approvisionnent à hauteur de **16 100 T/an**.

La ressource forestière disponible restante pouvant être valorisée en BE/ BI a été évaluée à **37 700 T/an**.

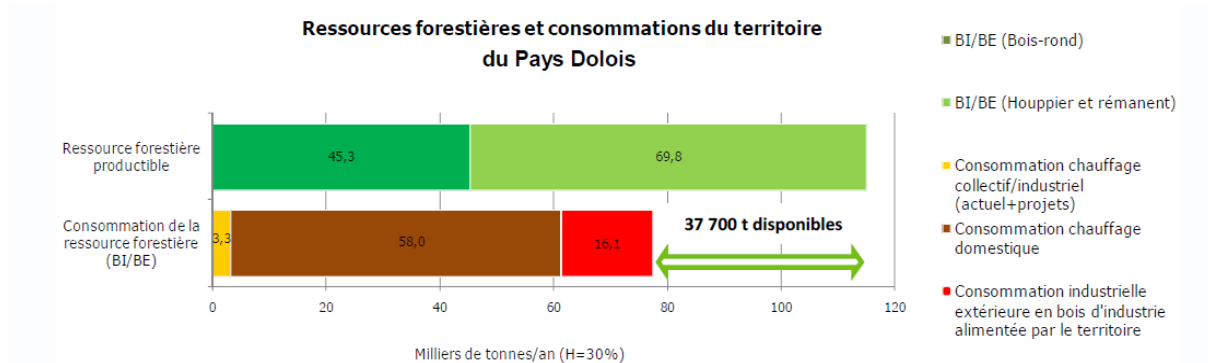


Figure 15 : Ressources forestières et consommation du territoire du Pays Dolois

Sources : PAT 2011

Le résultat de cette étude a montré que :

- La disponibilité de la ressource permet d'alimenter l'ensemble des chaufferies du pays Dolois
- Les forêts du territoire sont bien desservies pour la mobilisation du bois-énergie
- Les lieux de stockages sont en nombre suffisant et sont plutôt bien positionnés (Champvans, Mont-sous-Vaudrey et Our, Sampans).

Pour le moment, la filière bois-énergie se limite à l'approvisionnement des chaufferies bois du Pays. Toutefois, elle peut mobiliser les **37 700 tonnes** de bois énergie et bois d'œuvre lié, ce qui conduirait :

- à la **création de 31 ETP** (Emploi Temps Plein) supplémentaires pour la filière bois énergie mais aussi **d'ETP nouveaux dans la filière bois d'œuvre**
- à économiser 450 tonnes de CO2 équivalent à 7 600 voitures en moins sur le Pays.

L'enjeu est de trouver de nouveaux débouchés pour la filière bois et de mettre en place l'animation nécessaire pour faciliter la diffusion de la politique Bois-Energie, de motiver les propriétaires et ainsi de regrouper l'offre.

B.3. Gestion de la surface forestière

La gestion des surfaces forestières publiques est faite par l'Office National des Forêts (ONF) qui a aussi le rôle de producteur de bois. Il travaille en relation avec les communes forestières (CoFor) qui vendent le bois et apportent des recettes supplémentaires à leur budget (équilibré avec la Dotation Globale de Fonctionnement de l'Etat).

Au niveau régional un acteur important existe à l'échelle régionale : l'ADIB. Association de loi 1901, ses missions sont notamment de :

- Promouvoir l'utilisation du bois.
- Faire connaître les métiers industriels du bois.
- Encourager la recherche, l'innovation et l'investissement à tous les niveaux de la filière.
- Susciter les synergies et partenariats entre les différents acteurs de la filière.

Au niveau économique, la forêt à plusieurs usages. Elle sert en effet à la production : de bois énergie (plaquette forestière, granulés, bois bûche), de bois industrie (papiers, panneaux), de bois d'œuvre (meubles, constructions). Elle peut aussi avoir un impact économique indirect du fait de son environnement. En effet, de multiples activités s'y développent autour du

tourisme (Baraque du 14 dans la forêt de Chaux, Ecomusée d'anciennes baraques bûcheronnes...). Elle est aussi le lieu de pratique des associations sportives et de la pratique de la chasse.

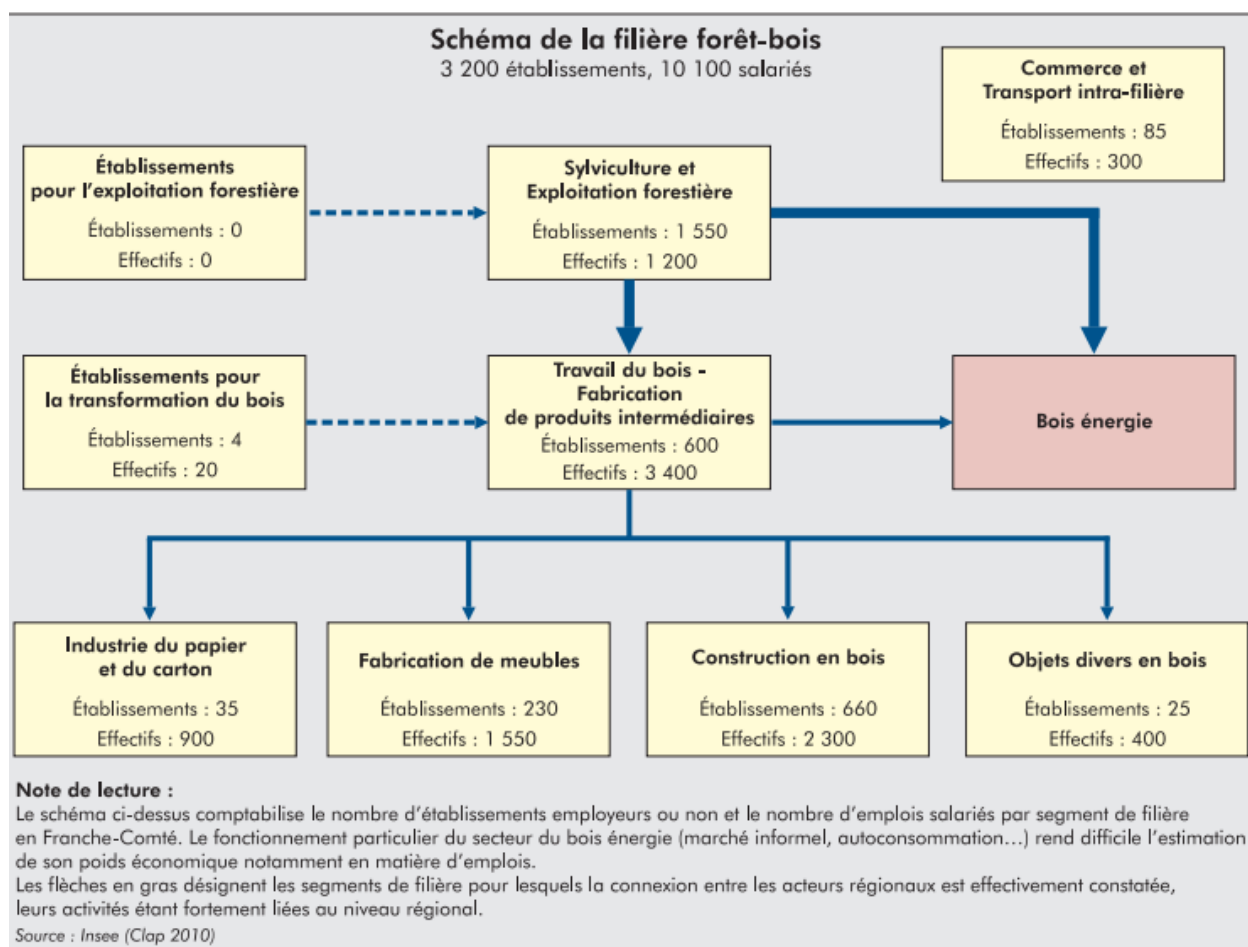


Figure 16 : Schéma de la filière bois

Sources : ADIB Franche-Comté

B.4. La filière bois- Entreprises dans le Pays Dolois/ la Région Franche-Comté

Afin d'avoir un aperçu de la filière bois, il serait intéressant de recenser toutes les structures travaillant dans la filière bois afin d'interroger les acteurs sur les possibilités de développement local de la filière.

Selon le doc de la DRAAF Au niveau de l'ancienne région Franche-Comté, les activités à l'amont de la filière sont surreprésentées par rapport à la moyenne nationale (sylviculture, exploitations forestières, travail du bois).

Les activités plus à l'aval (industrie du meuble en Haute-Saône, fabrication d'objets divers dans le Jura, l'industrie papier carton) sont peu connectées avec les autres acteurs locaux et sont soumises à une forte concurrence. Ainsi, les entreprises en aval de la filière n'importent pas forcément leur matière première dans la région mais d'autres régions françaises ou encore de l'étranger et, inversement, le bois brut peut-être transporté dans d'autres régions et à l'étranger sans pour autant être transformé sur place.

La mise aux enchères du bois pose un certain problème, notamment l'exportation de bois brut à l'étranger pour une transformation en produits finis qui sont revendus en France parfois

moins cher que les produits finis locaux (*exemple de la filière bois chinoise qui achète la matière première en France, la transforme en Chine et revend les produits finis en France*).

Dans une étude sur la filière bois en Franche-Comté, il a été remarqué qu'aucune usine de fabrication de pâte à papier n'est présente en Franche Comté. La région est obligée d'importer.

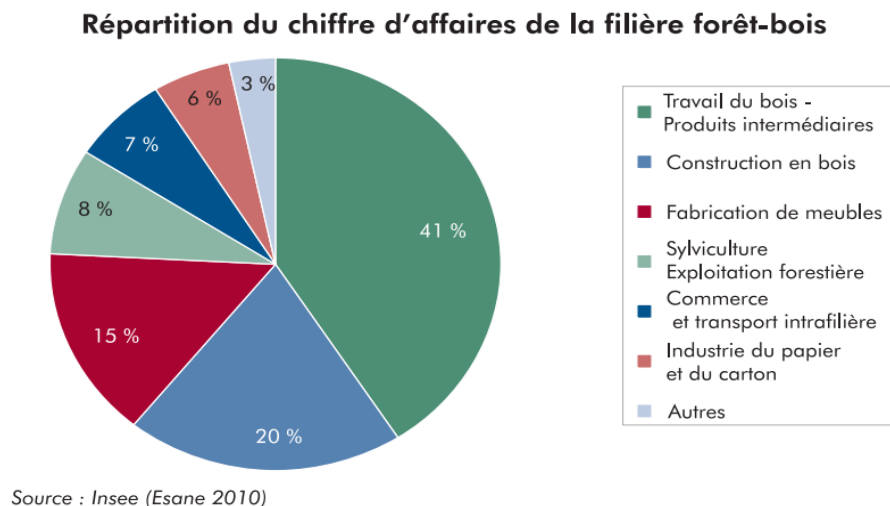


Figure 17 : Répartition du CA de la filière forêt-bois

Sources : ADIB Franche-Comté

Ces dernières années, une croissance du marché des constructions en bois pour des maisons individuelles a été observée (cf. camembert répartition CA 2010).

B.5. Formation de la filière bois

Le Lycée du Bois à Mouchard (CC du Val d'Amour) est le 1er établissement de formation en France dédié aux métiers du bois. Trois autres lycées en Franche-Comté proposent une formation en plus des Compagnons du Tour de France (un Institut européen de formation spécialisé dans le bois et le bâtiment qui propose un système d'alternance à Besançon).

B.6. Enjeux et Synthèse

Suite aux ateliers dans le cadre du Plan Climat Energies Territoriales, des remarques ont été faites quant à l'avenir de la filière Bois.

Face à l'incertitude climatique, les cycles sylvicoles pourraient être raccourcis afin de faire face aux tempêtes et une solution serait de diversifier les essences afin d'être plus résilient. Il est également nécessaire de restructurer la filière bois et de fonctionner à l'échelle de la région Bourgogne Franche-Comté pour que les entreprises de 1^{ère} transformation s'approvisionnent autour d'elles.

Les collectivités publiques peuvent soutenir la filière en favorisant la construction ou rénovation de bâtiments publics en bois et en adaptant les documents d'urbanisme (PLUi en construction) pour par exemple faire davantage accepter la vision du bois dans les permis de construire.

Problématique : Comment exploiter la forêt à son plein potentiel et développer la filière locale ?

- Valoriser cette ressource en favorisant les constructions et rénovations en bois
- Valoriser la biomasse issue de l'entretien des haies des services techniques
- Réaliser une Charte forestière à l'échelle du Pays Dolois pour structurer la filière et mobiliser tous ses acteurs : permet de construire un plan d'action pour le territoire, avoir un poids politique plus important

	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Bois d'œuvre	-Grande superficie forestière -Des formations spécialisées présentes (Lycée Bois Mouchard) -Entreprises locales : Scabois -Emplois locaux non délocalisables	-Filière pas assez structurée à l'échelle du Pays Dolois et de la région -Ressource disponible non valorisée -Bois pas toujours accepté dans les permis de construire pour les maisons individuelles	-Programme « 100 constructions publiques en bois local » porté par les CoFor - Loi d'avenir -PLUi en cours de rédaction -PCET -Nouvelle région BFC	-Prix bas du bois importé et bois brut qui est acheté par des entreprises étrangères de 1 ^{ère} transformation (ex : du parquet Chinois vendu en France)
Bois-Energie	-Une ressource qui permet d'alimenter l'ensemble des chaufferies du Pays Dolois -Forêts biens desservies pour la mobilisation du bois-énergie -Lieux de stockage suffisants et bien positionnés	-Ressource disponible non valorisée	-PAT 2011 -Loi d'avenir	-Hausse du prix des matières premières

C - AGRICULTURE

C.1. Le contexte régional

L'industrie agroalimentaire est plutôt localisée au Sud-Est de la région (cf carte ci-dessous). Les secteurs des produits laitiers, viandes, poissons, escargots ainsi que celui de la panification, biscuiterie sont les secteurs agroalimentaires les plus présents dans l'agglomération de Dole.

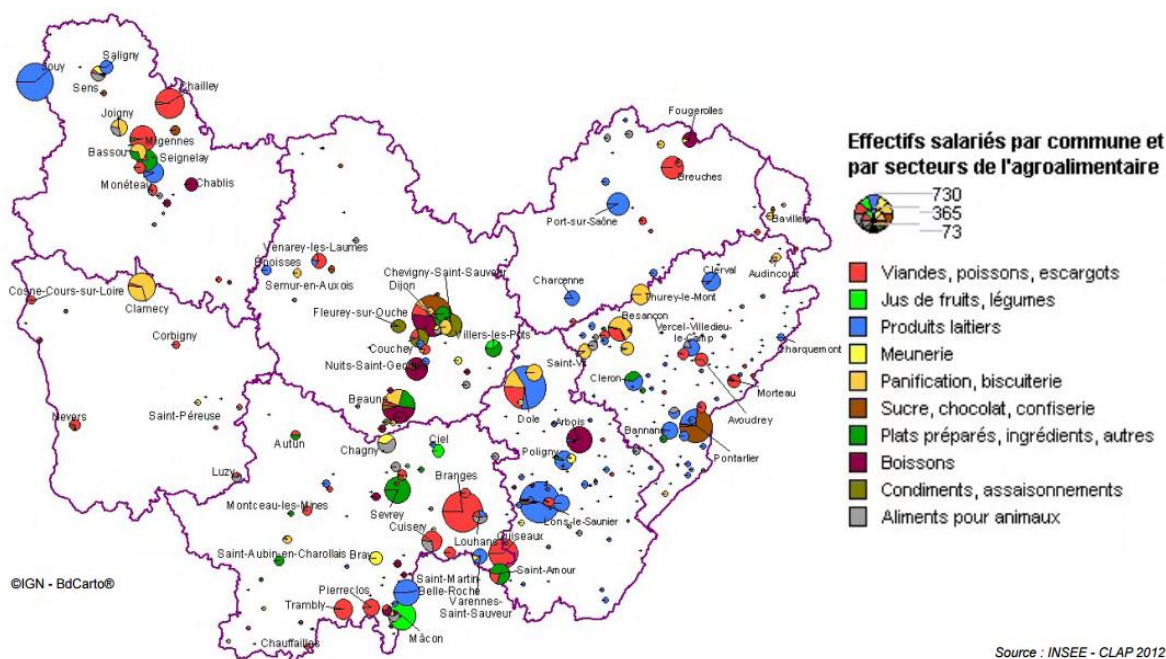


Figure 18 : Répartition des secteurs de l'Industrie Agro-alimentaire en Bourgogne-Franche-Comté

Sources : Atlas Bourgogne-Franche-Comté

C.2. Caractéristiques de l'agriculture Doloise et du secteur agroalimentaire

Les petites régions agricoles (PRA)

L'agglomération Doloise est partagée en 4 petites régions agricoles (= constituée par le croisement du département et de la Région Agricole³).

La Plaine Doloise est caractérisée par la vallée du Doubs, la vallée de la Loue et par le massif de la Serre. La Plaine Doloise est orientée vers la polyculture et l'élevage avec des surfaces en herbe importantes. C'est la plus vaste « petite région » du Pays Dolois. La vallée du Doubs a un très fort potentiel agricole. Les cultures et les prairies se répartissent en fonction des zones à risque d'inondation. Plusieurs captages en eau potable sont présents de Dampierre à Dole. L'agriculture est orientée vers la polyculture-élevage (lait non AOC majoritaire). Du fait de la moindre présence de productions AOC, les exploitations agricoles ont évolué vers la restructuration et l'agrandissement. Quelques exploitations uniquement céréalières peuvent être rencontrées même si elles restent minoritaires. La proximité de la vallée de l'Ognon montre une dynamique agricole importante, avec un fort potentiel agricole. Le secteur est proche de la

³ Nombre de communes formant une zone d'agriculture homogène et pouvant être à cheval sur plusieurs départements

Côte d'or et de la Haute-Saône et travaille en partie avec les coopératives agricoles de ces départements. La rivière Ognon, ses abords et les zones de prairies inondables présentent un intérêt environnemental. De plus la proximité d'Auxonne et de son potentiel agricole en termes de maraîchage est à prendre en compte.

Selon la Chambre d'Agriculture⁴, la PAC a engendré une réorientation de la Plaine Doloise vers les grandes cultures, favorisant ainsi le rassemblement des petites exploitations. Les surfaces en herbe ont fortement régressé (ci-contre en jaune les cultures céréalières et en vert les surfaces en herbe).

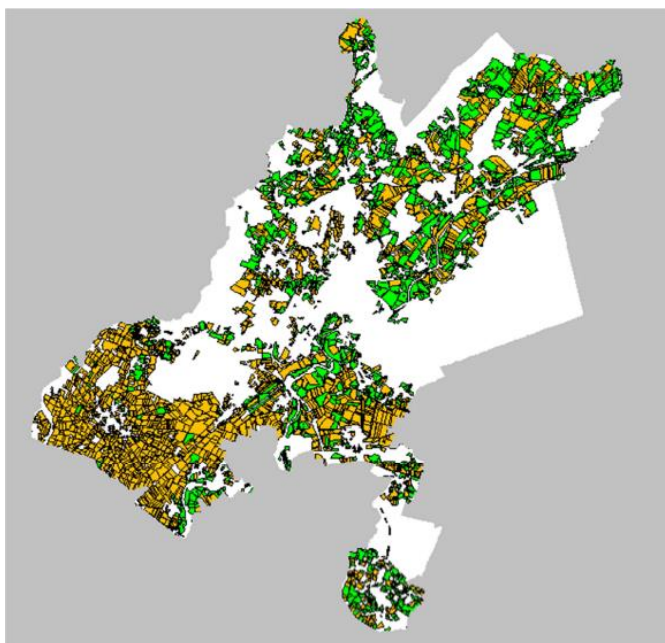


Figure 19 : Répartition des surfaces en herbe et céréalières

Sources : Porter à connaissance CA PLUi Grand Dole

La Plaine du Finage a une orientation technico-économique ici tournée vers les cultures céréalières, les oléo-protéagineux et le maïs. C'est la grande zone de production céréalière de l'agglomération. Le potentiel agricole y est très important. Un conflit d'usage des sols entre l'agriculture et l'urbanisation peut aussi être observé non seulement avec la présence de l'aéroport mais aussi suite à la viabilisation des terrains pour la zone Innovia sur les « meilleures terres agricoles » du département⁵.

La Bresse est une région qui privilégie la polyculture et l'élevage de volaille ainsi que les prairies naturelles.

Le Val d'amour et forêt de Chaux est plutôt tournée vers la polyculture, le polyélevage et les céréales.

Les principales Industries Agroalimentaires (IAA)

Dans le secteur industriel, l'agroalimentaire représente **25%** des emplois sur le territoire⁶.

⁴ Porter à connaissance de la Chambre d'Agriculture pour le PLUi du Grand Dole

⁵ Témoignage d'un agriculteur à l'atelier PCET, et de la Chambre d'Agriculture du Jura

⁶ Maquette SCOT Grand Dole (2012)

	Entreprise		
Céréale	Cérélia (100-199 salariés)	Bouvard Alina Industrie (100-199 salariés)	
Fromage	Bel (2000-4999 salariés)	L'Alpage (3-5 salariés)	
Meunerie	Moulin de Parcey (20-40 salariés)		
Viande	Chazal (10-19 salariés)	Clavière viandes (50-99 salariés)	Clavière (100à 199 salariés)

Figure 20 : Les principales IAA de l'agglomération Doloise

Sources chiffres : société.com

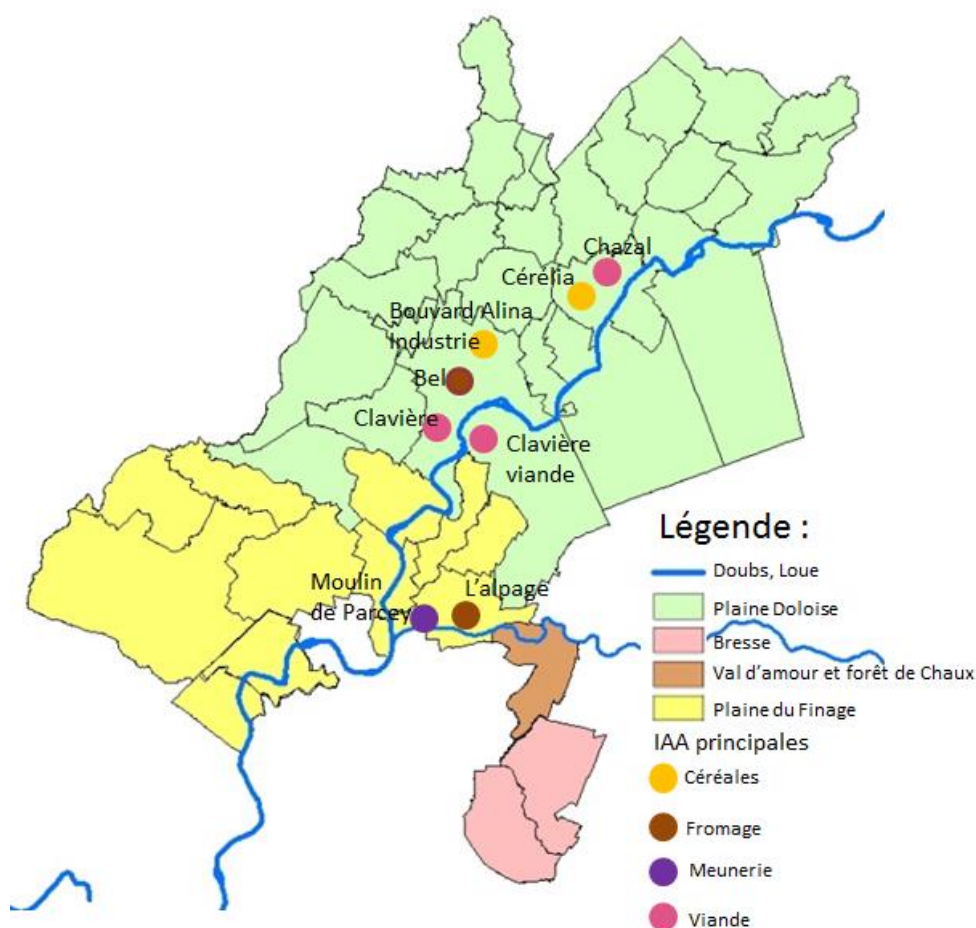


Figure 21 : Localisation des principales IAA

Réalisation : Rachel Frégné

C.3. Orientations Technico-économiques du Grand Dole :

Les principales orientations technico-économiques par nombre d'exploitations sont :

- les exploitations céréalières et autres protéagineux (76)
- polyculture élevage (47)
- Ovins, caprins (24)
- Bovins, lait (22)

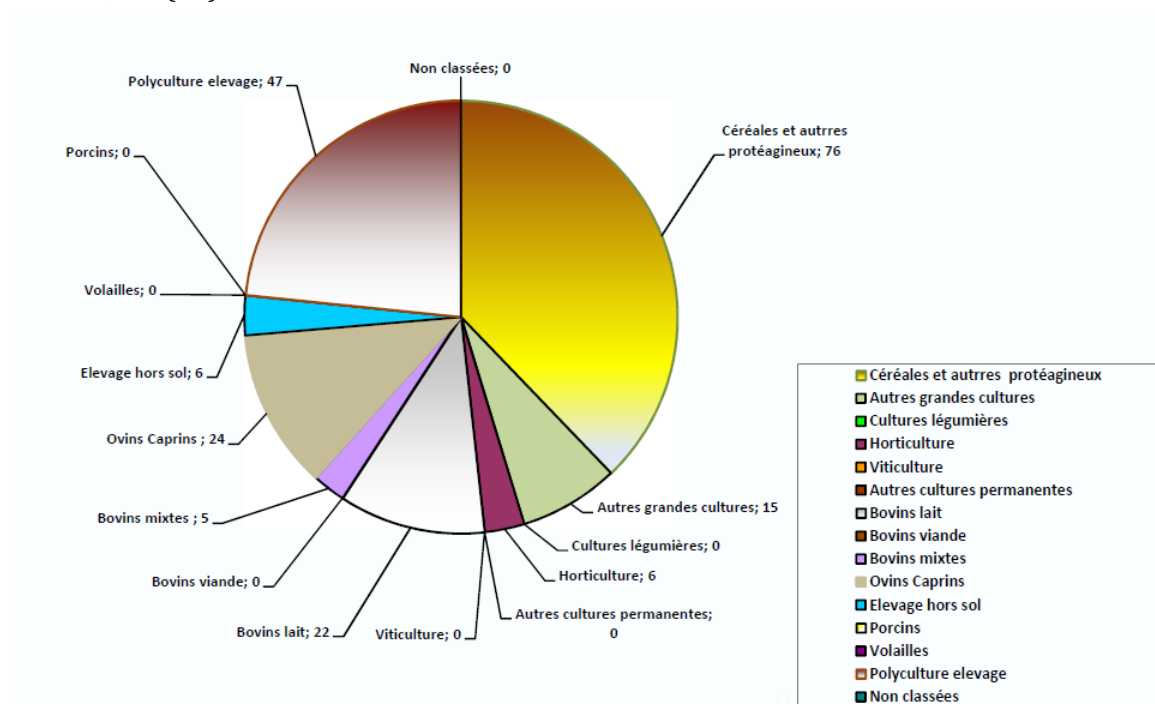


Figure 22 : RGA 2010

Sources : Porter à connaissance CA PLUi Grand Dole

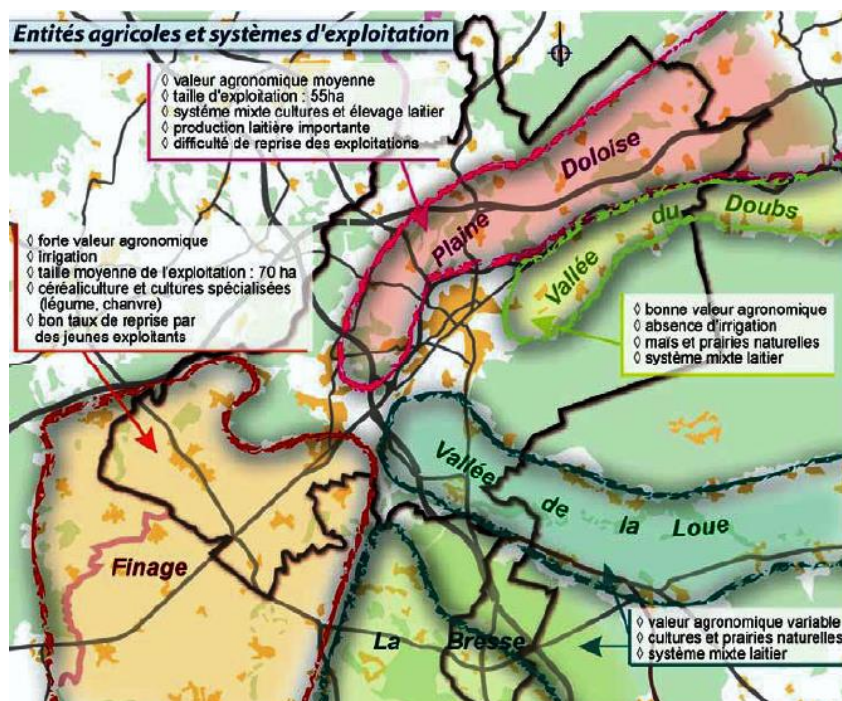


Figure 23 : Valeur agricole et systèmes d'exploitation

Sources : Document d'élaboration du SCoT de l'agglomération (2012)

C.4. Zone d'Appellation d'Origine Contrôlée et d'Indication Géographique Protégée

L'Appellation d'origine protégée (AOP) désigne la dénomination d'un produit dont la production, la transformation et l'élaboration doivent avoir lieu dans une aire géographique déterminée avec un savoir-faire reconnu et constaté. Il s'agit de la déclinaison au niveau communautaire de l'AOC.

L'Indication géographique protégée (IGP) désigne des produits agricoles et des denrées alimentaires dont les caractéristiques sont étroitement liées à une zone géographique, dans laquelle se déroule au moins leur production, leur transformation ou leur élaboration.

Dans l'agglomération Doloise sont recensés deux AOC fromagères : Comté, Morbier et deux IGP fromagères (Emmental Français et Gruyère). Elle compte aussi trois IGP viande tel que les Porcs de Franche Comté, les saucisses de Morteau et de Montbéliard. Enfin 9 IGP concernant les vins et crémants de Franche Comté sont recensés.

C.5. Part du secteur agricole dans l'économie du Grand Dole

Quelques chiffres pour le secteur agricole

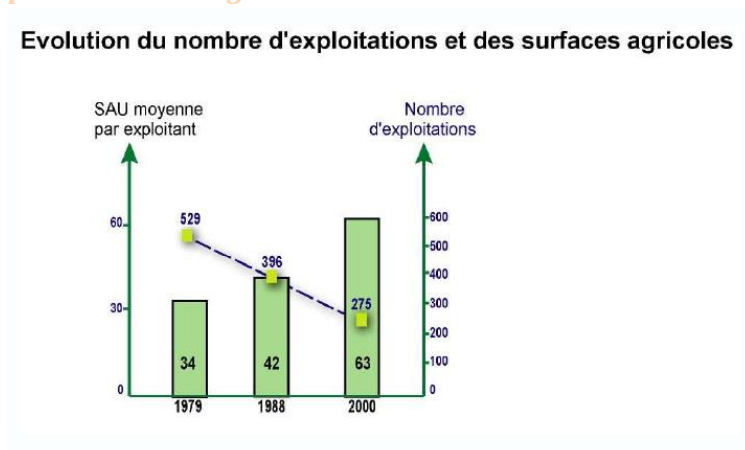


Figure 24 : Evolution du nombre d'exploitations et des surfaces agricoles

Sources : document de travail du SCoT (2012)

Le graphique ci-dessus montre le lien entre la baisse du nombre d'exploitation et l'augmentation de la SAU par exploitant. Ainsi, entre 1979 et 2000, le nombre d'exploitations est passé de 529 à 275 tandis que la SAU par exploitant a presque doublé passant de 34 ha à 63 ha.

Selon la Chambre d'Agriculture, au RGA 2010 (recensement agricole), 265 chefs d'exploitations et co-exploitants sont recensés. La population agricole familiale et les salariés comptent 417 personnes.

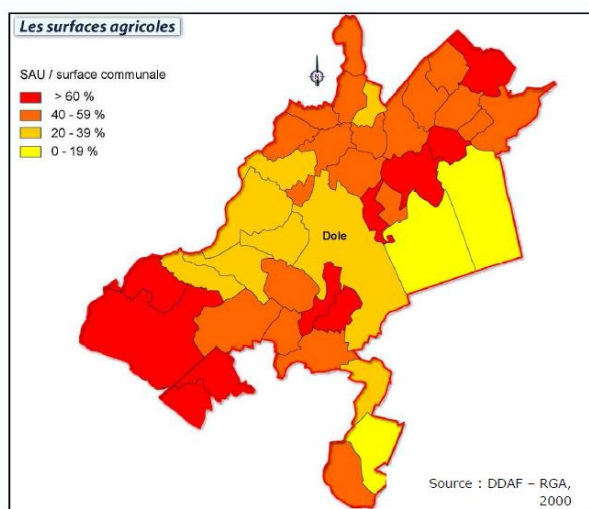
La diminution du nombre d'exploitations est de l'ordre de 16 % depuis 2000 où l'on comptabilisait 275 exploitations. Certains enjeux ont été identifiés par la Chambre d'Agriculture

comme le renouvellement des exploitations car en 2010, 54 % des chefs d'exploitations avaient plus de 50 ans.

Disparités à l'échelle du Grand Dole

Des inégalités peuvent être observées entre :

- un **axe Est-Ouest** qui a connu une moindre perte d'exploitations agricoles entre 1988 et 2000 et a une SAU agricole plus importante,
- un **axe Nord-Sud**, qui a connu une baisse importante de son nombre d'exploitations (ex : le Deschaux) et par conséquent une SAU moins importante.



Sources : Document d'élaboration du SCoT (2012)

Figure 25 : Les surfaces agricoles

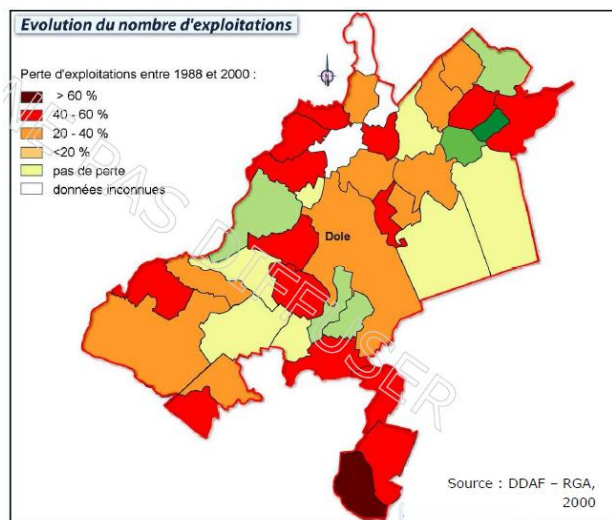


Figure 26 : Evolution du nombre d'exploitations

Sources : Document d'élaboration du SCoT (2012)

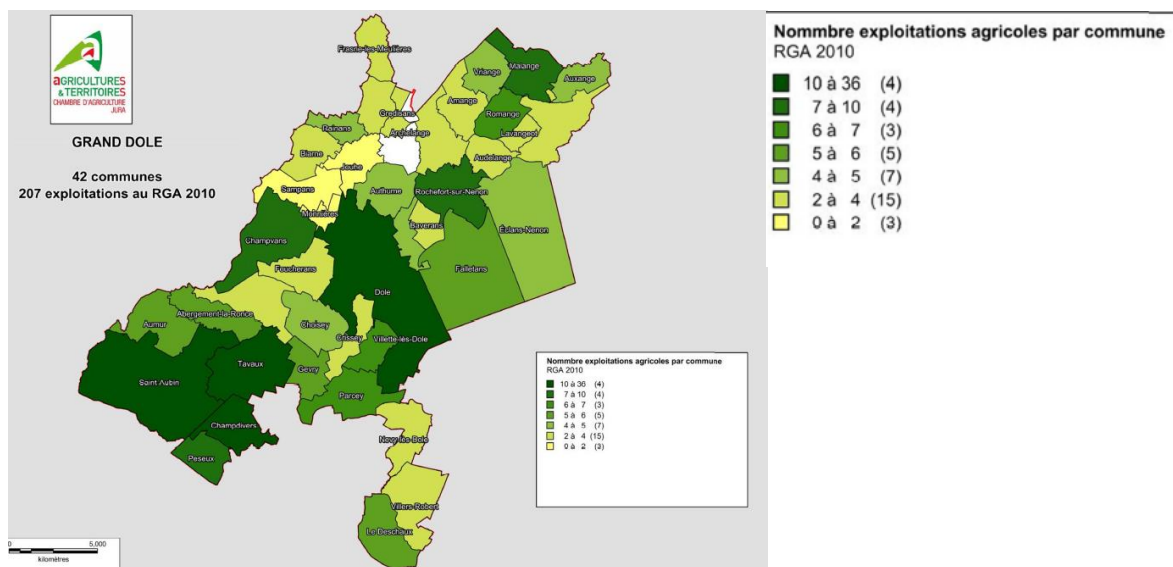


Figure 27 : Nombre d'exploitations agricoles par commune

Sources : Porter à connaissance de la Chambre d'Agriculture du Jura (2016)

La carte ci-dessus montre que le nombre d'exploitations agricoles reste plus important dans la plaine du Finage (Ouest de l'agglomération).

C.6. Les principaux débouchés de l'agriculture sur le territoire

Des coopératives présentes sur le territoire

Selon l'étude réalisée par Florent Corrué⁷ la principale structure pour les céréales est la coopérative de collecte de céréales **Interval** dont le siège social et les principaux silos sont à Saint Loup (58). D'autres structures sont présentes comme la Coopérative Dijon-Céréales (principalement dans la plaine Doloise) et la Coopérative Terre comtoise.

Dijon céréales, Interval et Bourgogne du Sud avec la participation de 110 Bourgogne et Terre Comtoise se sont aujourd'hui regroupés en **Val Union-BFC semences, un pôle régional de la filière semences**.

Quatre coopératives laitières à Comté sont présentes :

- Chevigny : la coopérative la plus au nord du département,
- Ounans,
- Grange de Vaivre (coopérative biologique),
- Pleure.

Plusieurs moulins locaux transforment les céréales : Chaussin, Vaudrey ainsi que Parcey.

La production bovine est commercialisée en grande partie en dehors du territoire.

Les circuits courts

⁷ Etude sur les circuits courts en Pays Dolois, 2010

Lors de l'étude sur le Pays Dolois (cf note de bas de page 5) Un questionnaire a été envoyé à différents acteurs (agriculteurs, restaurations collective) et des entretiens ont été réalisés avec les présidents d'agglomération pour connaître davantage leur avis sur le sujet afin de développer les circuits courts pour la restauration collective qui concerne :

- l'enseignement (restauration scolaire et universitaire)
- la santé et le social (restauration hospitalière, maisons de retraite, établissements pénitentiaires)
- le travail (restauration d'entreprises et d'administrations)

L'ARAPT (Association du Pays Dolois) a été identifié comme un acteur important :
Les compétences de l'ARAPT (Vision du Conseil Régional) sont de :

- Soutenir la création ou la restructuration de services essentiels à la population,
- Accompagner des projets innovants collectifs,
- Développer des parcs d'activités de qualité,
- Développer une ingénierie de projets de qualité.

L'étude sur les circuits courts visait à faire ressortir le type de produits que le producteur pouvait proposer ainsi que les différents freins pour les agriculteurs.

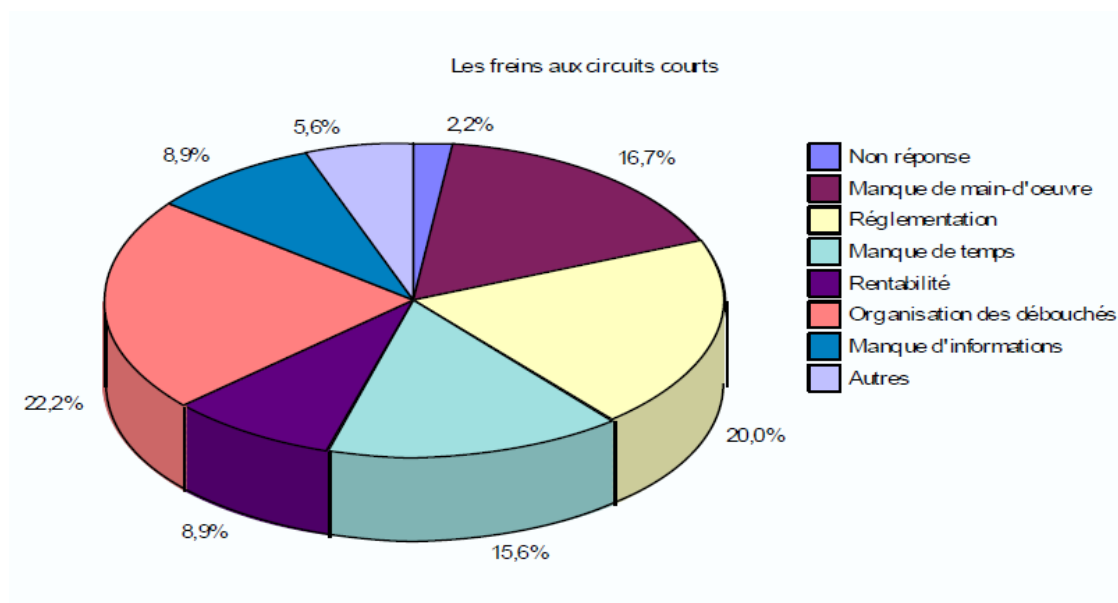


Figure 28 : Les freins aux circuits courts

Sources : Etude sur les circuits courts en Pays Dolois, 2010

Pour 22% des agriculteurs interrogés, le frein serait l'organisation des débouchés : ceci peut s'expliquer par le manque de structuration de la filière actuelle. Le poids de la contrainte administrative peut ralentir le projet.

Sur 36 producteurs interrogés, 77.8% sont prêt à passer une convention avec la restauration collective. Cette étude comporte des limites puisqu'elle a été effectuée pendant l'été où le retour des questionnaires est plus difficile du fait du travail important des agriculteurs à cette période.

En conclusion de cette étude, le développement des circuits courts est possible pour le Pays Dolois à condition de faciliter les relations entre producteurs et consommateurs,

d'équilibrer l'offre à la demande et de valoriser les produits locaux. L'activité de maraîchage peut aussi être complétée par la proximité avec le territoire d'Auxonne.

Des associations telles que le Serpolet existe déjà sur le Pays Dolois (coopérative pour l'agriculture biologique) pour rapprocher consommateurs et producteurs et favoriser l'installation des agriculteurs sur le territoire avec la création d'un espace test dans la commune Le Deschaux. Elle soutient plusieurs AMAP dans le Pays Dolois comme le montre la carte ci-dessous. Toutefois il n'y a plus de maraîcher bio dans l'agglomération Doloise. L'activité est plus importante dans les autres Communautés d'Agglomération du Pays Dolois.

Les AMAP dans le Pays Dolois

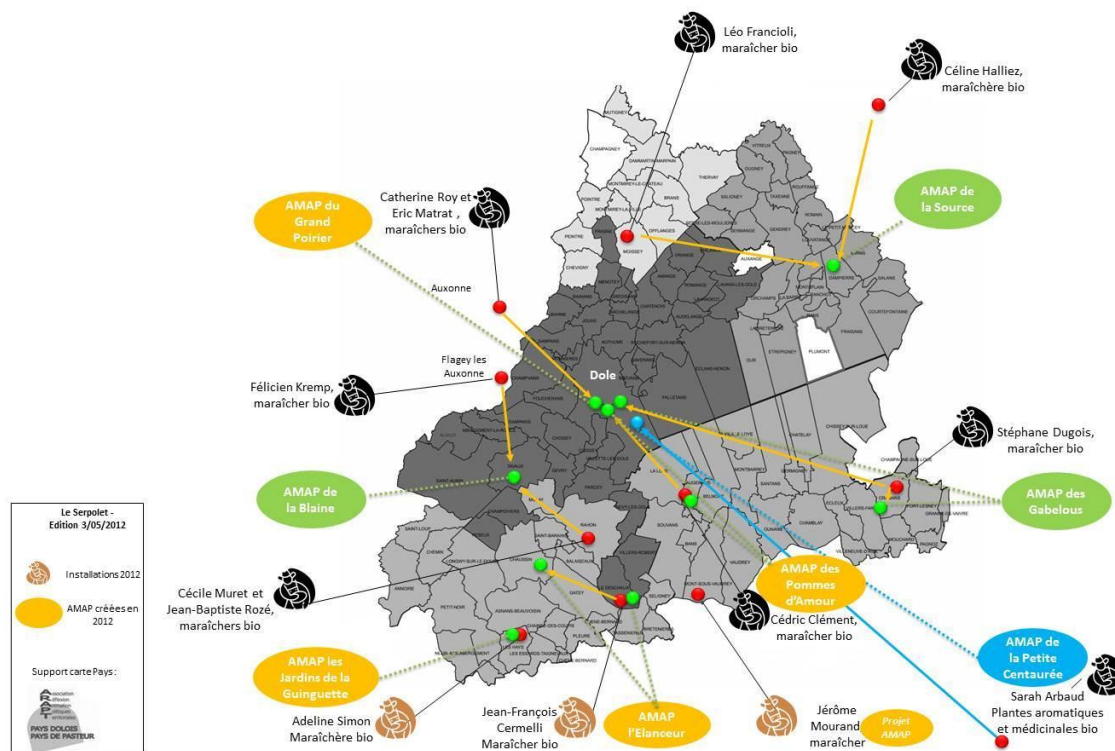


Figure 29 : Les AMAP dans le Pays Dolois

Sources : www.leserpolet.org <http://www.leserpolet.org/>

Naskéo, exemple d'un circuit court pour la production d'énergie

A Brevans s'est installée récemment (2016) l'entreprise Naskéo. Cette entreprise récupère non seulement le fumier chez les agriculteurs, mais aussi le reste de repas des restaurations collectives et les déchets des Industries Agroalimentaires. De l'énergie est ainsi obtenue grâce à la production de méthane.

C.7. Formation dans l'agriculture

Dans le département du Jura il existe plusieurs formations comme :

- Le Centre de Formation Professionnelle et de Promotion Agricole pour Adultes de Montmorot (CFPPA) à Lons le Saunier
- L'ADFP (Association Départementale de Formation et de Perfectionnement en Agriculture du Jura) aussi basée à Lons-le-Saunier

Autres villes de la région proposant des formations (liste non exhaustive) :

- Vesoul : Centre de formation professionnelle et de promotion agricole
- Dijon avec le Pôle Vitagora et le pôle Agronov
- Salins les Bains et Amange : Bac pro conduite et gestion de l'exploitation agricole MFR

C.8. Enjeux

Lors des ateliers PCET (Plan Climat Energie Territoriale) des enjeux et des pistes de réflexions ont été évoquées avec élus et professionnels afin de maintenir le nombre d'actifs en adaptant cette filière au changement climatique. En effet, avec le réchauffement climatique, l'agglomération pourrait demain se retrouver en situation de stress hydrique ce qui pose la question de la tendance à la spécialisation céréalière.

Ainsi il paraît important de développer une certaine diversité des cultures mais aussi de maintenir les activités d'élevage et de préserver les sites d'élevages situés en périphérie ou à l'extérieur des parties actuellement urbanisées. La Loi SRU de 2000 a aussi pour objectif de limiter la consommation du foncier agricole afin de limiter l'utilisation des meilleures terres. L'étalement urbain est une problématique qui existe au sein du Grand Dole, les communes rachetant parfois des terres agricoles pour la construction de pavillons. Par ailleurs, nous avons vu précédemment que le développement des circuits courts est freiné par le manque de structuration de la filière maraîchère.

Dans ce cadre, le Grand Dole peut intervenir dans plusieurs domaines :

- Sensibiliser les consommateurs aux impacts de leurs choix alimentaires en montrant l'exemple (la Grande Tablée, restauration collective de la Mairie poursuit des actions en ce sens) et ainsi favoriser le local.
- Susciter et accompagner le développement de l'approvisionnement des cantines scolaires en productions locales à travers le programme Agrilocal
- Protéger le foncier agricole dans le cadre de l'élaboration du PLUi
- Faciliter le dialogue entre agriculteurs et élus

C.9. Synthèse

	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Industries Agro-alimentaires	-Un savoir-faire agroalimentaire : présence de nombreuses entreprises (Bel, Clavière, Chazal, Eurodough, Interval) -AOC, IGP		-Territoire au carrefour de différents terroirs de la région (AOC fromagères, vins, charcuterie) -PCET -Possibilité de s'inscrire dans le pôle Vitagora	-Mondialisation (produits transformés ailleurs qu'en France)
Terres agricoles/ agriculteurs	-A l'échelle du Pays, agriculture diversifiée -Territoire rural	-A l'échelle de l'agglomération, agriculture majoritairement céréalière (Plaine du Finage) -Baisse du nombre d'actif et augmentation de la taille des	-Protection du foncier agricole dans le cadre du PLUi	-Réorientation de la Plaine Doloise vers les grandes cultures (disparition prairies en herbe, élevage) -Manque de dialogue entre élus, institutions/agriculteurs

		exploitations		rs
Circuits courts	-Demande importante sur le Pays Dolois -Agriculteurs favorable à une convention avec la restauration collective	-Offre<Demande : offre pas assez structurée -Terres maraîchères insuffisantes à l'échelle de l'agglo	-Loi d'avenir pour l'agriculture	-Méconnaissance du circuit court -Contraintes sanitaires

II - COMMERCE ET INDUSTRIES

Ces deux secteurs représentent un poids important dans l'économie régionale, comme présenté dans le tableau ci-dessous.

Établissements selon l'activité au 31 décembre 2013 : comparaisons départementales						
	Nombre d'établissements	Part de l'agriculture, sylviculture et pêche (%)	Part de l'industrie (%)	Part de la construction (%)	Part du commerce, transports et services divers (%)	Part de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale (%)
Doubs	43 385	7,8	6,6	9,2	60,1	16,3
Jura	24 435	11,3	8,2	10,2	55,1	15,3
Haute-Saône	18 910	12,6	7,4	11,4	52,8	15,9
Territoire de Belfort	9 291	3,1	5,9	10,1	63,9	17

Figure 30 : Établissements selon l'activité au 31 décembre 2013, comparaison départementales (source : INSEE)

À l'échelle de l'agglomération, la filière commerciale représente 60% des établissements actifs (figure 18). Le secteur secondaire (industrie) dans cette région historiquement très fortement industrialisée, a un poids conséquent (figure 19).

Tableau 1 - Les 15 activités prépondérantes dans le bassin en 2013 (secteurs d'activité NAF A38)

	Dole			Jura		Franche-Comté	
	Emploi 2013	Part dans l'ensemble	Évolution 2012 / 2013	Part dans l'ensemble	Évolution 2012 / 2013	Part dans l'ensemble	Évolution 2012 / 2013
ENSEMBLE TOUS SECTEURS D'ACTIVITÉ	21 871	100%	+0,0%	58 988	-0,4%	277 761	-1,1%
Commerce	4 161	19,0%	+0,8%	17,2%	+0,5%	16,2%	-0,6%
Construction	2 002	9,2%	-3,9%	8,6%	-3,4%	7,6%	-3,1%
Transports et entreposage	1 592	7,3%	-2,3%	6,8%	-2,6%	6,1%	-2,0%
Activités de services administratifs et de soutien	1 585	7,2%	+17,9%	6,6%	+11,7%	8,4%	+5,0%
Hébergement médico-social et social et action sociale sans hébergement	1 553	7,1%	-0,9%	7,6%	-0,5%	7,9%	+0,4%
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	1 480	6,8%	-4,6%	5,5%	-2,3%	3,3%	-0,8%
Industrie chimique	1 430	6,5%	+0,3%	3,6%	+1,9%	0,8%	+0,7%
Métallurgie et fabrication de produits métalliques à l'exception des machines et des équipements	1 009	4,6%	-1,7%	5,8%	-1,4%	6,0%	-2,5%
Hébergement et restauration	917	4,2%	+2,3%	4,1%	-1,1%	3,6%	-1,3%
Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique ainsi que d'autres produits minéraux non métalliques	725	3,3%	-0,5%	5,3%	-2,8%	2,6%	-3,9%
Activités pour la santé humaine	693	3,2%	-3,9%	2,2%	-3,0%	3,1%	-1,3%
Activités juridiques, comptables, de gestion, d'architecture, d'ingénierie, de contrôle et d'analyses techniques	634	2,9%	+3,4%	3,1%	+2,0%	4,0%	-0,8%
Autres activités de services	527	2,4%	-8,5%	2,7%	-4,7%	3,0%	+1,0%
Activités financières et d'assurance	426	1,9%	+2,4%	2,4%	+6,3%	2,7%	+1,6%
Enseignement	407	1,9%	+4,1%	1,4%	+3,7%	1,4%	-1,0%

Source : Acoiss- Urssaf

Figure 31 : Les activités prépondérantes dans le bassin en 2013, Pôle Emplois Profil Socioéconomique du bassin de Dole 2015

EPCI de La CA du Grand Dole (200010650)

CEN T1 - Établissements actifs par secteur d'activité au 31 décembre 2013

	Total	%	0 salarié	1 à 9 salarié(s)	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés ou plus
Ensemble	4 197	100,0	2 743	1 167	147	85	55
Agriculture, sylviculture et pêche	195	4,6	165	28	1	1	0
Industrie	282	6,7	137	101	17	12	15
Construction	460	11,0	306	127	15	10	2
Commerce, transports, services divers	2 588	61,7	1 712	739	82	38	17
dont commerce et réparation automobile	826	19,7	470	305	31	12	8
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	672	16,0	423	172	32	24	21

Champ : ensemble des activités.

Source : Insee, CLAP.

Figure 32 : Établissements actifs par secteurs d'activités au 31 décembre 2013 (CA du Grand Dole)

CEN T2 - Postes salariés par secteur d'activité au 31 décembre 2013

	Total	%	1 à 9 salarié(s)	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 99 salariés	100 salariés ou plus
Ensemble	18 281	100,0	3 558	1 946	2 586	2 163	8 028
Agriculture, sylviculture et pêche	77	0,4	34	19	24	0	0
Industrie	4 524	24,7	382	206	368	495	3 073
Construction	1 076	5,9	413	207	289	61	106
Commerce, transports, services divers	6 533	35,7	2 184	1 075	1 121	674	1 479
dont commerce et réparation automobile	2 940	16,1	998	391	354	283	914
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	6 071	33,2	545	439	784	933	3 370

Champ : ensemble des activités.

Source : Insee, CLAP.

Figure 33 : Postes par secteurs d'activité au 31 décembre 2013

A - LE SECTEUR INDUSTRIEL

Le secteur industriel représente un pourcentage important de l'emploi dans l'agglomération constituant un bassin de plus de 3000 salariés (figure 19). On perçoit une tendance à la diversification, mais le secteur est néanmoins nettement dirigé vers la production

de biens intermédiaires (rapport SCOT, 2012). C'est particulièrement le cas des secteurs d'activité :

- « Industrie Chimique » qui compte 1430 salariés (6,5%) soit plus de la moyenne du Jura et de la Franche Comté, notamment du fait de la taille de l'usine de Solvay à Tavaux
- « Métallurgie et fabrication des produits métalliques » qui compte 1009 salariés au Grand Dole (4,6%)
- « fabrication des produits en caoutchouc » (plasturgie) avec 725 salariés (3,3%) soit plus que la moyenne de la Franche Comté (due à la présence d'Innovyn à Tavaux).

Au total, le secteur industriel comprend 6.7% des établissements actifs de l'Agglomération. 5% de ces établissements emploient plus de 50 salariés (figure 20). On trouve également un tissu conséquent dans les secteurs « agroalimentaire », « logistique », etc...

Dans le tableau ci-dessus, sont présentés les plus importants employeurs de l'agglomération.

Nom	Commune	Caractéristiques
Chimie - Plasturgie		
Solvay	Damparis, Abergement, la Ronce	1576 salariés Site SEVESO, produits chimiques, plastiques
NP JURA	Dole, ZA Mesnils-Pasteur	-100 à 199 salariés -fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques
Agroalimentaire		
Fromagerie BEL	Dole	-300 à 399 salariés
Cerelia/EURORAULET SAS	ZI Rochefort-sur-Nenon	-100 à 199 salariés - fabrication industrielle de pain et de pâtisserie fraîche
Clavier	Zone Portuaire, Dole	-50 à 99 salariés -Transformation et conservation de la viande de boucherie
Chazal	ZI Rochefort-sur-Nenon	-20 à 49 salariés - Commerce de gros de produits à base de viande
Microtechnique		
C & K COMPONENTS	Dole, ZI Tumulus	-400 salariés -Micro-commutateurs électromécaniques pour automobile et téléphonie
INDUST DOLOISE DE MICRO MECANIQUE EURL (IDMM)	Dole, ZA Epenottes	-100 à 199 salariés - Mécanique industrielle
Logistique		
BGI Distribution (Black & Decker)	Innovia- Damparis	-100 à 199 salariés -commerce interentreprises- de quincaillerie
COLRUYT DISTRIBUTION France	Rochefort sur Nenon	-400 à 499 salariés -Commerce de gros en produits alimentaires
ITM LOGISTIQUE ALIMENTAIRE INT	Rochefort sur Nenon	-200 à 299 salariés -Commerce de gros en produits alimentaires
Divers		
Kolher	Damparis	-400 à 500 salariés -appareils sanitaires
SOCIETE DOLOISE DE PEINTURE SARL	Dole	-50 à 99 salariés
INOXYDABLE FRANC COMTOIS	Crissey	50 à 99 salariés - fabrication de carrosseries et remorques

<i>Commune</i>	<i>Nom de la Zone</i>	<i>Vocation</i>	<i>Surface Totale</i>	<i>Surface Disponible</i>	<i>Surface a extension (ha) /non viabilisé dispo</i>	<i>Offre/services</i>	<i>Profil</i>
Site d'intérêt majeur							
Rocherfort sur Nenon	ZI Rocherfort	industrielle, agroalimentaire, logistique	244	10		Holcim (cimenterie), Codi-France (logistique supermarche Colryut), ITM(logistique),Jura Poids Lourds (logistics) EURORAULET (fabrication de pain, pâtisserie),Chazal (grossiste boucherie), Rocherfort Auto(garagiste-concessionnaire automobile), AUBERTIN ET ASSOCIES (menuiserie), Centre contrôle technique Norisko Auto Stanley	Logistique, agroalimentaire, automobiles
Damparis -Choisey	INNOVIA	industrielle, logistique	70	24(dont 6 déjà vendu)	60	Black&Decker, YNSECT, Scabois	Eco-matériaux, nouvelles énergies,
Site d'intérêt intercommunal							
Dole	Epenottes	artisanale, commerciale, industrielle	61	5		ITM,Fnac, Bricomarche, Decathlon,Lidl, hotelF1,GiFi, Motos box39, Noz, Feu Vert?,IDMM, Mahytec	Forte attractivité de la zone commerciale pole microtechnique, hydrogène
Dole	Zone Portuaire	Artisanale, commerciale, industrielle	59				
Dole	ZI Tumulus	industrielle	23	0	0	Bouvard Alina biscotterie,SLBO,Dacia, Renault Soreca, Parrot SA (pieces metaliques),Pro A Pro,Dacia,	Agroalimentaire logistique, menuiserie automobiles,
Dole	ZA Meslins Pasteurs	industrielle	22	2		NP Jura	plasturgie
Foucheras	ZA Rougemont	artisanale, commerciale, industrielle	15	7	0	Garagiste concessionnaire automobile, (installation électrique bâti) - Mécano Services (dépannage poids-lourds), Kéolis (entrepôt transports en commun), Neto, Hotel, Dietre	Accessibilité aisée, à proximité D905, secteur automobile
Choisey	Espace commercial : Paradis, Les Gagnières	commerciale	33	0		Cora, But, Tati, Intersport, Bureau Vallée, Leader Price, La Halle aux Vêtements, Grand Frais, Casa, Buffalo Grill, Ibis, Gémio, La Pataterie, King Jouet, Zoé Confetti,	

						Cuisinell	
Tavaux	ZA Charmes d'Amont	industrielle, commerciale, tertiaire		0,3		Troc de l'Ile, Villaverde, Dole Froid Service, Super U, matériaux de construction en bois	en face de l'aéroport de Tavaux, à proximité D673
Saint Aubin	ZA du Pre du Bresse	industrielle, logistique	10,5	3		Commerces de gros (commerces d'entreprises) cereal, SJE travaux publics,	au croisement de D673 et D468
Brevans	ZA de la Combe	artisanale, commerciale, tertiaire	7,82	0	4	Bowling, usine de bio méthane (en cours), SISTOM	rayonnement agglomération
Brevans	A proximité avec la voie SNCF		18	0	0		(initialement prévu pour l'installation de la base ITM)
Site d'intérêt communal							
Dole	ZA Defois	Artisanale et industrielle	14			Germont (commerces d'entreprises-gros), LIG Ingénierie Graphique, Lyonnaise des eaux, Hôtel Campanile, GPS Prévention, SNDR (Défroissage Repassage), Jura Poids Lourds (automobile garage – camions), Vallet SA (commerce d'entreprises), Mondial Par Brise (réparation de véhicules), Hinzy (papier-peint), Antic Sapin (meubles)	Sous-traitance industriel (logistique, transports)
Lavans-lès-Dole	ZA du Château d'Eau		4	0	4	Fabrication d'armatures métalliques	
Gevry	ZA de Gevry	artisanale	3	0,3			peu d'activités actuellement
Saint Aubin	Pasquier de Chaux	artisanale, commerciale	1,6	1,4	0	Garagiste	peu d'activités actuellement
Villette-lès-Dole	ZA de la Confrérie	artisanale	0	0			peu d'activités actuellement

Le Deschaux	ZA du Deschaux	artisanale	3	1	0		peu d'activités actuellement
Champvans	Les Grands Prés	artisanale	1	0,1	0,8		-
	ZA des Potets						
Jouhe	ZA de Jouhe		0	0	2		-

Dans l'agglomération doloise, on compte environ 34 zones d'activités qui occupent une surface de 261,5 ha.

D'après le tableau (la classification selon l'importance est celle du SCOT 2012), on constate qu'il y a suffisamment de surfaces dans les ZA existantes. La plupart d'elles accueillent plutôt des activités diversifiées. Les zones de Rochefort sur Nenon et des Epenottes concentrent un grand nombre d'activités de l'agglomération. Puis, on trouve plusieurs sites d'intérêt intercommunal avec une localisation avantageuse (à proximité des axes routiers, infrastructures importantes), comprenant des activités non négligeables actuellement et présentant un potentiel à développer, par exemple la ZA de Foucherans, la ZA du Pré du Bresse à St.Aubin, la ZA de Charmes d'Amont à Tavaux etc. Concernant les sites d'intérêt communal, on y trouve plusieurs ZA avec peu d'activités situées dans la périphérie de l'agglomération.

En outre, des activités importantes sont localisées dans l'agglomération, hors des ZA mentionnées ci-dessus. En premier lieu, le pôle de rayonnement international de chimie "Solvay" s'implante à Tavaux en 1926. La filière de la chimie a une présence importante grâce aux dépôts du sel dans le territoire. Aujourd'hui, les locaux de Solvay couvrent une vaste surface de 200 ha, c'est un site d'importance stratégique (site SEVESO) qui se spécialise dans la fabrication de produits chimiques et plastiques (1 200 000 tonnes de produits intermédiaires/par an).

De plus, la filière microtechnique et micromécanique est fortement représentée dans la Franche-Comté mais aussi dans l'agglomération doloise, notamment avec des entreprises telles que IDMM, C&K Components, qui ont un poids économique non négligeable sur le territoire et comptent plus d'une centaine de salariés. Puis, on y trouve plusieurs entreprises de taille intermédiaire (20 à 49 salariés) situées dans la ZA de Tavaux et ZA de Rochefort-sur-Nenon. Le tissu industriel microtechnique se renouvelle par l'implantation de nouveaux projets comme Dixi Cylindre (filiales à Besançon et à Locle, en Suisse), qui fut accueilli au Centre d'Activités Nouvelles et est spécialisé dans la fabrication de toutes pièces mécaniques servant à différents domaines (le médical, la défense).

Également, la production de biens alimentaires est un des domaines de spécialisation du territoire non négligeable. Entre 1999 et 2007, on constate une croissance +3,3% par an des emplois dans cette filière (rapport de diagnostic SCOT, 2012). On y trouve des entreprises intermédiaires (Cerelia/ EURORAULET, BEL) et plusieurs entreprises de taille plus petite mais importantes comme Clavier, Chazal, le Moulin de Parcey et L'Alpage (affinage comté).

L'emplacement de Dole, très central, a favorisé l'implantation de plusieurs bases logistiques de biens alimentaires de taille intermédiaire (250 salariés et plus) comme Colruyt,

ITM. Également, ITM a déjà prévu le projet d'agrandissement de sa base logistique couvrant 25 ha (entre 60.000 et 80.000 m² de bâti) à Rochefort-sur-Nenon.

A part les grands employeurs "classiques" du territoire, l'agglomération essaye de mettre en place des leviers pour attirer des entreprises innovantes et donner une forte identité d'entrepreneuriat à son aire. Dans cette démarche s'inscrit la création du Centre d'Activités Nouvelles (CAN) et d'INNOVIA. Le CAN est une pépinière d'entreprises qui s'étend sur une surface de 3030 m², composée de bureaux, d'ateliers équipés, d'un secrétariat. Dans ce cadre, des conditions favorables sont proposées pour faciliter l'accompagnement des entreprises dans ses débuts. D'autres associations participent aussi à cette démarche, comme Initiative France, Adie (aide au financement). Actuellement, les projets accueillis sont tournés vers la formation, la mécanique, les technologies de construction, la filière agroalimentaire et l'énergie.

La deuxième initiative, INNOVIA, s'inscrit dans la démarche d'accueillir l'innovation dans le territoire, favorisant le développement exogène. C'est une zone d'activité à vocation industrielle, d'intérêt intercommunal (syndicat mixte Département du Jura, Grand Dole) qui couvre 24 ha. Elle est viabilisée (au total 70 ha), à proximité de l'A39, D673, c'est un véritable outil pour le développement des activités innovantes autour des énergies nouvelles et de l'efficacité énergétique, du traitement de déchets et des Éco matériaux. Actuellement, les projets accueillis, couvrant 6 ha, sont YNSECT dans le secteur de l'innovation agroalimentaire, SCABOIS (société coopérative des artisans du Bois) et Black& Decker (microtechnique).

B - LA FILIERE COMMERCIALE

On présente d'abord le dynamisme commercial des centre-bourgs de l'agglomération. Dole est le pôle qui concentre la palette la plus variée de commerces et d'équipements. Son influence dépasse son territoire (Diagnostic Scot, 2012).

Les pôles intermédiaires importants se trouvent au sud de l'agglomération : Tavaux et Saint-Aubin regroupent des commerces de proximité, services (poste, banque). Choisey est aussi un pôle important mais l'offre de commerces est majoritairement concentrée à l'Espace Commerciale (ZA Les Gagnières, Les Paradis). Son centre-bourg ne contient plus qu'une minorité de commerces (absence des commerces alimentaires de proximité).

De plus, deux ZA de surface importante se trouvent sur la commune de Dole (figure 4). Une, près du centre-ville au niveau de la zone portuaire, établie dans les années 80 sur des terrains qui à l'époque étaient viabilisés pour soutenir le projet Canal Rhin-Rhône. Cette zone est à vocation commerciale et industrielle (proximité avec le site d'Idéal Standard). Actuellement, son attractivité stagne. La deuxième date d'une décennie et se trouve à 4km au nord de la commune de Dole. Elle couvre une vaste surface de 60 ha (comprenant des surfaces industrielles) et elle avoisine la commune d'Autume.

Ce contexte multipolaire avec des Espaces Commerciaux à surface importante à la périphérie de la commune, a créé une forte polarisation qui a pour effet une forte évacuation commerciale du centre-ville de Dole. Actuellement, on y trouve 50 commerces inoccupés. En 2010, le tissu commercial comptait 196 commerces proposant essentiellement des biens et services aux particuliers : 21% concernaient le prêt à porter, 13% les services bancaires et les autres services et 12% les commerces de beauté (diagnostic SCOT, 2012). Puis, concernant l'artisanat, la moitié (49,8%) des établissements sont concentrés à Dole (405 établissements) (diagnostic SCOT, 2012).

En même temps, pour renverser cette stagnation, certaines initiatives des commerçants de la commune (ex. Uni Dole) de Dole se mettent en place pour renforcer l'attractivité des commerces du centre-ville. Ainsi, la ville organise plusieurs événements autour de la culture et de la gastronomie (ex. Festival Cirques & Fanfares, Weekend Gourmant du Chat Perché etc.).

<p>Atouts</p> <p>Secteur Industriel</p> <ul style="list-style-type: none"> -territoire historiquement industrialisé qui possède un savoir-faire -localisation au centre de la nouvelle région -proximité avec des axes routiers, ferroviaires, fluviaux, aériens importants -proximité avec des ressources naturelles importants : plaine céréalière, filière bois etc à valoriser/transformer -filière industriel 'traditionnel' conséquent : agroalimentaire, plasturgie, micromécanique avec de pôles de rayonnement régional (micromécanique, agroalimentaire- Fromagerie BEL) Et internationale (Chimie- Solvay) -mise en place des leviers pour assister l'implantation des entreprises avec une forte identité innovante (start-up) au territoire (CAN, INNOVIA) - filière hydrogène en mutation -offre des terrains à vocation industrielle à prix accessible <p>Commerces</p> <p>Centre-Ville</p> <ul style="list-style-type: none"> -offre commercial diversifié -festivals en printemps, été ont lieu au centre-ville <p>ZA Commerciales</p> <ul style="list-style-type: none"> -offre commerciale importante, diversifiée 	<p>Faiblesses</p> <p>Secteur Industriel</p> <ul style="list-style-type: none"> -ralentissement de la croissance -Zones d'activités peu spécialisés à l'offre très diversifiée -plusieurs zones avec peu de dynamisme (ou même sans activités) localisé dans des petites communes (ex. Jouhe) -zone Innovia pas rempli <p>Commerces</p> <p>Centre-ville</p> <ul style="list-style-type: none"> -parc immobiliers peu confortable pour l'installation des entreprises -évasions commercial au centre-ville <p>ZA commerciales</p> <ul style="list-style-type: none"> -offre commercial pas équilibré dans le territoire de l'agglomération -pas autant de demande -Zone portuaire-commerciale en stagnation -ZA de Choisey commune en dette
<p>Opportunités</p> <p>Secteur Industriel</p> <ul style="list-style-type: none"> -attirer les jeunes qualifiés (initiatives qui valorisent les synergies, innovations ex. espace co-working) -un territoire attractif à l'entrepreneuriat, start-up -un tissu industriel résilient : création de synergies entre les entreprises -développement industriel qui garantit un cadre de vie : mettre en place une stratégie d'écologie industrielle et territoriale -démarche PLUi en cours : un développement cohérent pour renforcer les atouts du territoire, valoriser les pôles 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> -évasion résidentiel, commercial de l'agglomération <p>Secteur Industriel</p> <ul style="list-style-type: none"> -un tissu industriel affaibli -Innovia devient une ZA classique <p>Commerces</p> <ul style="list-style-type: none"> - effet « corridor » entre Dijon et Besançon, Dole se trouve surpassé > son attractivité commerciale,

<p>avantages pour l'implantation d'industries, requalification des ZA existant</p> <ul style="list-style-type: none"> -mettre en place une stratégie d'économie circulaire ->transformation des biens dans le territoire ex. filière bois -Pôle logistique de biens rayonnement régionale -filière micro mécanique, plasturgie se spécialise <p>Commerces</p> <p><i>Centre-Ville - ZA Commerciales</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -un centre-ville attractif, jeune avec des animations diversifiées tout au long de l'année -équilibre, complémentarité en offre commerciale entre le centre-ville et les ZA en périphérie -requalification de friches industriels (site Idéal Standard) et du Buffet de la Gare -une stratégie contre la vacance commerciale : en coopération avec les associations locales (ex. Uni Dole, galeries éphémères) et les commerçants, offre de bâtiments adaptée aux besoins des entreprises 	<p><i>Centre-Ville - ZA Commerciales</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -stagnation au centre-ville à long-terme
---	---

III – ENERGIES

A - HYDROGENE

Le territoire du Grand Dole veut se placer comme territoire d'hydrogène dans les années à venir. Cette démarche est soutenue par la région Bourgogne Franche-Comté.

A.1. La ressource

Le site Solvay/Inovyn est la première source d'hydrogène sur le territoire. La production de PVC crée une grande quantité d'hydrogène coproduit : 10 000T/an.

Pour donner un ordre d'idée, cette quantité d'hydrogène est suffisante pour permettre l'approvisionnement de tous les véhicules de la région de Franche-Comté si ceux-ci étaient des véhicules à hydrogène.

A.2. Les projets « Hydrogène » sur le Grand Dole

- Le territoire du Grand Dole accueille l'APRISTHY, association de promotion et de développement de projets autour de l'hydrogène. Cette association est en partenariat avec le pôle automobile de Besançon et Belfort-Montbéliard.
- L'entreprise MaHyTec produit des réservoirs à hydrogène.
- Le projet MobyPost est l'un des premiers projets sur le Grand Dole avec l'équipement de véhicules de la Poste en véhicule Hydrogène pour les tournées au sein de l'agglomération du Grand Dole

A.3. Le futur

De nouveaux projets sont en développement, pour affirmer le Grand Dole comme territoire d'expérimentation hydrogène. Le projet NewMHyLL (barrages hydrauliques EDF afin de produire de l'hydrogène) et le projet VHyctor (transport d'hydrogène) sont des exemples.

Le Grand Dole est susceptible d'accueillir les premiers points de recharges hydrogène à destination des usagers. A l'heure actuelle, La Poste possède un équipement de ce type dans le cadre du projet MobyPost.

B - BOIS – ENERGIE

Cf. Gestion et potentiel de l'espace forestier p. 19

C - AUTRE

Le Grand Dole possède un plan d'implantation de l'éolien. Aucun projet n'a vu le jour à l'heure actuelle malgré le potentiel éolien de plusieurs sites. Cela est dû à la mobilisation de citoyens hostiles à ces projets.

L'énergie hydraulique est aussi présente sur le territoire et au cœur d'un projet hydrogène (cf. ci-dessus) avec 5 barrages hydrauliques le long du Doubs.

IV - RESEAUX DE TRANSPORTS, LOGISTIQUE

A - ACCEDER AU GRAND DOLE

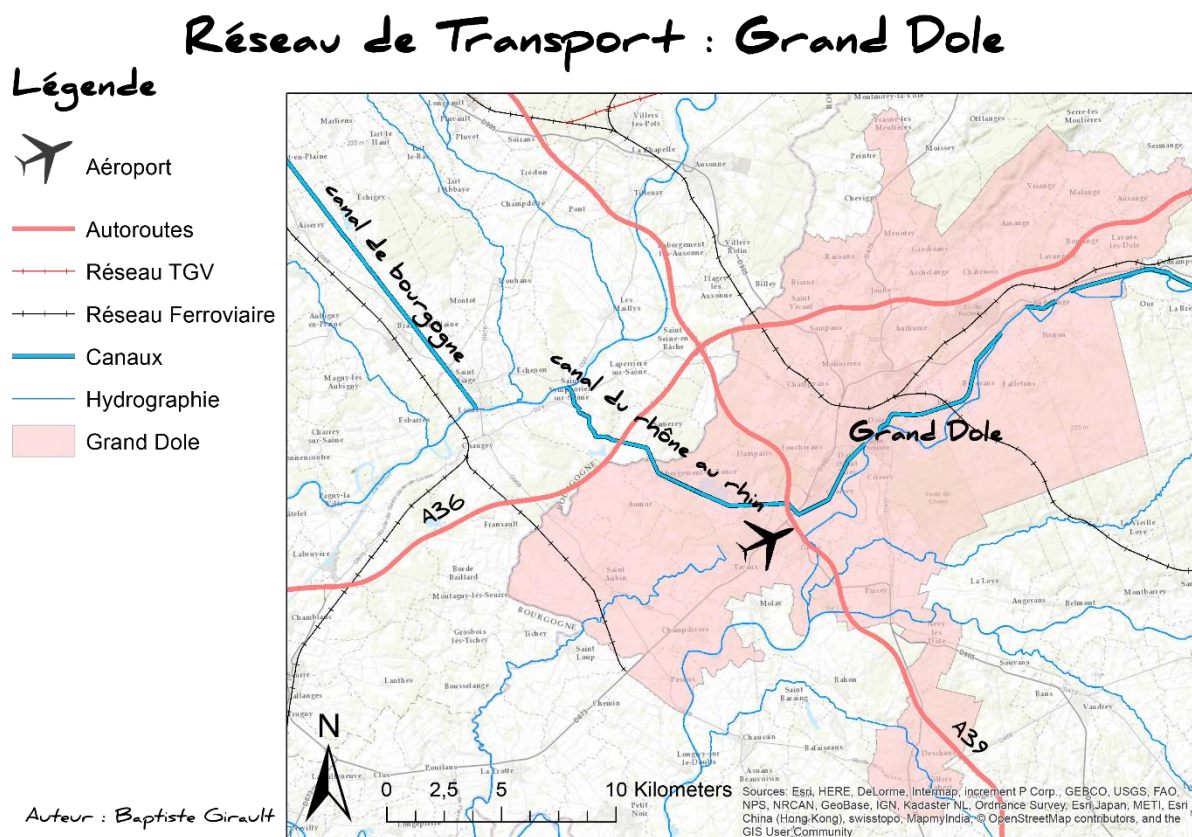


Figure 34 : Carte du réseau des transports sur le Grand Dole

L'agglomération du Grand Dole possède une très bonne accessibilité, que ce soit au niveau départementale, régionale ou national (voir même internationale).

L'agglomération se trouve au croisement de 2 autoroutes : l'A36 et l'A39.

- L'A36 part de Beaune (extrême ouest) jusqu'à Mulhouse (extrême Est) et en passant par Dole Besançon et Belfort. L'A36 continue vers Paris au Nord-Ouest via l'A6.
- L'A39 part de Dijon à l'extrême Nord pour descendre jusqu'à Bourg-en-Bresse à l'extrême Sud et en passant par Dole et Lons-le-Saunier (préfecture du Jura). L'A39 continue vers Lyon au Sud via l'A40 puis l'A42.

Le Grand Dole possède une gare principale à Dole, qui se trouve sur la ligne TER Dijon-Dole-Besançon. Une autre ligne part de Dole et continue vers les salines royales d'Arc-et-Senans. Une ligne TGV Lyria permet de rallier Paris depuis Dole en direct ou avec un changement à Dijon, de l'autre côté la ligne TGV Lyria rallie Lausanne en Suisse. Enfin une ligne TER bus qui relie Dole et Lons-le-Saunier.

L'agglomération du Grand Dole se trouve sur le tracé du canal du Rhône au Rhin, depuis lequel il est possible de rallier l'Allemagne vers l'Est puis la méditerranée par l'Ouest. Le canal du Rhône au Rhin est au gabarit Freycinet ou gabarit de type I (norme européenne), ce qui

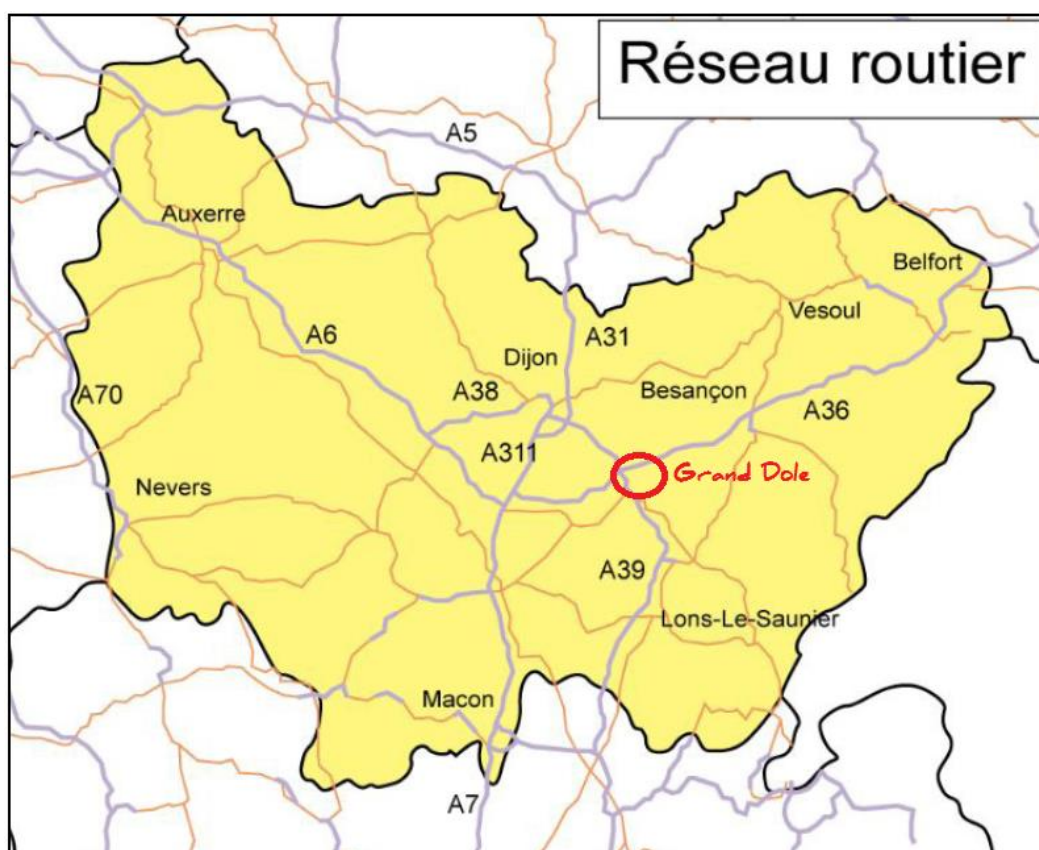
correspond à un tonnage inférieur à 400 tonnes et un dimensionnement standard maximum de 38.50m sur 5.05m.

Autre point non négligeable du point de vue des transports sur le Grand Dole : l'aéroport de Dole-Tavaux. Suite au déclassement récent de l'aéroport de Dijon, il s'agit du seul aéroport de la nouvelle région Bourgogne Franche-Comté. Cependant, l'envergure de cette infrastructure est faible par rapport aux aéroports de Paris, Genève et Lyon, tous situés à 2 heures ou moins de celui de Dole-Tavaux.

A.1. Le réseau routier

Le Grand Dole est une communauté d'agglomération particulièrement bien desservie par le réseau autoroutier. En effet, le Grand Dole se trouve au croisement de 2 autoroutes : l'A36 et l'A39.

- L'**A36** part de Beaune (extrême ouest) jusqu'à Mulhouse (extrême Est) en passant par Dole Besançon et Belfort. L'A36 continue vers Paris au Nord-Ouest via l'A6.
- L'**A39** part de Dijon à l'extrême Nord pour descendre jusqu'à Bourg-en-Bresse à l'extrême Sud en passant par Dole et Lons-le-Saunier (préfecture du Jura). L'A39 continue vers Lyon au Sud via l'A40 puis l'A42.



Source : BD CARTO 2015, IGN, SIG Région Bourgogne-Franche-Comté, mars 2016

Figure 35 : Réseau routier de la région Bourgogne-Franche-Comté

Cette proximité avec le réseau autoroutier implique un trafic important de véhicules, qu'ils soient légers ou poids lourds), qui transite par le territoire du Grand Dole.

Le trafic journalier sur l'A36 entre l'échangeur autoroutier (A36/A39) et Besançon est de **18 500 véhicules légers** par jour et de presque **6 000 poids lourds**. Entre Beaune et

l'échangeur autoroutier, le trafic est moins dense avec 9 000 véhicules légers par jours et 2 500 poids lourds.

La Nationale entre Dole et Besançon a, elle aussi, un trafic relativement important, avec **8 000 véhicules** par jours et **1 000 poids lourds**. Cela est dû à la faible différence de temps de parcours entre le trajet Dole-Besançon via la nationale et via l'autoroute, l'autoroute étant payante.

Le trafic journalier sur l'A39 est plus faible sur la portion autoroutière entre l'échangeur autoroutier (A6/A39) et la préfecture du département, Lons-le-Saunier. Le trafic correspond à **17 000 véhicules légers** par jour au niveau de l'agglomération du Grand Dole puis **15 000 au Sud** de l'agglomération pour finir sur un trafic de **12 500 véhicules légers au niveau de Lons-le-Saunier**. Pour ce qui est du trafic des poids lourds, celui-ci reste stable de l'échangeur autoroutier jusqu'à Lons-le-Saunier, avec environs **5 000 poids lourds par jours**.



Figure 36 : Traffic



Figure 37 : Trafic

Au niveau de la région Franche-Comté, le trafic de poids lourds est le plus important entre Belfort et Montbéliard avec un trafic atteignant les 8 000 poids lourds par jours. Pour ce qui est de l'axe Dole-Besançon-Montbéliard, le trafic est de 6 000 poids lourds par jours environ. Enfin pour l'axe Dijon-Dole-Lons-le-Saunier-Lyon, le trafic est de 5 000 poids lourds par jours.

La région Franche-Comté est une région fortement industrielle, ses exportations et importations sont donc importantes. La région importe principalement depuis 4 régions limitrophes (Bourgogne, Rhône-Alpes, Alsace, Lorraine) et exporte vers ces 4 mêmes régions.

Franche-Comté	2012	2013	part (en %)	évolution (en %)
flux sortant	9 994 820	11 109 221	52	+ 11,1
flux entrant	9 105 038	10 387 445	48	+ 14,1
total	19 099 858	21 496 666	100 %	+ 12,5 %

	2012	2013	part (en %)	évolution (en %)
Bourgogne	3 814 489	4 435 091	21	+ 16,3
Rhône-Alpes	4 017 756	3 876 096	18	- 3,5
Alsace	3 999 240	3 735 504	17	- 6,6
Lorraine	2 120 288	3 626 046	17	+ 71,0

Figure 38 : flux entrants et sortants de marchandise en Franche-Comté (et les 4 régions les plus liées)

La totalité de ces flux de marchandises représente 10 millions de tonnes chaque année vers et depuis les régions ci-dessus. Les flux entrants et sortants sont représentés ci-dessous. Les flux indiqués sont exclusivement routiers.

• Les flux routiers interrégionaux entrants en Franche-Comté

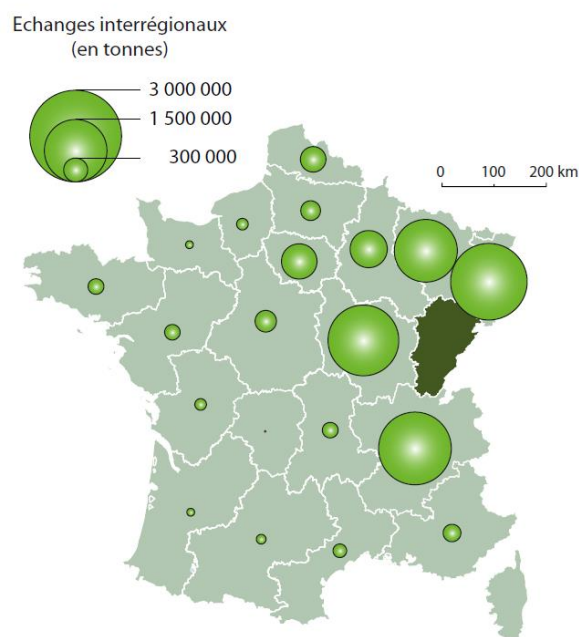


Figure 39 : Flux interrégionaux sortants en Franche-Comté

• Les flux routiers interrégionaux sortants en Franche-Comté

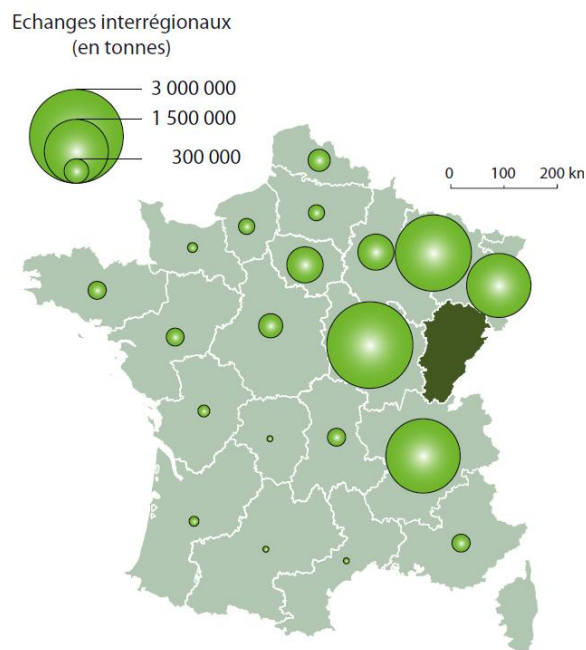


Figure 40 : Flux interrégionaux entrants en Franche-Comté

Pour ce qui est des échanges de la Franche-Comté vers l'international, le transport routier représente là aussi la majorité du fret transporté avec l'Allemagne, la Suisse, l'Espagne et l'Italie pour les 4 principaux pays.

• Valeur et évolution annuelle des marchandises échangées TOUS MODES entre la Franche-Comté et les pays voisins (en millier d'euros)

	route	fer	voies navigables / mer	air	autres	total 2013	rappel total 2012	évolution 2012/2013 (en %)
Allemagne	2 227 615	3 421	2 785	15 701	4 401	2 253 923	2 554 503	- 12
Espagne	1 333 257	2 290	27 031	4 211	3 119	1 369 908	1 430 791	- 4
Italie	1 116 973	285 701	3 920	10 939	5 290	1 422 823	1 388 551	+ 2
Royaume-uni	0	381 449	451 195	8 384	1 252	842 280	810 433	+ 4
Suisse	1 885 999	42 416	2 660	18 946	1 634	1 951 655	1 921 751	+ 2
UELB	749 432	258 640	7 309	3 212	2 900	1 021 493	1 079 315	- 5
total 2013	7 313 276	973 917	494 900	61 393	18 596	8 862 082	9 185 344	- 4
rappel total 2012	7 617 798	984 342	506 321	60 406	16 477			
évol 2012/2013 (en %)	- 4	- 1	- 2	+ 2	+ 13			

Si plusieurs modes sont utilisés (pour un même transport), seul celui déclaré à la frontière est enregistré. Ceci explique la valeur d'échange nulle, par la route, entre la Franche-Comté et le Royaume-Uni.

Figure 41 : Valeur et évolution annuelle des marchandises échangées tous modes entre la Franche-Comté et les pays voisins

B - LES TRANSPORTS EN COMMUN SUR LE GRAND DOLE

Les transports en commun sur le Grand Dole sont principalement de 2 types, avec dans un 1^{er} temps le service départemental de liaison en Bus via le système Jurago et dans un 2^{ème} temps la Délégation de Service Public (DSP) du Grand Dole vers le prestataire CarPostal.

B.1. Jurago

Le service Jurago est assuré par le département afin de favoriser le déplacement des captifs et les déplacements doux. La gratuité de ce service est assurée pour tous les scolaires et un tarif de 2€ par personnes et par trajets et demandés aux autres bénéficiaires.

Jurago, c'est 304 lignes départementales dans le Jura, avec une grande ligne express entre la préfecture et la sous-préfecture : Lons-le-Saunier et Dole. Mais aussi 32 lignes structurantes qui proposent 1 à 2 allers-retours dans la journée.

L'agglomération du Grand Dole et Jurago collabore dans le cadre du transport des scolaires, en effet, la principale cible des transports en commun du Grand Dole est de permettre l'accès aux établissements scolaires. Le service Jurago permet donc aux zones les plus excentrées de l'agglomération de rallier le centre-ville (pôle multimodale de la gare) et de simplifier le réseau de transport urbain.

B.2. CarPostal

C'est l'entreprise CarPostal qui est en charge de la Délégation de Service Public sur l'agglomération du Grand Dole. Cette DSP vient d'être renouvelé pour septembre 2016. Il s'en suivra une modification du réseau de transport en commun urbain.

La politique de l'agglomération du Grand Dole en termes de transport en commun est de se focaliser sur les captifs, et principalement les scolaires. Les scolaires représentent 65% des usagers. Le réseau est composé de 3 lignes principales structurantes avec une fréquence de 30 minutes, puis de lignes secondaires d'une fréquence 2 fois moindre (1 bus toutes les heures). Les lignes mineures ont, quant à elle, des horaires adaptés aux déplacements pendulaires, à ceci s'ajoute un service de bus « à la demande » avec des arrêts uniquement desservis en cas d'appel des usagers au préalable.

Les lignes principales irriguent les grandes zones d'habitations : Tavaux (1), Damparis (2), Choisey (3), Mesnils-Pasteurs (4), Azans (5), centre-ville de Dole (6) et la zone commerciale des Epnottes (7). Le service de transport en commun urbain tend à se réduire afin de garder des lignes attractives (fréquences suffisante). On retrouve une des problématiques des villes moyennes avec le caractère indispensable de la voiture.

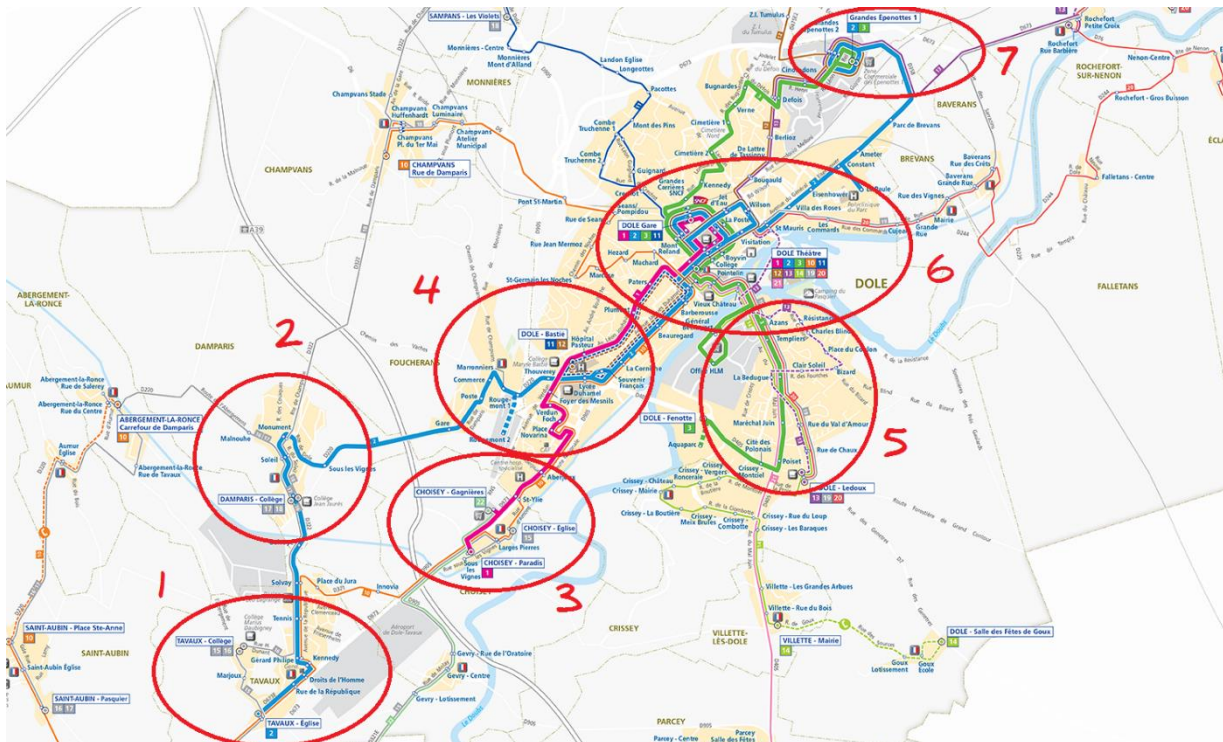


Figure 42 : Réseau de transport en commun du Grand Dole

C - LE POLE MULTIMODAL DE LA GARE DE DOLE

La gare de Dole sort tout juste d'une période de travaux, l'ambition de la ville de Dole est de faire de la gare un pôle d'échange multimodal. Pour cela, différents aménagements sur le parvis de la gare et dans la gare en elle-même ont été mis en place.

L'idée est de faciliter l'accès à la gare, qu'importe le moyen de transport. Différentes infrastructures sont mises à disposition :

- La présence d'un parking de 200-250 places derrière la gare pour les déplacements domicile-travail type Dole-Dijon et Dole-Besançon.
- Un arrêt minute et une aire pour taxi au niveau de l'esplanade devant la gare. L'arrêt de bus de la gare (CarPostal) se trouve devant l'esplanade et est utilisé uniquement par les bus de ville.
- Un parking payant en face de la gare sur le côté de l'esplanade.
- La gare routière qui regroupe les lignes Jurago et la ligne TER Dole-Lons-le-Saunier.
- Un système de location de vélo avec des tarifs très avantageux, permettant aux personnes qui descendent du train d'avoir à disposition un vélo en bon état.

La nouvelle gare est entièrement axée sur l'intermodalité. A ceci s'ajoute un potentiel projet de liaison verte entre la gare et le site Idéal Standard, situé au sud de la ville de Dole dans la zone portuaire. En effet, une des voies ferrées est désormais désaffectée et permet de relier la gare de Dole à Parcey et sa plage en passant par le camping de Dole, Idéal Standard, la zone portuaire ainsi que l'aqua parc.

D - LE RESEAU FERRE DU GRAND DOLE

L'agglomération du Grand Dole possède une gare à Dole et une gare de marchandise au niveau de l'industrie chimique Solvay. Le pôle multimodal de la gare (comme vu précédemment) permet différentes liaisons, principalement avec Dijon et Besançon.

Le réseau TER est fort d'une liaison Dijon-Dole-Besançon, une liaison entre Dole et St Claude et une liaison TER par bus entre Dole (la sous-préfecture) et Lons-le-Saunier (la préfecture). A ceci s'ajoute une liaison grande vitesse LGV Lyria, fruit d'une collaboration entre la France et la Suisse avec une ligne TGV Lyria directe entre Paris et Lausanne avec un arrêt à Dole.

La LGV Rhin Rhône ne passe pas par Dole mais plus au Nord, l'agglomération ne peut donc pas profiter de cette récente infrastructure.

Au départ de Dole se trouve une ligne un peu plus atypique (cf. tourisme) : la ligne des Hirondelles. Elle va de Dole jusqu'à St Claude, dans le Sud du département. Elle dessert les salines royales d'Arc-et-Senans, patrimoine UNESCO.

Le Transit annuel de la gare de Dole en 2006 était d'un peu plus de 700 000 voyageurs dans l'année. Sur la carte ci-dessous les chiffres de la fréquentation des différentes gares de l'ancienne région Franche-Comté en 2013. On remarque les 3 pôles principaux de l'ancienne région qui sont Besançon, Belfort et Montbéliard ainsi que les pôles secondaire, Vesoul, Lons-le-Saunier et Dole.

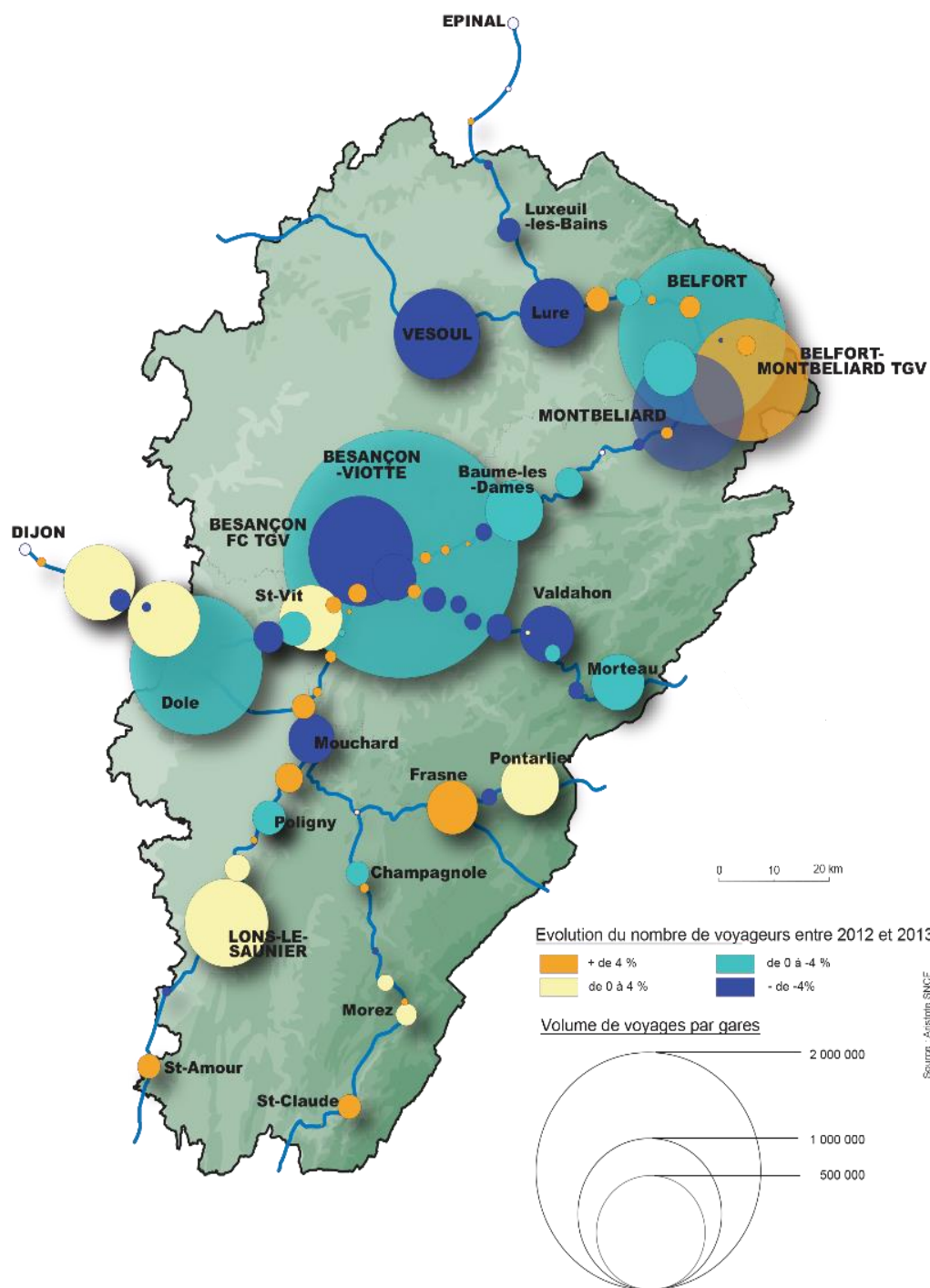


Figure 43 : Fréquentation des gares TER en Franche-Comté en 2013

Evolution et trafic annuel en 2010

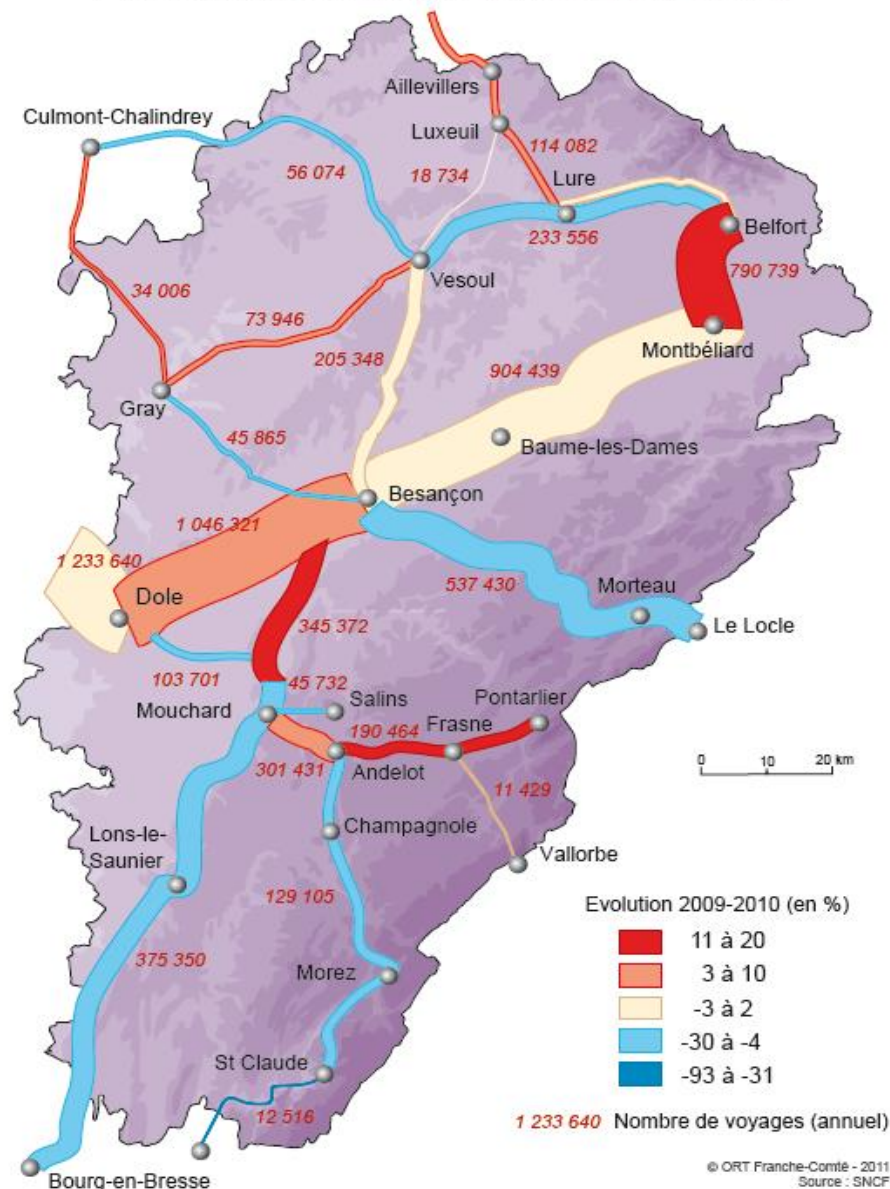
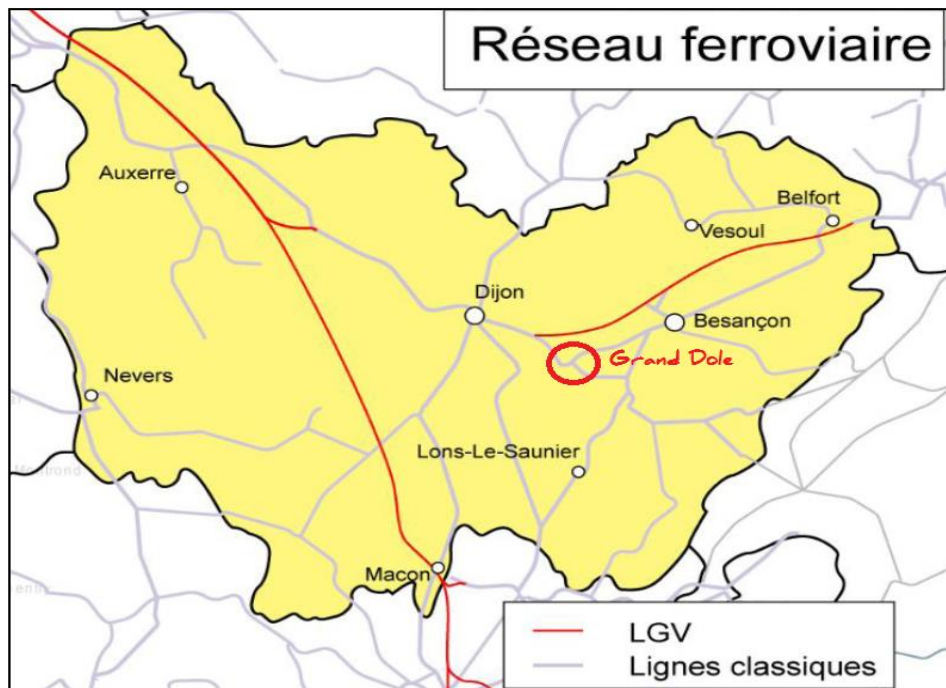


Figure 44 : Evolution et trafic annuel en 2010

La carte ci-dessous montre l'ensemble du réseau ferroviaire en mars 2016 sur la nouvelle région Bourgogne Franche-Comté. On remarque tout de suite que Dijon se place, grâce à son réseau ferroviaire et sa gare TGV intramuros (contrairement à Besançon et Belfort-Montbéliard), en centre névralgique des flux ferroviaires dans la région. Le Grand Dole, quant à lui, possède une position qui peut, potentiellement, être intéressante entre la relation Dijon-Besançon et la liaison Paris-Lausanne. Cependant le risque est que le poids mineur de la ville la rende vulnérable à une assimilation au moyen et long terme avec une des 2 villes fortes de la région (Dijon et Besançon).

La proximité du Grand Dole avec les 2 anciennes capitales régionales est autant un avantage qu'un danger si l'agglomération n'arrive pas à s'imposer entre ces 2 villes.



Source : SNCF Réseau 2015, SIG Région Bourgogne-Franche-Comté, mars 2016

Figure 45 : Réseau ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté

Pour ce qui est du fret ferroviaire, on remarque que celui-ci est concentré entre Dijon et Besançon sur la Franche-Comté avec des flux importants vers Belfort-Montbéliard. Le plus gros du flux étant entre Dijon et Dole, avec près de 15 trains de fret journaliers. La liaison Dole vers Belfort-Montbéliard a un flux d'environ 9 trains de fret par jours.

La circulation fret 2010

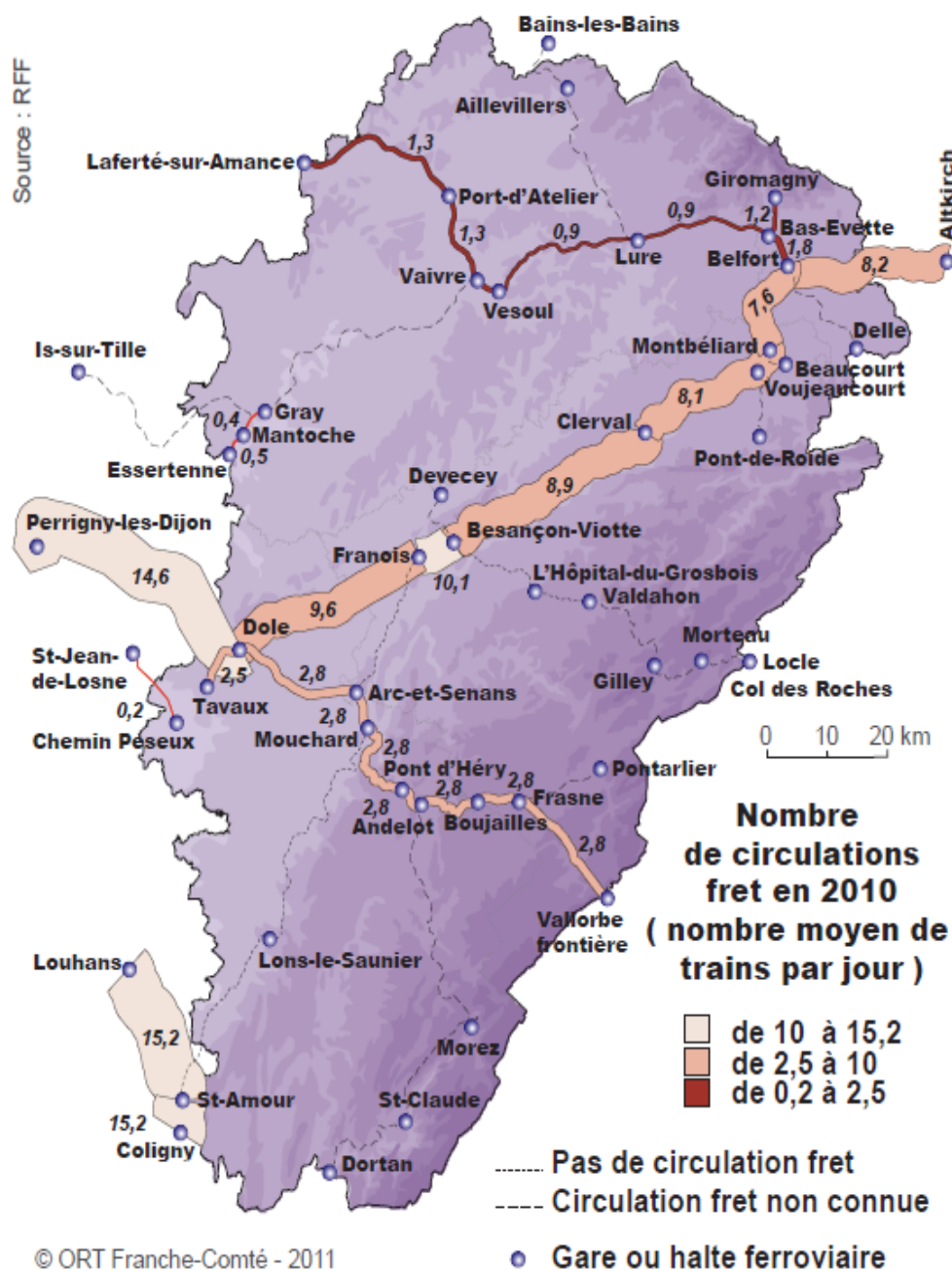


Figure 46 : Circulation de fret en Franche-Comté en 2010

E - L'AÉROPORT DE DOLE-TAUX

L'aéroport de Dole-Tavaux est un enjeu politique et stratégique plus qu'économique. Il est le seul aéroport de la nouvelle région Bourgogne Franche-Comté, suite au déclassement en aérodrome de l'aéroport de Dijon. Cependant, malgré la progression impressionnante de sa fréquentation ces dernières années (de 30 000 passager à 130 000 en 2015), il s'agit toujours d'une infrastructure mineure en comparaison des aéroports alentours. Les aéroports de Paris, l'aéroport de Genève et celui de Lyon se trouvent tous à moins de 2h du Grand Dole et sont beaucoup plus conséquents.

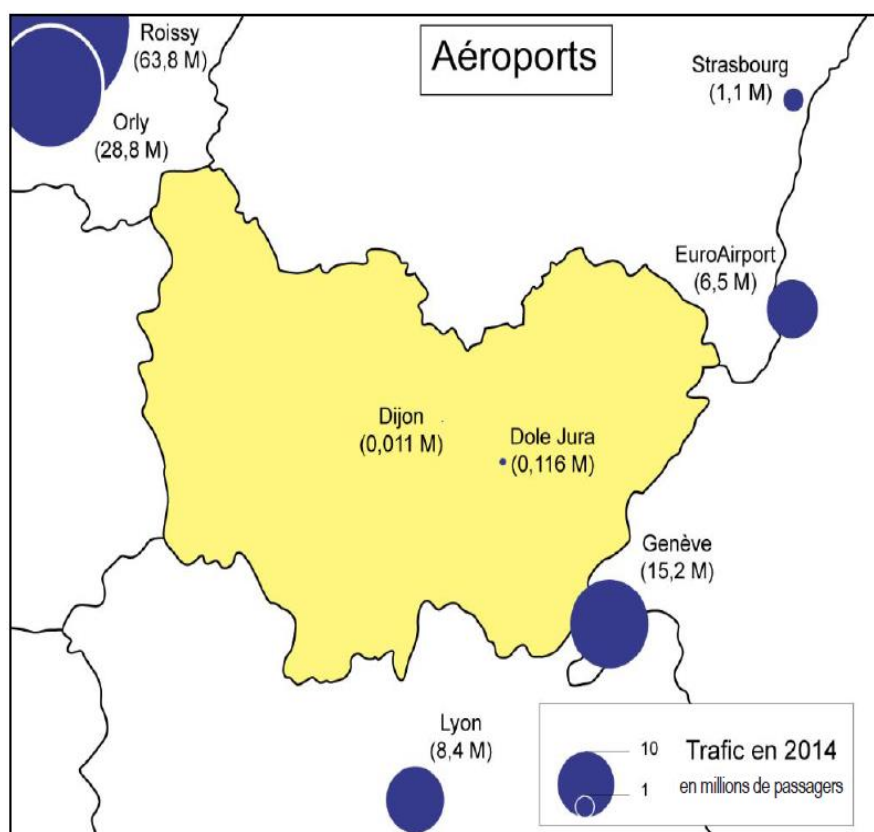
Différentes politiques s'affrontent, les points de vue divergent entre ceux qui soutiennent l'importance d'avoir un aéroport dans la région et ceux qui considèrent cette infrastructure comme négligeable et à l'origine d'une perte d'argent.

L'aéroport de Dole-Tavaux était géré, jusqu'à peu, par le département. Son sort reste encore à décider et 3 options sont envisageables : la suppression de l'aéroport, le déplacement vers Dijon la nouvelle capitale régionale, ou la préservation de l'aéroport en fonctionnement sur Dole (et éventuellement le développer).

L'aéroport de Dole-Tavaux, c'est 220 ha sur Tavaux et Gevrey, une piste de 2 600m, 1 300 places de parking gratuites, 15 000m² d'aire de stationnement et 20 ha de réserve foncière.

Le gestionnaire : Un groupement composé, au sein de la SAS d'exploitation de l'aéroport Dole Jura, de Kéolis (à 51 %) et de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Jura (49 %) est gestionnaire de la plateforme aéroportuaire.

Le programme proposé s'appuie d'abord sur la force du groupement Kéolis-CCI du Jura, c'est-à-dire la mutualisation des compétences de chacun et de moyens, la complémentarité des savoir-faire et des équipes au seul service de la croissance de l'infrastructure dans son territoire. Cela se concrétise dans un engagement pérenne du délégataire à travers une société locale dédiée, à gouvernance partagée et à objet social unique : la gestion et l'exploitation de Dole Jura. Ce programme est bâti en concertation étroite et permanente avec le délégant, le Conseil général du Jura qui s'est engagé, avec volontarisme, à en accompagner la mise en œuvre sur la durée de la DSP.



Source : Union des aéroports français 2014, SIG Région Bourgogne-Franche-Comté, mars 2016

Figure 47 : Carte des aéroports en Bourgogne-Franche-Comté

E.1. Les activités de l'Aéroport

Au-delà de la présence récente de RyanAir sur Dole, l'aéroport accueille d'autres activités liées à l'aviation sur le site de Gevry ainsi que sur Tavaux.

Le site de Gevry regroupe 4 entreprises : Aéro Passion, Joliet Innovation, Air ' Mana et Epixin. Air ' Mana est une société spécialisée dans l'aviation d'affaire, Joliet Innovation et Epixin font, entre-autre, des pièces aéronautiques, et enfin, Aéro Passion est une compagnie qui rénove des avions anciens. A ceci s'ajoute l'aéro-club basé juste à côté sur Tavaux.

Ces différentes activités se sont développées en parallèle de l'activité Low Cost de l'aéroport, grâce aux infrastructures liées à la présence de compagnies Low Cost. La présence de Ryan Air permet en effet, une sécurité renforcée sur les couloirs aériens autour de Dole. Différents projets de développement sont donc en standby à cause du devenir incertain de l'aéroport de Dole-Tavaux.

Un développement de l'aéroport et une conservation de l'activité Low Cost permettrait la création d'un hangar afin d'accueillir les avions en provenance de Genève où l'aéroport est actuellement saturé au niveau stationnement. Il y a seulement 15 minutes de vol entre Dole et Genève. A ceci s'ajoute la potentielle installation d'une équipe de rénovation en provenance des Etats-Unis en partenariat avec l'activité d'Aéro Passion. De plus une flotte d'aviation d'affaire pourrait se développer de manière plus conséquente et permettre de nombreuses retombées économiques sur le Grand Dole.

E.2. L'Aéroport en quelques chiffres

Ci-dessous l'évolution du nombre de passagers sur l'aéroport de Dole-Tavaux, on remarque l'impact très important de l'arrivée des compagnies Low Cost sur Dole :

Passagers

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Locaux	4 584	2 464	33 717	79 037	115 180	136 989
<i>Internationaux</i>	2 907	880	27 284	69 712	108 493	128 621
<i>Nationaux</i>	1 677	1 584	6 433	9 325	6 687	8 368
Transit	655	811	742	991	551	192
TOTAL	5 239	3 275	34 459	80 028	115 731	137 181
<i>Low Cost</i>	0	0	29 932	68 062	100 730	121 528

Ci-dessous, les mouvements sur l'aéroport, cette fois, on voit que l'activité de l'aéroport de Dole ne se résume pas au commercial et au Low Cost en termes de mouvements. Les mouvements commerciaux sont faibles en comparaison avec la totalité des mouvements sur l'aéroport.

Mouvements

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Mouvements Commerciaux	896	1 028	1 538	1 797	1 547	1 671
<i>Passagers</i>	896	1 028	1 538	1 350	1 547	1 662
<i>Fret</i>	0	0	0	7	0	9

<i>Postaux</i>	0	0	0	440	0	0
Mouvement Non						
Commerciaux	13 806	15 154	17 950	12 197	14 947	15 282
<i>Locaux</i>	8 425	9 590	13 195	7 227	8 193	8 690
<i>Voyages</i>	5 381	5 564	4 755	4 970	6 754	6 592
TOTAL	14 702	16 182	19 488	13 994	16 494	16 953

F - LE TRANSPORT FLUVIAL

Le transport fluvial sur l'agglomération du Grand Dole est uniquement composé de plaisanciers. Le cadre offert par le canal du Rhône au Rhin et du Doubs couplé avec l'itinéraire de l'EuroVélo6 permet un fort attrait touristique avec des plaisanciers venant de Suisse et d'Allemagne. Cependant, le transport fluvial n'est pas à négliger, malgré l'abandon du projet Grand Canal dans les années 90, l'ensemble du canal du Rhône au Rhin est au gabarit Freycinet, au gabarit I selon la norme européenne. Il s'agit d'automoteurs de 38.50m sur 5.05m et d'une capacité de 350 tonnes.

Sur la carte ci-dessous, on voit une partie du réseau VNF (Voies Navigables de France) avec en vert les zones navigables en gabarit Freycinet et en bleu le gabarit Grand Canal. On peut voir que l'agglomération du Grand Dole, grâce au canal du Rhône au Rhin, peut rallier Paris, le Nord de la France puis la Belgique, le Sud de la France et la Mer Méditerranée via Lyon ou encore l'Allemagne puis la Mer du Nord.

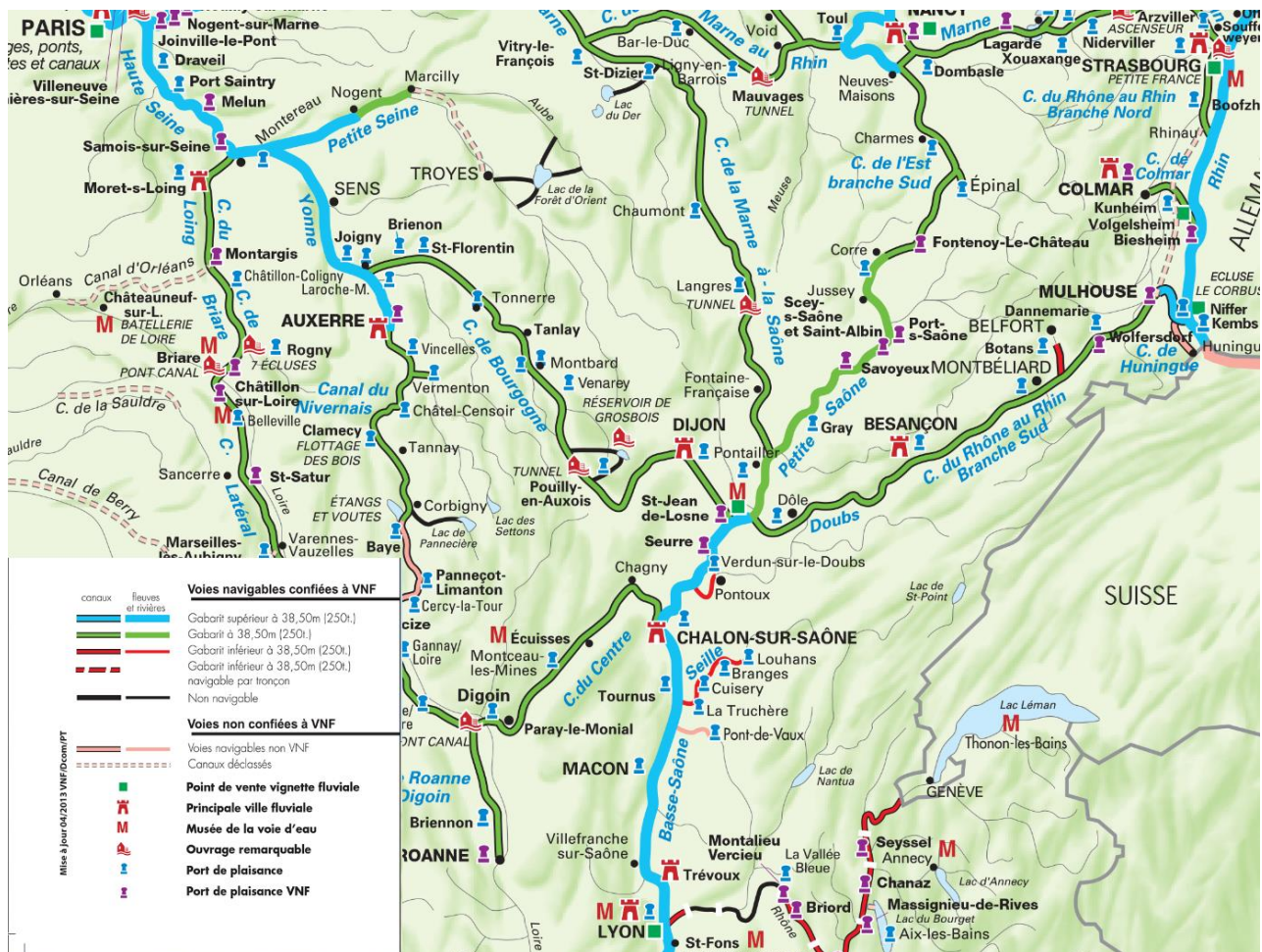
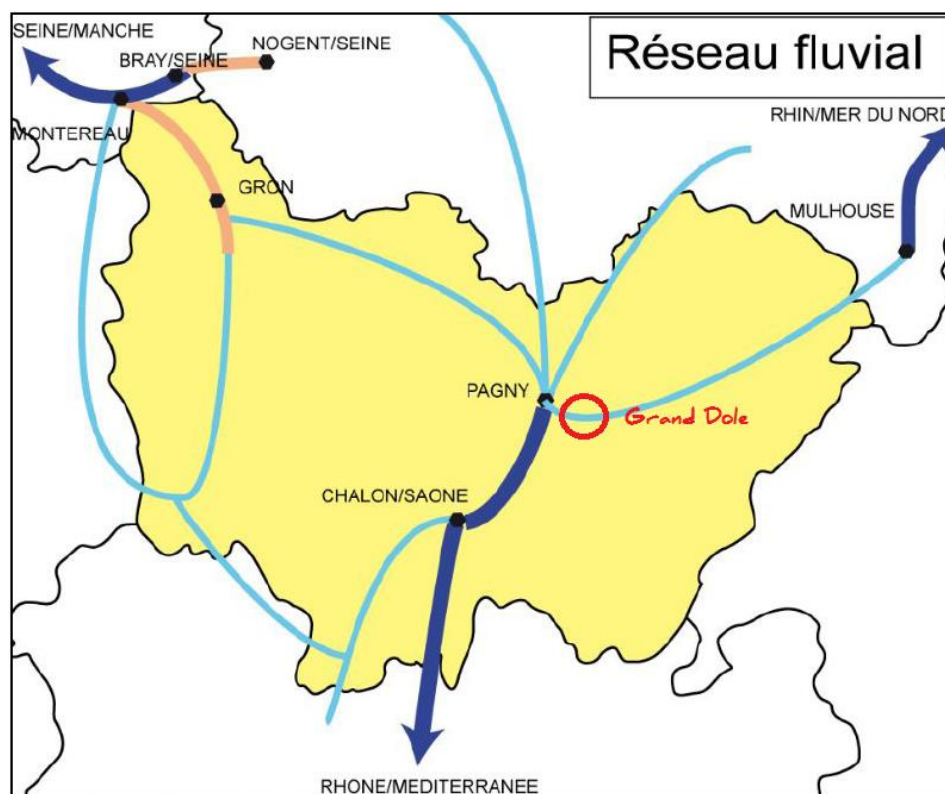


Figure 48 : Carte du réseau navigable autour du Grand Dole



Source : BD CARTO 2015, IGN, SIG Région Bourgogne-Franche-Comté, mars 2016

Figure 49 : Réseau fluvial en Bourgogne-Franche-Comté

On peut voir sur le tableau ci-après le coût intéressant pour le transport de fret lié à l'utilisation des canaux. On constate que le transport de fret fluvial avec petit gabarit (ou Freycinet) coûte moins cher que le transport de fret ferroviaire et beaucoup moins que le transport routier.

modes de transport Coût pour une tonne transportée sur 350 km	fluvial (grands gabarits)	fluvial (petits gabarits)	ferroviaire	routier
Coût moyen ¹	12 €	17 €	22 €	21 €
Coût externes ²	3 €	4 €	5 €	12 €
Coût total	15 €	21 €	27 €	33 €

¹ Y compris pré et post acheminement pour le rail et la navigation

² Coûts non-compris : congestion, bruit, accidents, pollution

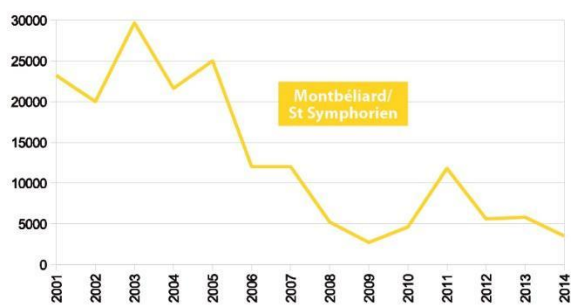
Figure 50 : Coûts des différents modes de transport de fret

En 2011, le groupe Peugeot se lance dans le fluvial à titre d'expérimentation, seulement, une rupture de barrage sur la section du canal du Rhône au Rhin causera un retard de 15 jours sur la livraison et mettra fin à l'expérimentation. Cela explique l'augmentation du fret en 2011 qui peut paraître anormale. Le barrage est maintenant en état et l'ensemble du canal est aujourd'hui en état.

Le trafic de fret fluvial continue cependant de baisser, malgré les avantages financiers, en termes de pollution sonore et écologique de ce mode de transport. Cela est en partie causé par le

manque d'infrastructures adéquates et le manque de connaissance du potentiel du fluvial par les entreprises.

• Évolution du trafic marchandises sur le canal du Rhône au Rhin



• Évolution du trafic marchandises sur la Saône

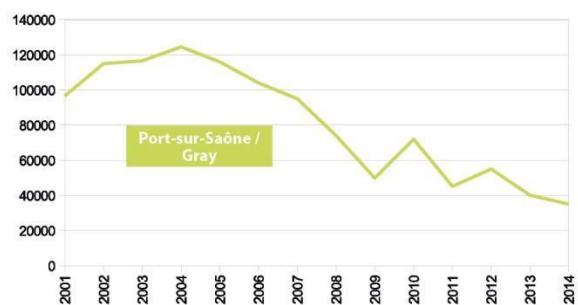


Figure 51 : Evolution du fret fluvial sur la Saône et sur le canal du Rhône au Rhin

G - SYNTHÈSE

	Atout	Faiblesse	Opportunité	Menace
L'aéroport Dole-Tavaux	Seul aéroport de la nouvelle région Fréquentation en hausse	Taille critique de l'infrastructure (trop petit)	Enjeu politique de la nouvelle région Bourgogne Franche-Comté	Enjeu politique (menace de Dijon ou simple suppression de l'aéroport) Décision dépend principalement de Ryan Air
Le canal du Rhône au Rhin	L'intégralité du canal au gabarit Freycinet Connexions avec Paris, la Belgique, l'Allemagne, la Mer Noire, Lyon et la Mer Méditerranée Un cadre touristique intéressant	Historique « traumatisant » suite à l'arrêt du projet Grand Canal Indisponibilité du Gabarit de type II (Grand Canal)	Le coût du transport de Fret fluviale très intéressant Un développement possible du tourisme fluvial (liaisons Allemagne/Suisse-Sud de la France)	L'acceptabilité de tout projet touchant au canal du Rhône au Rhin
Le transport ferroviaire	La LGV Lyria Paris-Lausanne La proximité avec Dijon et Besançon	La proximité avec Dijon et Besançon La LGV Rhin Rhône ne passe pas au Grand Dole mais au Nord de l'agglomération	Un développement des relations avec la Suisse	La proximité avec Dijon et Besançon peut causer à terme l'assimilation de la ville

V - TOURISME, CULTURE

La position du Grand Dole sur la nouvelle région Bourgogne Franche-Comté est très intéressante, en effet, l'agglomération du Grand Dole se retrouve au centre de cette nouvelle région. De plus, celle-ci dispose d'une très bonne desserte avec 2 autoroutes qui se croisent à proximité (A39 et A36), la présence d'une liaison ferroviaire vers Paris, Dijon, Besançon, Lyon, la Suisse etc. et pour finir la présence du seul aéroport de la région, l'aéroport Dole-Tavaux.

Ces différents éléments font du Grand Dole un espace privilégié en tant que point de départ pour le tourisme dans le Jura et en Franche-Comté. En effet, le Grand Dole est une des grandes étapes de l'EuroVélo6, à moins de 45min des 2 salines classés patrimoine mondiale de l'UNESCO et se trouve accolé à la Forêt de Chaux, l'un des plus grands espaces forestiers du territoire métropolitain. A ceci s'ajoute la proximité avec Besançon (et sa citadelle UNESCO) et Dijon.

A- LA VILLE DE DOLE

A.1. Dole : cité franc-comtoise

La ville de Dole offre tout le charme d'une cité Franc-comtoise. Notamment grâce à son centre-ville historique, celui-ci est l'un des secteurs sauvegardés les plus grand en France (création en 1967) avec une surface totale de 114 hectares, Comme tous les secteurs sauvegardés, il est soumis à un règlement d'urbanisme particulier : le PSMV (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur). La collégiale Notre-Dame de Dole, ouvrage du XVIème siècle, trônant au centre du secteur sauvegardé, est visible dans un large rayon autour de la ville.

Dole : ville de Pasteur

La ville de Dole est la ville de Pasteur, Louis Pasteur représente LA figure emblématique de la ville, on y retrouve donc sa maison natale, dans le quartier des tanneurs. Le centre-ville se laisse découvrir grâce au circuit du chat perché, en hommage à Marcel Aymé qui y vécu une partie de son enfance et de son ouvrage : *Les contes du chat perché*.

L'aqua parc de Dole

La ville de Dole possède un aqua parc, celui-ci s'étendu sur 3h au sud de Dole. Il possède un bassin olympique de 50m, des toboggans, des glissades, des bassin et rivières rapides. Tous ces équipements sont accompagnés d'un espace détente avec terrain de volley, aire de pique-nique et la présence d'un accrobranche et d'un mini-golf juste à côté du parc aquatique.

Avec une fréquentation très importante en 2015 avec 35 000 entrées après le 1^{er} mois de l'ouverture estivale, 2000 places vendus par jour sur l'ensemble de la saison, et un public venant de Dijon et Besançon, l'aqua parc de Dole est atout touristique non négligeable pour la ville.

La forêt de Chaux et le massif de la Serre

La forêt de Chaux est la deuxième forêt de feuillus de France, avec ses 22 000 hectares de superficie, l'histoire de cet espace est en lien étroit avec le passé industriel des alentours. La forêt accueille en son sein le village de la Vieille-Loye. La forêt de Chaux est le théâtre de nombreuses animations en période estivale.

La forêt de chaux était le théâtre d'une forte activité saisonnière, grâce à la coupe de bois et la fabrication de charbon de bois qui suivait, on peut toujours observer les restes des baraques du 14 qui servaient aux saisonniers.

Le massif de la Serre domine les alentours, il s'agit d'un massif forestier de hêtres et de conifères, le massif de la Serre était autrefois utilisé pour soutenir l'activité minotière de la région grâce à la production de meules pour les moulins. On retrouve dans ce massif, la grotte de l'ermitage, moitié grotte naturel, moitié creusés pour la création de meule.

Les sites UNESCO

Le département du Jura accueille 2 sites classés patrimoine mondiale de l'UNESCO : les salines royales de Salin les Bains et d'Arc-et-Senans ainsi que la citadelle Vauban de Besançon. Ces 2 sites sont situés à moins de 45min en voiture depuis Dole.

Les routes du comté et les vins du Jura

Le Grand Dole se trouve à deux pas des routes du comté, itinéraire de découverte du terroir jurassien avec ses nombreuses AOC vins du Jura et bien sûr d'une AOC et d'une AOP pour le comté.

« La région compte à elle seule pas moins de six fromages sous signes de qualité (Comté, Morbier, Mont d'Or, Bleu de Gex, Emmental Grand Cru et Gruyère) et quinze vins AOC (Arbois, Château-Chalon, L'Etoile, Côtes du Jura, Macvin, Crémant du Jura et les 9 appellations du Bugey, dans l'Ain). » (www.comte.com)

A.2. Dole : ville carrefour et point de départ

L'EuroVélo6

La ville de Dole est une ville étape sur l'EuroVélo6, route qui rallie l'Atlantique à la Mer Noire. Au départ de Dole, 2 directions sont possibles, vers Chalon-sur-Saône et vers Besançon. Cette EuroVélo6 est un atout touristique et économique majeur.

Le réseau EuroVélo, c'est 12 itinéraires cyclables qui traversent l'Europe, le tout grâce à 45 000 km de voies en service. La France, quant à elle, fait partie des pays où la demande cyclotouriste est forte et augmentent sur les dernières années. Le nombre d'excursions à la journée en France est de 919 millions et le nombre de séjours est de près de 10 millions par an. Cela engendre des retombées économiques de, respectivement pour les excursions et les séjours, 15 et 3,5 milliards d'euros par an (chiffres de 2008). On remarque que pour environ 100 fois moins de séjour que d'excursions, les retombées économiques sont seulement 3 fois inférieures.

Mode d'hébergement	Utilisation moyenne	Fourchette d'utilisation	Anomalie/Observations
Hôtel	40 %	30-60 %	Cyclotouristes allemands: 16 % (seulement des hôtels 3-4 étoiles).
Gîte/Chambre d'hôte	45 %	30-60 %	La Suisse à vélo: 15 %; 9 % sur l'EuroVelo 6 en France
Camping	15 %	10-20 %	Réseau néerlandais LF: 43 %; EuroVelo 6 en France: 41 %
Auberge de jeunesse	7 %	5-13 %	Danube/Basse-Autriche: 1 %
Famille/Chambre chez l'habitant	11 %	2-27 %	Forte variation
Autres (dont résidences secondaires/location de vacances)	15 %	5-15 %	Cyclotouristes allemands: 31 %

Sources: Altermodal 2007, ETI 2007, Fietsplatform 2004, Ickert et al. 2005, MANOVA 2007, Öhlschläger 2007, TMBLM (ed.) 2008, Trendscape 2008a

Figure 52 : Modes d'hébergement utilisés par les cyclotouristes

On peut voir sur le tableau ci-dessus la prédominance du camping comme mode d'hébergement le long de l'EuroVélo6. Sur les durées de séjours, on remarque que les courts séjours (inférieurs à une semaine) représentent la majorité des cyclotouristes).

Durée	Cyclotouristes (%)
2-4 jours	30
5-7 jours	30
8-14 jours	32
15 jours et plus	8
Total	100

Source: Trendscape 2008a

Figure 53 : Cyclotouristes: durée du séjour à vélo

Le profil typique d'un cyclotouriste est le suivant : 45-55 ans, en couple, sans enfants, avec un bon niveau d'éducation et un bon salaire. Le revenu d'un cyclotouriste est estimé entre 24 000 et 36 000 euros par an d'après une étude allemande. Les principales motivations des cyclotouristes en séjour sont : l'activité sportive, la nature, la qualité des lieux traversés, la découverte d'une région, de ses habitants et du patrimoine culturel et pour finir une certaine conscience écologique et la recherche d'une expérience inédite.

La contrainte financière ne ressort pas de ses études sur les cyclotouristes, en effet, ceux-ci n'ont pas de petit budget et on observe que les cyclotouristes dépensent plus que les autres touristes.

Les chiffres ci-dessous proviennent d'une étude sur le réseau Suisse : « la Suisse à vélo », il montre les dépenses moyennes selon les différents cyclotouristes. On observe une forte dépense chez les cyclotouristes lors de long séjour (70€/jours/personne)

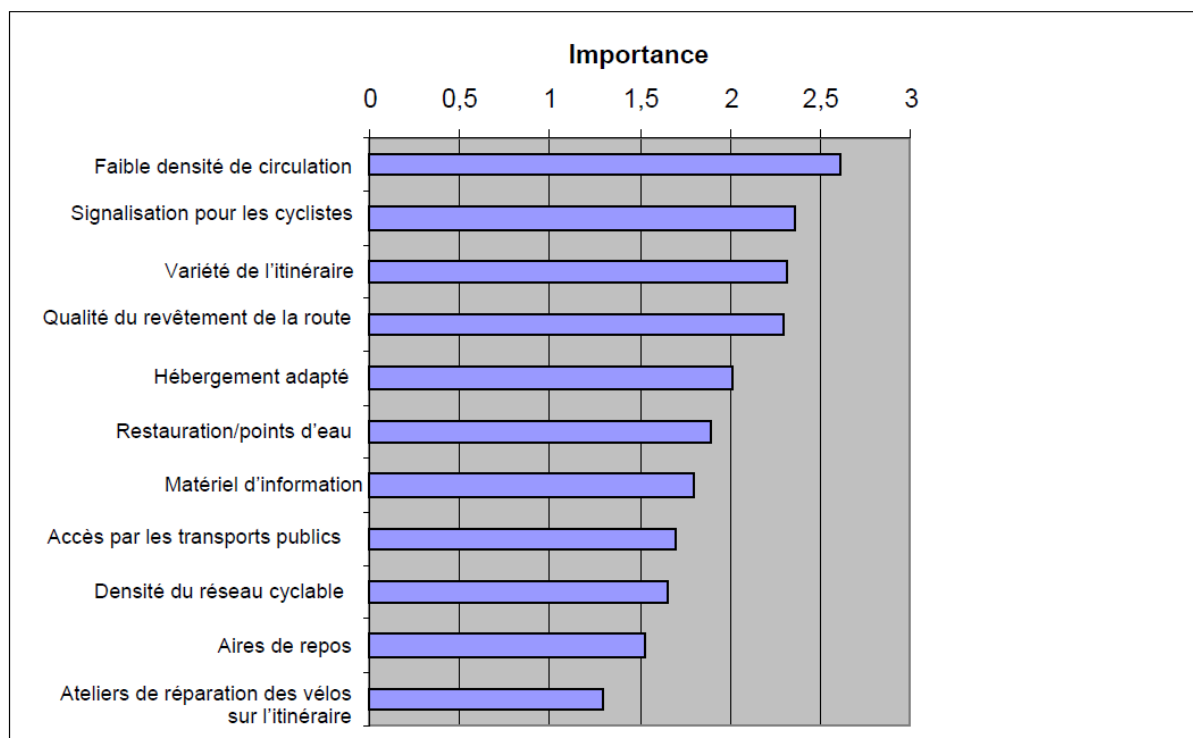
Type de voyage à vélo	Excursion à la journée	Court séjour	Long séjour	Total
Durée du séjour	-	1-2 nuits	>2 nuits	-
Cyclistes	4 600 000	120 000	90 000	4 810 000
Distance parcourue à vélo (Mio km)	210	16	23	249
Dépenses journalières par cycliste (EUR)*	8,44	45,43	71,39	-
Chiffre d'affaires (Mio EUR)*	40,2	14,3	33,1	87,6
Dépense par km parcouru (EUR)	0,19	0,89	1,44	0,35

Source: Ickert et al. 2008.

*Le chiffre d'affaires est basé sur les données de dépenses recueillies lors de l'enquête de 2004 (Utiger et al. 2005). Taux de change au 22.12.2008.

Figure 54 : Chiffres clés du réseau "La Suisse à vélo"

Afin de satisfaire les cyclotouristes, il est nécessaire des pourvoir de pistes cyclables sécurisés, avec une signalétique claire, proposé un itinéraire varié et mettre à disposition des lieux d'hébergements et de restauration à proximité des itinéraires cyclables.



Remarque: 0 représente la note la plus basse, 3 la plus haute.

Figure 55 : Importance relative des qualités du réseau ou de la zone cyclable

La saison cyclable s'étend d'avril à octobre avec une pleine saison de mai à fin août et des pics de fréquentations en juillet. 65% des cyclotouristes en séjour passent plus de 7h par jour à vélo.

Une des autres problématiques intéressantes autour des cyclotouristes est le retour en transports en communs, la plupart des trajets cyclables de plus de 2-3 jours ne sont pas des boucles, et le retour s'effectue la plupart du temps en train pour les cyclotouristes.

Cette présentation générale a pour but de montrer le potentiel d'une infrastructure comme l'EuroVélo6 sur le territoire du Grand Dole, il s'agit d'un potentiel levier de développement économique pour de nombreuses communes rurales de l'agglomération qui ont la chance d'être traversées par l'EV6.

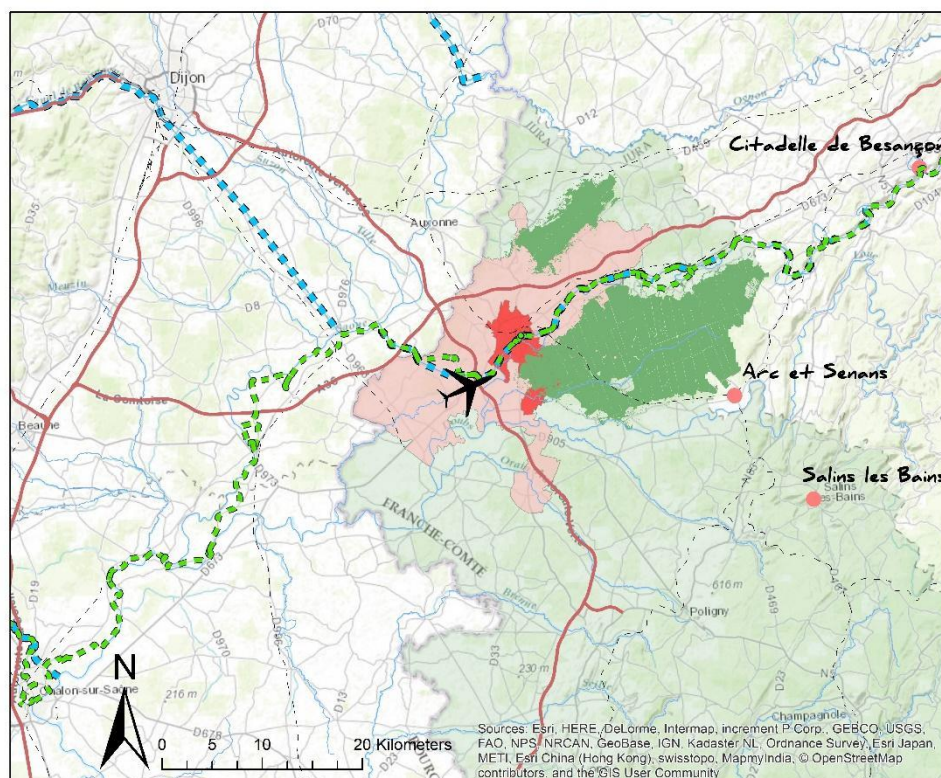
Durant la période d'avril à octobre, sur les deux compteurs situés sur l'agglomération de Dole, on observe une fréquentation similaire avec de 5 000 passages de cyclistes à 10 000 par mois pour les mois de juillet et août. A titre de comparaison, la Loire à vélo, autre parcelle de l'EuroVélo6 a une fréquentation 2 fois supérieure à celle observée sur le Grand Dole.

Cependant il existe des points très positifs qui ne demandent qu'à être développés. Le département du Jura met actuellement en place une signalétique unique afin de renseigner au mieux les cyclistes, de plus le cadre offert par Dole permet une traversée sécurisée et un cadre agréable pour les cyclotouristes. Le Grand Dole possède donc une base solide pour permettre un développement plus important de l'activité cyclotouriste et ainsi capter des revenus touristiques conséquents.

Tourisme : EV6

Légende

-  Aéroport de Tavaux
-  EuroVélo6 (EV6)
-  Sites UNESCO
-  Autoroutes
-  Réseau Ferroviaire
-  Canaux
-  Hydrographie
-  Dole
-  Grand Dole
-  Jura



Auteur : Baptiste Girault

Figure 56 : Carte du tracé de l'EV6 sur le Grand Dole

L'échappée Jurassienne

L'échappée Jurassienne est un itinéraire de randonnée pédestre de 300km qui traverse le Jura du Nord au Sud, cet itinéraire part de Dole à l'extrême Nord et redescend en passant par les Salines royales, Lons-le-Saunier et se termine vers St Claude, cet itinéraire de randonnée est prévu pour des excursions de 2 à 16 jours.

Le profil des randonneurs se rapprochent un peu du profil des cyclotouristes. La durée moyenne des séjours est de 9 jours. Les randonneurs ont plus de 55 ans (70% des randonneurs), il s'agit de cadre ou de retraités. 68% des groupes de randonneurs sont composés de 2 à 4 personnes, dont 50% entre amis et 32% en couple.

Comme dans le cas des cyclotouristes, l'aller ou le retour s'effectue en train pour 60% des randonneurs et en voiture. Le profil des randonneurs implique des dépenses non négligeables, 66% des randonneurs dépensent plus de 60 par jour et par personnes. La moyenne des dépenses étant de 69€ en 2015 (10€ de plus qu'en 2014).

D'après une enquête de satisfaction, l'un des principaux soucis rencontrer lors du séjour randonné est l'approvisionnement en nourriture et en eau. Le taux de satisfaction est important, 90% recommandent l'itinéraire.

Autre chiffre important, 34.7% des départs de randonnées se font depuis Dole, soit 1/3 des randonneurs en 2015.

Tourisme : EJ et ligne des Hirondelles

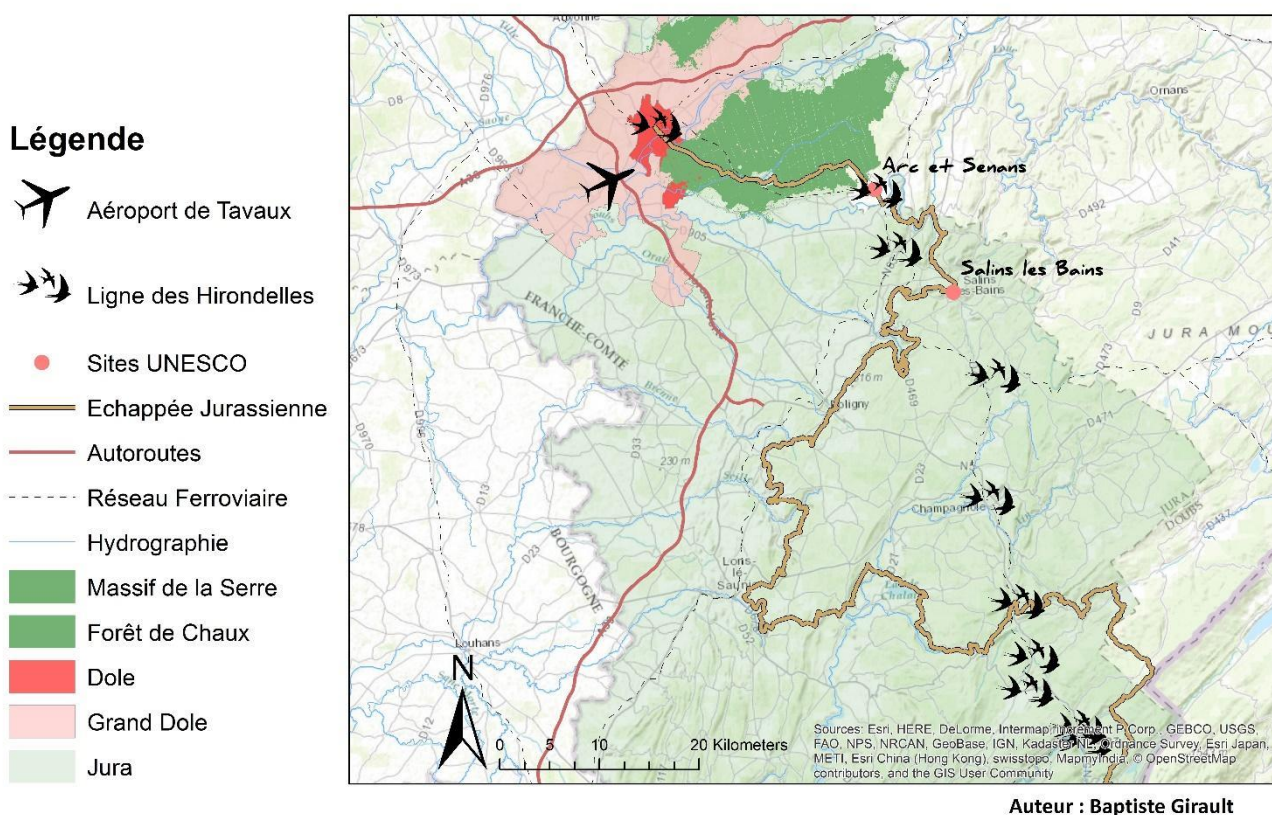


Figure 57 : Carte de l'Echappée Jurassienne et de la ligne des Hirondelles

La ligne des Hirondelles

La ligne des Hirondelles est une ligne ferroviaire de 123km qui part de Dole et redescend, elle aussi, le Jura, jusqu'à Saint-Claude au Sud, elle permet aussi un passage aux salines royales puis file vers le Sud-Est vers le Doubs. Au vu des points soulevés vis-à-vis de l'EV6 et de l'échappée jurassienne, il peut être intéressant de proposer un retour de randonnée grâce à cette ligne.

Il s'agit d'une formule qui marche bien pour l'office de tourisme et qui apporte de nombreux touristes, les départs se faisant depuis Dole ou St Claude pour la majorité des itinéraires proposés. En 2009, 1 300 personnes ont utilisé la ligne des hirondelles (entre juin et fin octobre) et une de ses formules, à ceci s'ajoute les 30 000 passagers (sur la même période de temps) de la ligne qui n'ont pas pris de formule.



Figure 58 : Logo de la ligne des Hirondelles

Le tourisme fluvial

Le canal du Rhône au Rhin offre un cadre avantageux pour le tourisme fluvial sur le Grand Dole. Le port de Dole offre une flotte de 10 à 25 bateaux de locations avec une capacité de 2 à 12 passagers. A ceci s'ajoute un bateau de promenade d'une capacité de 10 places. Ces 2 offres sur la ville de Dole permettent des retombés économiques directs et indirects sur le territoire grâce aux dépenses des passagers. Une nouvelle offre voit le jour depuis peu sur le canal du Rhône au Rhin et jusqu'à la Petite Saône, il s'agit des péniches hôtels, 2 péniches hôtels circulent en 2015 sur ces 2 sections. Elles représentent 3% des retombés du tourisme fluvial. Il s'agit d'un marché de niche pour revenu élevé qui voit sa fréquentation augmentée grâce à une offre récente de péniches hôtels plus abordables et une démocratisation du concept.

Il existe entre Saint Symphorien-sur-Saône et Besançon 8 haltes nautiques (moins de 30 anneaux) et un port de plaisance à Dole (35 anneaux). La plaisance privée représente 16% des retombés économiques du tourisme fluvial.

En 2014, c'est 2 500 passagers qui passent l'écluse de Saint Symphorien avec 50% de location et 50% de plaisances environ. Sur la région Franche-Comté, c'est près de 12 millions d'euros de retombés économiques dont 50% de location et 1/3 de plaisance privée.

Tourisme Fluvial

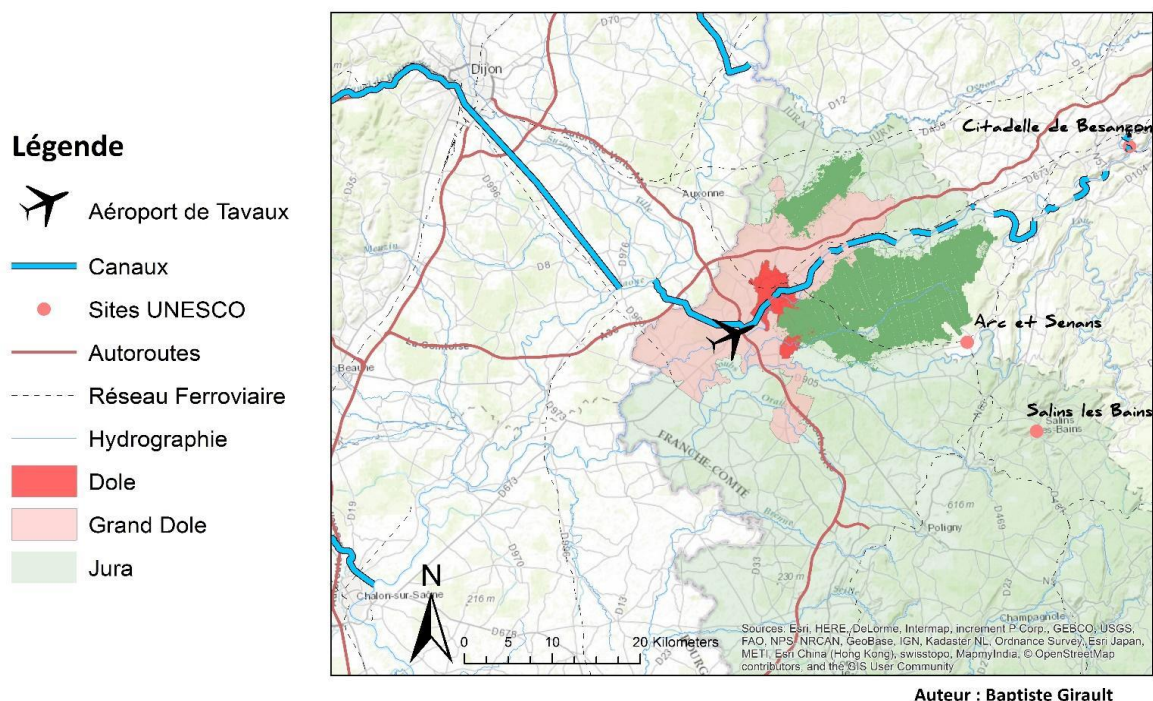


Figure 59 : Carte du réseau navigable du Grand Dole

A.3. Dole : ville culturelle

Dole possède un budget culturel important pour une ville moyenne, avec 18% du budget de la commune. La ville offre à la population de nombreux événements et lieux culturels. Le secteur sauvegardé offre un cadre intéressant aux 2 principales manifestations de Dole : Le festival Cirque et Fanfare ainsi que le week-end gourmand du chat perché. A ceci s'ajoute un nouvel événement qui est la fête de l'eau et qui prendra place le 25 juin 2016.

L'évènement majeur étant bien sur Cirque et Fanfare, durant tout un week-end, arts de rue et fanfares des quatre coins du monde se côtoient. L'édition 2015 a vus se déplacer 50 000 spectateurs sur le week-end.

Le week-end gourmand du chat perché est un événement, quant à lui tout récent. La 2^{ème} édition aura lieu cette année (en septembre 2016) mais malgré cela, il a valu à la ville le titre de capitale gastronomique en 2015. La gastronomie Franc-comtoise est mise à l'honneur lors de cet événement.

Le festival Made In Jura, qui se tenait en premier lieu à Lons-le-Saunier, prendra place à Dole, sur le site d'Idéal Standard. Le changement a eu lieu suite à l'incendie du site Juraparc à Lons-le-Saunier. Le dernier salon Made in Jura avait eu lieu en 2009 et avait vu se rassembler 350 entreprises sur 9 000m² et avait amené 42 000 visiteurs. Il s'agit donc d'un événement non négligeable qui aura lieu en octobre prochain en termes de visibilité pour la ville de Dole.

La SPL événementiel

Le Grand Dole est actuellement en train de monter un SPL événementiel (Société Publique Locale) afin de mettre en relation l'office du tourisme et l'événementiel. L'idée est

d'imposer Dole comme pôle culturel dans les prochaines années grâce au nouveau contexte régional et de continuer d'asseoir sa position en faveur du tourisme d'affaire.

La SPL a pour objet la gestion :

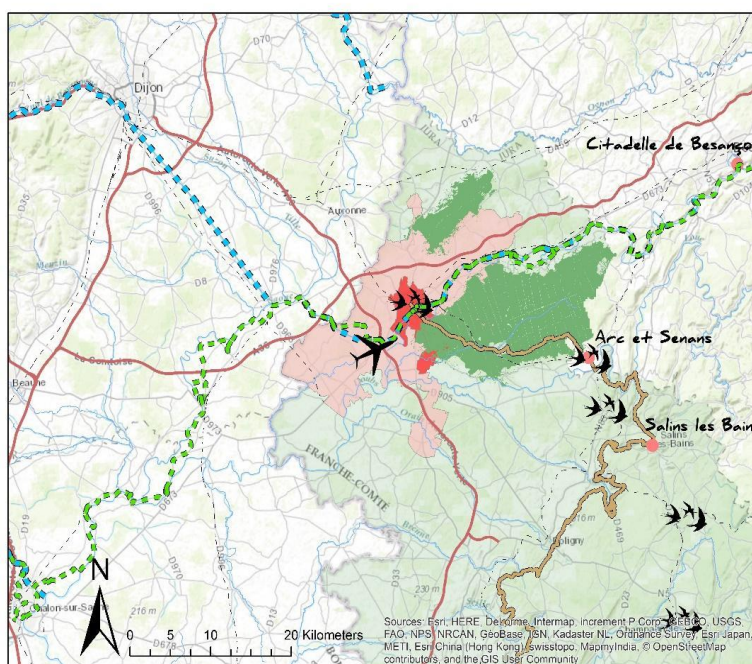
- de l'Office de Tourisme du Pays Dolois (plus de 30 000 visiteurs annuels)
- de la Commanderie (équipement culturel et événementiel ; ERP de 1ère catégorie, salle entièrement modulable dédiée aux concerts, spectacles, congrès, réunions, salons et événementiel sportif, avec une capacité d'accueil de 1700 places assises et 2900 places debout)
- de missions transverses (animation du patrimoine, prestations techniques pour l'événementiel, prestation de billetterie...)

Les prochaines années sont cruciales pour la ville de Dole, qui se doit de s'imposer dans cette nouvelle région rapidement.

Tourisme

Légende

-  Aéroport de Tavaux
-  EuroVélo6 (EV6)
-  Canaux
-  Ligne des Hirondelles
-  Sites UNESCO
-  Echappée Jurassienne
-  Autoroutes
-  Réseau Ferroviaire
-  Hydrographie
-  Massif de la Serre
-  Forêt de Chaux
-  Dole
-  Grand Dole
-  Jura



Auteur : Baptiste Girault

Figure 60 : Carte synthèse tourisme

Tourisme d'affaire : Grand Dole

Le Grand Dole cherche depuis plusieurs années à se placer dans le tourisme d'affaire. Grâce à une offre en salle de toutes tailles et de tous types, un cadre calme et agréable et, enfin, une accessibilité forte, le Grand Dole a toutes les cartes en main pour développer le Tourisme d'affaire.

L'offre en salle

Le Grand Dole possède des espaces de différentes capacités :

- 4 salles d'une capacité de 500 à 1000 personnes (dont les Salines royales d'Arc-et-Senans)
- 5 lieux d'une capacité de 100 à 150 personnes
- 1 espace de 50 à 100 personnes
- 7 hôtels avec séminaire d'une capacité entre 20 et 50 places

C'est en tout 18 lieux mis à disposition des organismes, en partenariat avec l'office du tourisme qui s'occupe du tourisme d'affaire et, en septembre 2016, la toute nouvelle SPL tourisme évènementiel.

Tourisme d'affaire

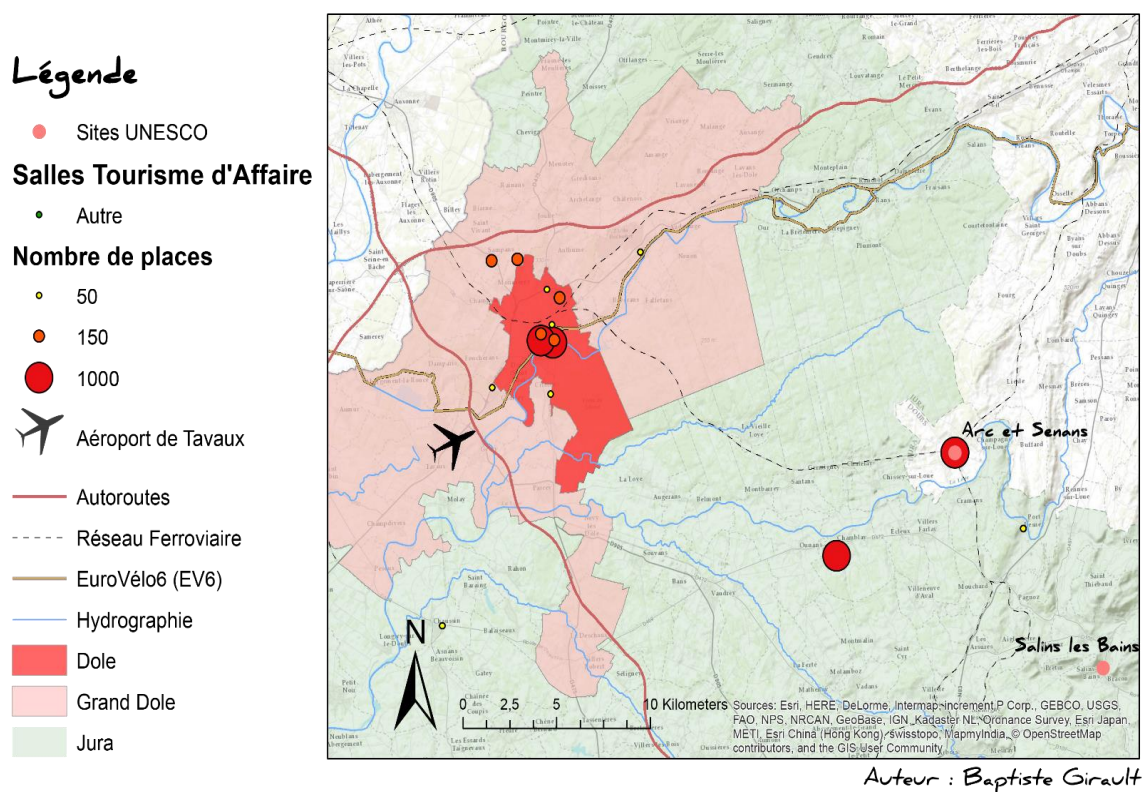


Figure 61 : Salles d'accueil (tourisme d'affaire) sur le Grand Dole

L'hébergement et la restauration

Le Grand Dole met à disposition une grande variété de type d'hébergements :

- 32 hôtels (dont 2 hôtels 4 étoiles)
- Près d'une centaine de gîtes et chambres d'hôtes

SPL évènementiel

Le rôle de la SPL (cf. partie précédente) aura un rôle important à jouer dans la politique du Grand Dole de placer l'espace Grand Dolois comme destination privilégié du tourisme d'affaire.

B - SYNTHÈSE

	Atout	Faiblesse	Opportunité	Menace
Dole	Le secteur sauvegardé et la collégiale Le cadre de vie et touristique (tourisme vert, recherche du calme et de la nature) Accessibilité facile et multiple	On fait le tour de Dole en 2 jours (faible durée des séjours) A côté de tout mais dans rien Problème d'identité (Pasteur ...)	Possible positionnement sur le tourisme d'affaire (bon cadre et satisfaction des touristes au rdv) Création d'une SPL événementiel permettant plus de visibilité, meilleure communication	Proximité de Dole et Dijon et pas complètement dans le Jura montagne (comté, vin, montagne, ...)
L'EuroVélo6	Une infrastructure quasiment entièrement en site propre Un effet de mode lié au tourisme vert Cadre lié au canal et au Doubs	Manque de popularité, visibilité (par rapport à la Loire à vélo par exemple)	Fort potentiel de développement aux vus de ce qui se fait ailleurs (Suisse, Allemagne, Loire à vélo) Possible de capter beaucoup plus de revenus	Abandon de l'infrastructure Manque d'hébergement, commerces le long de l'EuroVélo6 Nécessite un suivi et un engagement
L'échappée Jurassienne	1/3 des départs depuis Dole Fort captage de revenus, dépenses fortes	Manque de visibilité Public spécifique (beaucoup de randonneurs aguerris)	Là aussi potentiel de développement	
La ligne des Hirondelles	Originalité de la ligne Formule qui fonctionne Départ de la gare de Dole	Saisonnalité de la ligne Fréquentation relativement faible pour une ligne TER	Lien avec l'échappée jurassienne et l'EV6	La SNCF va peut-être laisser l'exploitation de la ligne, devenir de la ligne après sa reprise

VI – SANTE

Un salarié sur cinq travaille dans le domaine de la santé dans la zone d'emploi de Dole⁸. Le centre hospitalier Louis Pasteur et le centre hospitalier spécialisé en psychiatrie du Jura sont situés à proximité d'un quartier politique de la ville (les Mesnils Pasteurs) et ont plus de 1 000 salariés chacun sans compter la présence de la polyclinique du parc.

A - L'OFFRE MEDICO-SOCIALE EN QUELQUES CHIFFRES⁹

Sur le territoire de proximité de Dole (territoire délimité par l'Agence Régionale de Santé) sont recensés : 45 médecins généralistes, 48 infirmiers libéraux, 33 kinésithérapeutes, 24 chirurgiens-dentistes, 29 médecins spécialistes libéraux, 12 orthophonistes et 2 sages-femmes.

Pour ce qui est des équipements, la ville de Dole comprend 12 pharmacies, 2 laboratoires de biologie médicale, une maison de santé pluri professionnelle implantée dans la commune d'Authume et récemment un pôle santé à Foucheran (2015). De plus, il existe 6 EHPAD, 10 établissements adultes handicapés et 10 établissements pour enfants handicapés.

B - DES DISPOSITIFS ET DES PROJETS

La ville a mis en place le dispositif « Distingo » qui vise à rompre l'isolement des personnes âgées en leur offrant des avantages tels que des réductions chez des commerçants Dolois. Par ailleurs, Une démarche de création d'un pôle d'excellence dans les métiers de la santé et des services à la personne avait été conduite sous le mandat précédent mais n'a pas été reprise par la majorité actuelle. La présence de l'Espace Santé Nord Jura est à noter car il est un lieu de promotion de la santé. En effet il ne propose pas de soins mais informe les habitants ou intervient dans les écoles.

C – FORMATIONS

L'agglomération Doloise accueille l'IFSI (l'Institut de Formation en Soins Infirmiers).

D - SYNTHÈSE

	Atout	Faiblesse	Opportunité	Menace
Santé	Présence de l'Espace Santé Nord Jura Maison de santé d'Authume, pôle santé à Foucheran Taux d'équipement en EHPAD supérieur à la moyenne nationale Mise en place du	Faire venir les spécialistes Faire soigner les personnes handicapées Sortie d'hospitalisation parfois difficile pour les structures non	Ville active du Programme National Nutrition Santé Volonté de création d'un pôle santé	Renouvellement des médecins généralistes Départ en retraite et non remplacement

⁸ INSEE « La zone d'emploi de Dole » (2012)

⁹ ARS « Diagnostic santé du territoire de proximité de Dole » (2015)

dispositif DISTINGO Présence de l'IFSI	liées à un établissement sanitaire	(projet abandonné)
---	--	-----------------------

VII - LOGEMENT

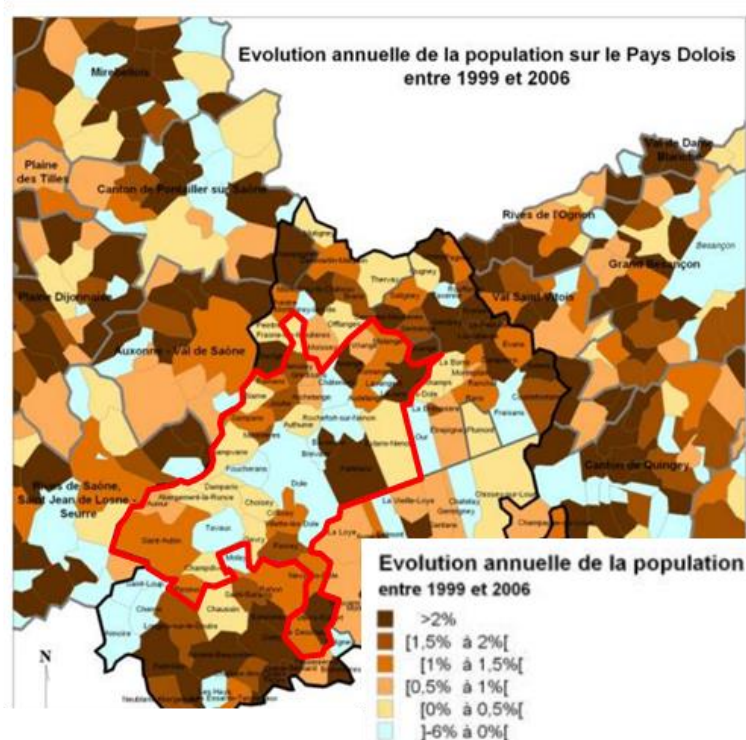
Nous avons traité cette partie en parallèle avec les propositions d'aménagement sur les 3 lieux clés (gare, aéroport, rive gauche). En effet, les espaces de la gare et de la rive gauche sont des espaces avec une superficie importante pouvant contenir un parc de logement. Pour cette raison, nous avons interrogé Antoine Maratier du service habitat.

A - UNE BAISSÉ DE LA POPULATION DU GRAND DOLE

Le Grand Dole compte environ 51 911 habitants au 1er janvier 2013 (*sources : INSEE*), soit une diminution de la population de 0,3% par rapport à 2008. Cette baisse est due à un solde migratoire négatif (-0,6% entre 2008 et 2013) même si elle est relativement compensée par un solde naturel positif (+0,2%).

B - LA VILLE CENTRE PEU ATTRACTIVE AU PROFIT DES COMMUNES PERIPHERIQUES

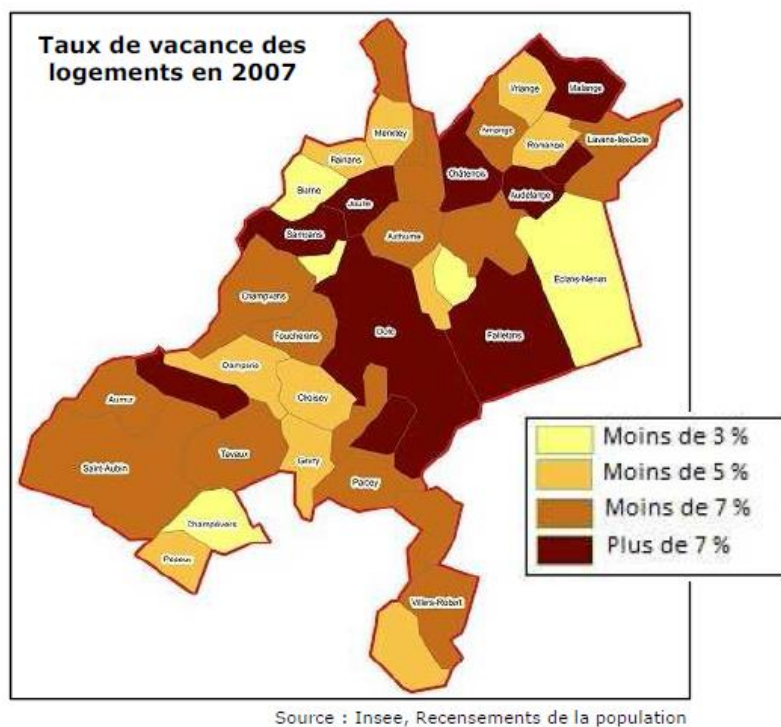
La carte ci-dessous présente l'évolution annuelle de la population entre 1999 et 2006 (le Grand Dole en rouge). Une stagnation voir une baisse sur le centre de l'agglomération peut être observée (de -6% à 0%) tandis que dans certaines communes comme à Falletans, la population connaît une augmentation annuelle de 2%. L'évolution démographique est donc très inégale selon les secteurs du Grand Dole.



Les habitants profitent en effet des terrains aux prix moins élevés et disponibles dans les communes en périphérie. Lors de notre première observation du territoire, nous avons ainsi observé un phénomène d'étalement urbain dans certaines communes (ex: Le Deschaux). Des formes urbaines se sont ainsi banalisées au profit de la maison individuelle pavillonnaire. Un PLUi actuellement en cours d'élaboration vise justement à freiner cet étalement urbain.

Sources: PLH 2010-2015 Grand Dole

Figure 62 : Evolution annuelle de la population entre 1999 et 2006 sur le Pays Dolois



Comme le montre la carte ci-contre, le taux de vacance en 2007 était plus important dans la ville centre que dans les communes en périphérie. Cela est dû notamment au projet de rénovation urbaine sur le quartier des Mesnils-Pasteurs qui connaît des démolitions mais aussi à la vacance des logements du centre-ville devenus moins adaptés et insalubres. Toutefois nous verrons que le coeur de ville connaît maintenant une rénovation de son parc habitat.

C - LE PHENOMENE DE DESSERREMENT DES MENAGES PRESENT AU GRAND DOLE

Le phénomène de desserrement des ménages est une tendance nationale qui n'échappe pas au Grand Dole avec l'augmentation importante des personnes seules, dû à la hausse du nombre de divorces mais aussi aux jeunes partant étudier à Dijon ou à Besançon.

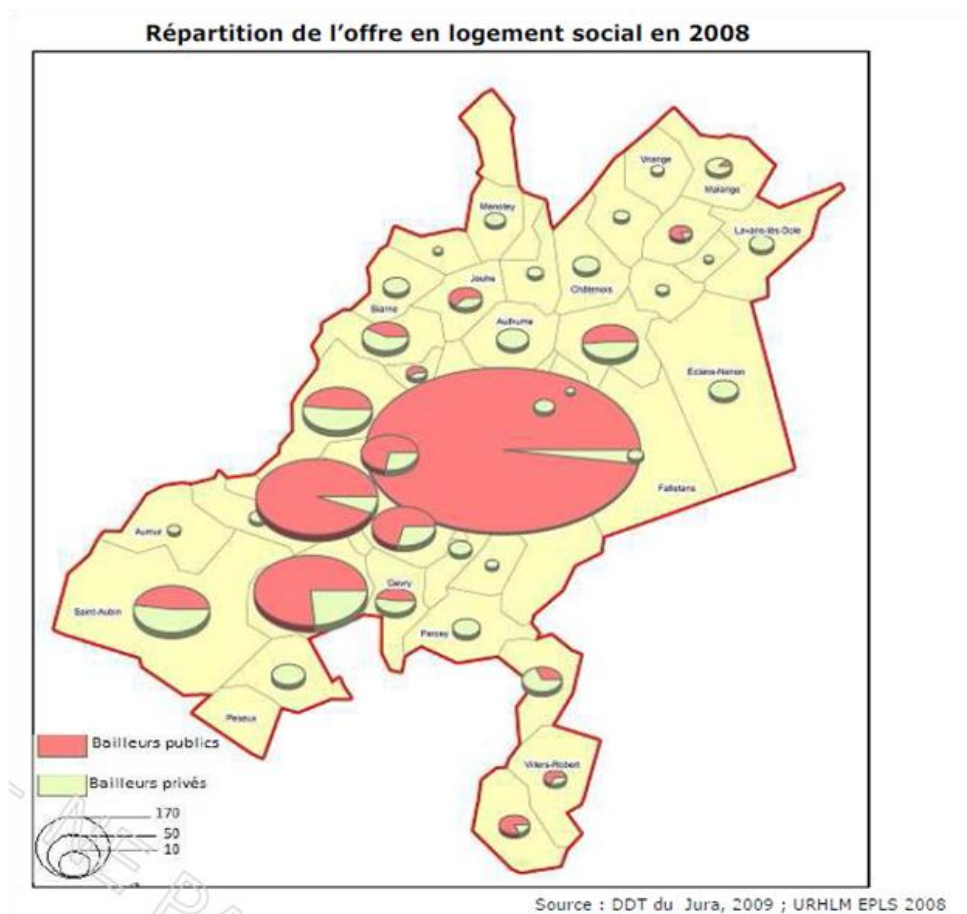
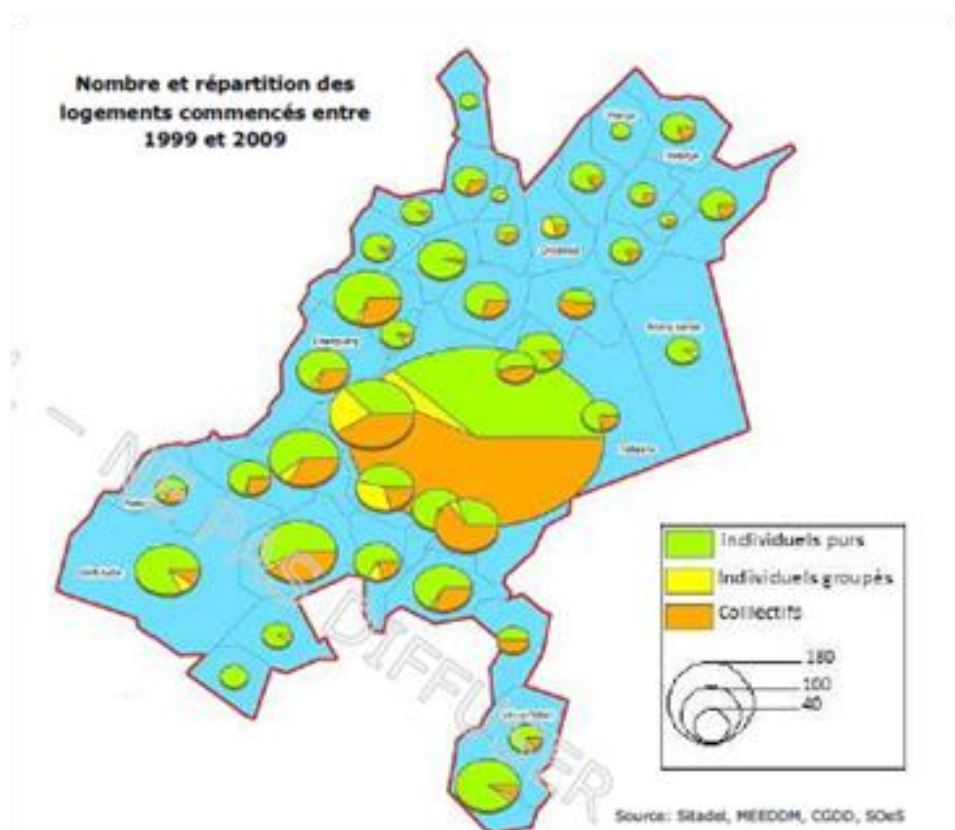


Figure 64 : Répartition de l'offre de logement social en 2008

Sources: Document de travail SCOT mars 2012

Cette répartition est inégale puisque Dole concentre 80% du parc locatif social de l'agglomération. De plus, la part du logement social dans le parc des communes hors-Dole n'atteint que 7 % en 2006.

E - LES CONSTRUCTIONS NEUVES



Entre 1999 et 2009, 2914 logements neufs furent commencés sur le territoire Grand Dolois et le rythme de construction du territoire s'élève à 292 logements commencés par an. La carte ci-dessous (*Sources: Document de travail SCOT mars 2012*) montre que Dole offre majoritairement des logements collectifs contrairement aux communes

Figure 65 : Nombre et répartition des logements commencés entre 1999 et 2009

périphériques et a une part beaucoup moins importante d'habitat individuel groupés.

F - DES OPERATIONS PROGRAMMEES D'AMELIORATION DE L'HABITAT

Des efforts sont concentrés sur le centre-ville avec une OPAH (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat) achevée en 2015 qui a permis de réhabiliter le centre ancien et 40 logements. Une autre opération OPAH-RU (Rénovation Urbaine) a été lancée afin d'accélérer la réhabilitation d'immeubles dégradés. Il s'agit de rendre le centre-ville attractif pour les jeunes ménages sans enfants et les personnes retraitées.

G - QUELLE OFFRE POUR LA RIVE GAUCHE ET POUR LA GARE?

La ville de Dole, où sont situées la gare et la Rive Gauche, manque de nouveaux produits comme l'habitat intermédiaire, du petit collectif. La Rive Gauche peut profiter de la présence du Doubs pour donner un cadre de vie agréable à ses futurs habitants. Le point négatif de la présence d'habitat sur la gare est la nuisance sonore provoquée par le passage du train.

VIII - POSITIONNEMENT DU GRAND DOLE DANS LA NOUVELLE REGION

Dans une première partie, nous nous attacherons à présenter les différentes villes qui composent le cœur dynamique de la Bourgogne Franche Comté précédemment identifiées. Nous verrons comment elles sont connectées entre elles et quels atouts/faiblesses émergent de ces réseaux.

Nous ferons, par la suite, un état des lieux des perspectives de développement de différentes zones géographiques. Cela nous permettra de mettre en lumière la position actuelle du Grand Dole au sein des projets qui l'entoure et de voir comment elle pourrait mettre en place des projets en cohérence avec les projets environnants.

Enfin, nous aborderons la question de l'identité du Grand Dole. Quelles étaient les identités de la Franche-Comté et de la Bourgogne avant la fusion des régions ? La nouvelle région possède-t-elle une nouvelle identité propre ? Comment l'Agglomération est-elle perçue ? Quelle est sa notoriété ?

A- LE GRAND DOLE, CŒUR DE BOURGOGNE FRANCHE COMTE ?

Avant de voir quelles relations existent entre les villes de la région et le Grand Dole, nous avons procédé à l'étude théorique des relations que les villes pourraient potentiellement développer entre elles, selon leur « poids » dans la région, en cherchant le centre de gravité de la région.

Pour ce faire, nous avons utilisé les coordonnées (latitude/longitude) de chaque ville et le nombre d'habitants des 16 aires urbaines de la région (aires urbaines définies par l'INSEE).

Alors que le centre strictement géographique de la Région se trouve plus à l'Ouest, le barycentre, c'est-à-dire le centre géographique pondéré par le nombre d'habitants, se situe sur la limite entre Franche Comté et Bourgogne, à mi-chemin entre Dijon et Dole (il s'agit de la commune de Collonges-les-Premières).

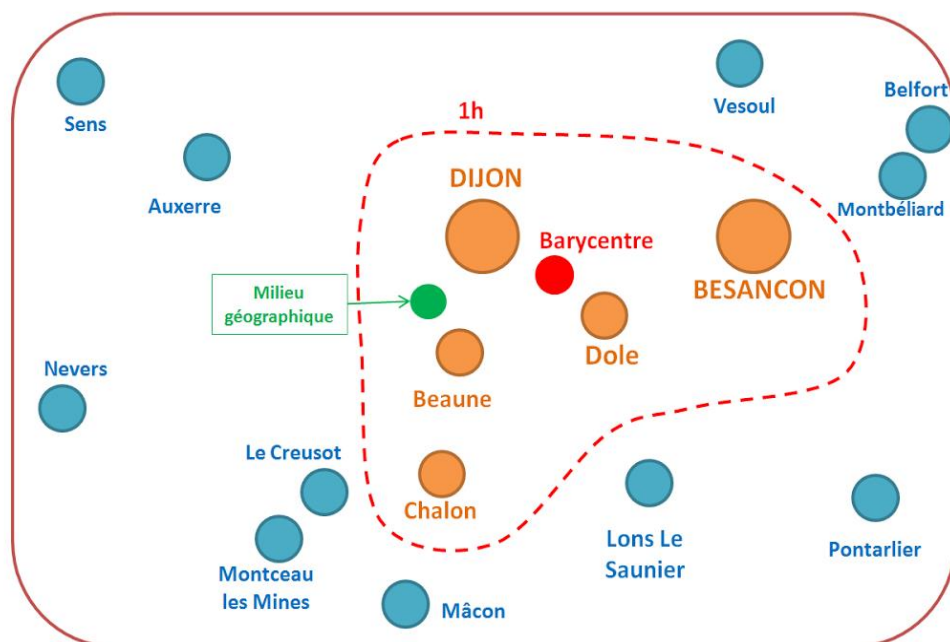


Figure 66 : Carte représentant le cœur de la Région Bourgogne Franche Comté

Le trait en pointillés rouge correspond à une courbe isochrone d'une heure autour de la commune barycentre. Cinq aires urbaines se trouvent à l'intérieur : Dole, Dijon, Besançon, Beaune et Chalon-sur-Saône. Elles constituent, de ce point de vue, le « cœur dynamique » de la Bourgogne Franche Comté. Quelles sont leurs caractéristiques propres ? Quelles relations entretiennent-elles ? Est-ce une zone homogène ?

A.1. Les villes du « cœur dynamique » – démographie et économie :

D'un point de vue démographique, Dijon et Besançon s'imposent comme les deux grandes agglomérations du réseau. Dole n'est pas la seule commune en déprise démographique : il s'agit d'une tendance générale. Ces évolutions (ou plutôt régressions) ne concernent que les villes. De manière générale, les couronnes périphériques des agglomérations gagnent de la population et ainsi la population des aires urbaines stagne ou augmente légèrement.

Les problèmes démographiques touchent, globalement, l'ensemble de la région et les villes du cœur dynamique de la région n'échappent pas à cette tendance.

Caractéristiques	Dijon	Besançon	Beaune	Dole	Chalon-sur-Saône
Nombre d'habitants	152 100	116 400	21 800	23 700	44 600
Evolution en % (2007-2012)	+ 0,3	-1,3	-0,9	-5,5	-4,5
Superficie (km²)	40,4	65,1	31,3	38,4	15,2
Nombre d'habitants dans l'aire urbaine	377 590	246 841	35 537	65 264	133 557
Variation annuelle moyenne (%/an)	+ 0,40	+ 0,37	+ 0,61	+ 0,15	+ 0,19
Superficie de l'aire	2 280	1 661	355	300	1 046

urbaine (km2)					
Rang dans la Région (en nombre d'habitants)	1	2	15	9	4

Figure 67 : Principales caractéristiques démographiques des villes du "cœur dynamique" de la région

Au niveau économique, si la région Bourgogne Franche Comté est une région rurale et industrielle, ses deux locomotives Dijon et Besançon sont avant tout des pôles économiques qui tournent autour du secteur tertiaire avec des industries agroalimentaires de grande taille pour Dijon et de nombreuses PME dans les microtechniques à Besançon.

Avec Beaune, ces villes enregistrent une évolution positive du nombre d'emplois dans leurs aires urbaines au contraire de Dole et Chalon qui, comme le reste de la région, présentent une diminution du nombre d'emplois (- 1,5% sur la BFC).

Aires urbaines ----- Caractéristiques	Dijon	Besançon	Beaune	Dole	Chalon sur Saône
Part de l'emploi dans l'industrie (%)	12.2	13.1	15.2	19.9	16.8
Part de l'emploi dans le secteur tertiaire (%)	78.8	79.8	75.6	70.2	73.9
Nombre d'emplois	167 730	104 820	17 670	25 000	57 450
Evolution	+ 0,7	+ 0,4	+ 2,4	- 1,3	- 0,8
Spécialisation	Agroalimenta ire, Santé, Tertiaire	Microtechniq ues, Tertiaire	Vin, Tourisme, Logistique	Chimie	Nucléaire, chimie, métallurgie , mécanique

Figure 68 : Tableau résumant les principales caractéristiques économiques des aires urbaines du "cœur dynamique" de la région

A.2. Relations entre les villes

Pour mesurer les liens qui existent entre différentes villes, nous nous sommes appuyés sur des travaux de la DATAR qui identifient les différentes relations qui peuvent unir deux agglomérations. Nous les avons regroupées en 6 catégories :

- Les trajets pendulaires
- Les migrations résidentielles
- Les coopérations territoriales
- Les infrastructures de transport
- Les partenariats culturels (et par extension tout ce qui touche au patrimoine et au tourisme)
- Les partenariats scientifiques

Trajets pendulaires

L'étude de l'INSEE sur les aires urbaines de la Bourgogne Franche Comté nous a permis de synthétiser les trajets domicile-travail effectués quotidiennement au sein de la région, et plus particulièrement au cœur de la région, dans le schéma suivant.

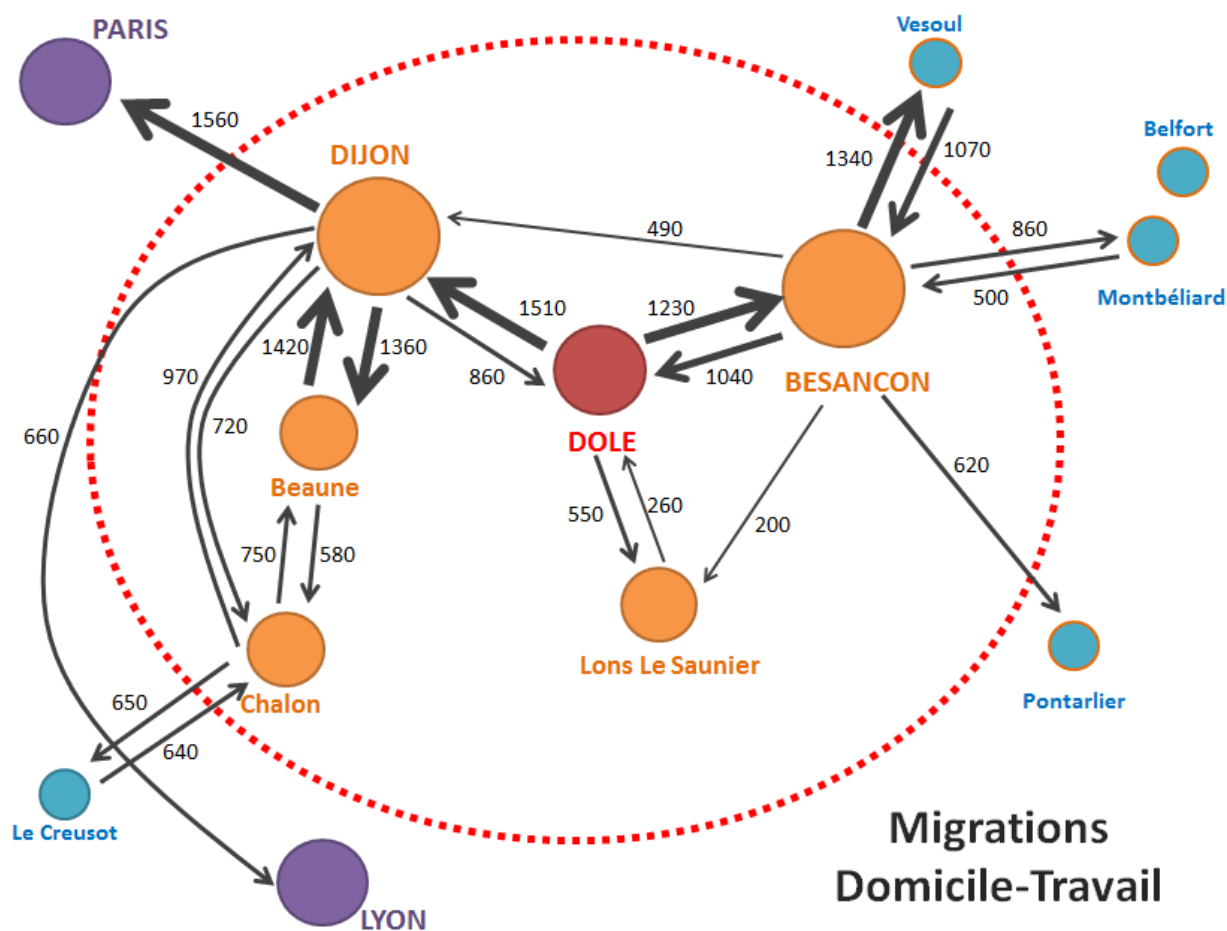


Figure 69 : Les trajets pendulaires au cœur de la région Bourgogne Franche Comté

Si l'on élargit le cercle rouge à Vesoul, 73% des trajets pendulaires correspondent à des trajets entre des villes de ce cercle. C'est donc un territoire qui, du point de vue des relations domicile-travail, fonctionne en relative autonomie.

Deux axes géographiques se dégagent :

- Dijon-Beaune-Chalon qui suit un axe Nord-Sud (on peut même l'étendre au pôle industriel que constituent Le Creusot et Montceau-Les-Mines)
- Dijon-Dole-Besançon qui suit un axe Ouest-Est que l'on peut poursuivre en Franche Comté en y rattachant Vesoul et Montbéliard

Parmi les 27% qui s'échappent de ce réseau, près de 30% vont en dehors des limites de la Bourgogne Franche Comté (soit environ 10% des trajets pendulaires du réseau). Ce chiffre augmente à mesure que l'on s'éloigne de ce réseau de villes. Entre Sens, Auxerre, Pontarlier, Nevers ou encore Macon, le nombre de trajets pendulaires effectués avec une ville hors de la région Bourgogne Franche Comté sur le total des trajets pendulaires varient entre 60 et 95 %.

Sur ce réseau de villes, seul Dijon a des échanges journaliers avec Paris et Lyon, preuve de la différence d'échelle avec les autres villes. Dijon serait donc la seule ville d'envergure nationale de la Région.

Les TER Besançon-Dijon se vident et se remplissent à Dole. La ville a quasiment autant d'échanges avec Besançon que Dijon. Ces échanges sont assez intenses à l'échelle régionale. Dole fait également le lien avec Lons-Le-Saunier qui se trouve, par ailleurs, assez isolée.

Migrations résidentielles

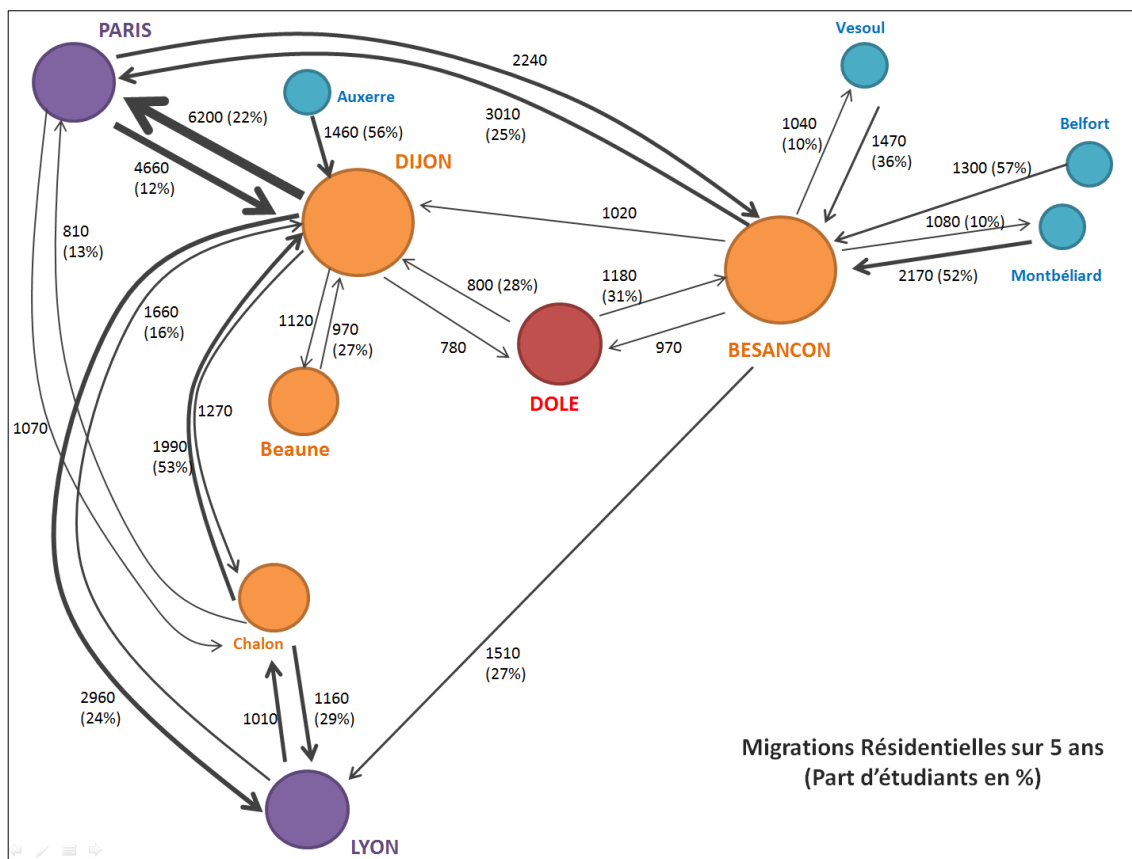


Figure 70 : Les migrations résidentielles (avec la proportion des mobilités étudiantes) dans le cœur de la région Bourgogne Franche Comté

La Région Bourgogne Franche Comté est fortement attirée par la capitale, Paris, et par Lyon. Ainsi, 55% des migrations s'effectuent avec une de ces 2 métropoles.

Il y a peu de relations entre Dijon et Besançon. Ces deux villes constituent des pôles régionaux qui attirent un ensemble de villes autour. Les villes moyennes (Dole, Chalon et Beaune), quant à elles, ne communiquent pas entre elles.

Les mobilités étudiantes sont, à une échelle régionale, tournées vers Dijon et Besançon, ces 2 villes, grâce à leurs universités, captent cette population jeune et recherchée. Cependant, à plus grande échelle, la Bourgogne Franche Comté a vu partir 15 500 étudiants en 5 ans hors région, vers les pôles universitaires de Paris et Lyon notamment, alors qu'elle n'a attiré que 8 000 étudiants venus d'ailleurs.

Coopérations territoriales

Au niveau institutionnel, qui fait quoi dans la nouvelle région ? Quelles villes ont le plus de poids ? Quels liens existe-t-il entre les différentes agglomérations de la Région d'un point de vue administratif ?

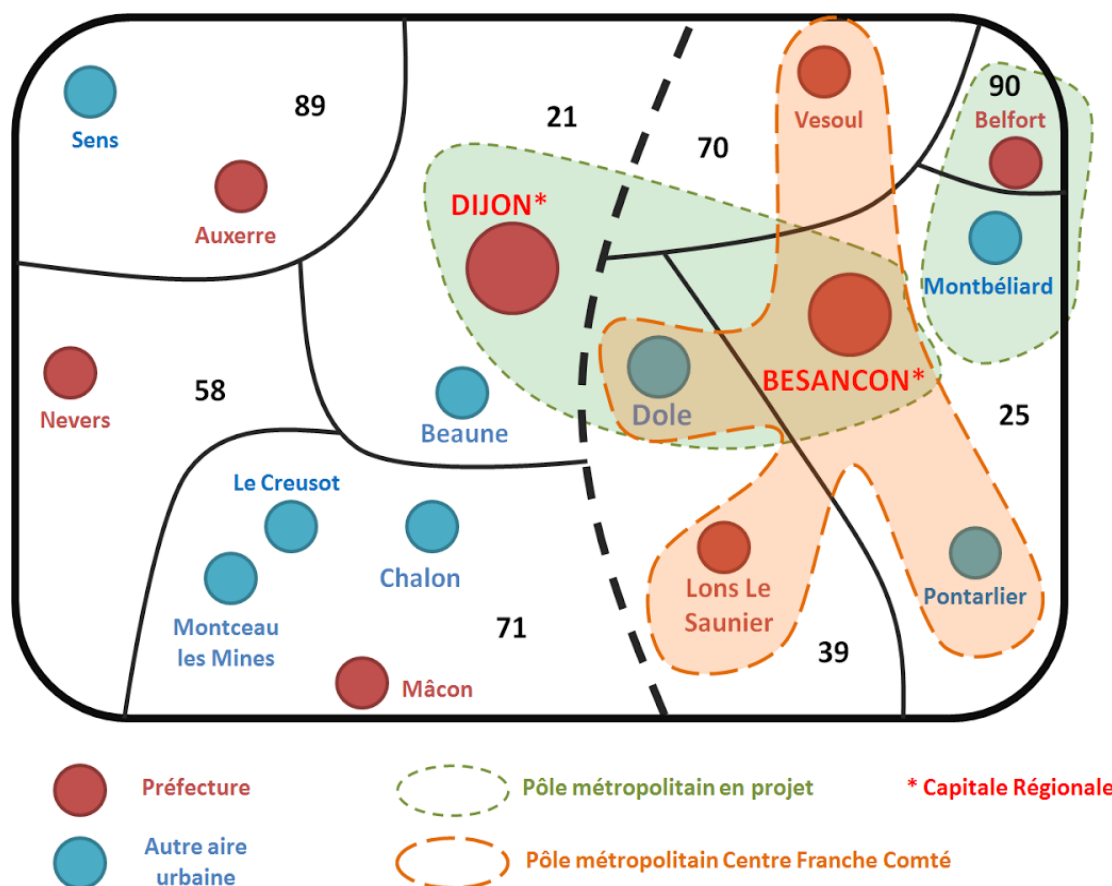


Figure 71 : Carte représentant les liens institutionnels entre les différentes villes de la région Bourgogne Franche Comté

La Bourgogne Franche Comté compte désormais 8 départements et donc autant de préfectures. La préfecture est la plupart du temps la plus grande ville du département, cependant quelques exemples comme la Haute-Saône avec Mâcon, qui est plus petite que Chalon, ou le Jura avec Lons-le-Saunier, qui est plus petite que Dole, montrent le contraire. Et même si aujourd'hui les départements perdent petit à petit leurs compétences au profit des régions et des intercommunalités qui deviennent les échelles de référence, il n'en demeure pas moins qu'être une préfecture signifie être un centre de décision et une ville où les services de l'État occupent une place importante. Dans notre cas, le statut de sous-préfecture de la ville de Dole peut apparaître comme une faiblesse.

Jusqu'au 24 juin 2016, c'était Dijon qui accueillait provisoirement le bureau de la Présidente de région et qui possédait le statut de chef-lieu de région mais les rôles étaient malgré tout partagés entre les deux agglomérations.

Les deux villes sont proches en nombre d'habitants, même si de ce point de vue la Communauté du Grand Dijon présente tout de même un léger avantage puisqu'elle a récemment dépassé le cap des 250 000 habitants et a donc acquis le statut de communauté urbaine, la seule de la région. Les deux capitales régionales sont seulement à 1h l'une de l'autre (moins de 100km). Cela en fait donc les anciennes capitales régionales les plus proches l'une de l'autre en terme de distance en plus d'être les deux capitales régionales les plus proches l'une de l'autre par le nombre d'habitants... Cela crée aujourd'hui des rivalités qui peuvent sembler desservir l'intérêt commun de la Région.

Depuis le 24 juin 2016, les rôles ont été distribués : alors que Dijon est capitale régionale, chef-lieu définitif et siège des assemblées, Besançon accueille l'hôtel de région. Il a ainsi été souhaité

une organisation équilibrée en bi-sites, en vue du dépassement de la vision d'un aménagement du territoire fondé uniquement sur la localisation des institutions mais plutôt sur la construction d'une région garante du maintien des services de proximité à la population sur l'ensemble de ses territoires.

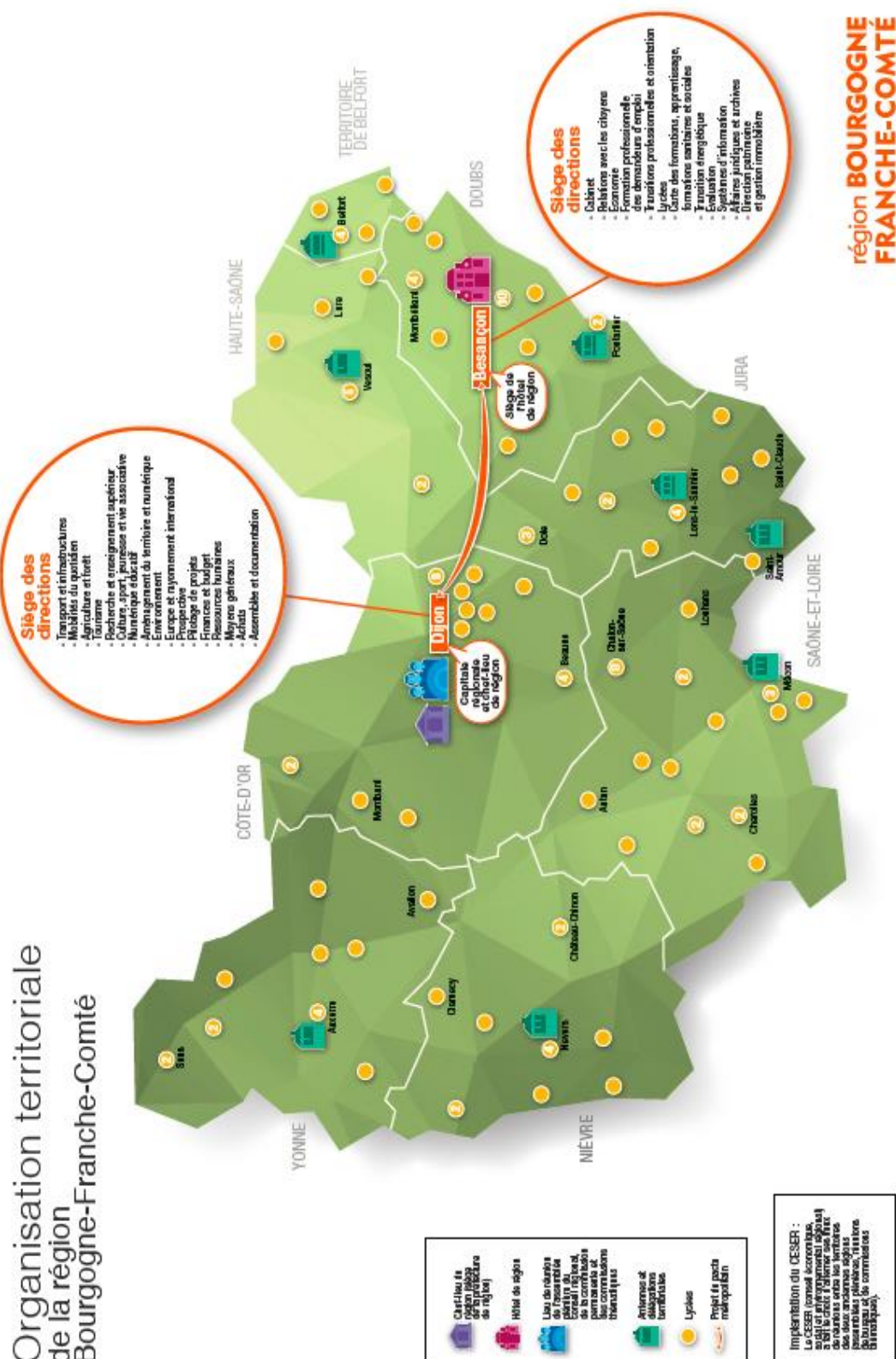


Figure 72 : Organisation territoriale de la région Bourgogne-Franche-Comté

Source : <https://www.bourgognefranche-comte.fr/Communique-de-presse,1135><https://www.bourgognefranche-comte.fr/Communique-de-presse,1135>

Un autre exemple de lien institutionnel est le pôle métropolitain (établissement public constitué par accord entre des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre). Actuellement le pôle métropolitain Centre Franche Comté ¹⁰ regroupe les agglomérations de Besançon, Dole, Pontarlier, Vesoul et Lons-le-Saunier. Cet ensemble est critiquable puisqu'il n'existe pas forcément de lien clair entre ces agglomérations. Vesoul échange certes beaucoup avec Besançon mais les liens avec les 3 autres agglomérations restent difficiles à cerner, c'est le même cas de figure pour Pontarlier... Mais en dehors de cet aspect, on peut noter que Besançon joue un rôle fédérateur (de coordination), et marque sa volonté de travailler avec les villes de son entourage. Cet outil de coopération entre agglomérations a pour objectif de promouvoir le développement durable du territoire, et d'améliorer son attractivité et sa compétitivité. Ce syndicat mixte permet ainsi d'aller chercher des subventions plus facilement auprès de l'Etat ou de l'Union Européenne.

D'autres projets de pôles métropolitains émergent dans la région : Belfort et Montbéliard, qui sont très liées l'une à l'autre, sont en train de monter leur pôle métropolitain Nord Franche Comté. Aujourd'hui même les deux plus grandes villes de la région, Besançon et Dijon, ont entamé des discussions à propos de la création d'un pôle métropolitain. En se plaçant à une échelle régionale, ce pôle présenterait ainsi de nombreux atouts. Cela ferait travailler Dijon et Besançon sur des projets ensemble, ce qui ne nuirait pas à la région. De plus, avec ce pôle, d'autres villes moyennes pourraient éventuellement être intégrées grâce aux atouts qu'elles présentent. C'est notamment le cas de Beaune, Chalon et aussi de Dole, qui pourrait faire le trait d'union entre les deux. Ce évoquerait le projet de métropole Rhin-Rhône.

Infrastructures de transport

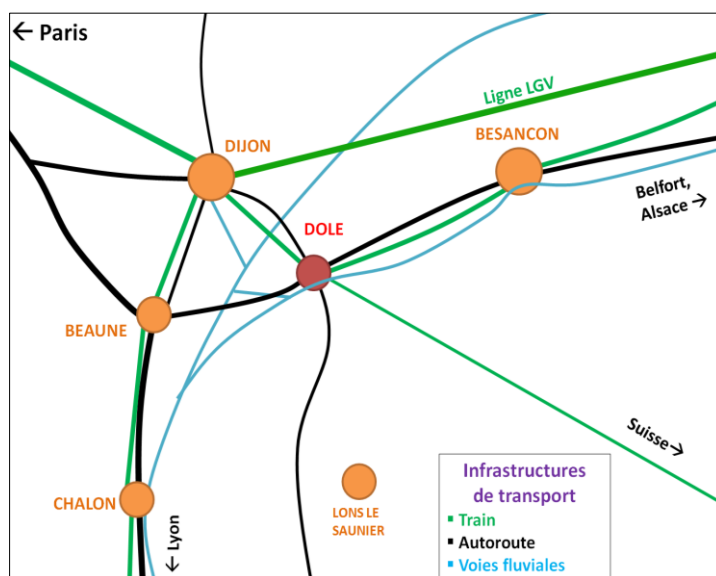


Figure 73 : Schéma des infrastructures de transport dans le cœur de la région Bourgogne Franche Comté

¹⁰ Le pôle métropolitain Centre Franche-Comté a pour objectif, à l'horizon 2025, d'attirer et de maintenir des jeunes actifs en vue d'une amélioration globale des conditions de vie des populations et une dynamisation de l'économie. Pour cela, trois orientations stratégiques ont été définies concernant l'aménagement du territoire :

- territoire de réseaux
- qualité résidentielle
- diversité économique

Sur le réseau ferroviaire, il y a un effet frontière entre la Bourgogne et Franche Comté. En effet, pour aller, de Bourgogne, en Franche Comté, l'usager est obligé de passer par Dijon, et inversement.

Le réseau hydrographique relie toutes les villes sauf Beaune qui reste à 20kms de ce réseau. Les géographes parlent, parfois, d'axe Saône et Doubs pour structurer la nouvelle région. Utiliser ces voies de communications pourrait être une opportunité pour le futur de la région.

Au niveau autoroutier, trois villes peuvent être considérées comme des carrefours : Dijon, Beaune et Dole. Chacune voit quatre directions desservies par ces infrastructures. Au niveau de la fréquentation, c'est Beaune, sur l'A6, l'autoroute la plus fréquentée de France, entre Paris et Lyon, qui possède la position la plus avantageuse. Elle accueille d'ailleurs des centres logistiques pour le transport routier.

Partenariats culturels

Du point de vue patrimonial, chaque commune a tendance à appliquer sa propre politique de préservation / conservation / mise en valeur sans avoir de politiques publiques communes à une plus grande échelle. Il est vrai qu'il peut sembler compliquer d'établir des partenariats entre les différentes villes sur ce point.

Ce sont, en fait, des communes plus rurales qui nous montrent une possible marche à suivre. En effet, à travers toute la Franche Comté, un réseau de 38 petites agglomérations de l'espace rural se sont regroupées en association autour de leurs patrimoines. Elles forment, depuis 1989, les « **Petites Cités Comtoises de Caractère** ». De plus, cette association a décidé de devancer la fusion des régions et a, début 2015, ouvert ses portes à des petites cités bourguignonnes. Il s'agit aujourd'hui des « **Cités de Caractère de Bourgogne Franche-Comté** ».

La nouvelle région, riche en patrimoine (6 sites classés UNESCO, 13 secteurs sauvegardés) aurait donc tout intérêt à créer des partenariats entre ces différents sites remarquables. Cela ne pourrait que profiter au tourisme.

Tourisme

Le tourisme est, d'ailleurs, un bon exemple de coopérations possibles entre plusieurs agglomérations. Un des éléments touristiques qui rayonne sur les deux régions est l'Eurovélo 6, qui relie Nantes à Budapest. Elle est actuellement en plein essor. Besançon, Dole et les autres villes de Franche Comté sur lesquelles elle passe travaillent ensemble depuis plusieurs années pour mettre au point des documents d'information, faire de la communication et, plus généralement, réfléchir à des solutions pour développer ce nouveau type de tourisme.

En revanche, il n'existe pas de coopérations entre Bourgogne et Franche Comté, les offices de tourisme de Dole et Chalon ne communiquent pas, ou peu, alors que l'itinéraire vélo fait la jonction entre ces deux agglomérations.

De manière générale, la Franche Comté est un territoire plus attractif pour le tourisme familial avec de nombreux circuits de randonnée, les montagnes du Jura attirant des touristes été comme hiver. La Bourgogne est, elle, plus spécialisée dans le tourisme d'affaires, notamment autour de son vignoble.

Spectacles – arts

En ce qui concerne le milieu du spectacle et plus globalement de l'Art, de nombreuses coopérations existent de chaque côté de la nouvelle région.

En Bourgogne, le LAB (Liaisons Arts Bourgogne) apporte son appui aux acteurs de la culture et décline son programme d'actions sous trois axes :

- Ressources
- Coopérations
- Accompagnement et Formation

Cette association permet, entre autres, l'accueil d'artistes sur le territoire via le système de **résidences**. Cependant ce territoire correspond à l'heure actuelle à la seule région Bourgogne.

En Franche Comté, le « **Festival des Caves** » qui est répandu à travers toute la région, a récemment dépassé cette échelle géographique. L'objectif de ce festival est de proposer, à un grand nombre de communes (et donc de publics), des représentations théâtrales dans des caves. Derrière ce concept original, la nouvelle région apporte ses subventions comme bon nombre de collectivités de Franche Comté. Il s'agit là d'un projet culturel qui a réussi à fédérer de multiples acteurs du territoire.

De manière plus spécifique, à Dole, il existe une structure appelée « **Les Scènes du Jura** » qui fonctionne avec Lons-le-Saunier et d'autres villes du Jura. C'est une organisation qui propose des spectacles vivants populaires et accessibles à tout public, elle a obtenu le label de « **scène nationale** » en 2013.

Enfin, à l'échelle de la nouvelle région, il est intéressant d'observer que l'organisme référence des Affaires Culturelles, la DRAC, a été une des premières structures régionales publiques à fusionner. Cela met l'accent sur le fait que la culture pourrait bien être un élément qui pourrait lier les deux régions...

Partenariats scientifiques

Enfin, il existe également des partenariats scientifiques entre les villes. Ils s'expriment notamment par des coopérations entre universités ou centres hospitaliers lorsqu'il s'agit de la sphère publique.

Ainsi, à l'intérieur des universités existantes, des liens sont déjà noués entre certaines villes. Si Dijon accueille l'essentiel des formations de l'Université de Bourgogne, certaines (DUT notamment) sont dispensés sur des antennes à Auxerre, Chalon, Le Creusot ou encore Macon. De la même manière, Besançon a deux antennes à Vesoul et Belfort-Montbéliard.

Mais depuis quelques années, et avant la fusion des régions, les deux universités avaient commencé à coopérer en créant un PRES (Pôle de Recherche et de l'Enseignement Supérieur). Aujourd'hui, ce PRES a disparu au profit d'une structure plus forte : une COMUE (Communauté d'Universités et d'Etablissements) qui rassemble également les différentes écoles d'ingénieur et de commerce en BFC. Cette COMUE porte un nom assez révélateur : l'Université Bourgogne Franche Comté, laissant entendre que ces relations pourraient aller encore plus loin.

Il en va de même au niveau hospitalier : des relations fortes ont été établies avant la fusion des régions. Depuis 2011, les CHRU de Besançon et Dijon coopèrent via des astreintes communes, une mutualisation des compétences, des échanges d'internes ou encore une répartition des activités entre les deux établissements.

B - IDENTITE(S)

B.1. La région Bourgogne Franche-Comté

Historiquement, la Bourgogne et la Franche-Comté sont deux territoires liés. En effet, au Moyen-âge, le Duché de Bourgogne recouvrait la Bourgogne actuelle et le Comté de Bourgogne

correspondait plus ou moins à la Franche-Comté actuelle. Si ces deux régions sont donc liées historiquement, il n'en demeure pas moins que la Franche Comté affiche une identité plus forte, dans le sens où il persiste une forme de régionalisme.

En effet, la Franche-Comté possède une histoire plus mouvementée. Ayant souvent été en guerre, les franc-comtois se perçoivent comme des battants. Cette fierté n'existe pas forcément en Bourgogne, qui a cédé plus facilement sous les diverses occupations de l'Histoire. Ce régionalisme s'exprime par exemple, aujourd'hui, par un accent dans la langue plus marqué en Franche-Comté.

Par ailleurs, la Franche-Comté est reconnue comme une région industrielle, notamment grâce à l'automobile puisqu'elle abrite le berceau du groupe Peugeot-Citroën du côté de Sochaux-Montbéliard. Elle est aussi portée sur des industries plus spécifiques telles que l'horlogerie ou la lunetterie qui sont des marqueurs du territoire.

Il existe d'autres marqueurs du territoire. D'un point de vue géographique, les montagnes du Jura, le Doubs et les nombreux massifs forestiers sont autant d'éléments qui permettent d'identifier la Franche-Comté sur une carte de France. Dernier élément, le fromage éponyme de la région, le Comté est réputé à travers toute la France voire même au-delà. On peut rajouter dans ce patrimoine gastronomique les saucisses de Morteau et Montbéliard.

De son côté, la Bourgogne est identifiée et reconnue en France et ailleurs pour son vignoble. Partout à travers le monde, la France est connue pour son vin, et la Bourgogne est un étendard de ce patrimoine qui a été inscrit récemment à l'UNESCO (Climats des vins de Bourgogne).

Cependant, derrière cette renommée mondiale, l'identité de la Bourgogne se résume à Dijon, connue en France pour sa moutarde et aux hospices de Beaune. Le reste du territoire est très rural, en effet, le Morvan, l'Yonne ou la Nièvre ne sont pas des noms évocateurs en dehors de la région.

Aujourd'hui, la Bourgogne-Franche-Comté se cherche une identité propre, au-delà d'une addition des identités de chaque ancienne région, les deux n'étant pas forcément complémentaires. Les vins de Bourgogne auront du mal à coopérer avec d'autres vignobles comme le vin d'Arbois par exemple. De la même façon, le franc comtois va mettre du temps avant de se sentir bourguignon.

B.2. Le Grand Dole

Actuellement, Dole est peu connue à l'échelle nationale et encore moins à l'échelle internationale. Une identité plus parlante est celle de son département, le Jura, mais il y a une dichotomie entre ce que ce dernier évoque et ce à quoi correspond réellement l'Agglomération. En effet, alors que le Jura évoque en général la montagne ou encore le vin, le Grand Dole est, lui, en réalité, assez éloigné des montagnes, les premières crêtes du massif du Jura étant à environ une heure de voiture.

L'agglomération est entourée de territoires aux spécialités culinaires ou aux vignobles bien affichés. Elle cherche à apporter sa pierre à cet environnement gastronomique. Le Week-end Gourmand du Chat Perché, qui a lieu à Dole, a par exemple permis à la ville de remporter le prix de « Ville gastronomique 2015-2016 ».

A l'échelle de la Franche-Comté, son ancienne région, ou de la nouvelle région Bourgogne-Franche-Comté, Dole apparaît comme une belle endormie, au patrimoine riche, avec une histoire forte (Pasteur) mais où l'activité reste peu dynamique. Certains publics avisés la distinguent tout de même par son industrie chimique avec Solvay.

Quels éléments pourraient alors marquer l'identité du territoire ? En dehors de tout ce qui est immatériel, l'identité d'un territoire s'inscrit aussi via ses caractéristiques physiques. Le Grand Dole voit le Doubs et le canal du Rhin au Rhône traverser bon nombre de ses communes. Par ailleurs, une bonne partie du territoire est constitué de forêts avec notamment les massifs de la Chaux et de la Serre qui ouvrent les portes du reste de la Franche Comté. Ces deux éléments pourraient être mis en perspective et valorisés comme marqueurs d'identité du Grand Dole.

C - ETAT DES LIEUX DES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

C.1. Perspectives de développement de la Bourgogne

D'après une étude de l'INSEE, la population bourguignonne continuerait d'augmenter jusqu'en 2030. Cette croissance serait uniquement portée par les migrations. L'installation de retraités franciliens dans la région s'amplifierait dans les prochaines années et les départs de jeunes et d'actifs en Île-de-France ou en Rhône-Alpes se tasseraient du fait du vieillissement de la population. Le nombre de ménages augmenterait cependant plus vite que la population. Sur le plan démographique, les projections ne sont donc pas favorables, cependant il ne s'agit que de projections et ces tendances peuvent évoluer...

Au niveau économique, l'axe Nord Sud qui part de Dijon pour finir à Mâcon, en passant par Beaune et Chalon, semble être la colonne vertébrale de la région. Le pôle agroalimentaire de Côte d'Or qui s'appuie sur les spécificités régionales (vignoble notamment) a encore de beaux jours devant lui avec le développement de structures comme Vitagora par exemple.

Les autres secteurs industriels de la région (pharmaceutique, nucléaire) font le lien entre les différentes agglomérations et doivent perdurer dans le temps. Pour garder des entreprises sur un territoire, il faut sans cesse être force de proposition et pousser au développement. La Bourgogne semble avoir les atouts (capital humain disponible, foncier...) pour qu'elles pérennisent.

Un des grands enjeux de la Bourgogne est de (re)connecter les différentes villes entre elles. L'Est de la Région manque de liant avec le reste de la région. Le Morvan semble effectivement créer un effet frontière difficile à résorber. Les liens entre les villes comme Auxerre, Sens, Nevers sont pauvres avec Dijon et le cœur de région, mais ces villes sont très liées au bassin parisien. Un des grands défis de demain sera donc de trouver des moyens, qui profitent à tous, pour que tous les territoires se sentent concernés par le futur de la Bourgogne, qui n'a, actuellement, pas l'habitude de la coopération.

Récemment le CESER de Bourgogne a travaillé sur trois scénarios pour la Bourgogne en 2030 :

- Le premier d'entre eux affiche une Bourgogne **terre d'accueil** pour les Franciliens et Rhodaniens. Où les **coopérations** s'effectuent à l'échelle **suprarégionale**, la Bourgogne tirerait son épingle du jeu grâce à une **économie résidentielle** performante, créatrice d'emplois. Ce scénario est déjà en cours dans certaines parties de la région (Sens par exemple).
- Le deuxième prévoit un modèle où Dijon jouerait le rôle de **fédérateur à l'échelle régionale** pour mettre au point un projet de territoire qui s'appuie sur les **richesses patrimoniales et naturelles**. **Dijon** serait ainsi candidate pour être **capitale européenne de la culture**, ce serait le phare qui éclaire le reste de la région.
- Le dernier des scénarios mise sur l'**éco-industrie**, c'est à dire une **ré-industrialisation** de la Bourgogne tout en s'appuyant sur les valeurs du **développement durable**. Ce scénario utilise les atouts existants (**pôles agroalimentaire et nucléaire**) et vise le développement de **centres de recherches**.

C.2. Perspectives de développement de la Franche-Comté

Des documents tels que le SRADDT “**Franche-Comté horizon 2030**” dessinent les perspectives de développements de l’ancienne région. Ce dernier met l’accent sur les points suivants :

Avant la fusion des régions, la Franche-Comté était la **première région industrielle française** (en part des effectifs salariés dans l’industrie). Elle revendique ses savoir-faire en la matière et se pose comme terre d’accueil aux grands groupes industriels. Il est vrai qu’il existe un capital humain formé et prêt à travailler dans ce secteur mais cela implique deux réalités plus négatives :

- Une région industrielle est une région fragile. A l’heure de la mondialisation et autres phénomènes macro-économiques, le secteur industriel est soumis à de fortes perturbations qui peuvent affecter le territoire.
- Si il y a une main d’œuvre compétente qui attend de nouvelles industries, c’est aussi parce qu’il y a eu des délocalisations, et qu’aujourd’hui la dynamique industrielle de la région n’est pas très bonne.

Cette industrialisation de la région est une dimension très forte pour le territoire. C’est pourquoi, à l’heure actuelle, les stratégies pour 20 à 30 ans sont de préserver et de développer ce tissu industriel. Comment ? En mettant en avant des **pôles de compétitivité** comme le pôle Véhicule du Futur du côté de Belfort-Montbéliard. De plus, il s’agit de ne plus être dépendant que de gros groupes et des entreprises qui gravitent autour. Les nouvelles **PME** qui s’installent doivent être plus durables dans le sens où l’innovation qu’elles apportent doit être capable de résister à des conjonctures économiques défavorables. Il s’agirait de se placer sur des niches.

Ainsi, plusieurs filières voient le jour sur le territoire :

- Filière Hydrogène
- Pole Véhicule du Futur
- Microtechniques
- Santé

Il ne faut cependant pas résumer les perspectives de développement d’une région au secteur industriel, aussi important soit-il. C’est justement dans un souci de diversification que Besançon a orienté son développement.

Avec une approche plus géographique, on constate que la Franche-Comté fonctionne selon un réseau en étoile structuré autour de Besançon. Ainsi, il n’y a pas d’effet frontière comme cela peut être le cas chez le voisin bourguignon. Cependant, si Besançon joue un réel rôle fédérateur dans la région, la prochaine étape consiste à faire travailler ensemble les différentes villes moyennes qui, actuellement, sont plutôt dans une logique de concurrence.

Le document “**Grand Besançon 2030, l’agglomération capitale**” réalisé par la Direction Mutualisé Stratégie et Territoire avec l’appui de l’Agence d’Urbanisme de l’Agglomération bisontine et du cabinet Sofred, évoque des constats, perspectives de développement et visions d’acteurs de l’Agglomération. Certains de ces éléments semblent présenter un intérêt dans l’optique du développement du Grand Dole :

- Relations entre les villes

- Renforcer les coopérations avec Dijon, notamment, et comme évoqué précédemment, par le biais d'un pôle métropolitain afin de renforcer leur visibilité commune à l'échelle nationale et européenne
 - Développer une dynamique franco-suisse et notamment réaliser une liaison rapide et directe
 - Créer une liaison ferroviaire avec Pontarlier
 - Rendre les relations inter-villes moins concurrentielles
- Identité
 - Remédier à l'insuffisance de notoriété (absence de clubs sportifs de haut niveau et peu de congrès, en lien avec les équipements : pas de palais des congrès, manque de structures hôtelières)
 - Mettre en valeur l'histoire industrielle et le passé utopiste de terre de tradition pour l'économie sociale et solidaire de Besançon
 - Réaliser un pôle d'excellence sur les arts et la culture
 - Transports et accessibilité
 - Améliorer l'accessibilité aux aéroports
 - Connecter Besançon à la gare d'Auxonne
 - Développer des transports en commun sur le Doubs

C.3. Perspectives de développement de la région

Avec la fusion des régions, l'objectif affiché de l'Etat était d'avoir des régions plus fortes, avec un poids démographique et économique plus proches des lands allemands par exemple. Au niveau national, cette réforme s'est parfois faite au détriment de complémentarités régionales, mais ce n'est pas le cas en Bourgogne-Franche-Comté. Les deux régions ne sont pas aux antipodes l'une de l'autre et ont le potentiel pour créer des complémentarités dans le futur.

Le **contrat de Plan Etat Région Bourgogne Franche Comté 2015-2020** évoque également la métropolisation Dijon-Besançon qui devrait permettre à la région « d'atteindre une taille critique à l'échelle européenne ».¹¹

En revanche, la Bourgogne et la Franche Comté étaient déjà parmi les régions en souffrance dans une France à 22 régions. Aujourd'hui, leur alliance permet une meilleure visibilité mais elle n'a rien changé quant à leurs situations. La Bourgogne-Franche-Comté reste un territoire fragile, où les tendances démographiques conjuguées au contexte économiques sont préoccupantes.

Comment se sortir de cette spirale négative à venir ? Tels sont les enjeux de la région pour les prochaines années.

Le développement de la région ne se fera que si les deux anciennes capitales **coopèrent** et tissent des liens entre elles. Il existe pour le moment un effet frontière entre les deux régions qui ne communiquent pas encore au mieux. Une des clés de demain sera de casser cette frontière, via des partenariats culturels, économiques ou d'autres à inventer. Le CESER de Bourgogne Franche Comté a déjà travaillé sur les conditions de réussite de la fusion des régions.¹² Il ressort 10 points de ce travail et le premier d'entre eux est de "Co-construire une vision de long terme pour une région Bourgogne-Franche-Comté". Le rapport note l'importance de créer du projet avec des acteurs des deux régions, ce qui leur permettrait de discuter et de construire ensemble, en dépassant le cadre des politiques sectorielles.

¹¹ <http://www.inspection-conseil-climatisation.com/content/contrat-de-plan-bourgogne-etat-2015-2020.pdf>

¹² http://www.ceser.bourgognefranchecomte.fr/uploads/tx_dklikpublications/avisfusionbourgognefc.pdf

Enfin, à l'heure où les régions s'agrandissent et comptent donc de plus en plus d'habitants, le Conseil prône une **approche participative** avec un pouvoir de décision plus grand de la société civile. Il part du principe que plus les habitants seront intégrés aux politiques régionales, plus vite la région Bourgogne-Franche-Comté existera.

D - SYNTHÈSE

<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Position : centralité • Logistique : accessibilité • Potentiel touristique -> allonger la durée du séjour • Chimie : Solvay • Hydrogène • Membre du Pôle Métropolitain • Aéroport • Réseau hydrographique 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Position : centralité • Sous-préfecture • Pas d'université (IUT...) • Pas de notoriété • Pas d'identité • Aéroport
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les manques de Besançon : absence de clubs sportifs de haut niveau et peu de congrès car il y a peu d'équipements : pas de palais des congrès et il manque de structures hôtelières • Construction du pôle métropolitain Dijon-Besançon • Effet frontière entre les deux anciennes régions à effacer : possibilités au niveau culturel et touristique (offices de tourisme de Dole et Besançon communiquent mais pas Dole-Chalon) • Aéroport • LGV Paris-Lausanne passant par Dole 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Volonté de faire cavalier seul de Dijon • Agglomération industrielle donc fragile • Migration des étudiants vers Dijon, Besançon • Fermeture du CHU de Dole (car il y en a deux à 30 min : celui de Dijon et celui de Besançon)

Figure 74 : Tableau AFOM de la position du Grand Dole dans son environnement régional

PARTIE 3 : LES STRATEGIES

I - LA CULTURE : UNE PLACE IMPORTANTE ACCORDEE PAR LE GRAND DOLE

Elément indispensable à l'épanouissement personnel et à l'apaisement de la société, la culture occupe sur le Grand Dole une place de choix. On y trouve les éléments suivants :

- Une SPL «Hello Dole», chargée de l'événementiel et notamment de la gestion des nombreuses salles de l'agglomération
- Des enseignements artistiques, avec l'Ecole des Beaux-Arts et le Conservatoire
- Un tissu associatif bien vivant, et la Maison des Jeunes et de la Culture
- Des médiathèques d'agglomération qui forment un réseau constitué de 6 établissements, de bibliothèques associées et de points-lecture permettant de profiter des livres nomades dans les communes qui n'ont pas de bibliothèques



Figure 75 : Médiathèque de Dole

-De nombreux événements annuels attractifs tels que Cirques et Fanfares (40 000 à 50 000 festivaliers chaque année), le Week-end Gourmand du Chat Perché (25 000 visiteurs en 2015) ou encore, à moindre échelle, la Fête de l'eau, Pupitres en liberté, Rockalissimo, le Festival des Caves, Zik en Noue, etc.



Figure 76 : Cirques et Fanfares 2016

-Les Scènes du Jura, qui promeuvent activement la création contemporaine sur l'agglomération
 -Un Multiplexe, actuellement en projet, qui devrait permettre de passer de 120 000 (Cinémovida Les Tanneurs) à 200 000 entrées par an dès 2018

A - UNE POSITION GEOGRAPHIQUE PRIVILEGIEE A VALORISER

Trait d'union entre deux capitales régionales, Dole doit tirer parti de son avantage géographique. L'Agglomération doit être en capacité de réagir à toute opportunité et renforcer son positionnement à l'échelle régionale, en développant son sens de l'accueil et du service, en s'appuyant sur de nombreuses disponibilités foncières et immobilières.

B - DES EQUIPEMENTS A PRESERVER, ENTREtenir ET CONFORTER

-Depuis novembre 2006, la Commanderie, équipement multifonctionnel pouvant accueillir jusqu'à 3 000 personnes pour des spectacles, congrès, etc



Figure 77 : La Commanderie

-Le Manège de Brack, salle de réunions ou salle de fêtes, pouvant accueillir jusqu'à 1 100 personnes



Figure 78 : Manège de Brack

-Le théâtre (actuellement en rénovation) qui en 2019 permettra l'accueil de 400 personnes dans de meilleures conditions

-Idéal Standard, ancienne usine du XXème siècle qui viendra enrichir l'offre, avec, dès 2016, 18 000 m² dédiés aux expositions et salons



Figure 79 : Idéal Standard

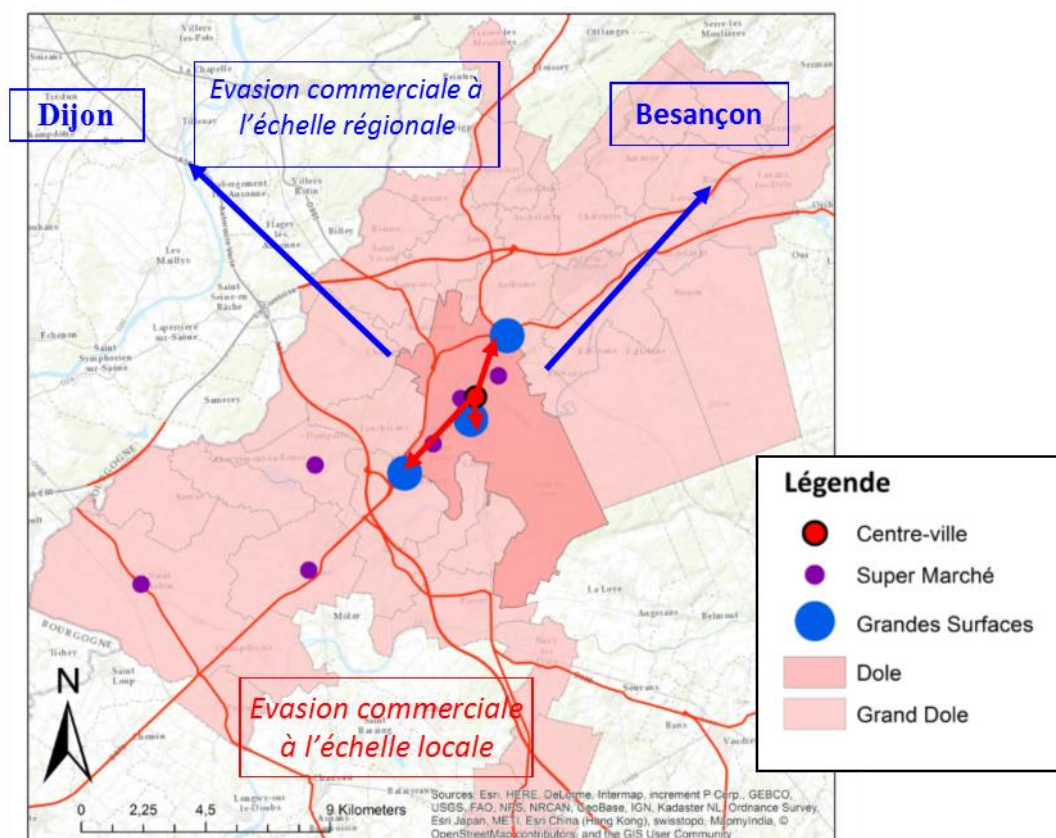
II - LE COMMERCE : UNE OFFRE A REQUALIFIER

L'offre commerciale sur le Grand Dole est répartie sur 3 grands pôles (Les Épenottes, Choisey et la Zone Portuaire) et plusieurs pôles intermédiaires intra-Dole ou disséminés sur le territoire. Cette offre est excédentaire si on la compare à la moyenne nationale (192,4 m²/1000 habitants au Grand Dole contre 113,2 m²/1000 habitants au niveau national [i]).

Ce chiffre est en grande partie dû à la taille des 3 grands centres commerciaux et cela a pour conséquence une désertification commerciale progressive du cœur de ville. Cependant, dans le même temps, on observe également une augmentation de l'évasion commerciale vers les grands pôles urbains que sont Besançon et Dijon.

Ainsi, nos stratégies se divisent en 2 parties :

- Limiter l'évasion commerciale, aux différentes échelles évoquées
- Moderniser et adapter l'offre



[i] <http://www.aeroportdolejura.com/environnement-economique/>

A - UNE LIMITATION DE L'EVASION COMMERCIALE

La municipalité de Dole mène de manière conjointe avec l'agglomération une démarche Cœur de Ville qui vise à redynamiser le centre historique qui perd petit à petit de son influence. Cette démarche comporte un volet « Commerce » dans lequel plusieurs initiatives ont été prises, on peut notamment citer la création des boutiques éphémères. Le but est de redonner de l'importance au Centre-Ville, et donc de facto, de lutter contre l'évasion commerciale vers les zones commerciales périphériques. Pour contrer ce phénomène, ces initiatives devront continuer et se multiplier pour que petit à petit, un rééquilibrage de l'offre commerciale s'opère sur le territoire.

En ce qui concerne les zones commerciales périphériques, elles sont en concurrence

directe entre elles, cependant dans le même temps elles subissent toutes l'évasion commerciale vers Dijon et Besançon. Pour limiter ce phénomène, il faudrait réduire cette concurrence et favoriser des coopérations pour aboutir sur une plus grande complémentarité à l'échelle du Grand Dole.

Pour cela, le Grand Dole a créé l'Office de Commerce qui réunit tous les acteurs de la filière commerciale sur le Grand Dole. Des chefs d'entreprises, des élus, des responsables d'association de commerçants et la Chambre de Commerce y prennent part. Cet outil existe aujourd'hui mais il n'est pas exploité à 100%, les rencontres sont encore trop rares (2-3 par an) et les actions engagées pourraient être plus ambitieuses.

B - UNE MODERNISATION DE L'OFFRE

L'offre commerciale doloise est vieillissante, près d'un tiers des chefs d'entreprises du secteur ont plus de 55 ans, le centre-ville est en cours de restauration, les zones commerciales de Choisey et de la Zone Portuaire commencent à subir l'usure du temps, il n'y a guère que la zone des Épenottes qui affiche un visage plus nouveau, mais qui a par la même occasion augmenté de manière conséquente la surface commerciale du territoire. Deux défis sont donc à relever pour le secteur du Commerce :

- Requalifier l'offre / Augmenter sa diversité
- Réduire la surface commerciale

Un des axes proposés consiste donc à requalifier l'offre, il s'agit ici de rénover un parc commercial ancien, qui peu à peu perd de sa clientèle. Pour cela, il faudrait aider les entreprises privées actuelles dans des travaux de rénovation. Mais cela peut aussi passer par une meilleure desserte des zones commerciales, notamment pour Choisey. Ensuite, si de nouvelles commerciales veulent voir le jour sur le Grand Dole, il faut avant tout privilégier la diversité, les grandes surfaces commerciales de type « hypermarché » sont déjà nombreuses. Le développement commercial du Grand Dole passera par un développement qualitatif de son offre et non quantitatif.

L'autre piste envisagée, plus forte mais pas en adéquation avec la première, est la réduction des surfaces commerciales. Les trois grandes surfaces sont de trop pour un territoire à l'échelle du Grand Dole, elles n'arrivent pas toutes à bien vivre et certaines se situent dans des lieux-clés du territoire qui pourraient avoir un autre usage. De plus, avec la croissance actuelle du e-commerce, certaines enseignes commencent d'ores et déjà à réduire leur surface.



Figure 80 : Centre ville



Figure 81 : Intermarché

III - LE TOURISME : UNE ETAPE SPECIFIQUE DANS LE JURA

En matière touristique, le Grand Dole, porte Nord du Jura, occupe une place particulière :

- Seul espace jurassien pour les cyclotouristes et plaisanciers grâce à l'EV6 et le canal du Rhône au Rhin
- Dole : ville départ de la ligne des hirondelles et de l'Echappée Jurassienne au patrimoine exceptionnel méconnu. Ville aux atouts gastronomiques à accompagner.
- Grand Dole : étape à l'intersection de 2 autoroutes (A36 et A39)

A- LE TOURISME D'AFFAIRE A DEVELOPPER

La création de la SPL Hello Dole doit permettre le développement du tourisme d'affaire sur le Grand Dole, complémentaires aux actions menées par l'Office de Tourisme du Pays Dolois.

B - DES ATOUTS A VALORISER

Le patrimoine forestier, avec les villages du Massif de la Serre et la Forêt de Chaux doit être valorisé en partenariat avec le Pays Dolois.

C - DES NOUVEAUX PRODUITS A CREER

Sur le territoire, la diversité des infrastructures de transport et des circuits permet de proposer des formules touristiques depuis Dole, en passant par Dole ou bien à destination de Dole.



Figure 82 : Infrastructures de transport

IV - LA FORET : UNE RESSOURCE ESSENTIELLE POUR LE TERRITOIRE

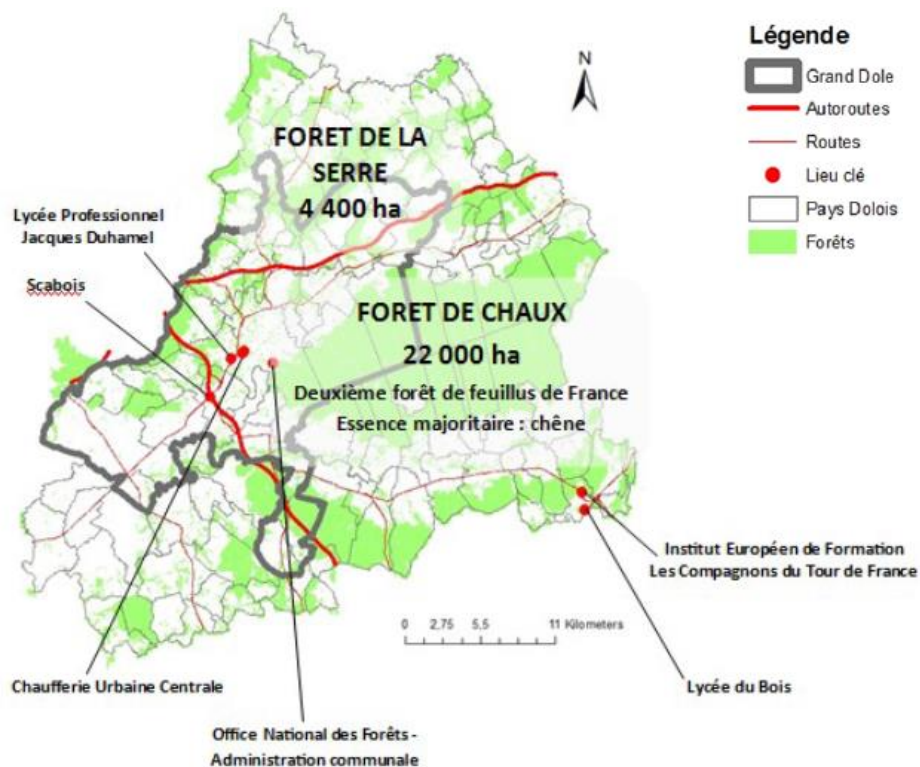


Figure 83 : Forêt, filière bois et ses acteurs sur le Pays Dolois

A - DES ESPACES FORESTIERS CONSEQUENTS A VALORISER

La forêt occupe 33 % de la surface du Grand Dole. Les principaux massifs forestiers sont la forêt de Chaux (deuxième forêt de feuillus de France) et le massif de la Serre, occupant respectivement 22 000 et 4400 ha.

De nombreux acteurs aux intérêts et fonctions divers travaillent sur cette importante ressource.

Acteurs	Echelle	Fonction
CoFor (Communes Forestières)	Commune (Il y a une fédération nationale avec des unions régionales et des associations départementales.)	<ul style="list-style-type: none"> -Propriétaire de la forêt (patrimoine privé), pouvoirs judiciaires -Dispose de pouvoirs judiciaires. -Décide des orientations stratégiques pour sa forêt. Approuve l'aménagement forestier. Décide du programme des coupes de bois. -Décide le programme des travaux à réaliser et en est le maître d'ouvrage. -Décide de la destination et du mode de vente des bois. -Accorde les concessions. En fixe librement les clauses générales, notamment financières. -Encaisse les produits de sa forêt.
DRAAF (Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt)	Bourgogne-Franche-Comté	Mise en œuvre des politiques régionales de la forêt et de l'emploi dans le domaine forestier

ONF	France	<ul style="list-style-type: none"> -Assure la surveillance foncière et la surveillance générale (police forestière, chasse, nature). -Elabore et propose l'aménagement. Veille à son application et encadre la gestion courante. -Met en vente les bois, prépare les ventes (identifie les parcelles, martèle...). Contrôle les exploitations. <ul style="list-style-type: none"> -Propose le programme annuel des travaux et veille à leur cohérence avec l'aménagement. -Fixe les conditions techniques d'occupation et d'exploitation du domaine forestier. -Emet les factures des ventes de bois.
ADEME	Bourgogne et Franche-Comté	-Accompagnement de l'Etat vers la transition écologique et énergétique (aide au financement de projets notamment)
Jura Supérieur : groupements de scieries ayant obtenu le label PEFC (Programme de reconnaissance des certifications forestières)	Jura	-Traitement et transport du bois
Associations françaises et suisses pour l' AOC « Bois du Jura »	De part et d'autre de la frontière franco-suisse (Jura)	-Conduite du projet Interreg pour l'octroi de l'AOC transfrontalière aux bois résineux du Jura et reconnaissance en AOP par l'Union européenne.
Chambre Départementale d'Agriculture	Départements de Bourgogne et de Franche-Comté	<ul style="list-style-type: none"> -Une mission consultative : porte-parole des intérêts des acteurs locaux auprès de l'Etat -Une mission d'intervention : expertise, conseil, formation, recherche-développement
CRPF (Centre Régional de la Propriété Forestière)	Bourgogne et Franche-Comté	<ul style="list-style-type: none"> -Orientation régionale de la gestion des forêts privées et de l'agrément des documents de gestion correspondants -Représentation des régions au CNPF (niveau national qui a une mission générale de développement, d'orientation de la gestion et d'amélioration de la production des forêts privées)
Aprovalbois (Association pour la promotion et la valorisation du bois en Bourgogne)	Bourgogne	Rassemble l'ensemble des acteurs de la filière bourguignonne afin de : <ul style="list-style-type: none"> - Mieux connaître le patrimoine et les ressources forestières bourguignonnes - Affirmer le potentiel actuel du bois et faire connaître les spécialités d'entreprises modernes et performantes - Écouter, comprendre, agir et faciliter la concertation pour que les actions entreprises en Bourgogne pour développer la filière dépassent les intérêts de chaque profession - Représenter la filière, informer le Conseil régional de Bourgogne Franche-Comté et l'Administration des souhaits des professionnels bourguignons de la forêt et du bois et participer activement à l'orientation de la politique régionale de développement de la filière forêt-bois.
ADIB (Association Régionale pour le Développement de la Forêt et des Industries du bois)	Franche-Comté	Promouvoir l'utilisation du bois. <ul style="list-style-type: none"> - Faire connaître les métiers industriels du bois. -Développer la production et améliorer la qualité des produits et la compétitivité des entreprises. - Favoriser la mobilisation et l'exploitation du bois ainsi que sa mise en marché. - Encourager la recherche, l'innovation et l'investissement à tous les niveaux de la filière. - Assurer l'information et la formation des entreprises. - Coordonner et animer les relations professionnelles entre ses membres.
Observatoire des Marchés du Bois Façonné en Franche-Comté	Franche-Comté	analyse des ventes publiques et privées de bois façonnés en mutualisant les données de chaque organisme apporter à terme des informations pertinentes et fiables sur le marché du bois façonné
Coforêt, Forêts et bois de l'Est (Coopératives Forestières)	Section Franche-Comté : Doubs et Jura	Étude et Conseil aux propriétaires Gestion forestière – Programmation des travaux Sylviculture, Exploitation, Vente de bois
Ajena (Association Energie et Environnement)	Bourgogne-Franche-Comté	En vue de la maîtrise de l'énergie, du développement des énergies renouvelables et de l'amélioration de la qualité environnementale du cadre bâti : <ul style="list-style-type: none"> -conseil en maîtrise de l'énergie aux particuliers, collectivités et professionnels -montage de projets et pré-études techniques (et notamment : carnet de santé des chaufferies) -accompagnement de projet d'énergies renouvelables

Les loisirs en forêt pourraient être renforcés sur le territoire, comme c'est le cas avec le centre équestre qui développe son activité en lisière de forêt de Chaux ou le festival Back to the Trees qui a attiré 1000 spectateurs en 2016.



Figure 84 : Centre équestre de la Forêt de Chaux (Dole)



Figure 85 : Festival Back to the Trees

B - LA FILIERE BOIS, A STRUCTURER ET DYNAMISER

La consommation actuelle de bois au sein du Pays Dolois correspond à : 9 310 T/an par 17 chaufferies, 58 000 T/an par les ménages, 16 100 T/an par les industries du papier et du panneau. La ressource forestière compte donc une part importante disponible (37 700 T/an) qui pourrait être valorisée en Bois Energie/ Bois Industrie.

L'enjeu est de trouver d'autres débouchés pour cette filière. La ressource pourra être valorisée par les constructions et rénovations en bois sur le territoire et donc en favorisant la création de produits à valeur ajoutée à proximité directe des lieux de production, c'est-à-dire via une économie circulaire. Faire coopérer et dialoguer les nombreux acteurs à l'échelle locale (en particulier l'entreprise Scabois et le lycée de Mouchard, premier établissement de formation dans le domaine du bois en France) via un porteur de projet dépêché par le Grand Dole est donc une nécessité. Ainsi, une charte forestière pourra être un premier pas vers une meilleure structuration de la filière.

V - L'AGRICULTURE ET L'AGROALIMENTAIRE : UNE FILIERE D'AVENIR POUR LE GRAND DOLE

A - METTRE EN VALEUR LES PRODUCTIONS LOCALES

Le Grand Dole doit profiter de sa position au carrefour des différents terroirs de la région Bourgogne-Franche-Comté en mettant en avant ses différents produits locaux (AOC fromagères, charcuteries, vin et alcools...) via des événements tels que le Week-end Gourmand du Chat Perché qui doivent être le socle d'actions continues sur l'année.

B - UNE FILIERE INNOVANTE A ACCOMPAGNER

Des start-ups (Naskeo et Ynsect) et des agriculteurs soucieux de développer de nouvelles pratiques culturales (Groupement d'Intérêt Economique et Environnemental) font du Grand Dole un territoire d'innovation. L'agglomération doit continuer à développer sa filière agroalimentaire en développant des partenariats avec les acteurs de la nouvelle région afin d'accueillir sur son territoire de nouvelles entreprises. Celles-ci ont accès au pôle Vitagora et ont donc la possibilité de renforcer ce partenariat en allant plus loin dans l'innovation agronomique sur des friches telles qu'Idéal Standard.

C - UNE COOPERATION A DEVELOPPER A L'ECHELLE DU PAYS DOLOIS

Faire travailler tous les acteurs de la filière ensemble à une échelle plus locale permettrait de répondre à la demande actuelle des habitants et des restaurations collectives en circuits courts. Il faudrait pour cela améliorer la communication entre agriculteurs et élus.

VI - L'HYDROGENE : L'ENERGIE DE LA VILLE DE DEMAIN

L'hydrogène est une réponse aux enjeux énergétiques de demain, notamment au regard de ses qualités en terme de réduction de CO2 dans le contexte de réchauffement climatique connu à l'échelle mondiale.

L'existence historique d'hydrogène coproduit sur le territoire a ouvert une opportunité à saisir dans ce domaine.

A - UNE VITRINE SUR LE GRAND DOLE A PROMOUVOIR

L'association Apristhy développe la filière hydrogène sur le Grand Dole avec des entreprises comme MaHyTec, des partenariats avec la Poste (MobyPost) et le Pôle véhicule du futur à Belfort-Montbéliard.

De futurs projets sont en cours : VHycTor (transport d'hydrogène) et NewMHyLL (production hydraulique avec EDF).

Le Grand Dole doit continuer de se positionner comme territoire d'expérimentation sur la région Bourgogne Franche-Comté (pôle mobilité et habitat).



Figure 86 : Véhicule Hydrogène La Poste



Figure 87 : Mahytec

B - UNE PRODUCTION A DIVERSIFIER SUR LE TERRITOIRE

La présence de l'industriel Solvay/Inovyn qui produit 10 000 T/an d'hydrogène coproduit

permet au Grand Dole d'asseoir sa position de territoire d'hydrogène, il est cependant important de diversifier la production d'hydrogène grâce notamment aux énergies renouvelables (Projet New Mills avec l'hydroélectricité).

Diversification possible de la production en énergie sur le territoire: Hydroélectrique (EDF), méthanisation (Naskéo), solaire, éolien, ...

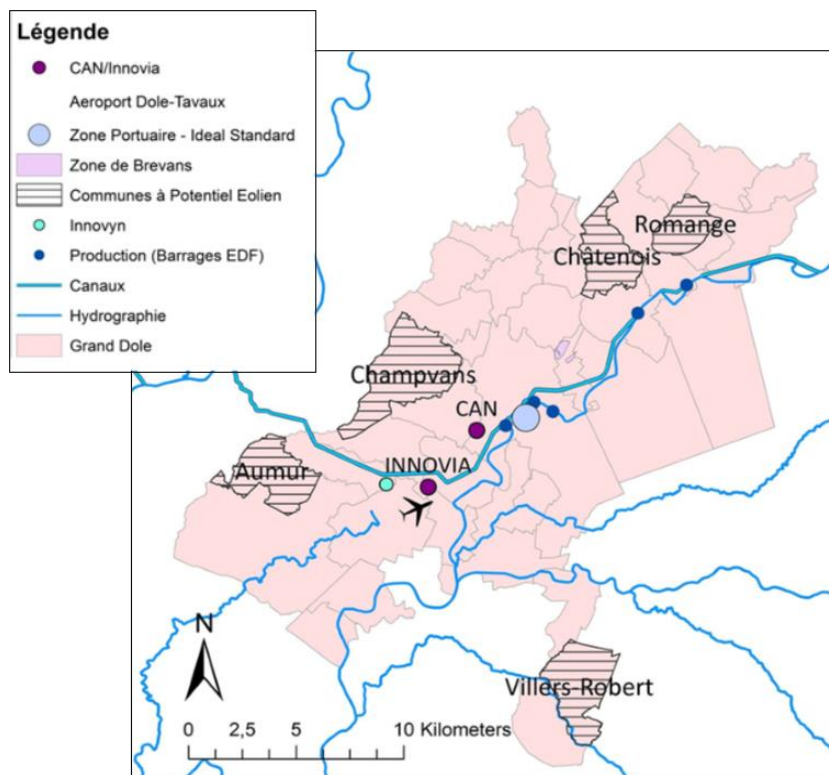


Figure 88 : Carte des productions sur le territoire

VII - L'INDUSTRIE DE BIENS INTERMEDIAIRES: UNE SPECIALISATION POUR LE TERRITOIRE DU GRAND DOLE

A- DES OBJECTIFS DEFINIS

La stratégie industrielle pour une ville moyenne se structure autour de certains objectifs, prenant en compte les défis internationaux. Tout d'abord, dans ce contexte globalisé, elle vise à renforcer son attractivité pour se rendre compétitive et faciliter l'implantation des nouvelles activités. Puis, la ville cherche à être résiliente, cela veut dire qu'une ville peut maintenir un régime dynamique via la gouvernance urbaine pour établir une capacité de transformation (Ernstson, 2010) face aux challenges comme le changement climatique ou le ralentissement de la croissance. Ensuite, la stratégie doit intégrer à ses objectifs la minimisation de l'impact des activités sur l'environnement tout en pensant à économiser des ressources, de l'énergie et des coûts de fonctionnement. De plus, elle doit être accompagnée par un plan spatial qui vise à un développement industriel cohérent qui valorise les atouts et les pôles avantagés du territoire.

B- UN CONTEXTE FAVORABLE AU DEVELOPPEMENT DE SYNERGIES

D'après l'analyse, on constate que, dans le territoire de Dole, se trouve une activité industrielle non-négligeable spécialement dirigée vers la production de biens intermédiaires. Le Grand Dole est placé dans un contexte régional très favorable pour le développement de cette filière.

Par conséquent, il faut en profiter en créant des synergies avec ces acteurs-clés (centres de formations, pôle de compétitivité) de la Bourgogne- Franche Comté et des régions limitrophes (Rhône, Canton de Neuchâtel) pour augmenter la compétitivité des entreprises, valoriser la filière plasturgie et micromécanique (figures ci-dessous).



Figure 90 : Les acteurs-clés de la filière plasturgie

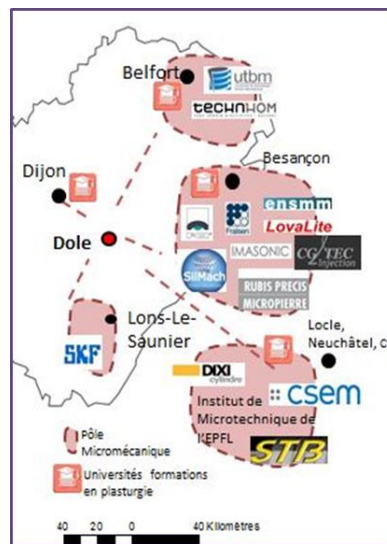


Figure 89 : Les acteurs- clés de la filière micromécanique

Également, développer une stratégie d'écologie industrielle est un défi important pour le développement durable du territoire. Elle consiste en une démarche de recherche et d'action tenant à la fois compte des enjeux territoriaux portés par les acteurs et des enjeux écosystémiques. Elle prend en compte tous les flux nécessaires au fonctionnement socio-économique des territoires et cherche à les quantifier en unité physique comme l'eau, les

matériaux de construction, la biomasse, les combustibles, les métaux, les déchets etc (Guide pour l'écologie industrielle, 2014). Par conséquent, les entreprises adoptent une stratégie en pensant à leur empreinte environnementale et se dirigent vers un fonctionnement plus économe. Un plan d'actions selon cette stratégie contient la valorisation de déchets industriels et la mutualisation des services entre établissements. Ces synergies peuvent rendre les entreprises plus résilientes, avec des coûts de fonctionnement moins élevés. Par exemple, le territoire du Grand Dole et les nouvelles start-ups pourraient profiter de l'infrastructure de recherche de haut-niveau de Solvay- Innovyn (laboratoire). Ainsi, il y a la possibilité de structurer une filière à la base de l'économie circulaire et de l'écologie industrielle tout en favorisant un développement local et en valorisant le tissu industriel existant. C'est l'exemple de Naskéo qui propose la production de l'énergie à la base des déchets de l'agriculture ou du partenariat entre Innovyn et Mahytec pour la valorisation de l'hydrogène. Pour établir ces coopérations territorialisées et innovantes, les acteurs du territoire impliqués (entreprises, élus, laboratoires de recherche, structures de l'économie sociale et solidaire, individus) sont essentiels pour la mise en place d'un dispositif d'intermédiation.

VIII - L'OFFRE LOGISTIQUE : UN PANEL COMPLET SUR LE GRAND DOLE

Plus de 1 000 emplois sur le territoire du Grand Dole grâce à 4 entreprises logistiques majeures et les transporteurs.

Une position centrale sur la nouvelle région et des liens à l'international vers la Suisse et l'Allemagne font du Grand Dole une zone logistique majeure.

Le Grand Dole possède un éventail complet d'infrastructures sur son territoire :

- L'A39, l'A36
- Le réseau ferré (dont gare de triage)
- L'aéroport Dole-Tavaux
- Le canal du Rhône au Rhin

A - LE CANAL DU RHONE AU RHIN

Développer le fret fluvial sur le Grand Dole en partenariat avec Pagny et le Grand Gabarit

Quai de chargement de Solvay avec l'hydrogène coproduit peut permettre un transport de fret pour l'entreprise à coûts quasi nuls.

B - L'AEROPORT DE DOLE-TAUX

- Se servir de la qualité de service et de la sécurité offerte par la présence d'une compagnie Low Cost pour développer des activités aéroportuaires non commerciales complémentaires.
- Développer les activités vers la Suisse (Aéropassion, maintenance et stationnement d'aéronefs ...)



Figure 92 : Bateau hydrogène



Figure 91 : Avion

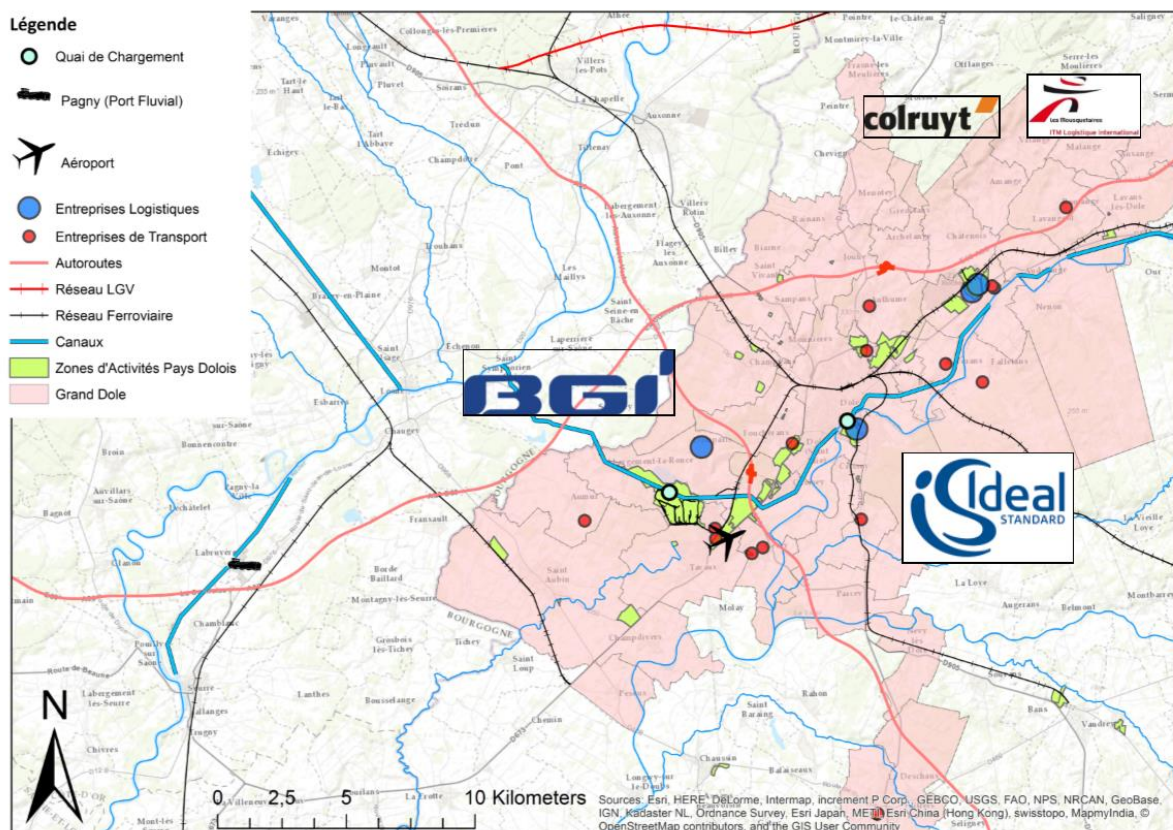


Figure 93 : Carte de l'offre logistique

PARTIE 4 : DÉCLINAISON DES STRATÉGIES SUR 3 LIEUX CLÉS

I - RIVE GAUCHE

Le quartier Rive Gauche correspond à la bordure du Doubs, côté Sud de la ville. L'espace sur lequel nous avons choisi de travailler, en concertation avec nos maîtres de stage est délimité au Nord par le Doubs, au Sud par la voie Grevy, ancienne voie de chemin de fer aujourd'hui désaffectée et à l'Ouest par le Pont et le Boulevard de la Corniche.

Une grande partie de cet espace a longtemps été prévue pour l'arrivée du Grand Canal, d'où le nom de Zone Portuaire. Cependant, le Grand Canal n'a jamais vu le jour et cette zone s'est donc peu à peu remplie de manière désordonnée pour aboutir aujourd'hui à un mélange de zones d'activité commerciale, friche industrielle, petites maisons de villes, zones artisanales...

Le quartier Rive Gauche, malgré son manque d'homogénéité présente de sérieux atouts. C'est tout d'abord un quartier très proche du Cœur de Ville, il suffit en effet de traverser le Grand Pont ou la nouvelle passerelle plus en amont. C'est également un quartier qui présente une trame bleue unique avec le Doubs, ce qui offre un cadre agréable au quartier.

A - PROPRIETE FONCIERE

Un autre atout du quartier est l'état actuel du foncier. Il présente deux caractéristiques qui favorisent la création d'un projet :

- Une maîtrise foncière des lieux-clés du quartier. En effet, la commune de Dole est propriétaire des berges du Doubs sur une bande de 40m, ainsi que de la déchetterie tandis que l'agglomération a récemment racheté les terrains détenus par Ideal Standard soit environ 20ha.
Enfin, la voie Grévy et les locaux de la DDT appartiennent à des acteurs publics ou parapublics avec lesquels il est plus facile de négocier.
De plus, l'agglomération est en train de racheter actuellement deux terrains sur le quartier ce qui augmenterait l'emprise foncière publique et permettrait de raccorder différents terrains entre eux.
- Le cadastre présente de très grandes parcelles, si des négociations doivent avoir lieu avec des acteurs privés, ils ne seront pas nombreux et chaque terrain acquis sera de grande taille.

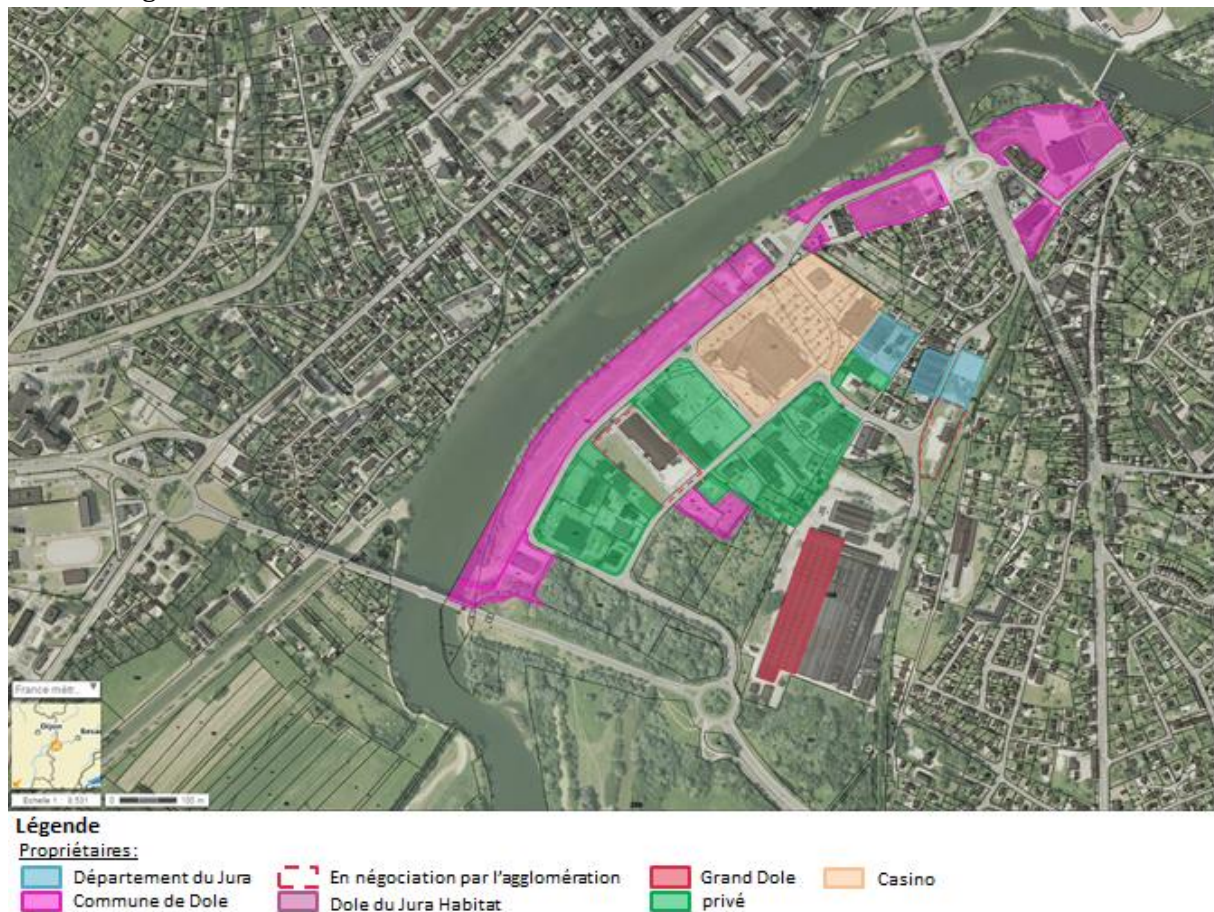


Figure 94 : propriétés foncières de la rive gauche

B - PLU

Pas de mesure particulière, on peut faire du projet

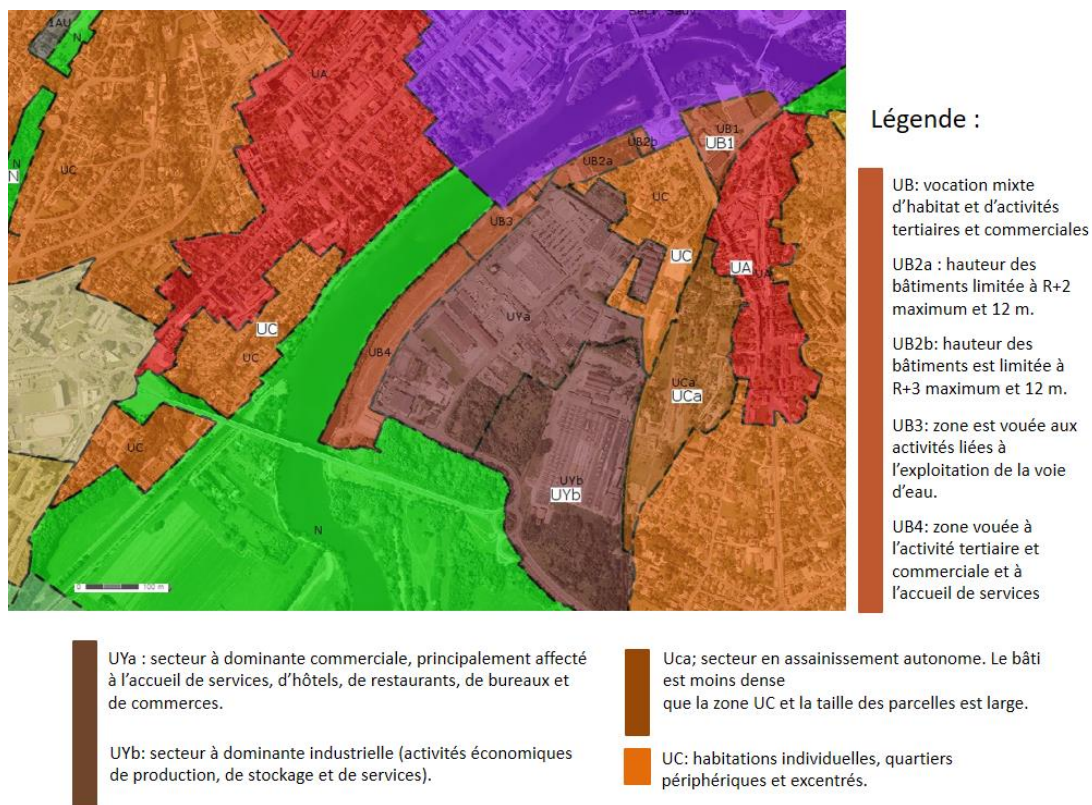


Figure 95 : PLU rive gauche

C - ACTIVITE ACTUELLE

Comme dit précédemment, une partie de la zone portuaire est aujourd'hui un mélange entre zone artisanale, commerciale (avec l'hypermarché Géant Casino) et industrielle (logistique et agro-alimentaire). Autrement dit, la fonction actuelle de cet espace n'est pas clairement définie.

Les berges n'ont aucune activité en l'état

D'amont en aval, la mairie donne une vocation culturelle/de loisirs à cet espace (Commanderie, Cinéma Ilot Cordienne)



Figure 97 : Site Rive Gauche aujourd'hui

D - AMENAGEMENT PROPOSE : LA RIVE GAUCHE : UN SITE A IMAGINER

Dans un premier temps, à court terme, il s'agirait d'effectuer la liaison du quartier au reste de la trame urbaine et principalement au centre-ville de Dole. Le quartier Rive Gauche est actuellement enclavé et son accès se fait principalement en voiture.

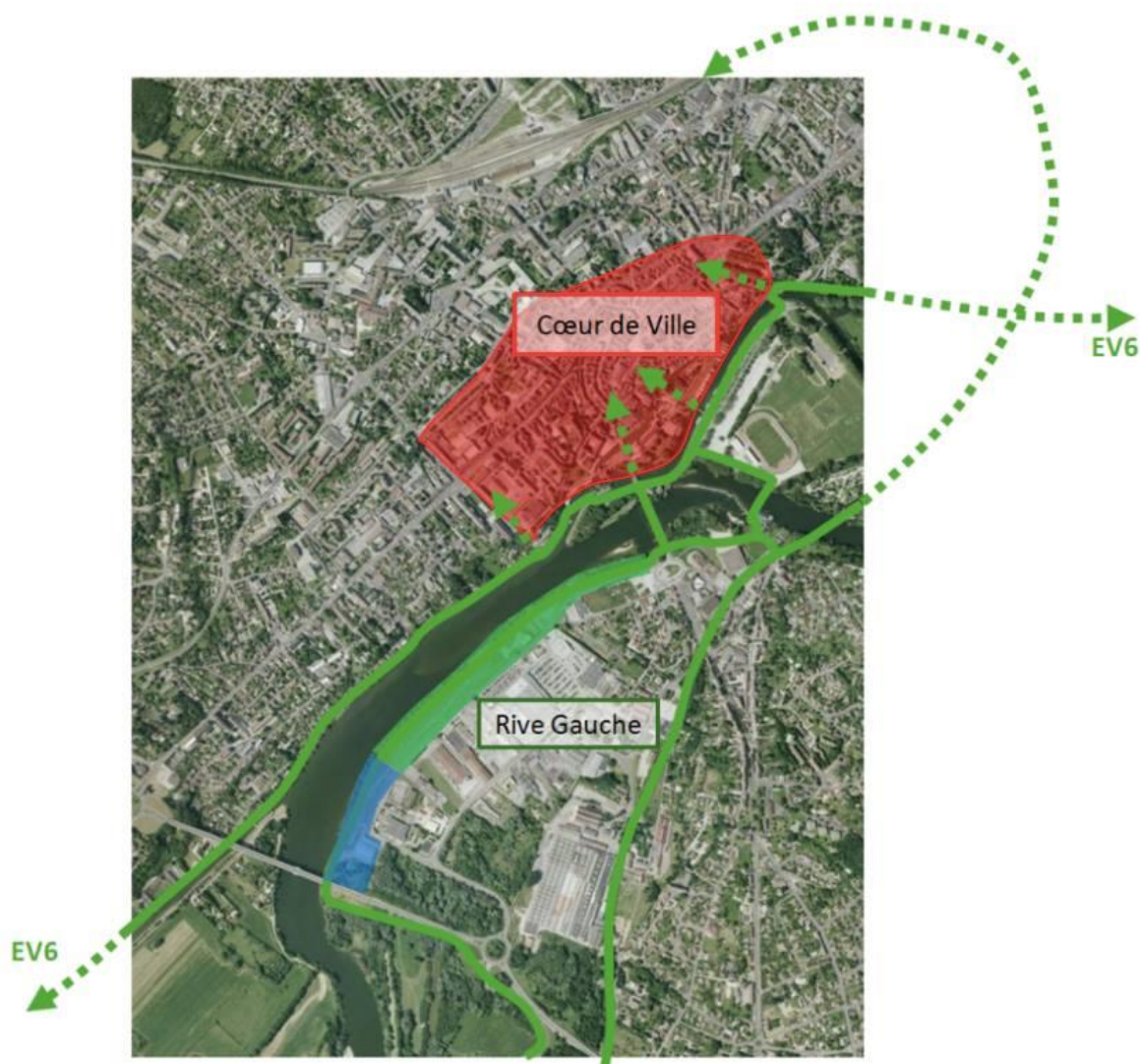


Figure 98 : Projet de liaison a court terme du quartier Rive Gauche au centre-ville

Dans un 2^{ème} temps, l'idée est de se réapproprier la Rive Gauche et de créer des connexions transversales.

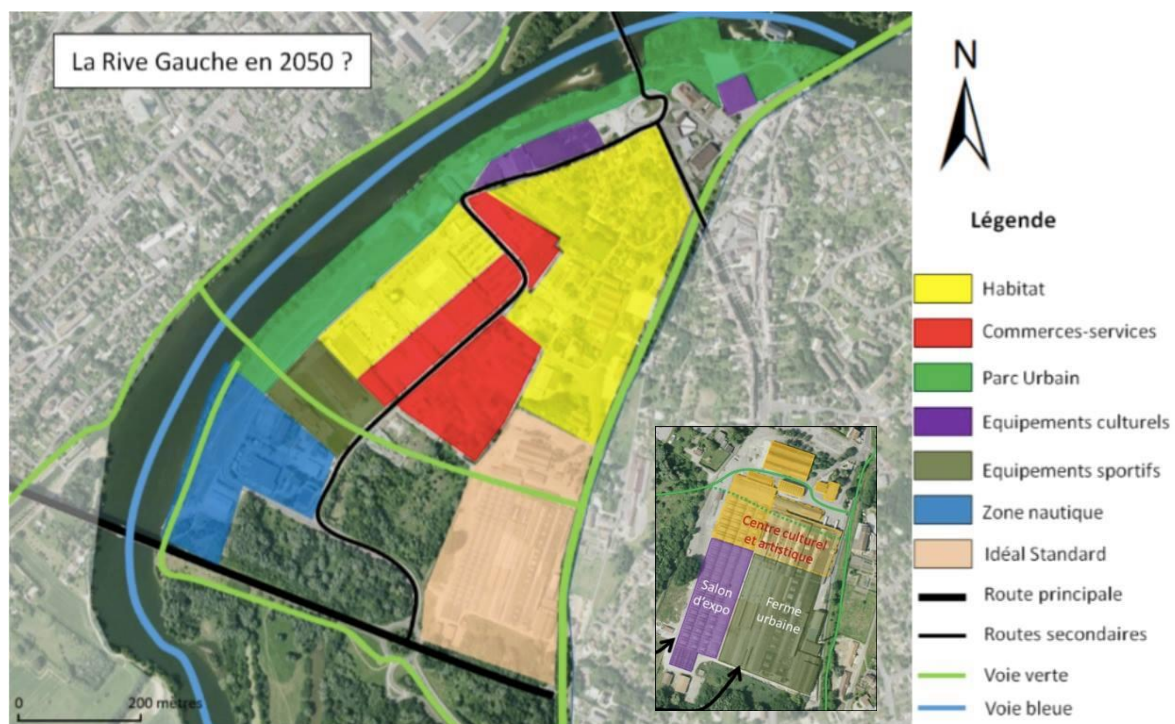


Figure 99 : Le quartier Rive Gauche en 2050?

La phase finale du projet est une réduction forte de la zone commerciale et artisanale et de faire du quartier Rive Gauche un nouveau quartier d'habitat sur le Grand Dole.

II - GARE

A - PROPRIETE FONCIERE



Figure 100 : propriété foncière du quartier de la gare

B - PLU

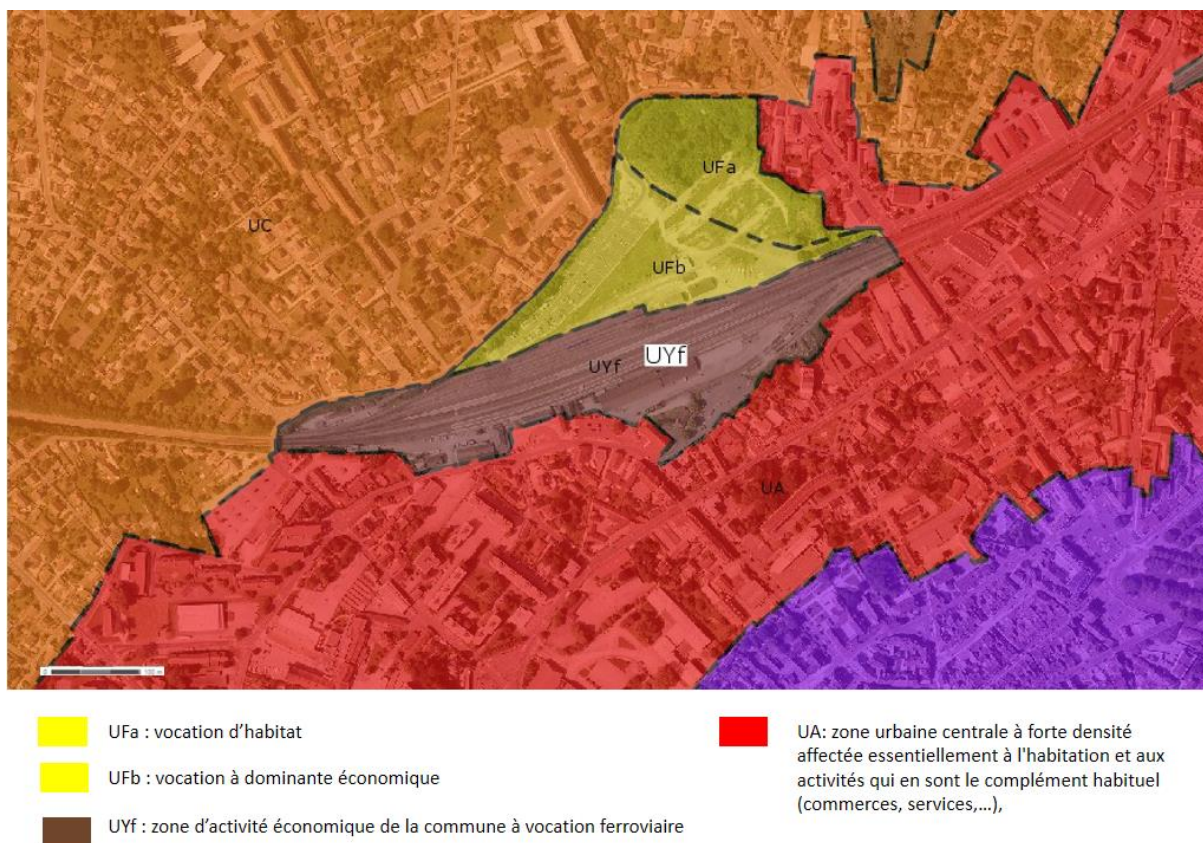


Figure 101 : PLU quartier de la gare

C - ACTIVITE ACTUELLE

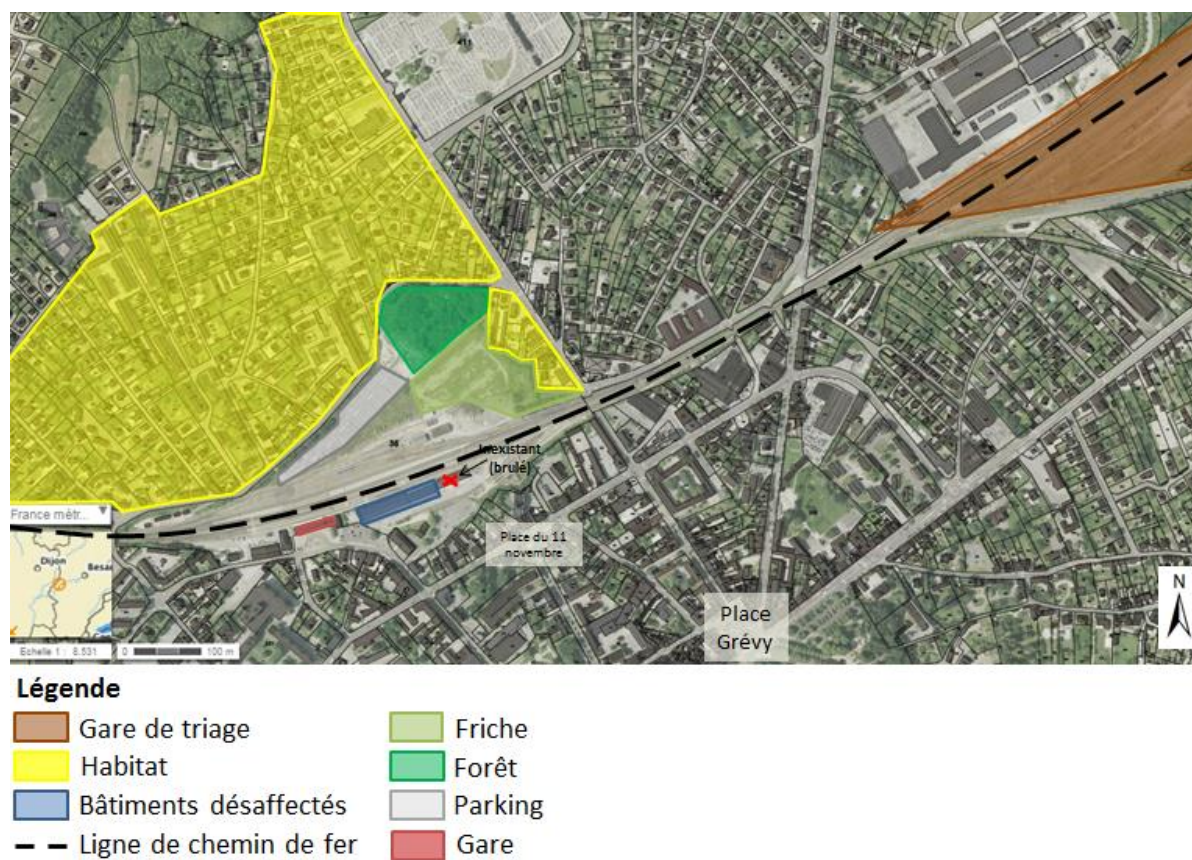


Figure 102 : Le quartier de la gare actuellement



Figure 103 : Friche



Figure 104 : Habitations au nord de la friche



Figure 105 : La gare vue du côté parking



Figure 106 : La gare vue du côté parking

D - AMENAGEMENT PROPOSE : LA GARE : UN SITE A RECOMPOSER

La gare de Dole, construite en 1854 et servant autrefois à la maintenance ferroviaire, avec notamment l'entretien des locomotives à vapeur au niveau du quartier de la Rotonde, a maintenant pour principale fonction d'être une des quatre portes d'entrée de la ville.



Figure 107 : Dépôt de Dole en 1965 - Eric Seibel



Figure 108 : Locomotives à vapeur - Eric Seibel

Pour accomplir ce rôle au mieux, le quartier de la gare pourrait bénéficier d'une recomposition sur des espaces aujourd'hui désaffectés, en adéquation avec son histoire et avec la démarche « Cœur de Ville », en misant sur sa position privilégiée et génératrice de flux, entre Dijon et Besançon (chaque jour, 2 300 passagers fréquentent la gare de Dole).

D.1. Redynamiser le quartier

Des travaux de réaménagement de ce site ont donc été entrepris **en 2012**, et achevés **en 2016**, afin d'en faire un Pôle d'Echange Multimodal dynamique et fonctionnel.



Figure 109 : Pôle d'échange multimodal

La vente **en cours**, par la ville de Dole, d'une ancienne menuiserie, permet de poursuivre la reconversion du site. **A moyen terme**, les anciennes halles SERNAM doivent élargir l'offre tertiaire.

D.2. Accueillir sur le territoire

Au sein de ce nouveau pôle d'échange multimodal, certains bâtiments, notamment le buffet de la gare, sont inoccupés.



Figure 110 : Buffet de la gare actuellement

Ce dernier pourra donc, **rapidement**, servir de point d'accueil avec l'installation de larges panneaux informatifs en façade, permettant d'orienter les voyageurs vers le centre-ville, l'Echappée Jurassienne et l'Eurovélo 6. Il préfigurera également le déploiement d'une offre tertiaire dans le quartier avec un espace de co-working à 25 min des centres de Dijon et Besançon.

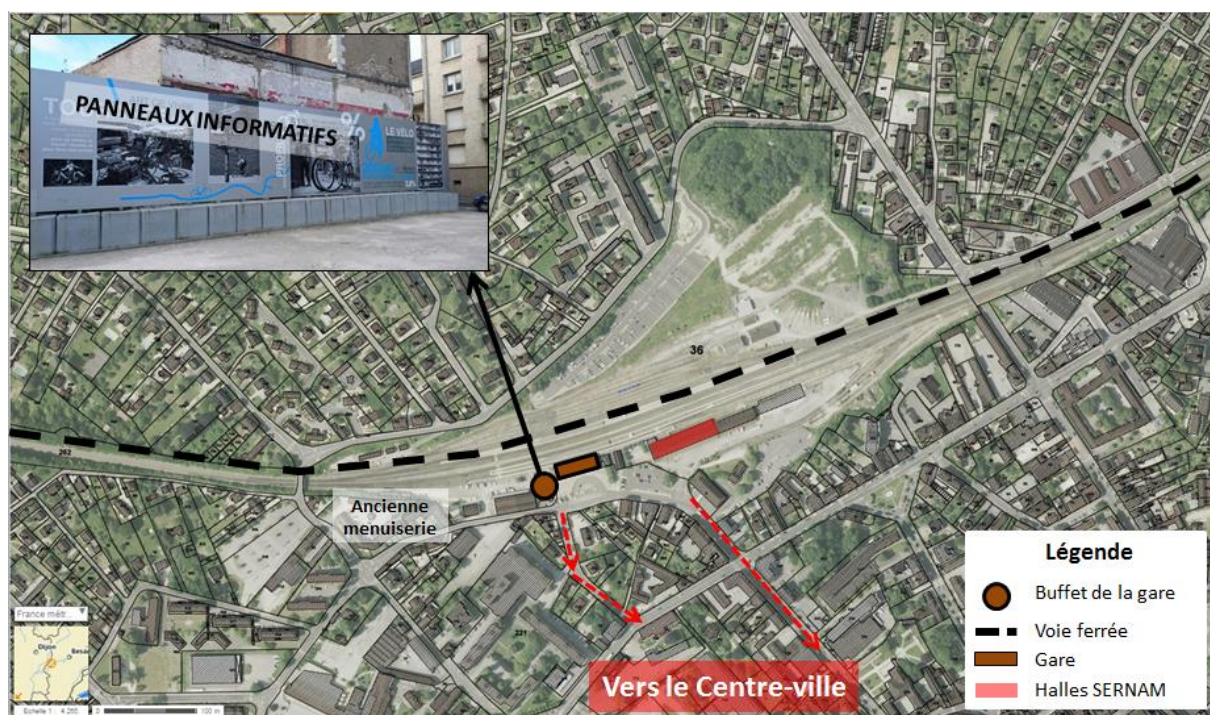


Figure 111 : La gare, point d'accueil et liaison vers le centre-ville

D.3. Développer l'activité tertiaire

A **moyen terme**, l'effet vitrine dont bénéficie le quartier favorisera le développement économique de la ville. Dans ce cadre, la mise en place d'une zone d'activité tertiaire avec une pépinière d'entreprise complémentaire au Centre d'Activités Nouvelles se développera en front de voie ferrée sur les espaces Nord. Le flux routier entrant, provenant d'A36, pourra être capté côté Est, permettant à un hôtel d'affaire de s'implanter favorisant ainsi l'organisation de séminaires.

Des parkings en rez-de-chaussée de ces bâtiments, ainsi qu'une extension du parking vers

le nord-ouest, permettrait de répondre aux nouveaux besoins engendrés en matière de stationnement.

D.4. Développer une offre de logements

Les trajets pendulaires vers Dijon (1 500 personnes par jour) et Besançon (1 200 personnes par jour) font de Dole une plaque tournante. A ce titre et **dans un second temps**, développer une offre de logement diversifiée à moins de cinq minutes à pieds de la gare renforcera le recours aux modes de transport alternatifs à la voiture.

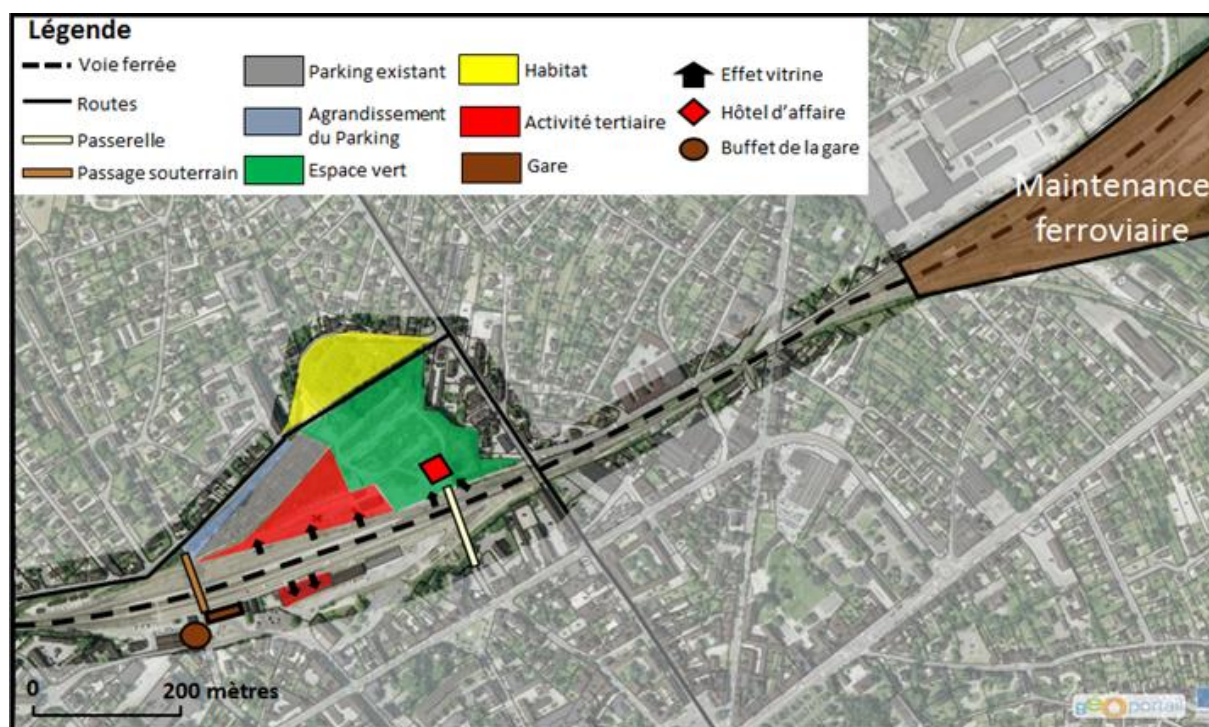
D.5. Créer un espace vert

Selon l'évolution du quartier et de la demande, la création d'un espace vert, telle une zone tampon entre la zone d'habitats et la voie ferrée, permettrait d'offrir un cadre de vie agréable à proximité de la gare mais également de dépolluer ce site à moindre coût.

A long terme, une passerelle permettrait de relier cette zone au centre-ville via la place du 11 novembre, complétant ainsi le « passe-quartiers » existant (souterrain SNCF).

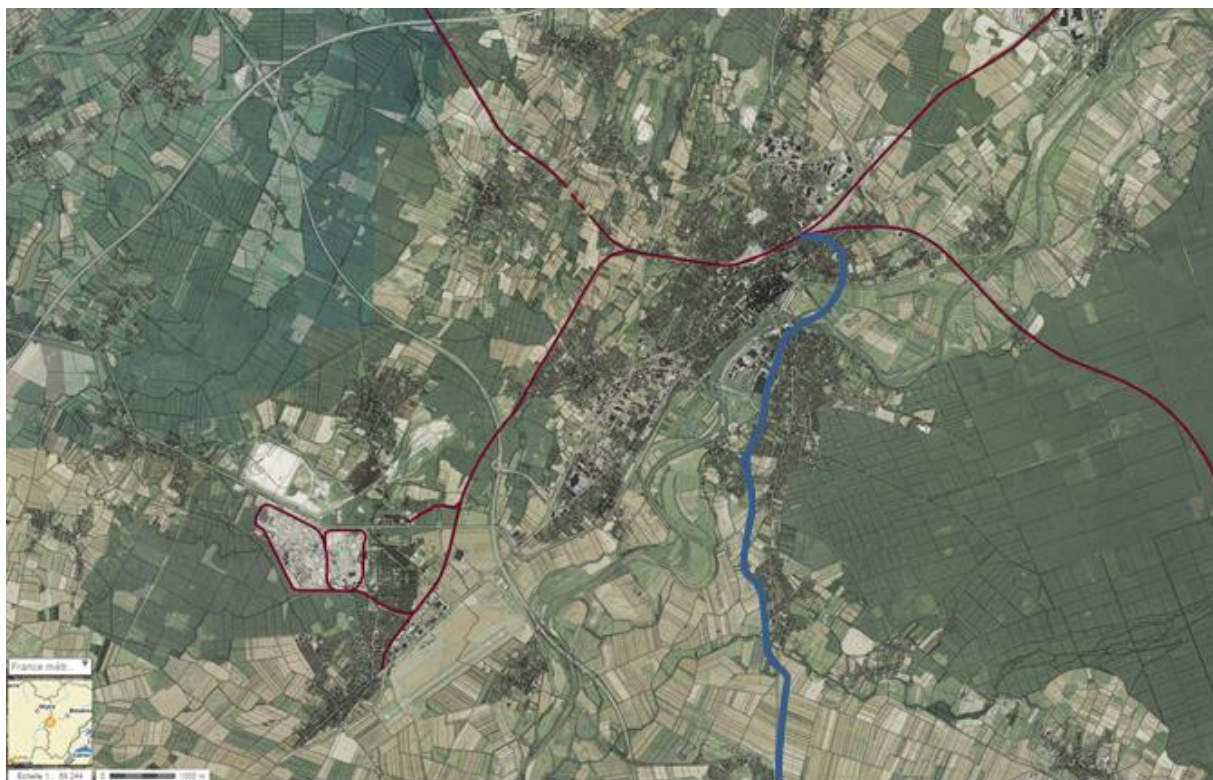
D.6. Remettre en place une activité de maintenance ferroviaire

A l'ouest du PEM, la gare de triage pourra être utilisée comme centre de maintenance ferroviaire (TER ou TGV), préservant ainsi la mémoire du lieu et renouvelant l'activité ferroviaire du XIXème siècle pour l'adapter au XXIème siècle.



III - AEROPORT

A - PROPRIETE FONCIERE

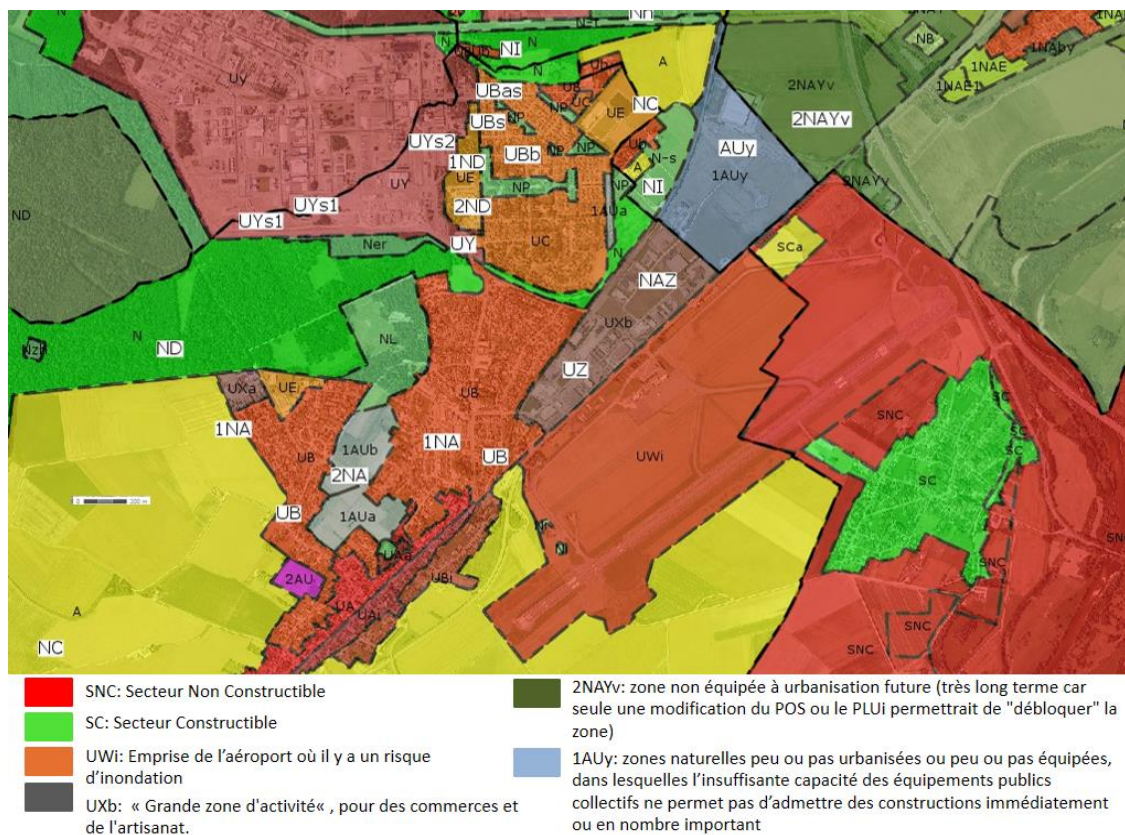


Légende

-  Voie ferrée
-  Voie Grévy -> propriétaire : SNCF Mobilité

Figure 113 : propriété foncière aéroport

B - PLU



C - ACTIVITE ACTUELLE

C.1. L'innovation comme fondement de l'identité du site

L'innovation est une composante de ce site situé au carrefour d'un réseau de transport multimodal. Depuis le début du XXème siècle, des pionniers de l'aviation s'installent à Tavaux et forment ce qui deviendra l'aéroport de la région Bourgogne-Franche-Comté. Ce site comprend actuellement plusieurs activités avec :

- Des vols commerciaux transportant 135 000 passagers en 2015
- 17 000 mouvements d'aéronefs en 2015 (dont 1 500 mouvements commerciaux)
- Le développement d'activités de niche pour les passionnés d'aéronautique (Aéropassion, Aéroclub Dole-Tavaux) offrant des possibilités de formations et de qualifications sur différents types d'appareils.
- Une activité de maintenance sur la zone d'activité de Gevry avec Joliet innovation.



Figure 114 : Ynsect, société de biotechnologies
réalisation : Karine Barré



Figure 115 : Solvay

L'entreprise Solvay-Inovyn installée sur le territoire depuis 1930 s'inscrit également dans cette tradition d'innovation et est le plus important employeur de l'agglomération avec plus de 1 400 salariés encore aujourd'hui.



Figure 116 : Stanley - Black&Decker, plateforme logistique

Réalisation Karine Barré



Figure 117 : Scabois, coopérative d'artisans du bois

Réalisation : Karine Barré

C.2. Au carrefour d'un réseau multimodal :

L'atout de cette zone est notamment favorisé par la proximité de différents moyens de transports. Proche d'une sortie d'autoroute de l'A39, le site Aéroport-Innovia est remarquablement desservi. Il est aussi situé en bordure d'un canal à gabarit Freycinet qui permet de rejoindre le Technoport de Pagny (17 km).



Figure 118 : Pagny, positionnée à égale distance des ports du Nord (Anvers, Amsterdam) et de la Méditerranée (Marseille-Fos)

D - AMENAGEMENT PROPOSE : LE SITE AEROPORT - INNOVIA : UNE ZONE ECONOMIQUE A DIMENSION REGIONALE

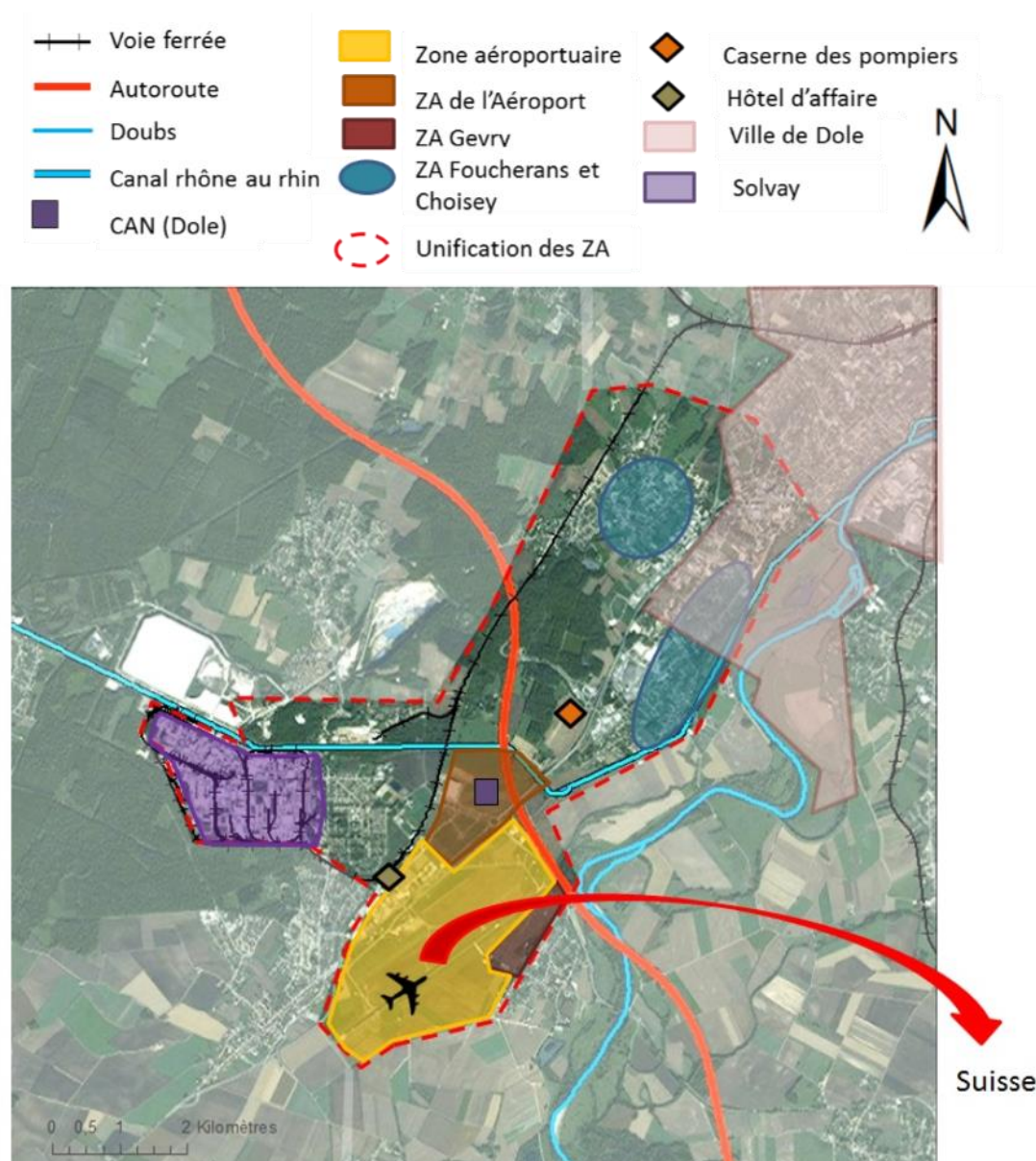


Figure 119 : Aménagement proposé pour le site aéroport Innovia

D.1. Un site à dimension économique, des liens à établir

Innovia se trouve au centre d'un ensemble de Zones d'Activités qui regroupent : Solvay-

Innovyn, Aéroport-Gevry, Innovia, et Foucherans. Unifier ces ZA en un grand ensemble, de même que créer des liens entre les entreprises permettra au Grand Dole d'affirmer un site économique fort au niveau régional. La mise à disposition du laboratoire Solvay pour les entreprises du territoire constitue un exemple d'ouverture et de partenariat.

D.2. Encourager les entreprises en les accompagnants dans la transition énergétique

Avec les enjeux climatiques actuels, l'agglomération souhaite faire renaître le salon Innovia afin de récompenser les initiatives environnementales des entreprises.

D.3. Développer le service aux entreprises

Un service de restauration collective ainsi qu'une crèche sont en réflexion sur la zone Innovia. Le CAN pourrait aussi à l'avenir être déplacé sur cette zone. Ainsi un ensemble de services contigus à la nouvelle caserne des pompiers et répondant aux besoins d'un espace économique peut se développer progressivement.

D.4. Diversifier l'activité de l'aéroport vers les vols non commerciaux et le tourisme

Se tourner vers la Suisse est un levier pour le développement de cet aéroport. Celui de Genève se retrouve en effet en situation de saturation pour le stockage de ses aéronefs. En parallèle, la présence d'anciens avions remis en état par Aéropassion permettrait de développer un tourisme de niche. Ainsi un hôtel d'affaire implanté à proximité de l'aéroport, des zones d'activité et d'une gare potentielle sur la voie existante, pourrait répondre à une demande de séjour suite à l'essor de l'aéroport.

CONCLUSION

Nous avons trouvé l'objet de notre stage intéressant. Le sujet de la commande étant très large, il nous a donc fallu être rigoureux dans les objectifs que nous nous fixions, étape par étape pour pouvoir y répondre dans le temps qui nous était imparti. Comme évoqué précédemment, ce projet pourrait être poursuivi à l'avenir grâce à la participation d'un maximum d'acteurs concernés.

Ce stage nous a permis de découvrir le fonctionnement d'une collectivité territoriale et le jeu d'acteurs qui en découle.

Nous avons apprécié le fait d'avoir à la fois une certaine autonomie dans l'organisation de notre travail et à la fois des rendez-vous réguliers avec nos tuteurs de stage et le président de l'agglomération pour faire le point sur notre avancée et éventuellement nous recadrer par rapport à leurs attentes.

Le travail en groupe nécessite une communication efficace entre les différents membres. Nous avons expérimenté le fait d'avoir des avis divergents et de devoir les défendre devant nos camarades, et par la suite parfois, aussi, devant les différents acteurs du territoire rencontrés. Cela fut enrichissant.

Nous avons également apprécié le fait d'avoir rencontré énormément d'acteurs, seuls ou en petit groupe (à 2 ou 3 le plus souvent). Cela nous a appris à mener un « entretien », à être clairs dans ce que l'on recherchait à travers ces rencontres (les élus n'avaient souvent que peu

de temps à nous accorder, il fallait donc être clairs et concis), mais également à gagner en assurance.

REPERTOIRE DES PERSONNES CONTACTEES

Nom	Prénom	Fonction
BERTO	Jean-Jacques	Directeur d'exploitation de l'aéroport de Dole-Jura
BONNET	Hélène	Respo SIG au Grand Dole
BONNIN	Léo	Agence Green Box / Responsable projet V (Co-working, réseau d'économie locale)
BONNOTTE	Amandine	Contact Ynsect
BOURGEOIS-RÉPUBLIQUE	Claire	Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération du Grand Dole déléguée au Développement Économique
BRENOT	Nathalie	CDMA Antenne Dole
CAUTIN	Frédéric	SAFER Jura (Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural)
CHEVASSU	Pierre	Maitre de stage ; Directeur du pôle Aménagement et Attractivité du Territoire au Grand Dole
CONSTANTIN	Leslie	Chargée de mission développement forestier Besançon (CoFor)
DONIER	Vincent	ARD (Agence Régionale de Développement Franche Comté)
DUMON	Yoann	Respo SIG à l'ARD
FICHERE	Jean-Pascal	Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Dole
FONTAINE	Charles	Maitre de stage, Directeur Adjoint du Pole Aménagement et Attractivité, responsable du Service Développement Economique du Grand Dole
HUMBERT	Jean-Christophe	Chargé de l'instruction du PLUi
JORCIN	Marc	Services Techniques-Bois énergies
LEDET	Elen	Directrice pôle environnement-mobilité
LEFEVRE	Jean-Philippe	Culture
LEFEBVRE		SNCF
MAIRE-AMIOT	Inès	chargée diagnostic, animation PTEC (Plan Territoriale énergie Climat)
MARATIER	Antoine	
MANZONI	Philippe	Directeur Intermarché Dole
MICHAUD	Dominique	Vice-Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Dole délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Urbanisme
MILLET	Nicole	Chef de projet Coeur de Ville
MOGNOL	Pierre	Ancien Adjoint au Maire chargé de l'URBA Ajd VP Dole du Jura Habitat
MORIZOT	Denis	Président UniDole, association des commerçants

MULLER	Thomas	Président GVA Chemin Dole
PALMER	Lydie	pôle environnement mobilité
PARIZON		Aéropassion sur site aéroport
PECHINOT	Jacques	Vice-Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Dole délégué à l'Urbanisme Commercial
PFISTER	Jean-Michel	Directeur entreprise SECA à Gevry - codirigeant entreprise Joliet Innovation (activités liées à l'aéroport)
RECEVEUR	Annabelle	Grand Dole - Coordinatrice Coeur de Ville, Développement Commercial, Office du Commerce
ROMAND	Michel	Chargé de mission filière Hydrogène Franche Comté
ROUGET	Philippe	Chambre de Commerce et d'Industrie du Jura - Directeur de l'antenne de Dole
SOMMER	Denis	Vice-Président à l'Aménagement du Territoire de la Région Bourgogne - Franche Comté
THEVENIER	Arnaud	Chambre d'agriculture du Jura, Responsable du Département. Collectivités, Territoires, Energie et Environnement.
TRIBOULET	Stéphane	Directeur de l'Office de Tourisme
TYRODE	Emilie	Secrétaire du service Urba
VAIVRE	Sylvain	Grand Besançon / animateur du Pôle Métropolitain Centre Franche-Comté
WAMBST	Annick	Présidente du Serpolet

BIBLIOGRAPHIE

I - DOCUMENTS D'URBANISME CONSULTÉS

- Document de travail du SCOT du Grand Dole (2012)
- MAIRE-AMIOT Inès, Document de travail sur l'agriculture (2016)
- PLH du Grand Dole 2010-2015
- PLU de Dole (2006 modifié en 2009)
- Plan d'Approvisionnement Territorial du Pays Dolois (2011)
- Porter à connaissance de la Chambre d'Agriculture pour le PLUi du Grand Dole (2016)

II - OUVRAGES ELECTRONIQUES

- ARS, *Diagnostic santé du territoire de proximité de Dole* (2015)
<http://www.ars.bourgogne-franche-comte.sante.fr/Diagnostics-de-territoire.184325.0.html>
- CLAP Pierre, RUNGE François, *La Mobilité du Futur*. Cahier de la prospective n°3 / Avril 2016
http://audab.org/wp-content/uploads/2016/05/Cahier_Prosp_Mobilit%C3%A9_Vf_Light.pdf
- Commissariat Général au Développement Durable «Écologie industrielle territoriale : le guide pour agir dans les territoires» (2014)
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Ecologie-industrielle-territoriale-.html>
- Etude du Pôle Emplois « Profil Socio-Économique 2015 du bassin d'emplois de Dole »
http://www.pole-emploi.fr/front/common/tools/download_file.jspz?mediaid=155380
- ERNSTSON Henrick , VAN der LEEUW Sander, REDMAN Charles , MEFFERT Charles , DAVIS Charles , ALFSEN Christine, ELQMVIST Charles , *Urban transitions : On urban resilience and human-dominated ecosystems*. Ambio.-[05.05.2016]
<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3357675/>
- GERARDIN, Hubert, POIROT, Jacques, *L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel*. De Boeck Supérieur.-[25.04.2016]
<http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2010-1-page-27.htm>
- GENEVIEVE Charles, *Deux «villes moyennes» de Franche-Comté : Dole et Vesoul*. Revue Géographique de l'Est.-[28.04.2016]
http://www.persee.fr/doc/rgeest_0035-3213_1979_num_19_3_1673
- LAROCHE Sylvie, CHARBONNEAU Luce, *La zone d'emploi de Dole : De nombreux échanges d'actifs avec les zones voisines*. Efigip.-[8.05.2016]
http://www.insee.fr/fr/insee_regions/franche-comte/themes/essentiel/ess11134/le_point_sur_ze_dole.pdf
- MEEROW Sarah, NEWELL Joshua, STULTS Melissa, *Defining urban resilience : A review*. Landscape and Urban Planning.-[29.05.2016]

III - OUVRAGES IMPRIMES

- CHAPUIS, Robert. *Bourgogne/Franche-Comté : sœurs ou rivales ?* : Brève histoire des relations ambiguës entre deux régions. Paris: l'Harmattan, 2010. 168 p. Historiques
- DUVERGET, Jean Claude. *Franche-Comté Bourgogne chronique d'une fusion décidée depuis 160 ans*. Broché, 2015. 316 p. Les éditions du sekoya
- Inovyn, "Le groupe et le site de Tavaux", date inconnue
- Jura Tourisme - "Enquête de satisfaction et de fréquentation 2015", 2015
- Jura Tourisme - "Enquête Echappée Jurassienne Résultats printemps", été 2015
- Jura Tourisme - "Schéma de développement touristique du Pays Dolois 2011 - 2016", 2010
- PISTOLET Yvelise- "Rapport Enquête « passagers » Aéroport Dole Jura", Été 2013
- VNF, "Tourisme Fluvial, état des lieux et retombées économiques", 2015, Rhône Saône

IV - SITES CONSULTÉS

ADIB [25.06.2016]

<http://www.boisenergie-franche-comte.com/>

Aéroport Dole Jura [14.06.2016]

<http://www.aeroportdolejura.com/>

ARD Franche-Comté[03.06.2016]

<http://www.ardfc.org/>

ARDIE Bourgogne [03.06.2016]

<http://www.ardiebourgogne.com/>

Bois Jura Supérieur [16.05.2016]

<http://www.charpente-bois-jura.com/>

DRAAF[28.06.2016]

<http://draaf.bourgogne-franche-comte.agriculture.gouv.fr/La-filiere-foret-bois-en-Franche>

Eric Seibel [29.06.2016]

http://www.mecanictrains.fr/ERIC_SEIBEL_QUI_C.html

Géoportail [25.05.2016]

<http://www.geoportail.gouv.fr/>

Legifrance [19.05.2016]

<https://www.legifrance.gouv.fr/>

Le Serpolet [28.05.2016]

www.leserpolet.org

Observatoire Socio-économique régional [05.06.2016]

<http://www.oserfc.org/>

Observatoire régional des transports [15.06.2016]

<http://www.ort.franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/>

Pôle Innovia Grand Dole [25.04.2016]

<http://www.grand-dole.fr/pole-innovia.htm>

Site de l'Insee [12.05.2016]

<http://www.insee.fr/>

Site de l'office du tourisme [16.06.2016]

<http://www.tourisme-paysdedole.fr/>

Société [29.05.2016]

www.societe.com/

Technoport Pagny [30.06.2016]

<http://www.technoport-pagny-bourgogne.eu/>

Vitabora [03.06.2016]

<http://www.vitabora.com/>

Voies Navigables de France [15.06.2016]

<http://www.vnf.fr/>

V - THESE, MEMOIRE, RAPPORT DE STAGE

BREUER Christophe, DUQUESNE Marianne, *Plan stratégique de développement pour les arrondissements de Huy et de Waremme* : Mémoire : Urbanisme et Aménagement du Territoire, Cours de Développement territorial : Université de Liège, Mai 2008

CORRUE Florent, *Développement des circuits courts sur le territoire du Pays Dolois*. 81p. Rapport de stage : Management des organisations spécialité Techniques de management et développement durable des organisations : Université de Franche-Comté, 2010

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Zones d'emplois en Franche-Comté (source INSEE)	6
Figure 2 : Dole dans la nouvelle région Bourgogne Franche-Comté (source INSEE)	7
Figure 3 : Taux de scolarisation pour l'aire urbaine de Dole (source INSEE).....	8
Figure 4 : Taux de formation par niveau d'étude (source INSEE)	9
Figure 5 : Employeurs de la sphère productive, zone d'emploi de Dole (source INSEE).....	10
Figure 6 : Région Bourgogne-Franche-Comté avant et après la fusion.....	11
Figure 7 : Carte du relief, région Bourgogne-Franche-Comté	11
Figure 8 : Organisation économique et démographique de la région Réalisation : Karine Barré.	12
Figure 9 : Part de l'industrie dans l'emploi total.....	13
Figure 10 : Part de l'agriculture dans l'emploi total.....	14
Figure 11 : Zones de protection environnementales sur le Grand Dole.....	19
Figure 12 : Espace forestier sur le territoire du Grand Dole.....	21
Figure 13 : Taux de boisement sur le Grand Dole.....	22
Figure 14 : Forêts domaniales et non domaniales sur le Grand Dole.....	23
Figure 15 : Ressources forestières et consommation du territoire du Pays Dolois	24
Figure 16 : Schéma de la filière bois.....	25
Figure 17 : Répartition du CA de la filière forêt-bois	26
Figure 18 : Répartition des secteurs de l'Industrie Agro-alimentaire en Bourgogne-Franche-Comté	28
Figure 19 : Répartition des surfaces en herbe et céréalières.....	29
Figure 20 : Les principales IAA de l'agglomération Doloise.....	30
Figure 21 : Localisation des principales IAA.....	30
Figure 22 : RGA 2010.....	31
Figure 23 : Valeur agricole et systèmes d'exploitation.....	31
Figure 24 : Evolution du nombre d'exploitations et des surfaces agricoles	32
Figure 25 : Les surfaces agricoles.....	33
Figure 26 : Evolution du nombre d'exploitations.....	33
Figure 27 : Nombre d'exploitations agricoles par commune.....	34
Figure 28 : Les freins aux circuits courts	35
Figure 29 : Les AMAP dans le Pays Dolois	36
Figure 30 : Établissements selon l'activité au 31 décembre 2013, comparaison départementales (source : INSEE).....	38
Figure 31 : Les activités prépondérantes dans le bassin en 2013, Pôle Emplois Profil Socioéconomique du bassin de Dole 2015	39
Figure 32 : Établissements actifs par secteurs d'activités au 31 décembre 2013 (CA du Grand Dole)	39
Figure 33 : Postes par secteurs d'activité au 31 décembre 2013.....	39
Figure 34 : Carte du réseau des transports sur le Grand Dole	48
Figure 35 : Réseau routier de la région Bourgogne-Franche-Comté.....	49
Figure 36 : Traffic.....	50
Figure 37 : Trafic	51
Figure 38 : flux entrants et sortants de marchandise en Franche-Comté (et les 4 régions les plus liées)	52
Figure 39 : Flux interrégionaux sortants en Franche-Comté.....	52
Figure 40 : Flux interrégionaux entrants en Franche-Comté	53
Figure 41 : Valeur et évolution annuelle des marchandises échangées tours modes entre la Franche-Comté et les pays voisins.....	53

Figure 42 : Réseau de transport en commun du Grand Dole.....	55
Figure 43 : Fréquentation des gares TER en Franche-Comté en 2013	57
Figure 44 : Evolution et trafic annuel en 2010	58
Figure 45 : Réseau ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté	59
Figure 46 : Circulation de fret en Franche-Comté en 2010	60
Figure 47 : Carte des aéroports en Bourgogne-Franche-Comté.....	61
Figure 48 : Carte du réseau navigable autour du Grand Dole.....	64
Figure 49 : Réseau fluvial en Bourgogne-Franche-Comté.....	65
Figure 50 : Coûts des différents modes de transport de fret	65
Figure 51 : Evolution du fret fluvial sur la Saône et sur le canal du Rhône au Rhin.....	66
Figure 52 : Modes d'hébergement utilisés par les cyclotouristes.....	70
Figure 53 : Cyclotouristes: durée du séjour à vélo.....	70
Figure 54 : Chiffres clés du réseau "La Suisse à vélo"	71
Figure 55 : Importance relative des qualités du réseau ou de la zone cyclable.....	71
Figure 56 : Carte du tracé de l'EV6 sur le Grand Dole.....	72
Figure 57 : Carte de l'Echappée Jurassienne et de la ligne des Hirondelles	73
Figure 58 : Logo de la ligne des Hirondelles	74
Figure 59 : Carte du réseau navigable du Grand Dole	75
Figure 60 : Carte synthèse tourisme	76
Figure 61 : Salles d'accueil (tourisme d'affaire) sur le Grand Dole.....	77
Figure 62 : Evolution annuelle de la population entre 1999 et 2006 sur le Pays Dolois	80
Figure 63 : Taux de vacance des logements en 2007	81
Figure 64 : Répartition de l'offre de logement social en 2008	82
Figure 65 : Nombre et répartition des logements commencés entre 1999 et 2009	82
Figure 66 : Carte représentant le cœur de la Région Bourgogne Franche Comté.....	84
Figure 67 : Principales caractéristiques démographiques des villes du "cœur dynamique" de la région	85
Figure 68 : Tableau résumant les principales caractéristiques économiques des aires urbaines du "cœur dynamique" de la région.....	85
Figure 69 : Les trajets pendulaires au cœur de la région Bourgogne Franche Comté	86
Figure 70 : Les migrations résidentielles (avec la proportion des mobilités étudiantes) dans le cœur de la région Bourgogne Franche Comté.....	87
Figure 71 : Carte représentant les liens institutionnels entre les différentes villes de la région Bourgogne Franche Comté.....	88
Figure 72 : Organisation territoriale de la région Bourgogne-Franche-Comté.....	89
Figure 73 : Schéma des infrastructures de transport dans le cœur de la région Bourgogne Franche Comté	90
Figure 74 : Tableau AFOM de la position du Grand Dole dans son environnement régional	97
Figure 75 : Médiathèque de Dole.....	98
Figure 76 : Cirques et Fanfares 2016.....	98
Figure 77 : La Commanderie	99
Figure 78 : Manège de Brack.....	99
Figure 79 : Idéal Standard	99
Figure 80 : Centre ville.....	101
Figure 81 : Intermarché.....	101
Figure 82 : Infrastructures de transport	102
Figure 83 : Forêt, filière bois et ses acteurs sur le Pays Dolois	103
Figure 84 : Centre équestre de la Forêt de Chaux (Dole)	105
Figure 85 : Festival Back to the Trees.....	105

Figure 86 : Véhicule Hydrogène La Poste	107
Figure 87 : Mahytec.....	107
Figure 88 : Carte des productions sur le territoire	108
Figure 89 : Les acteurs- clés de la filière micromécanique.....	109
Figure 90 : Les acteurs-clés de la filière plasturgie.....	109
Figure 91 : Avion	111
Figure 92 : Bateau hydrogène.....	111
Figure 93 : Carte de l'offre logistique	112
Figure 94 : propriétés foncières de la rive gauche.....	113
Figure 95 : PLU rive gauche	114
Figure 96 : Idéal Standard	115
Figure 97 : Site Rive Gauche aujourd'hui	115
Figure 98 : Projet de liaison a court terme du quartier Rive Gauche au centre-ville.....	116
Figure 99 : Le quartier Rive Gauche en 2050?	117
Figure 100 : propriété foncière du quartier de la gare.....	118
Figure 101 : PLU quartier de la gare	119
Figure 102 : Le quartier de la gare actuellement.....	119
Figure 103 : Friche.....	120
Figure 104 : Habitations au nord de la friche.....	120
Figure 105 : La gare vue du côté parking.....	120
Figure 106 : La gare vue du côté parking.....	120
Figure 107 : Dépôt de Dole en 1965 - Eric Seibel	121
Figure 108 : Locomotives à vapeur - Eric Seibel.....	121
Figure 109 : Pôle d'échange multimodal	121
Figure 110 : Buffet de la gare actuellement	122
Figure 111 : La gare, point d'accueil et liaison vers le centre-ville	122
Figure 112 : La gare, le projet global.....	123
Figure 113 : propriété foncière aéroport.....	124
Figure 114 : Ynsect, société de biotechnologies réalisation : Karine Barré.....	125
Figure 115 : Solvay	126
Figure 116 : Stanley - Black&Decker, plateforme logistique.....	126
Figure 117 : Scabois, coopérative d'artisans du bois	126
Figure 118 : Pagny, positionné à égale distance des ports du Nord (Anvers, Amsterdam) et de la Méditerranée (Marseille-Fos).....	127
Figure 119 : Aménagement proposé pour le site aéroport Innovia.....	127