

PLU prescrit par délibération du Conseil Municipal le 15/ 12/ 2014

PLU arrêté par délibération du Conseil Municipal le 20/ 06/ 2016

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal le 20/ 03/ 2017

PLU modifié par délibération du Conseil Municipal du 9/ 07/ 2018

PLU modifié par délibération du Conseil Municipal du 14/ 12/ 2020

3/ Orientations d'Aménagement et de Programmation

PLU modifié
Décembre 2020



PREAMBULE

Dans la continuité du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, **trois secteurs déterminants pour le développement et l'attractivité** futurs de la ville, ont été identifiés :

- Le centre-ville,
- Le quartier de la Petite-Hollande,
- L'île du Mont-Bart,
- Le secteur des Gros Pierrons.

Ces secteurs font l'objet d'**Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)** destinées, en complément du règlement, à préciser les objectifs et principes généraux qui guideront leur évolution. Il s'agit d'exprimer un cadre de cohérence permettant de faire converger les politiques publiques et les investissements privés autour des mêmes objectifs de développement.

Ce cadre demeure relativement souple afin de laisser aux investisseurs une liberté de conception nécessaire pour tenir compte des réalités du marché et ainsi adapter les projets à un contexte communal qui évoluera pendant la quinzaine d'années de mise en œuvre du Plan Local d'Urbanisme.

Secteurs de développement stratégiques

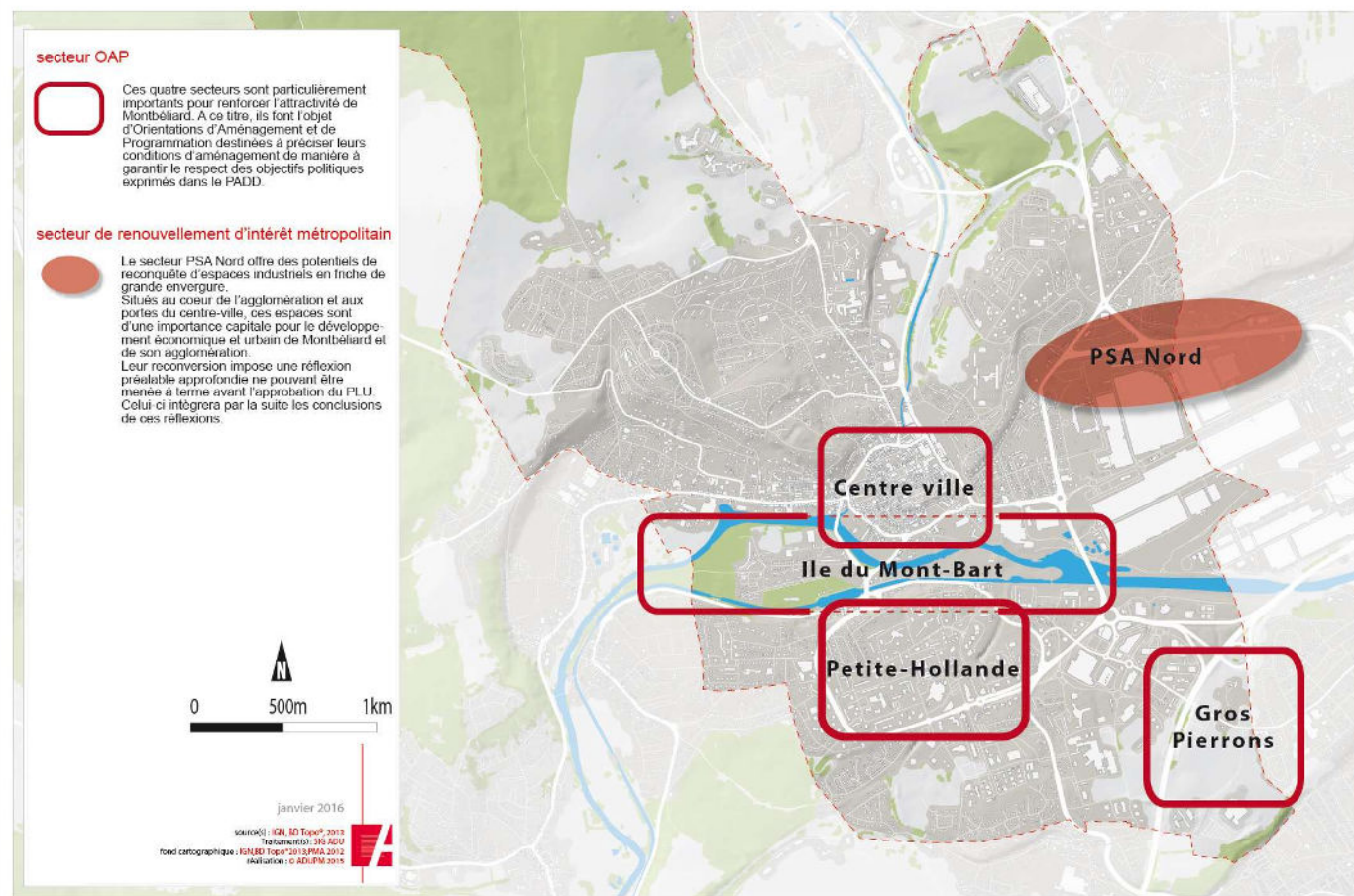


Table des matières

OAP N°1

ELARGIR LE RAYONNEMENT DU CENTRE-VILLE.....7

1/ Consolider et organiser les fonctions fondamentales à l'attractivité du centre-ville8

1.1/ Polariser davantage l'offre commerciale et de services non marchands 8

1.2/ Dynamiser les fonctions économiques de l'axe urbain des Alliés.. 8

2/ Donner envie de vivre et de fréquenter le centre-ville.....10

2.1/ L'espace public ordinaire : stimuler la vie quotidienne 10

2.2/ Créer un circuit urbain associant commerce et découverte du patrimoine 10

2.3/ Aménager les espaces publics fédérateurs..... 10

2.4/ L'eau : élément signature de l'identité de Montbéliard 10

3/ Faire du boulevard une vitrine fédératrice de la dynamique du centre-ville13

3.1/ Redonner une qualité urbaine au boulevard 13

3.2 / Marquer les entrées du centre-ville 13

OAP N°2

POURUIVRE LA RENOVATION URBAINE DU QUARTIER DE LA PETITE-HOLLANDE.....16

1/ Aménager un axe urbain fédérateur de la vie de quartier.....17

1.1/ Le secteur Jules Verne / créer un cœur de quartier pour l'ensemble de la Petite-Hollande 17

1.2/ L'îlot des Hexagones / Une polarité de quartier et d'agglomération 17

1.3/ Le secteur Brossolette / développer une nouvelle offre de logements 18

2/ Désenclaver le quartier et l'ouvrir sur son environnement..... 18

2.1/ L'îlot des hexagones / un espace d'articulation..... 18

2.2/ Améliorer le désenclavement du quartier..... 19

3/ Poursuivre la mise en valeur de l'environnement urbain..... 19

3.1/ Préserver le caractère paysager du quartier 19

3.2/ Mettre en valeur la position de balcon du quartier 19

3.3/ Pacifier les voies de desserte et valoriser les portes d'entrée20

OAP N°3

UN PROJET URBAIN ET TOURISTIQUE POUR L'ILE DU MONT-BART.....22

1/ Affirmer l'île du Mont-Bart comme maillon structurant de l'infrastructure verte et bleue d'agglomération..... 23

1.1/ Améliorer la qualité écologique des milieux naturels23

1.2/ Mettre en valeur les paysages urbains23

1.3/ Affirmer la vocation de divertissement de l'île du Mont-Bart.....25

2/ Affirmer le rôle urbain de l'île du Mont-Bart..... 28

2.1/ Retourner la ville sur l'eau par la reconquête des berges artificialisées28

2.2/ Un espace charnière propice à renforcer la cohésion urbaine de la centralité29

OAP N°4

MAITRISER ET ORGANISER LE DEVELOPPEMENT DU SITE DES GROS PIERRONS.....32

1/ Consolider la vocation métropolitaine..... 33

1.1/ Amorcer le développement d'un quartier urbain mixte et permettre l'implantation d'équipements et de services d'intérêt métropolitain33

1.2/ Renforcer la qualité de la connexion des Gros Pierrons avec l'espace médian.....33

1.3/ Accompagner le THNS d'un offre de services complémentaires..33

2/ Valoriser les vues sur les paysages et le cadre urbain	34
2.1/ Préserver les vues sur le grand paysage	34
2.2/ Affirmer la crête et les interfaces comme des espaces paysagers structurants	34
2.3 / Intégrer les projets dans les pentes naturelles su site	34
2.4/ prendre en compte l'identité rurale du hameau d'Egouttes	34
3/ Créer des effets de vitrines.....	35
3.1/ Valoriser l'entrée autoroutière.....	35
3.2/ Assurer l'intégration urbaine et paysagère du THNS	35
3.3/ préserver la possibilité de créer un nouveau maillage urbain et paysager structurant au-dessus de l'A36	35
3.4/ Séquencer les paysages de rues	35

OAP n°1

Elargir le rayonnement du centre-ville

Malgré toutes ses qualités, le centre-ville de Montbéliard fait face à des difficultés importantes de maintien de ses habitants, de ses activités économiques et commerciales et de ses emplois. Attirées par des implantations en périphérie de la ville, ces fonctions essentielles au fonctionnement du centre-ville s'affaiblissent. Il est aujourd'hui nécessaire de recréer les conditions favorables à l'attractivité du centre-ville en intervenant sur les facteurs susceptibles de renforcer l'envie d'y habiter, de le fréquenter et d'y investir.

Pour y parvenir, il est nécessaire d'agir de manière globale et coordonnée sur les différents facteurs de redynamisation de la centralité. Cette intervention repose tout d'abord sur la mobilisation foncière et sur l'adaptation du parc immobilier aux besoins actuels pour offrir des possibilités d'implantation en cœur de ville.

Parallèlement, le centre-ville doit s'adapter pour offrir les conditions favorables pour attirer de nouveaux habitants, convaincre les investisseurs et augmenter la fréquentation.

Dans cet objectif, les principes d'intervention visent à :

- Optimiser l'organisation des différentes fonctions pour rechercher un effet masse plus visible. Ce travail s'appuie sur la définition d'un périmètre de cœur de ville plus resserré, à l'intérieur duquel la continuité et l'attractivité du linéaire commercial sera recherchée,
- Mettre en valeur la singularité urbaine et architecturale du centre-ville pour créer des ambiances plus propices à l'achat, au tourisme et à la vie résidentielle. Il s'agit de faire des qualités urbaines du centre-ville un motif de fréquentation à part entière,
- Améliorer l'accessibilité en s'appuyant sur un système de mobilité plus adapté à la configuration urbaine du cœur historique et à ses usages. La modification des circulations sur le boulevard de ceinture et la reconfiguration des portes d'entrée du centre historique apparaissent déterminantes pour fluidifier les circulations et améliorer la desserte.

1/ CONSOLIDER ET ORGANISER LES FONCTIONS FONDAMENTALES A L'ATTRACTIVITE DU CENTRE-VILLE

L'attractivité du centre-ville repose sur la présence et la cohabitation de plusieurs fonctions essentielles : l'habitat, l'économie et le commerce, les services et les équipements. Si l'habitat concerne l'ensemble du centre-ville, le développement des autres fonctions est à orienter spatialement pour obtenir une organisation optimisée du centre-ville.

1.1/ POLARISER DAVANTAGE L'OFFRE COMMERCIALE ET DE SERVICES NON MARCHANDS

Pour gagner en attractivité, le centre-ville doit proposer une concentration et une diversité de fonctions suffisantes pour lui donner un effet masse. Il s'agit d'une condition pour attirer davantage de flux et renforcer le potentiel marchand du centre-ville. Cette densification sera favorisée sur un périmètre resserré qui s'organise :

- autour des deux linéaires commerciaux principaux de la rue Cuvier et de l'axe Souaberie-Velotte-Temple Saint-Martin-Clémenceau,
- et qui comprend la gare et la place Francisco Ferrer offrir au cœur de ville un ancrage et une vitrine depuis le boulevard.

Ce périmètre est le lieu d'implantation préférentiel de la ville pour :

- les commerces de détail de format compatible avec l'armature de la centralité, afin de densifier et diversifier l'offre commerciale existante,
- l'implantation de services et équipements publics générateurs de flux nécessaires à l'augmentation du potentiel de clientèle des commerces,
- les services et activités non marchands qui représentent un motif de fréquentation important pour un centre-ville,
- les structures et animations d'ordre culturel et touristiques, permettant de compléter et agrémenter l'offre classique du centre-ville.

La concentration de ces fonctions sur un espace réduit permettra de donner plus de confort à la fréquentation au centre-ville et ainsi le positionner plus favorablement dans les habitudes de consommation des ménages.

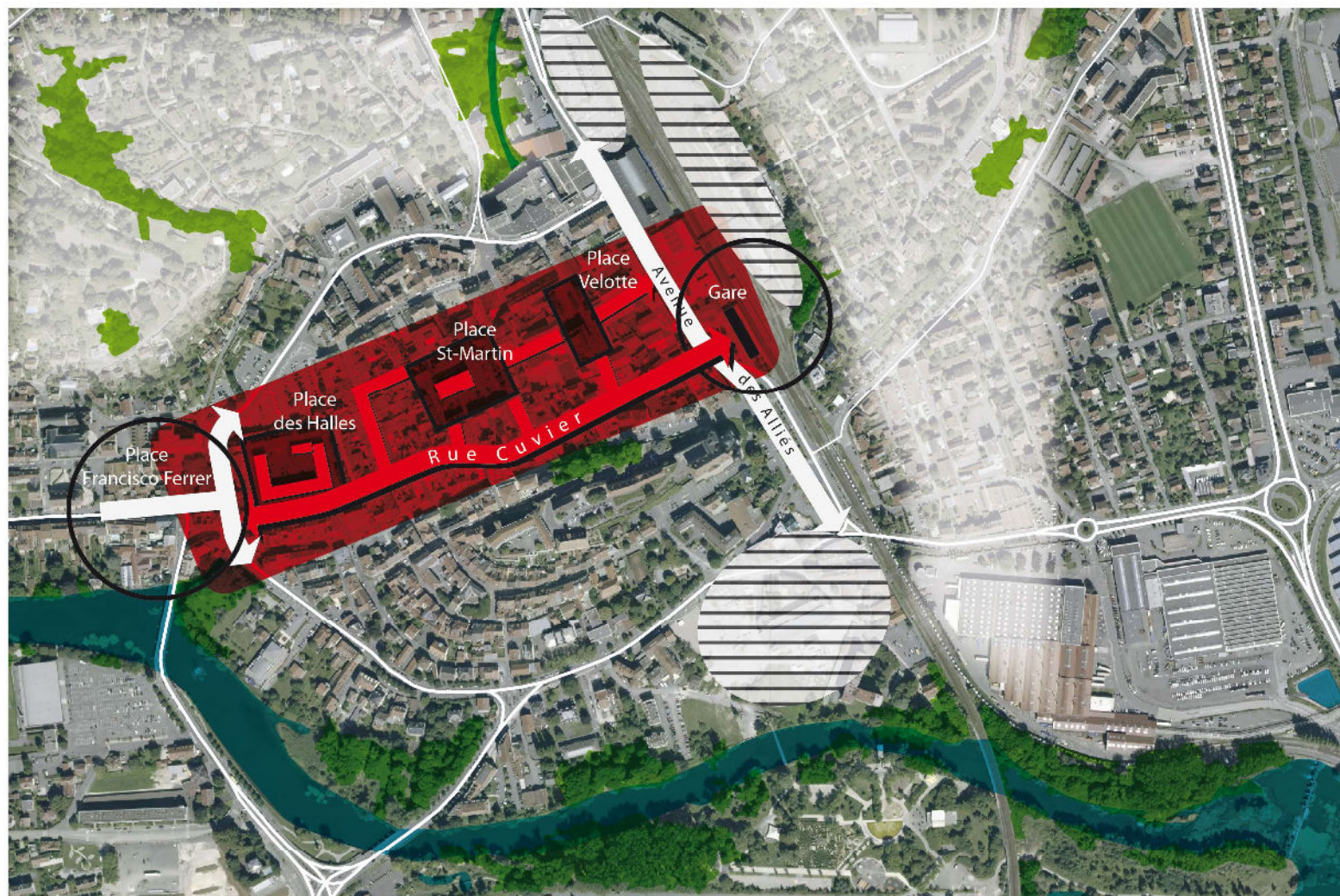
1.2/ DYNAMISER LES FONCTIONS ECONOMIQUES DE L'AXE URBAIN DES ALLIES

L'économie est une fonction essentielle à la dynamique du centre-ville. Elle permet d'augmenter sa population active, essentielle à sa vie économique et urbaine.

L'axe des Alliés dispose d'importantes friches et espaces ou bâtiments sous-occupés permettant de doter le centre-ville d'un pôle tertiaire, par l'accueil de fonctions économiques, administratives et de services recherchant une accessibilité ferroviaire et la proximité des commodités du centre-ville.

Ces secteurs proposeront des programmes immobiliers incluant des locaux d'activités pour des entreprises compatibles avec une installation en milieu urbain. Ils constitueront une alternative à l'offre en immobilier d'entreprise située en périphérie. L'implantation d'équipements structurants participant à l'attractivité du centre-ville pourra également être envisagée sur les différents espaces de cet axe.

Organiser le coeur marchand du centre-ville



 Coeur de ville

 Artère commerciale principale

 Vitrine du coeur de ville

 Potentiels de redynamisation de l'axe des Alliés



septembre 2015

Source: IGN, BD Topo 2014
Traitement: SRS AGA
Rédaction cartographique: SRS AGA
Publication: 15/09/2015



2/ DONNER ENVIE DE VIVRE ET DE FREQUENTER LE CENTRE-VILLE

Pour développer son attractivité, le centre-ville doit se différencier de ses espaces concurrents. Il bénéficie pour cela d'un atout unique : son cadre urbain singulier, caractérisé par la richesse de son patrimoine et son unité urbaine. Ce cadre urbain est un atout majeur à valoriser pour en faire un motif de fréquentation du centre-ville à part entière et déclencher l'intérêt des investisseurs.

2.1/ L'ESPACE PUBLIC ORDINAIRE : STIMULER LA VIE QUOTIDIENNE

L'espace public ordinaire joue un rôle important dans la vie quotidienne des usagers du centre-ville et en particulier des résidents. Il est espace de liaison et de déplacements. Il détermine des usages et met en valeur des lieux fréquentés quotidiennement.

Le centre historique se caractérise par une unité urbaine d'ensemble qui ne se retrouve pas dans le traitement de ses espaces publics. Leur hétérogénéité rend les espaces décousus, complique la lecture du centre-ville, crée des coupures et ne met pas toujours en valeur un patrimoine architectural pourtant exceptionnel.

Pour soutenir la vie urbaine, l'ensemble du centre-ville sera aménagé en plateau mixte où le piéton est prioritaire. Il s'agit de créer un environnement urbain plus agréable et favorable à l'expression et à l'épanouissement d'une vie résidentielle, commerciale et touristique.

2.2/ CREER UN CIRCUIT URBAIN ASSOCIANT COMMERCE ET DECOUVERTE DU PATRIMOINE

Un circuit urbain sera aménagé pour retenir l'intérêt du consommateur et du visiteur, en lui procurant le plaisir d'achat, de flâner, de s'arrêter et de se promener davantage pour découvrir les qualités du centre-ville. Ce circuit :

- relie les principaux secteurs commerciaux, espaces de stationnement et pôles d'équipements publics à la rue Cuvier qui représente l'artère centrale,
- emprunte le circuit de découverte du patrimoine Heinrich Schikhardt afin de rendre les parcours plus attractifs et diversifiés.

Ce parcours, permettant de créer des boucles, donnera davantage d'épaisseur au centre-ville en étirant la dynamique urbaine et commerciale de la rue Cuvier vers les autres pôles de vie du centre-ville, situés plus en retrait. Appuyé sur une signalétique piétonne efficace, son aménagement devra garantir la continuité des cheminements et offrir un environnement urbain apaisé, propice à la découverte et à la mise en

scène du patrimoine architectural. La rue de la Schliffe, l'éperon rocheux du château et le boulevard urbain au droit de la place Francisco Ferrer représentent les principaux lieux devant faire l'objet d'aménagements spécifiques destinés à assurer cette continuité des parcours.

2.3/ AMENAGER LES ESPACES PUBLICS FEDERATEURS

Ce parcours urbain est ponctué d'un maillage de places fréquentées pour les fonctions qu'elles concentrent et l'animation quotidienne ou événementielle organisée sur leurs espaces publics. Ces places sont des lieux névralgiques du centre-ville. Elles révèlent son identité patrimoniale et sont le reflet de sa vitalité urbaine et sociale. Elles constituent des espaces clés de la dynamique de centre-ville, et les points à partir desquels le visiteur peut pleinement s'approprier l'espace.

Par leurs fonctions et le traitement de leurs espaces publics elles doivent participer :

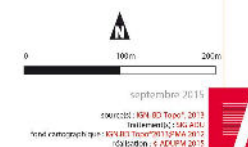
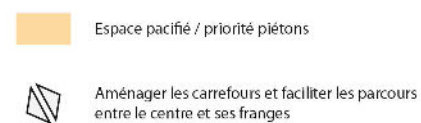
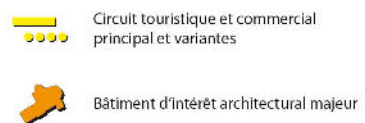
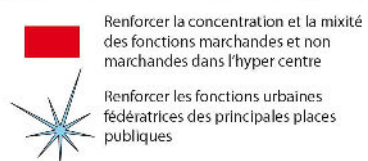
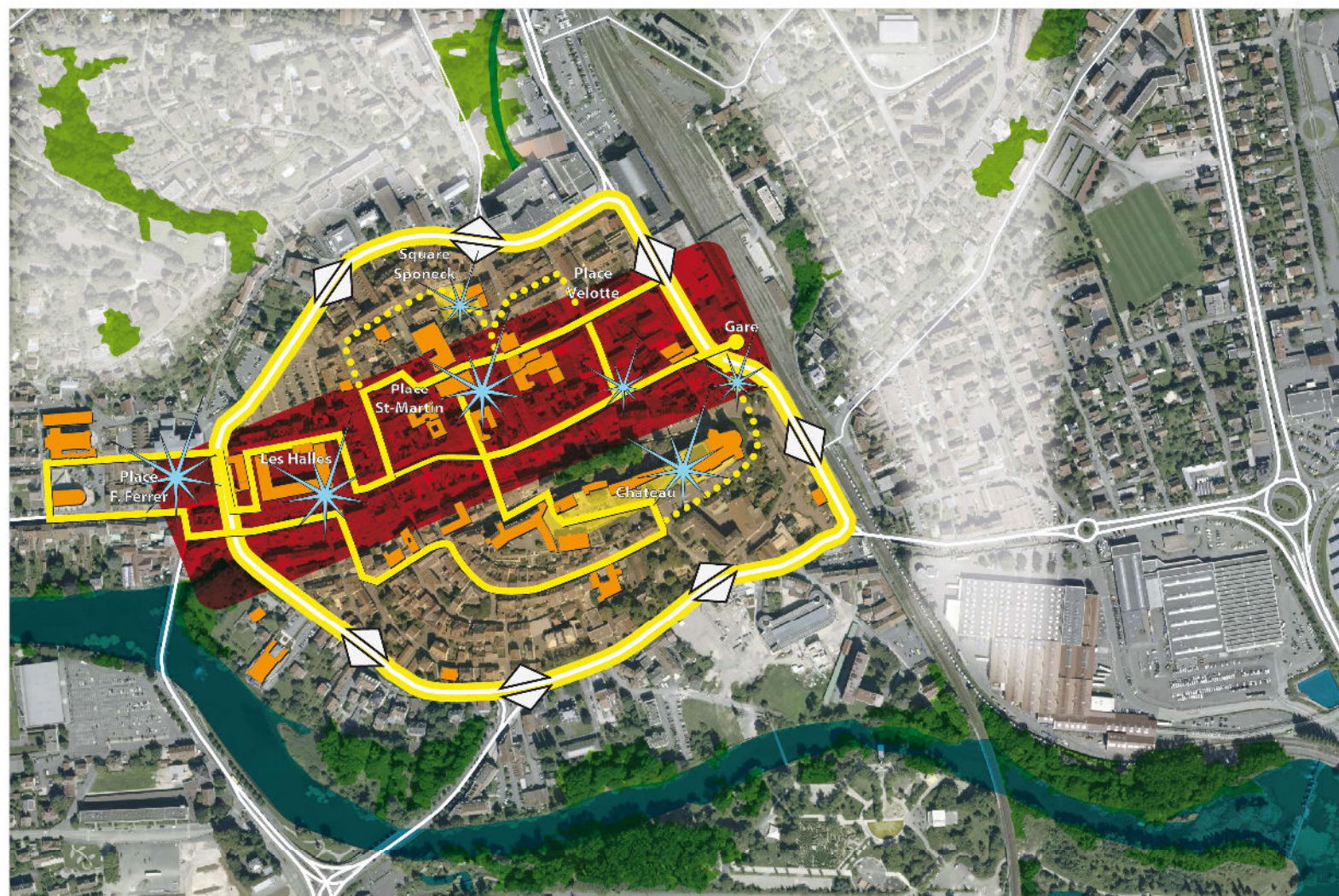
- à la mise en valeur des édifices les plus prestigieux,
- à l'animation du centre-ville et l'expression de sa vie urbaine et sociale par une appropriation piétonne plus importante et l'accueil d'usages variés (mobilier, kiosques, jeux, expositions...),
- à l'articulation des différents espaces qu'elles relient afin de créer des continuités urbaines plus lisibles,
- à l'orientation du chaland sur le parcours commerçant, ces places étant généralement des carrefours sur le parcours urbain et le premier point de découverte du centre-ville depuis ses parkings de desserte.

2.4/ L'EAU : ELEMENT SIGNATURE DE L'IDENTITE DE MONTBELIARD

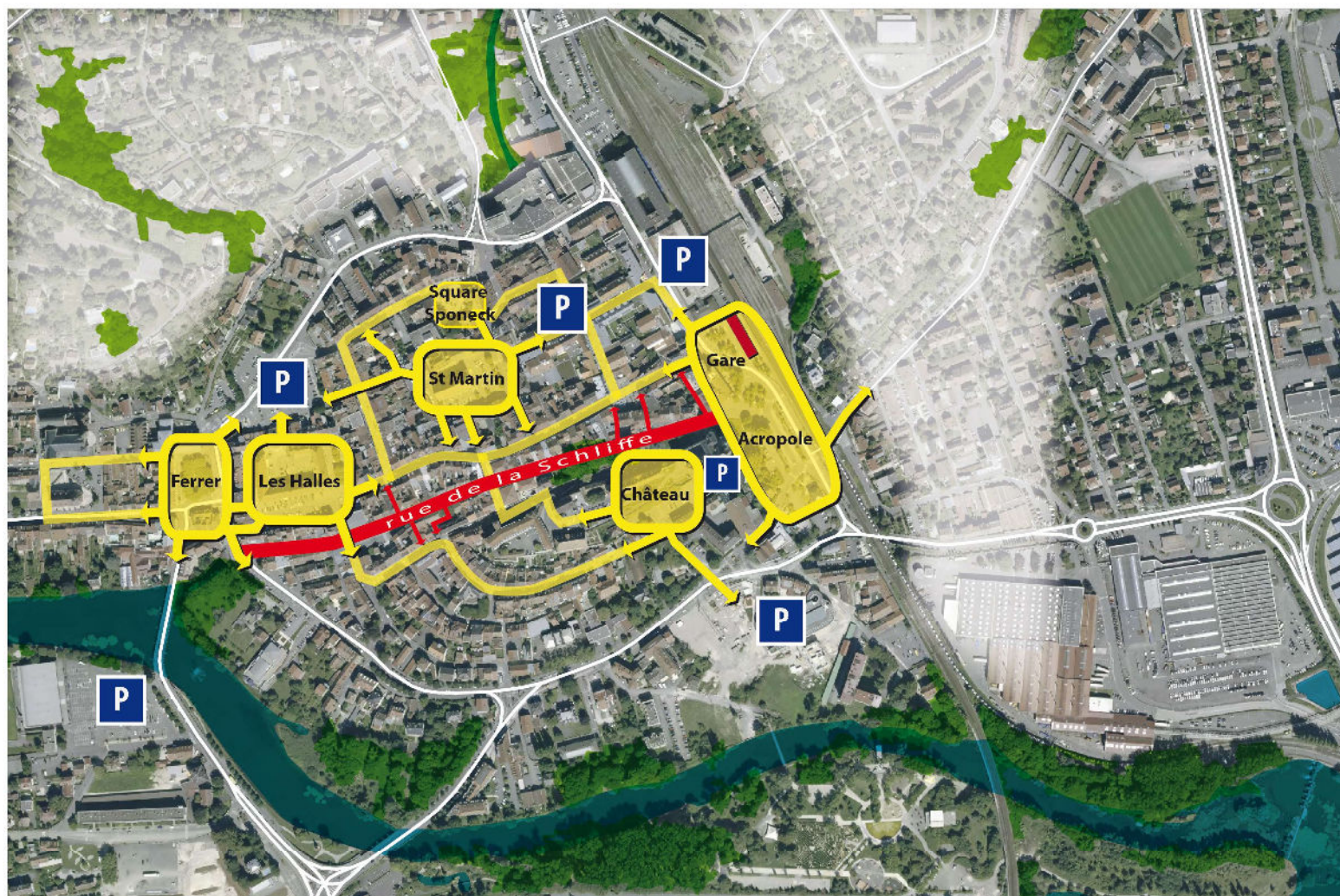
De nombreuses villes ont mené avec succès des politiques de réappropriation de l'eau pour renforcer leur attractivité urbaine. Montbéliard est également engagée sur cette voie, comme en témoigne la réussite des aménagements touristiques et de loisirs le long des berges de l'Allan et du canal. Cette stratégie est à poursuivre et à étendre au centre historique, traversé par plusieurs voies d'eau recouvertes par les infrastructures routières.

La réintroduction de l'eau en centre-ville, sous des formes contemporaines, sera recherchée au fur et à mesure des aménagements urbains et des opérations de construction. Cette orientation vise à redonner au centre-ville son cachet original, par la mise en valeur de son caractère unique et l'animation de ses espaces publics. L'eau en ville est un vecteur de différenciation positive et génère un ensemble d'appropriations spontanées allant dans le sens d'une redynamisation.

Un circuit commercial et patrimonial structuré et fédérateur



Aménager un réseau continu d'espaces publics fédérateurs



 circuit urbain principal

 Aménager les espaces publics fédérateurs

 Intégrer les parkings de centre-ville dans le parcours urbain

 Résorber la coupure urbaine créée par la rue de la Schliffe


0 100m 200m
septembre 2019
montbéliard : RUC 02.10.19.01.01
Projet d'aménagement : 100-001
David Cartographie : RENAUDY 2019.10.19.01.01
RUC 02.10.19.01.01

3/ FAIRE DU BOULEVARD UNE VITRINE FEDERATRICE DE LA DYNAMIQUE DU CENTRE-VILLE

L'organisation actuelle de la circulation à l'approche du centre-ville renvoie une image de centre-ville encombré, difficilement accessible et soumis à d'importantes nuisances liées au trafic (bruit, vitesse, pollution...). Le boulevard, par son caractère très routier et son sens unique de circulation, participe très fortement à cette ambiance. Sa transformation en voie urbaine plus qualitative est un levier essentiel pour fluidifier les circulations, améliorer l'accès au centre-ville, redonner une valeur immobilière à ses rives et favoriser leur reconquête économique et urbaine. Elle repose sur les principes suivants.

3.1/ REDONNER UNE QUALITE URBAINE AU BOULEVARD

Le retraitement du boulevard doit permettre de créer un environnement urbain plus adapté à la vie urbaine, tout en garantissant la fluidité des circulations nécessaire au fonctionnement économique du centre-ville. Le boulevard doit assurer, par son traitement, la transition entre le trafic routier des grandes pénétrantes routières et l'ambiance urbaine du cœur de ville.

Modifier le sens circulatoire

Le réaménagement du boulevard prend appui sur sa mise à double sens de circulation, avec des effets directs sur le confort de circulation :

- une vitesse ralentie permettant de sécuriser les déplacements et de faciliter le repérage des consommateurs en approche du centre-ville,
- une fluidité des déplacements, liée à des parcours plus courts et intuitifs entre chaque pénétrante du centre-ville,
- un accès plus simple et direct aux parkings de desserte du centre-ville ; ceux-ci étant resitués sur les itinéraires d'entrée de ville.

Qualifier l'espace public

Ce changement de circulation s'accompagne d'un retraitement de l'espace public destiné à réduire l'aspect routier de la voie. La qualité de traitement du boulevard s'inscrit dans l'objectif de connecter le circuit urbain du centre-ville aux espaces extérieurs. Les principes d'aménagement du boulevard consistent à :

- accorder davantage de place aux autres modes de déplacements doux, tout particulièrement au niveau des seuils entre le centre-ville et ses espaces limitrophes,

- retrouver des usages plus urbains et créer des conditions plus favorables à la revitalisation de ses rives au travers du traitement de l'espace public.

Mettre en scène le château et la Place Francisco Ferrer

La requalification urbaine du boulevard s'étend sur des espaces plus larges au niveau de deux secteurs particulièrement emblématiques de l'identité architecturale du centre-ville. Le secteur de l'acropole afin de valoriser la façade monumentale du château depuis l'entrée principale du centre-ville. La place Francisco Ferrer et ses rives bâties pour leur unité urbaine.

3.2 / MARQUER LES ENTREES DU CENTRE-VILLE

Les portes d'entrée du centre-ville sont des lieux essentiels à son attractivité. Elles ont comme rôle primordial de **capter les flux de passage du boulevard et inciter à l'arrêt** avant qu'ils ne pénètrent en cœur de ville. Leur aménagement repose sur trois fonctionnalités complémentaires.

Desservir le centre-ville et distribuer les flux

En lien avec la mise à double sens de circulation du boulevard, l'aménagement des portes d'entrée améliore la desserte du centre-ville en proposant un accès plus simple, visible et direct à un parking de desserte depuis les entrées principales. Les parkings des Blancheries, Lizaine, Velotte et Alliés sont ainsi resitués sur les parcours d'entrée de ville, plus favorables à l'arrêt des automobilistes en approche du centre-ville. Des aménagements destinés à intégrer les parkings dans des parcours urbains visibles, confortables et sûrs seront réalisés pour réduire la distance psychologique jusqu'au cœur commerçant.

Le bon fonctionnement de ces portes s'appuie par ailleurs sur la mise en place d'un plan de jalonnement efficace depuis chaque pénétrante. Il s'agit d'orienter les flux à l'approche du centre-ville en fonction de leur destination pour éviter l'encombrement du centre-ville.

Engager une reconquête économique et urbaine des portes principales

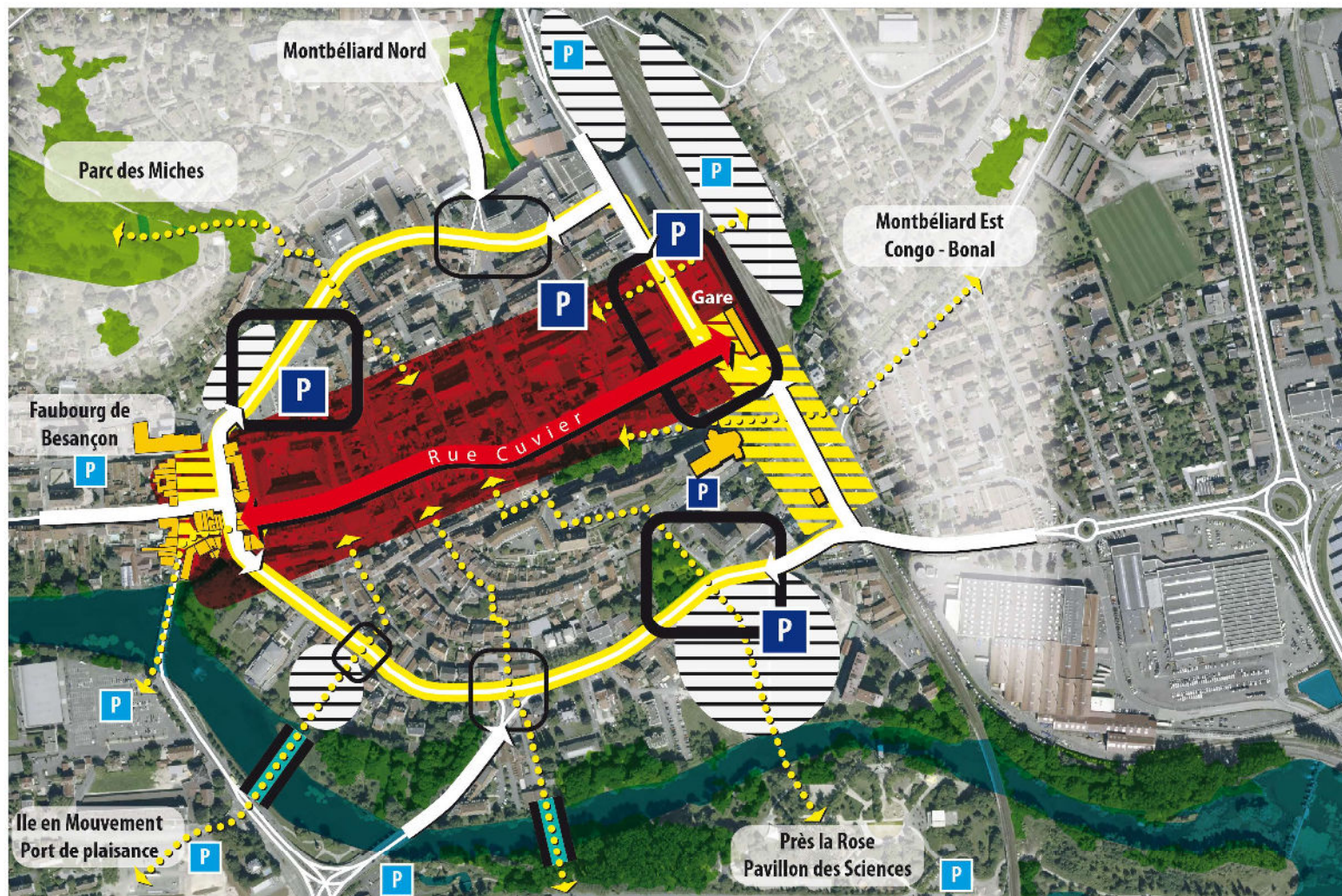
Le boulevard est un axe de passage très important, offrant des situations attractives pour des activités recherchant une grande visibilité et des flux. Compte tenu des potentiels de mutation existants le long de cet axe, son urbanisation doit être encadrée pour éviter toute concurrence avec le cœur de ville.

Ainsi, son urbanisation répond à un principe de pôles maîtrisés, localisés aux carrefours des portes d'entrées principales du centre-ville. Des activités économiques, commerciales et de services ayant besoin d'une grande visibilité et de flux de passage pourront s'installer aux abords de ces portes. Elles participeront à renforcer l'urbanité des abords du centre historique et à créer des appels vers son offre urbaine.

Créer des effets d'appel pour stimuler l'arrêt

L'aménagement des portes de centre-ville recherchera à reproduire les marqueurs du centre-ville afin de faire comprendre au visiteur, par l'ambiance urbaine produite, qu'il est arrivé en cœur de ville. La création de cet environnement pourra notamment s'appuyer sur l'aménagement de l'espace public et la composition urbaine des espaces bâtis qui les accompagnent.

Faire du boulevard de ceinture une vitrine fédératrice de la dynamique du centre-ville



- Hyper centre
- Orienter les flux depuis les principales voies pénétrantes
- Boulevard de ceinture. Aménagements qualitatifs et réorganisation des circulations

- Organiser et hiérarchiser les portes d'entrée du centre-ville
- Parking d'accès au centre-ville
- Parking de lisière
- Passerelle à créer

- Reconquérir le foncier mutable de la rive extérieure du boulevard
- Espace vitrine à requalifier
- Aménager des continuités piétonnes depuis/vers le centre-ville



OAP n°2

Poursuivre la rénovation urbaine du quartier de la Petite-Hollande

Contexte et objectifs

Le quartier de la Petite-Hollande est dans une dynamique de profonde transformation. Avec l'aide de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine, de nombreux projets ont été engagés ces dernières années afin d'en améliorer le fonctionnement et l'attractivité. Ces investissements n'ont cependant pas permis d'atteindre cet objectif et le quartier a perdu des habitants.

Seul quartier de l'agglomération retenu d'intérêt national au titre du nouveau programme de rénovation urbaine, la Petite-Hollande va bénéficier de nouveaux financements pour poursuivre son renouvellement.

Ce nouveau dispositif devra contribuer à inscrire le quartier dans un objectif de consolider la centralité de la ville de Montbéliard, en appui et en complémentarité du centre-ville. La stratégie urbaine retenue considère plusieurs axes d'intervention :

- amplifier la mixité des fonctions du quartier et de ses franges immédiates en s'appuyant sur le potentiel existants d'équipements, activités et services à fort rayonnement,
- diversifier l'offre de logements et poursuivre l'embellissement des espaces publics pour attirer de nouveaux ménages et favoriser une mixité sociale plus importante,
- désenclaver et mettre à niveau l'accessibilité du plateau de la Petite-Hollande pour affirmer son rôle structurant dans le fonctionnement de la ville et de l'agglomération.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation concernent un périmètre étendu au pôle universitaire et tertiaire des Portes du Jura. Il s'agit d'améliorer l'intégration de ce pôle dans le quartier afin qu'il participe davantage à son fonctionnement et à son dynamisme.

1/ AMENAGER UN AXE URBAIN FEDERATEUR DE LA VIE DE QUARTIER

La rénovation urbaine du quartier de la Petite-Hollande s'appuie sur l'aménagement d'une artère paysagère principale qui irrigue et relie, d'Ouest en Est, les espaces et pôles de vie du quartier : collège Lou Blazer, cœur de quartier Jules Verne, pôle de services des Hexagones, secteur de développement Brossolette.

L'aménagement de cet axe principal concilie plusieurs fonctionnalités :

- relier les polarités du quartier par un parcours continu, confortable et agréable,
- valoriser la qualité résidentielle du quartier en offrant aux habitants l'accès à des espaces publics de proximité,
- permettre la recomposition d'ilots pour reconstruire des logements aux abords d'espaces requalifiés,
- assurer l'accès aux commodités situées au voisinage du quartier, dans le centre-ville, le Pied des Gouttes et les espaces naturels et de loisirs de l'île du Mont-Bart et du Bois de Courcelles-les-Montbéliard.

Le long de cet axe, trois espaces d'intervention prioritaires sont identifiés.

1.1/ LE SECTEUR JULES VERNE / CREER UN CŒUR DE QUARTIER POUR L'ENSEMBLE DE LA PETITE-HOLLANDE

Les démolitions d'immeubles de la rue Jules Massenet ont permis de recomposer des emprises foncières de grande taille aux abords de l'espace Jules Verne. Elles seront mobilisées pour aménager un cœur de quartier au bénéfice de l'ensemble des habitants de la Petite-Hollande. Ce cœur de quartier s'organisera sur les principes suivants :

- reconstitution d'une offre de logements par des produits attractifs et diversifiés en termes de forme urbaine,
- aménagement d'une nouvelle trame d'espaces publics et paysagers, offrant aux habitants des usages sociaux et récréatifs adaptés à leurs attentes,
- accueil de nouvelles fonctions et activités de services à la population, en complément de l'offre culturelle et du pôle de services jeunesse de l'espace Jules Verne,
- ouverture du cœur quartier et de l'espace Jules Verne par une nouvelle visibilité depuis les rues de la Petite-Hollande et du Petit Chênois et depuis l'ilot des Hexagones.

1.2/ L'ÎLOT DES HEXAGONES / UNE POLARITE DE QUARTIER ET D'AGGLOMERATION

L'ilot des Hexagones a un rôle spécifique dans le fonctionnement du plateau de la Petite-Hollande. Il est à la fois un pôle de vie pour les habitants du quartier par son offre de commerces et services et un lieu de fréquentation par des usagers extérieurs par ses activités économiques et administratives d'agglomération (tribunal, centre des impôts, CAF, CPAM et pôle emploi).

Les opportunités foncières liées à la restructuration du centre commercial seront réinvesties par une programmation urbaine mixte permettant :

- l'accueil de fonctions économiques et de services structurants venant renforcer la polarité administrative existante,
- la recomposition de l'offre de commerces et services de proximité pour répondre aux besoins des différents usagers du plateau de la Petite-Hollande, en complémentarité avec le cœur de quartier,
- la reconstitution d'une offre de logements, actuellement absente sur l'ilot des Hexagones, participant à la diversification du parc et apportant une clientèle de proximité pour l'offre commerciale et de services.

Cette mixité des fonctions correspond à une volonté d'améliorer la qualité de l'offre de commerces et services aux habitants tout en étoffant les fonctions de centralité de l'ilot des Hexagones afin de renforcer son rôle urbain.

1.3/ LE SECTEUR BROSSOLETTE / DEVELOPPER UNE NOUVELLE OFFRE DE LOGEMENTS

Située en frange Est du quartier, la friche du collège Brossolette sera reconvertie en secteur résidentiel. Sa reconquête répond à une volonté :

- de diversifier les typologies de logements du quartier,
- d'organiser une trame urbaine permettant de renforcer l'articulation entre le quartier et le centre-ville.

La reconquête de cette friche répond aux principes d'aménagement suivants :

- prolongement et requalification de la rue Pierre de Brossolette jusqu'à la route d'Audincourt,
- création d'un cheminement piéton et paysager, complémentaire à la piste cyclable qui longe la voie ferrée, reliant le quartier aux berges du canal,
- reconstruction de logements sous la forme d'habitat intermédiaire afin de renforcer une forme urbaine aujourd'hui très peu présente dans le quartier.

2/ DESENCLAVER LE QUARTIER ET L'OUVRIR SUR SON ENVIRONNEMENT

Le quartier de la Petite-Hollande se situe dans un environnement urbain attractif, lié à sa proximité avec le pôle universitaire et tertiaire des Portes du Jura, la zone commerciale du Pied des Gouttes, le centre-ville de Montbéliard, les parcs urbains des berges de l'Allan et le Bois de Courcelles-les-Montbéliard. L'articulation du quartier avec ces centres d'intérêts sera recherchée pour qu'il bénéficie davantage de ces commodités de voisinage.

2.1/ L'ÎLOT DES HEXAGONES / UN ESPACE D'ARTICULATION

L'îlot des Hexagones présente la particularité de se situer sur l'entrée principale du quartier, à la jonction entre son axe urbain central et un axe piéton et paysager Nord-Sud complémentaire. La recomposition urbaine de l'îlot des Hexagones doit l'affirmer comme espace d'articulation majeur du quartier. Plusieurs principes d'aménagement seront à prendre en compte.

L'aménagement d'une trame d'espaces publics qui assure une continuité piétonne et paysagère forte entre le cœur de quartier et l'espace Brossolette d'une part, et entre le Nord du quartier et les Portes du Jura d'autre part. La mise en œuvre des lignes de bus à haut niveau de service accompagnera l'intégration du pôle universitaire dans la vie du quartier.

La localisation de l'îlot des Hexagones en entrée de quartier en fait par ailleurs un espace particulièrement stratégique. Les formes urbaines rendues visibles depuis l'avenue François Mitterrand devront créer une vitrine attractive pour le quartier et être démonstratives des changements opérés par les opérations de rénovation urbaine. Les espaces constructibles seront organisés pour permettre aux activités recherchant une visibilité depuis un axe de passage de s'implanter aux abords de l'avenue. Il s'agit de leur permettre de capter une clientèle de passage supplémentaire.

2.2/ AMELIORER LE DESENCLAVEMENT DU QUARTIER

Pour renforcer l'attractivité résidentielle du quartier, l'accès aux commodités de voisinage sera amélioré par :

- la restructuration du réseau de transports urbains. Deux lignes de bus à haut niveau de service assureront des liaisons performantes avec le centre-ville, les Portes du Jura et le pôle urbain d'Audincourt,
- la création de voies complémentaires lors du réinvestissement de la friche Brossolette afin de mieux relier le quartier à la partie basse de la ville au niveau de la route d'Audincourt,
- une intervention sur la route d'Audincourt et ses rives afin de faciliter les franchissements et l'accès au Pied des Gouttes et au pôle d'enseignement Viette,
- l'aménagement de liaisons piétonnes entre l'axe urbain principal et son environnement proche. Trois liaisons principales sont identifiées pour relier le quartier aux berges du canal et au Bois de Courcelles-les-Montbéliard. De nouveaux franchissements du canal assureront une continuité de parcours vers les parcs urbains des bords de l'Allan et le centre-ville. Ils seront étudiés dans le cadre des opérations réalisées sur les sites de renouvellement urbain du port de plaisance et du secteur EDF.

Par ailleurs, la création d'une ligne régulière de transports interurbains à destination des équipements de l'espace médian (Université, hôpital et gare TGV) donnera au quartier un atout d'attractivité supplémentaire nécessaire au rayonnement de ses fonctions métropolitaines. Elle augmentera l'attractivité des terrains non bâtis et des locaux vacants de la clinique pour l'accueil de fonctions compatibles avec la vocation universitaire et tertiaire des Portes du Jura.

3/ POURSUIVRE LA MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

Le quartier de la Petite-Hollande bénéficie de nombreux atouts d'attractivité de son cadre de vie. Leur mise en valeur participe au changement d'image du quartier et à son attractivité résidentielle.

3.1/ PRESERVER LE CARACTERE PAYSAGER DU QUARTIER

Caractérisé par sa densité végétale et sa proximité au grand paysage, le renouvellement du quartier de la Petite-Hollande peut s'appuyer sur une mise en valeur de la nature.

Les différentes opérations de rénovation urbaine et d'aménagement des espaces publics respecteront cette caractéristique paysagère en maintenant les densités végétales.

Le rapport au grand paysage s'appuiera également sur la reconquête urbaine des franges de quartier pour ouvrir la Petite-Hollande sur les berges du canal par la friche Brossolette et sur les vues vers les contreforts du Jura par l'îlot Gauguin.

3.2/ METTRE EN VALEUR LA POSITION DE BALCON DU QUARTIER

La Petite-Hollande bénéficie d'une situation en balcon sur la vallée de l'Allan au Nord, et sur celle du Doubs au Sud. L'aménagement des crêtes de coteau sera poursuivi pour créer des parcours de promenade et de détente. L'accès à ces espaces sera assuré par la continuité du parcours piéton et paysager traversant le quartier du Nord au Sud. Des belvédères seront aménagés à chaque extrémité pour offrir des points de vue sur le grand paysage. Ceux-ci devront être préservés dans les compositions urbaines des secteurs de développement du quartier.

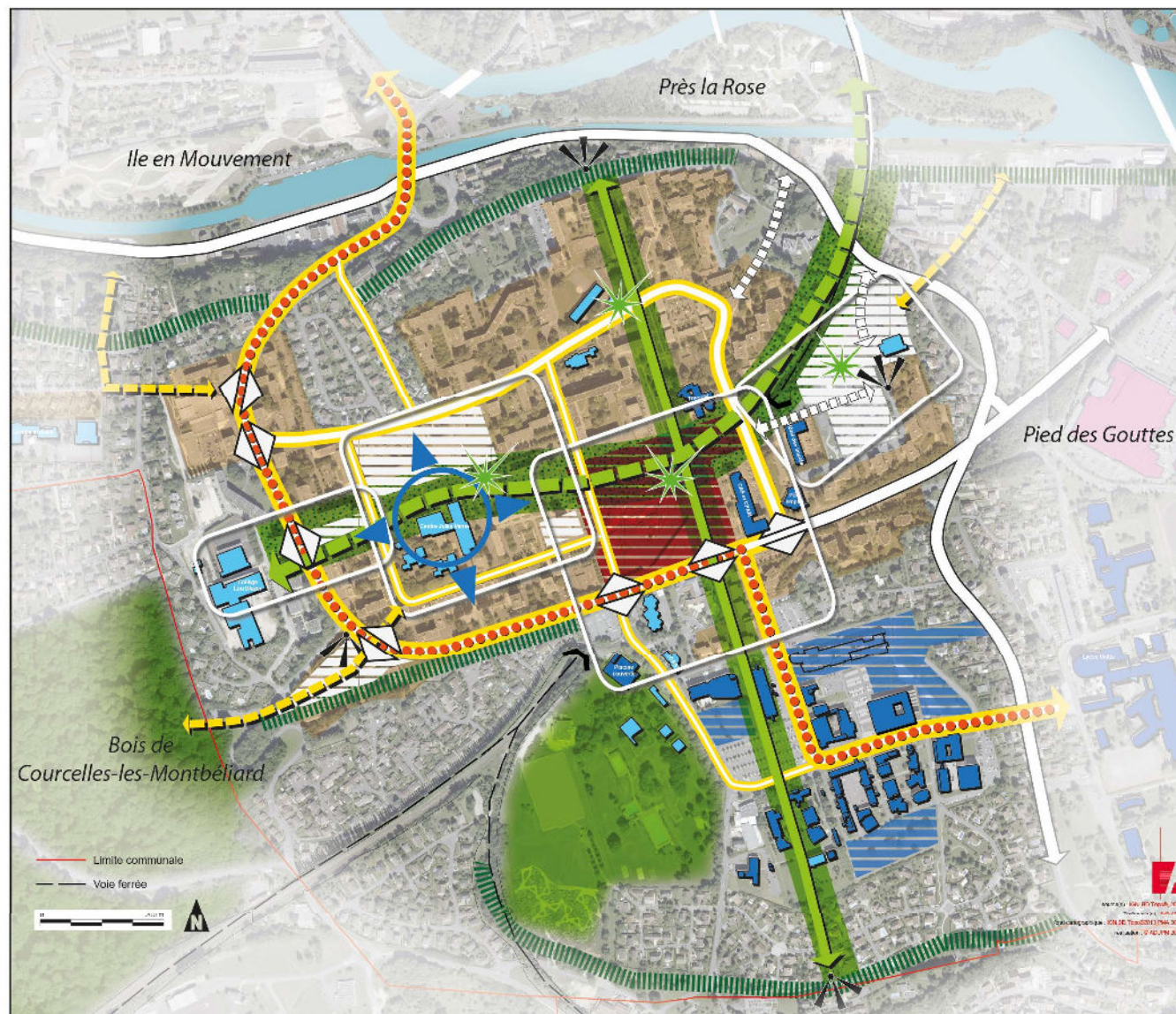
3.3/ PACIFIER LES VOIES DE DESSERTE ET VALORISER LES PORTES D'ENTREE

La requalification des principales voies de desserte du quartier complète le maillage structurant d'espaces publics. Elle concerne :

- le parcours des lignes de Bus à Haut Niveau de Service, par un meilleur partage de la voie entre les différents usagers et par l'intégration des stations de BHNS dans les parcours urbains qui desservent le quartier,
- la mise en valeur des portes d'entrée et l'amélioration de leur fonctionnalité en rendant les accès au quartier depuis les rues du Petit Chênois, Maurice Ravel et Jean Moulin plus lisibles,
- les voies internes en accordant une place plus importante aux piétons et au paysage. Il s'agit de pacifier ces axes pour en réduire les nuisances de trafic et favoriser leur réappropriation par les habitants.

Plateau de la Petite-Hollande

Orientations d'Aménagement et de Programmation



Fédérer la vie de quartier

- Aménager une trame structurante d'espaces publics et paysagers
- Développer des usages sociaux et récréatifs le long de la trame d'espaces publics
- Relier les espaces et pôles de vie
- Animer la vie de quartier autour des équipements de proximité
- Renforcer les services à la population du cœur de quartier
- Donner de la visibilité au cœur de quartier
- Renouveler et diversifier l'offre de logements
- Aménager des continuités piétonnes vers les centres d'intérêt voisins

Renforcer le rayonnement du quartier

- Intégrer les équipements d'agglomération dans le fonctionnement du quartier
- Renforcer la mixité urbaine et les fonctions d'agglomération des Hexagones
- Compléter les fonctions structurantes des Portes-du-Jura
- Mettre en valeur les entrées de quartier, faciliter les franchissements piétons et orienter les flux automobiles
- Désenclaver le quartier à partir de lignes de bus à haut niveau de service
- Créer des liaisons routières complémentaires

Poursuivre la mise en valeur du cadre de vie

- Poursuivre la mutation résidentielle des îlots inscrits au NPNRU
- Pacifier les voies de desserte du quartier
- Assurer la continuité de l'axe Nord-Sud dans les aménagements de l'îlot des Hexagones
- Point de vue lointain à préserver
- Balcon sur la ville et le paysage à mettre en valeur

Service d'Urbanisme
Montbéliard
10 rue de la République
25000 Montbéliard
Tél : 03 83 51 11 11
Fax : 03 83 51 11 12
www.montbeliard.fr

OAP n°3

Un projet urbain et touristique pour l'île du Mont-Bart

L'île du Mont-Bart est un espace d'imbrication de multiples fonctions qui se sont développées en raison d'une situation à la croisée de deux trames.

Une trame urbaine Nord-Sud qui a conduit au développement du quartier résidentiel du Mont-Bart et à l'implantation d'activités industrielles, artisanales et commerciales sur les rives extérieures du canal et de l'Allan.

Une trame naturelle Ouest-Est structurée par les cours d'eau qui a motivé la reconversion des friches issues du premier âge industriel en vastes parcs urbains, à partir desquels se sont développées des fonctions de loisirs et de tourisme structurantes à l'échelle de l'agglomération.

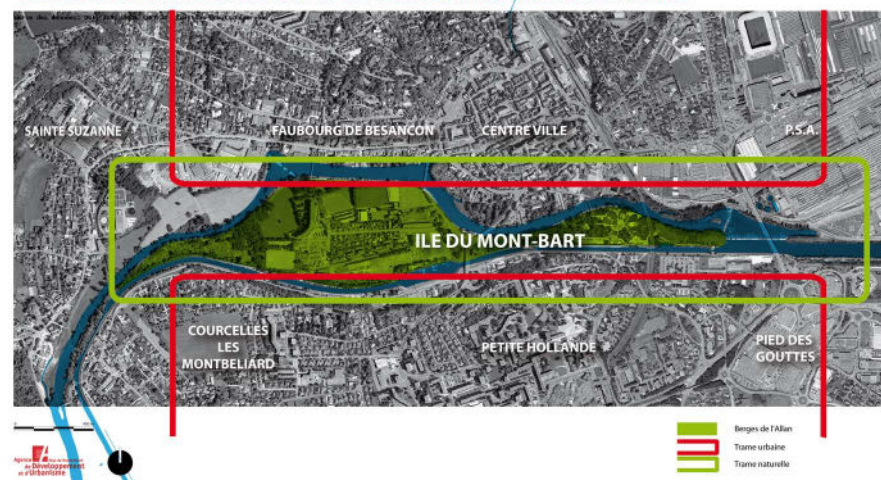
Véritable espace d'interface entre la ville et la nature, l'île du Mont-Bart est un ensemble stratégique. Son développement est à organiser dans une volonté de **consolider des fonctions urbaines et touristiques essentielles à l'attractivité de la ville, tout en poursuivant la restauration écologique des milieux naturels** d'une île devenue son principal réservoir de biodiversité actuel.

Pour concilier durablement cette cohabitation ville-nature, les principes d'aménagement de l'île du Mont-Bart ont pour objectifs de :

- Préserver la **valeur paysagère, identitaire et environnementale** du patrimoine naturel de l'île,
- Renforcer son **rayonnement touristique** autour de fonctions et d'animations dans le domaine des loisirs et de la découverte scientifique et en confortant l'offre de services,
- Participer au **confortement des fonctions économiques et urbaines** de la ville et **compléter l'offre résidentielle** du centre-ville par des logements attractifs au bord de l'eau,

La concrétisation de ces orientations participe à la construction d'une **vitrine de la qualité de vie** par la mise en scène des qualités paysagères et urbaines de l'île. Pour permettre à l'ensemble de la ville de bénéficier de l'attractivité de cet espace, **l'intégration urbaine** de l'île du Mont-Bart est à améliorer. Il s'agit de

Ile du Mont-Bart / une charnière entre une trame naturelle et une trame urbaine



faciliter ses accès et de multiplier les possibilités d'échanges avec le centre-ville et le plateau de la Petite-Hollande.

1/ AFFIRMER L'ÎLE DU MONT-BART COMME MAILLON STRUCTURANT DE L'INFRASTRUCTURE VERTE ET BLEUE D'AGGLOMERATION

L'île du Mont-Bart représente le cœur de biodiversité de la ville et offre une diversité d'ambiances paysagères participant à son attractivité et son identité de ville nature. Cette qualité première impose de conserver les espaces libres et la densité végétale. La reconquête végétale des espaces non artificialisés et de la berge Nord de l'Allan s'inscrit dans cet objectif.

1.1/ AMELIORER LA QUALITE ECOLOGIQUE DES MILIEUX NATURELS

L'Allan et le canal forment le principal corridor écologique de la ville. Il est situé au cœur de la ville, dans un environnement très urbanisé et il est très fréquenté par le public pour son offre touristique et de loisirs. Ce réservoir de biodiversité est ainsi particulièrement fragile. Les orientations destinées à le protéger visent à :

- poursuivre les efforts engagés pour améliorer la qualité de l'eau (raccordements aux réseaux, gestion différenciée des espaces verts, sensibilisation à l'environnement...),
- préserver les espaces végétalisés et les boisements existants et re-naturaliser le site des bungalows à l'extrémité Ouest de l'île en Mouvement,
- restaurer la continuité écologique de la ripisylve de l'Allan,
- protéger le caractère sauvage de la presqu'île du Mont-Bart qui constitue une réserve de biodiversité,
- préserver les champs d'expansion des crues de l'Allan en aval de l'île (espaces de pâtures situés entre l'Allan et les ateliers municipaux).

Les aménagements destinés à développer des usages sociaux, touristiques et urbains devront tenir compte de la fragilité des milieux. Ils devront être compatibles avec les fonctions écologiques, paysagères et hydrauliques des espaces naturels.

1.2/ METTRE EN VALEUR LES PAYSAGES URBAINS

L'île du Mont-Bart offre une grande diversité d'ambiances paysagères, réparties en quatre séquences principales. Si chacune a ses singularités, elles partagent le fait d'imbriquer des paysages naturels remarquables organisés autour de l'eau avec des paysages urbains généralement dégradés. La mise en valeur paysagère de l'ensemble de l'île du Mont-Bart s'appuie sur deux principes d'actions principaux.

Créer des effets vitrines depuis les axes de flux

Les grandes infrastructures de desserte qui traversent les Berges de l'Allan (Pont de Ludwigsburg, voie ferrée, axe Charles Lalanc/Rue de la Petite-Hollande, Axe Rue du Port/Route d'Audincourt, faubourg de Besançon, Euro-véloroute) offrent l'occasion de démultiplier les effets vitrines de la ville et de renforcer la lisibilité de son rapport très proche à la nature.

La mise en scène de l'ensemble des Berges de l'Allan depuis ces infrastructures est ainsi un gage de réussite de l'objectif de renouvellement d'image. Elle passe notamment par :

- la mise en scène des éléments remarquables liés à l'eau et notamment la confluence Lizaine/Allan comme prolongement d'une porte de la ville, le plan d'eau situé au niveau du seuil de l'Allan et la passerelle conduisant au faubourg de Besançon, le port de plaisance et les barrages situés à l'aplomb du pont de Ludwigsburg,
- la création de belvédères permettant d'appréhender l'île dans sa globalité notamment depuis la Petite-Hollande et l'acropole du château,
- la préservation de structure végétale principale de l'île, organisée par les coteaux, les ripisylves de rivières, les parcs urbains et la presqu'île sauvage du Mont-Bart,
- la mise en scène de repères urbains depuis des vues lointaines pour appeler le regard et révéler la proximité géographique entre le centre-ville, l'île du Mont-Bart et la Petite-Hollande. Les principaux repères identifiés sont le château, l'église Saint-Mainboeuf, l'immeuble de la « Banane », la Roselière et l'horloge solaire du Près la Rose.

Complémentairement, deux infrastructures mettent en scène des lieux stratégiques dans la perception de l'île du Mont-Bart :

- la rue Charles Lalanc relie les deux ponts de franchissement de l'Allan et organise l'accès aux parcs urbains. Il s'agit d'une vitrine importante à mettre en valeur par la qualité urbaine de l'infrastructure. Le passage des lignes de bus à haut niveau de service est un point d'appui pour requalifier ce tronçon,
- la rue du port constitue une entrée de ville à mettre en valeur pour accompagner un projet de renouvellement urbain de toute la partie Sud du bassin portuaire.

Requalifier les séquences urbaines

La qualité paysagère globale de l'île du Mont-Bart est altérée par des espaces urbains dégradés ponctuels, mais dont la taille et la localisation sur des lieux vitrines en font des points noirs particulièrement visibles depuis les abords de l'île et les grands axes de desserte. Il s'agit :

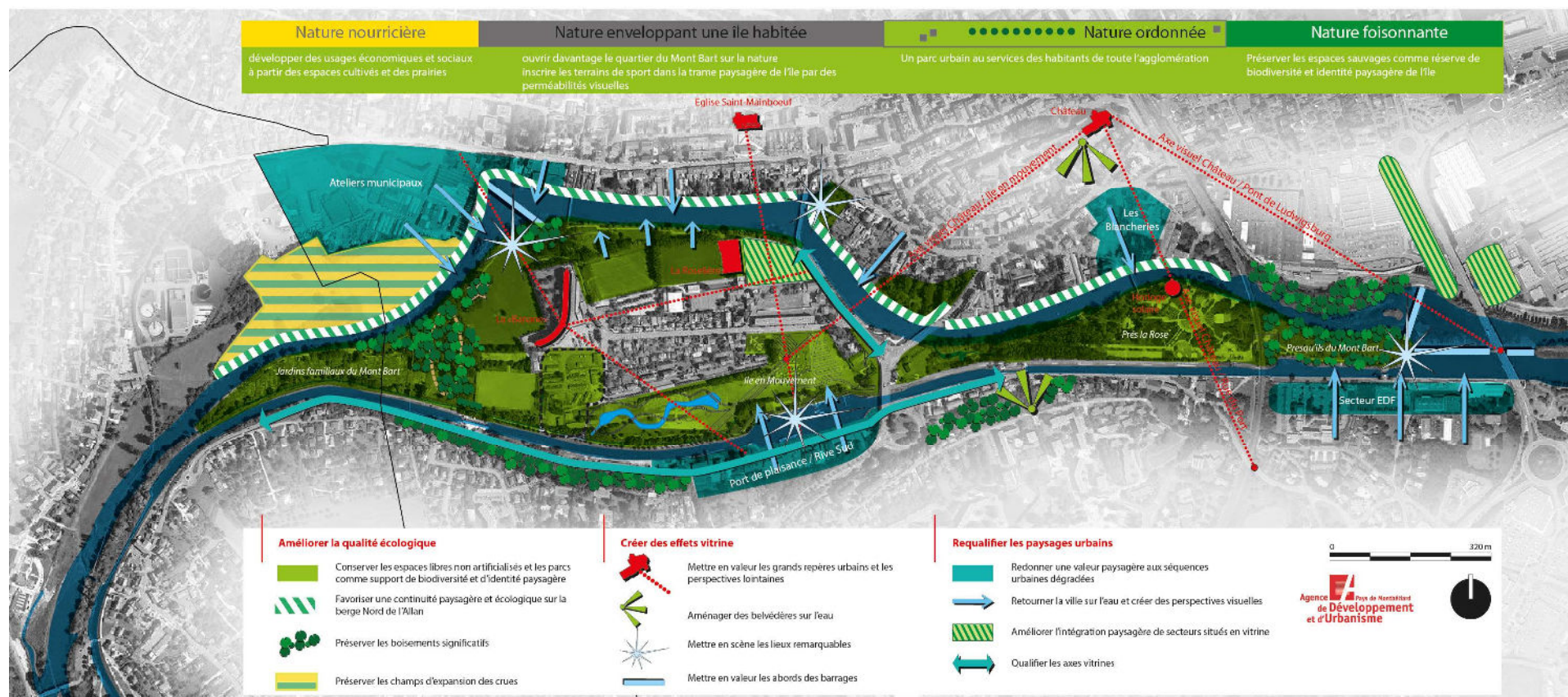
- de la rive Sud du port de plaisance qui contraste avec le parc de l'île en Mouvement récemment aménagé sur l'autre rive,
- du secteur EDF, situé en vitrine du pont de Ludwigsburg et qui constitue l'entrée de ville principale pour le plaisancier et les cyclotouristes,
- du secteur des ateliers municipaux situé en bordure de la cascade de la « Banane » et qui coupe le faubourg de Besançon d'une possibilité d'ouverture sur l'Allan,
- du secteur des Blancheries offrant un paysage de friche au point de contact entre le château et le Près la Rose.

La revalorisation de ces secteurs se fera dans le cadre de projets de renouvellement urbains.

D'autres lieux de moindre envergure nécessitent des actions destinées à améliorer leur intégration dans le paysage naturel de l'île. Il s'agit notamment :

- de la station d'épuration PSA et du front Est de l'îlot Bourcard, situés de part et d'autre du pont de Ludwigsburg,
- du parking de la Roselière qui présente une pauvreté d'aménagement en contraste direct avec l'environnement perçu à ses abords.

Ile du Mont-Bart / réserve de biodiversité et facteur d'identité paysagère



1.3/ AFFIRMER LA VOCATION DE DIVERTISSEMENT DE L'ÎLE DU MONT-BART

L'île du Mont-Bart est un espace très fréquenté par les habitants de l'agglomération pour la qualité de ses parcs urbains, aménagés entre rivière et canal. Leur succès est lié à la conception de ces parcs : à la fois espaces paysagers et ludiques libres d'accès, lieu d'expression de diverses activités et animations, et lieu de découverte scientifique fédéré par le Pavillon des sciences. Ces atouts seront renforcés autour de plusieurs axes.

Sortir la Culture scientifique de l'enceinte de l'île

Les expositions et animations portées par le pavillon des sciences sont de nature à dynamiser une vie urbaine. Il s'agit de garantir une régularité des initiatives mais également de favoriser leur prolongement au-delà des parcs urbains, vers le centre-ville et la Petite-Hollande, sous forme de diverses installations ludiques et animations encadrées. Celles-ci peuvent venir agrémenter de « curiosités » les parcours de promenade et les lieux de rassemblement principaux.

L'externalisation de ces initiatives recherche à créer des habitudes de fréquentation de plusieurs espaces de la ville en même temps. Elle vise aussi à créer davantage de synergies et d'imbrications avec les initiatives touristiques et culturelles du centre-ville et notamment avec le château positionné sur la thématique de l'histoire et du patrimoine.

Développer les activités et animations liées à l'eau

La présence de l'eau au cœur de la ville offre un potentiel d'attractivité très important. Le développement de nouvelles activités et animations associatives liées à l'eau sera encouragé pour démocratiser des pratiques régulières ou occasionnelles. Elles sont génératrices de lien social, d'animation et de flux.

Le bassin portuaire doit devenir un lieu de vie plus animé et une vitrine des activités liées à l'eau. Ses capacités d'accueil de plaisanciers seront renforcées et l'implantation d'activités nouvelles sera encouragée sur l'eau ou à quai.

Certains espaces seront aménagés pour permettre de contempler et profiter des paysages offerts ou des curiosités et activités existantes. La pointe de la presqu'île, le barrage de la « Banane », la confluence entre l'Allan et la Savoureuse et le port de plaisance sont les principaux lieux identifiés.

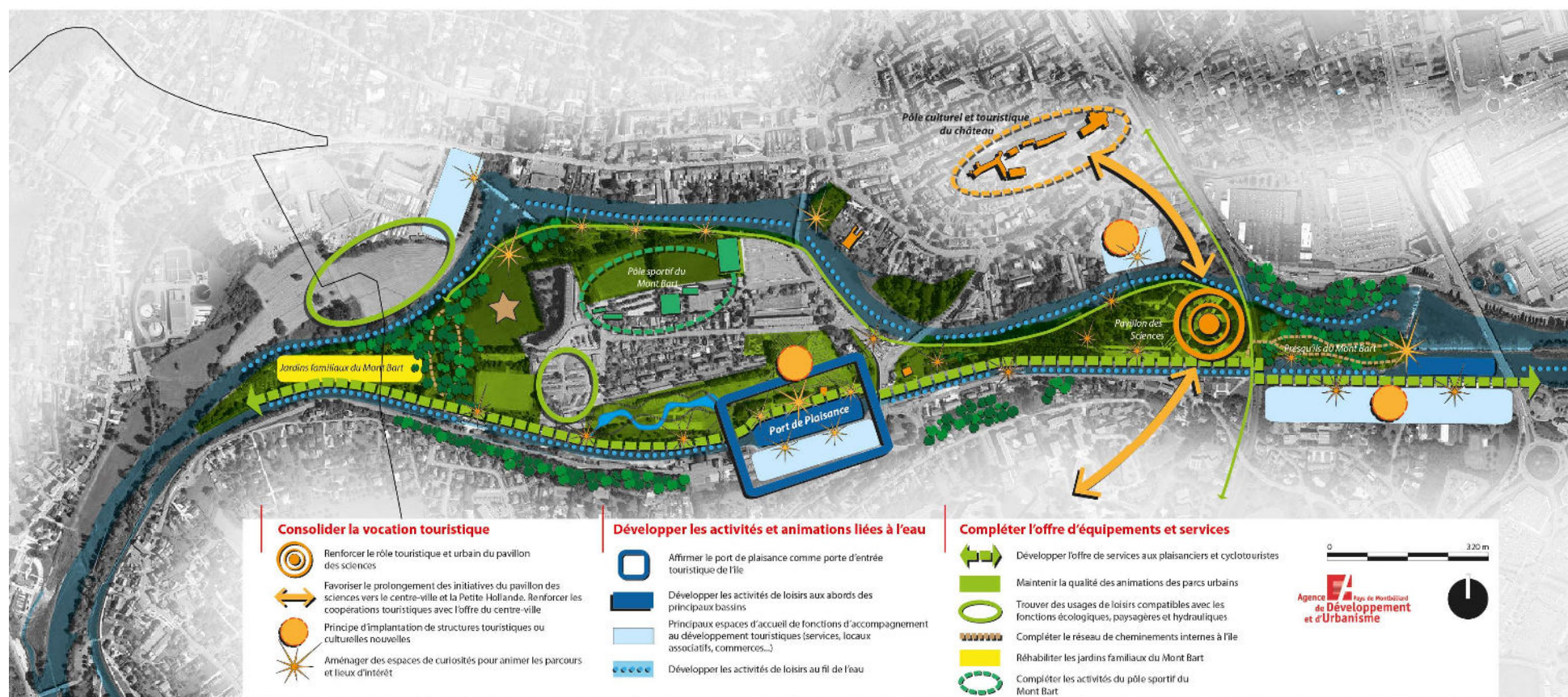
Compléter l'offre d'équipements et de services

L'offre existante d'équipements et de services doit tout d'abord pouvoir évoluer pour s'adapter aux besoins liés au tourisme. A ce titre, plusieurs orientations sont fixées :

- envisager la possibilité de construction d'équipements touristiques et culturels structurants sur les espaces de renouvellement urbain,
- aménager une aire multi-services pour les campings car et les cyclotouristes,
- renforcer la signalétique des points névralgiques pour les touristes (office de tourisme, centre-ville, gare...).

Par ailleurs, les parcs urbains doivent pouvoir s'ajuster aux besoins plus réguliers des usagers. Aires de jeux, extension des parcours vita, espaces de contemplation, aires aménagées de pique-nique et barbecue... sont autant d'exemples permettant d'ancrer encore un peu plus l'île du Mont-Bart dans la vie urbaine.

Ile du Mont-Bart / pôle touristique et de loisirs



2/ AFFIRMER LE ROLE URBAIN DE L'ÎLE DU MONT-BART

2.1/ RETOURNER LA VILLE SUR L'EAU PAR LA RECONQUÊTE DES BERGES ARTIFICIALISÉES

Les berges de l'Allan et du canal constituent des lieux privilégiés pour repeupler le centre-ville et élargir son rayonnement. La présence de l'eau, la qualité des paysages et la proximité de toutes commodités sont des atouts majeurs pour proposer des logements très attractifs et accueillir de nouvelles activités, équipements et services structurants. L'urbanisation actuelle présente plusieurs espaces dégradés ou sous-occupés qui constituent des opportunités stratégiques de développement.

Secteur port de plaisance / L'épicentre urbain et touristique de l'île du Mont-Bart

L'aménagement du parc de l'Île en Mouvement a permis de mettre en valeur le port de plaisance dans les parcours touristiques de l'île du Mont-Bart. Le réinvestissement de sa rive Sud est destiné à affirmer ce lieu comme l'épicentre de la vie touristique et urbaine de toute l'île du Mont-Bart.

Les principes d'aménagement du secteur port de plaisance ont pour objectifs de :

- exploiter une situation très attractive en bordure de bassin et de l'Île en Mouvement pour développer une nouvelle offre de logements. Le tracé de la rue du port sera rectifié pour dégager un espace constructible suffisant,
- moderniser la zone d'activités artisanales et commerciales par la réhabilitation et/ou la démolition totale ou partielle de bâtiments,
- créer une offre de cellules en rez-de-chaussée des nouveaux programmes de construction pour la relocalisation d'activités existantes ou l'accueil de nouveaux services ou équipements,
- requalifier les bords de quai pour mettre en valeur le port de plaisance et favoriser de nouveaux usages en miroir de l'Île en Mouvement,
- retraiter la rue du port pour qualifier l'entrée de ville et mettre en valeur les qualités paysagères et urbaines du site,
- renforcer l'animation du port par l'installation de nouvelles activités sur l'eau et par le développement d'animations temporaires ou permanentes.

Ces aménagements s'accompagneront d'une nouvelle passerelle sur le canal afin d'unir les deux rives du port de plaisance. Cet ouvrage offrira une liaison facilitant les échanges entre le centre-ville, l'Île en Mouvement, la rue du port et le quartier de la Petite-Hollande.

Secteur EDF / Un nouveau morceau de ville à l'articulation entre le centre, la Petite-Hollande, le Pied des Gouttes et la Prairie

La proximité du centre-ville de Montbéliard, la situation en entrée de ville, le potentiel d'articulation inter-quartiers, la qualité du paysage (berges, pentes douces, proximité du Près la Rose) et l'importance du potentiel de renouvellement sont autant d'atouts majeurs qui font du secteur EDF un espace précieux.

En complément de l'opération des Blancheries, le réinvestissement urbain de ce site poursuit une extension du centre-ville au-delà de l'Allan. Il suppose d'accompagner la mutation progressive du tissu ancien existant pour accueillir de nouvelles fonctions économiques et urbaines plus en adéquation avec une situation urbaine centrale et avec la valeur foncière du site.

Les principes d'aménagement ont pour objectifs principaux de :

- développer l'offre d'habitat par des programmes venant diversifier l'offre de logements à proximité du centre-ville. Les densités, les formes urbaines et les implantations bâties devront justifier de l'optimisation des qualités du site (vues, ensoleillement, proximité du centre...),
- profiter de l'accessibilité du site depuis l'autoroute et de sa visibilité pour accueillir des activités, services et équipements de centralité
- mettre en scène le paysage naturel et bâti pour sculpter une image révélatrice des qualités du site depuis des points de passage majeurs : pont de Ludwigsburg, canal, vélo-route,
- organiser un maillage d'espaces publics permettant de résoudre des difficultés structurelles d'articulation de différents morceaux. Le secteur EDF doit proposer une trame lui permettant de structurer une continuité urbaine entre le centre-ville, la Petite-Hollande, le Pied des Gouttes et le quartier de la Prairie.

Secteur des ateliers municipaux / Redonner de nouveaux usages à un patrimoine industriel ancien

Le secteur des ateliers municipaux se situe à l'extrémité Ouest du faubourg de Besançon, en bordure de la cascade de la « Banane ». L'attractivité de ce quartier est une opportunité pour engager la mutation du site en faveur de programmes venant renforcer la fonction résidentielle du faubourg de Besançon.

Les principes d'aménagement ont pour objectifs de :

- mettre en valeur les locaux industriels anciens à valeur patrimoniale en permettant leur reconversion en logements atypiques profitant d'une façade sur l'eau,
- ouvrir le faubourg de Besançon sur l'eau par des perspectives visuelles sur le barrage de la « Banane » et l'aménagement de promenades le long de l'Allan,
- améliorer la protection contre les crues de l'Allan par le maintien des champs d'expansion naturelle en bord de rivière et par la réalisation d'aménagements de protection complémentaires,
- offrir un second accès à l'île du Mont-Bart depuis le faubourg de Besançon par une nouvelle passerelle sur l'Allan.
-

Reconstituer une façade urbaine sur la rive Nord de l'Allan

Le tissu urbain en bordure de la rive Nord de l'Allan constitue aujourd'hui une barrière qui coupe le centre-ville de son rapport à l'eau : la perception de l'Allan est limitée aux vues depuis les ponts et les berges ne sont pas accessibles. Peu de bâtiments profitent par ailleurs d'une façade exposée sur l'Allan et plein Sud.

Les principes d'aménagement de la rive Nord de l'Allan ont pour objectif de :

- aménager un cheminement en bord de rivière en imposant une marge de recul suffisante pour toute nouvelle construction,
- recréer des façades principales sur l'Allan, en veillant à la qualité d'intégration architecturale et paysagère des projets,
- retrouver ponctuellement des vues sur l'eau à travers le tissu bâti pour marquer plus fortement la présence de l'eau en cœur de ville.

2.2/ UN ESPACE CHARNIERE PROPICE A RENFORCER LA COHESION URBAINE DE LA CENTRALITE

L'île du Mont-Bart est un espace charnière de la centralité de Montbéliard, situé à l'articulation du centre historique et de la Prairie au Nord, et du plateau de la Petite-Hollande et du Pied des Gouttes au Sud. Composée d'espaces faiblement urbanisés, elle ne joue que très partiellement un rôle d'intégration urbaine entre les parties Nord et Sud de la ville. Le développement des fonctions de loisirs ont permis de l'ancrer dans les usages et d'en faire progressivement un morceau de ville. Mais les difficultés d'accès et de franchissement restent encore trop prégnantes pour que cet espace soit pleinement intégré au fonctionnement urbain du centre-ville. L'amélioration des liaisons et la multiplication des franchissements sont déterminants pour que la fréquentation urbaine et touristique de l'île du Mont-Bart profite pleinement à la dynamisation du centre-ville.

Aménager une véritable porte d'entrée de l'île du Mont-Bart

Le « Y » constitué par les rues Charles Lalance-Pierre Toussain-Petite-Hollande est l'unique liaison urbaine entre le centre-ville de Montbéliard, l'île du Mont-Bart, le quartier de la Petite-Hollande et l'Université des Portes du Jura. Il est également le seul itinéraire routier d'accès aux Berges de l'Allan, à partir duquel s'organise la desserte du Près la Rose et de l'Île en Mouvement.

Pour améliorer l'accessibilité de l'île du Mont-Bart et sa lisibilité, une véritable porte d'entrée sera aménagée au débouché de la rue du Mont-Bart. Cette porte multimodale regroupe les deux principaux parkings de la Roselière et de l'Île en Mouvement, une station de bus à haut niveau de service et le parcours piéton périphérique de l'île. Complémentairement, un meilleur partage de la voirie du « Y » avec les modes doux et les bus permettra de donner un caractère urbain plus approprié à l'environnement traversé et à sa mise en valeur. Le franchissement des carrefours situés de part et d'autre du pont de la Petite-Hollande constituent des points noirs principaux dans les parcours urbains actuels.

Déployer une trame plus resserrée de cheminements piétons Nord-Sud

Pour intégrer l'île du Mont-Bart dans un fonctionnement de proximité avec le centre-ville et le quartier de la Petite-Hollande, un maillage plus resserré de cheminements Nord-Sud est à déployer. Il s'appuie sur trois axes principaux destinés à connecter les pôles structurants du centre-ville, de l'île du Mont-Bart et de la Petite-Hollande :

- la liaison existante le long de la voie ferrée sera aménagée dans sa partie Nord, entre l'avenue d'Helvétie et la gare, dans le cadre du réaménagement de l'acropole. Cet axe assure un lien fort entre la gare, l'office de tourisme, le pavillon des sciences et l'îlot des Hexagones,
- la création d'une liaison centrale entre le pôle des halles, l'Île en Mouvement, le port de plaisance et le Coteau Jouvent. Cette liaison repose sur la création de deux franchissements. Le premier sur l'Allan entre la rue des Gravieres et la porte d'entrée de l'île du Mont-Bart. Le second sur le canal, dans le prolongement de l'axe piéton principal de l'Île en Mouvement pour rejoindre la rive Sud du port de plaisance et les escaliers d'accès au plateau de la Petite-Hollande,
- la mise en valeur de la liaison reliant le faubourg de Besançon à l'extrémité Ouest de l'Île en Mouvement via la passerelle et la rue du Mont-Bart.

Des franchissements complémentaires des cours d'eau pourront être étudiés en lien avec les opportunités foncières qui se présenteront le long des berges afin d'assurer une irrigation plus fine.

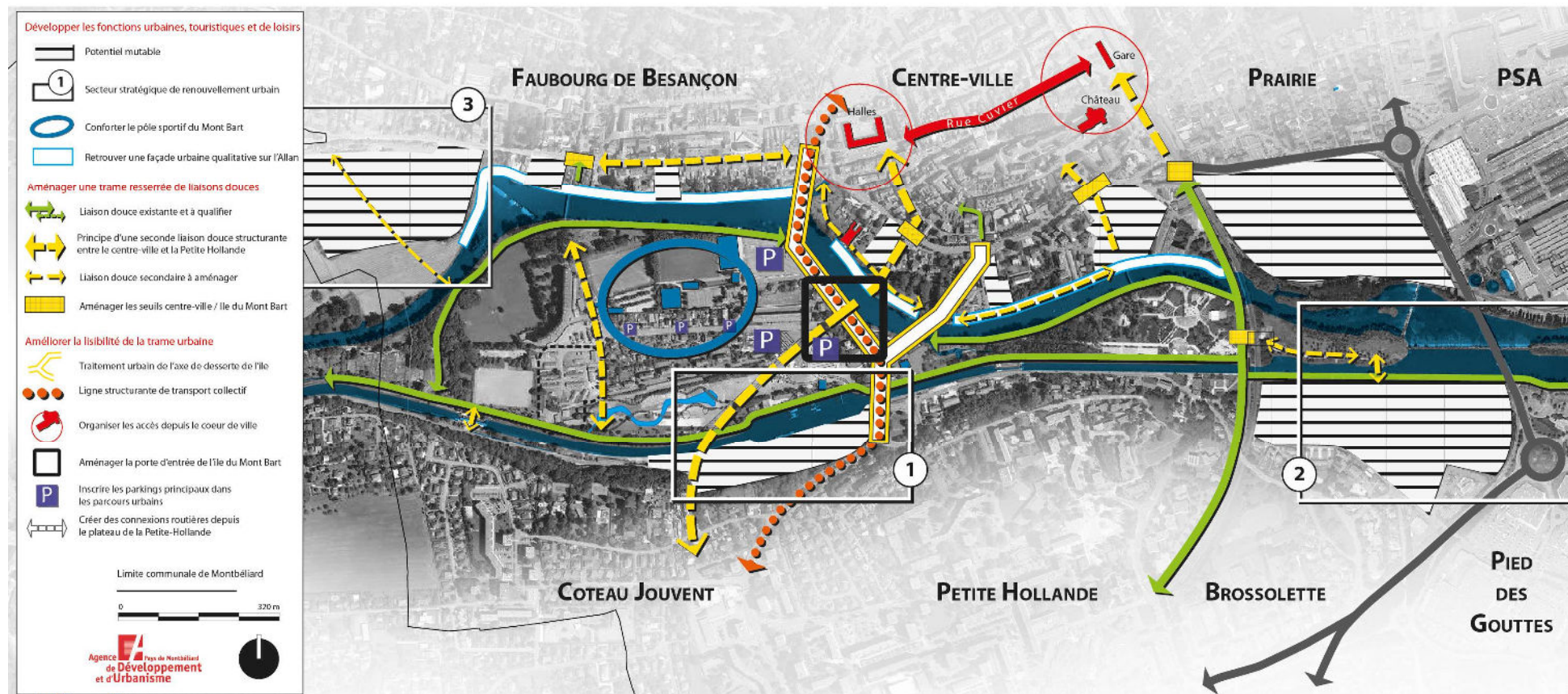
La reconquête urbaine de la berge Nord de l'Allan s'accompagnera du déploiement d'une promenade sur cette rive, en particulier entre le site des Blancheries et la place Francisco Ferrer.

Intégrer les espaces situés à l'Est de la voie ferrée dans le fonctionnement de l'île du Mont-Bart

Le fonctionnement Ouest-Est de l'île du Mont-Bart est assuré par un parcours intérieur périphérique continu le long des berges du canal et de l'Allan, depuis les jardins familiaux du Mont-Bart jusqu'au pavillon des sciences. Ce parcours sera étendu à la presqu'île du Mont-Bart en aménageant le passage sous la voie ferrée et son raccordement à l'euro-véloroute. Il sera complété sur les rives extérieures de l'île du Mont-Bart par :

- la reconquête de tronçons de la rive Nord de l'Allan, permettant d'aménager une promenade urbaine au bord de l'eau, en particulier entre les Blancheries et la place Francisco Ferrer,
- le réaménagement urbain des espaces publics du quai Sud du port de plaisance et la création de cheminements sur les accotements de la route de Courcelles-les-Montbéliard.

Ile du Mont-Bart / développer les fonctions urbaines et résidentielles



OAP n°4

Maîtriser et organiser le développement du site des Gros Pierrons

Le site des Gros Pierrons a engagé une dynamique de diversification économique. Plusieurs composantes sont déjà présentes sur site ou à proximité :

- La **zone commerciale** du Pied des Gouttes, principal pôle commercial de l'agglomération,
- L'**université des Portes du Jura**, pôle d'enseignement supérieur et de recherche, ainsi que deux lycées,
- L'**Axone**, équipement sportif et évènementiel d'intérêt métropolitain,
- Le parc d'activités économiques « **actiparc** » dédié aux activités artisanales ou à des services,
- L'ancien **hameau rural d'Egouttes** dont l'une des fermes a été reconvertie en chambre d'hôte, une autre en fromagerie avec point de vente et un bâtiment récent qui accueille un atelier couplé à un point de vente de chocolats.

La refonte de l'échangeur autoroutier Montbéliard-centre, assurant une desserte immédiate des deux versants de l'A36, et la desserte par le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Evolity entre Montbéliard et Audincourt, renforcent l'attractivité des espaces non encore urbanisés et le besoin de clarifier leurs vocations.

Le site des Gros Pierrons est une réserve foncière constituée de longue date par la ville de Montbéliard. Le scénario retenu pour son développement recherche un équilibre économique et en termes d'attractivité du territoire : avec une priorité donnée au centre-ville et une « vitrine » sur les Gros Pierrons. Dans cette optique, l'aménagement d'un premier secteur sur le site des Gros Pierrons serait la porte d'entrée d'une ville et d'une centralité d'agglomération dont l'image se renouvelle.

Toutefois le développement d'un nouveau morceau de ville, aujourd'hui connecté fonctionnellement mais malgré tout encore déconnecté du reste du cœur d'agglomération d'un point de vue urbain, appelle quelques précautions. Il s'agit notamment d'éviter l'isolement du quartier, de gérer les coupures liées aux infrastructures ou au relief, d'assurer l'implantation de fonctions urbaines non concurrentes à celles du centre-ville, particulièrement en matière de commerce et d'activité de service, et de rendre cet espace attractif d'un point de vue du paysage. L'importance des surfaces en jeu implique d'anticiper sur la mise en œuvre d'un projet d'ensemble et d'implanter, le cas échéant, les projets structurants de manière à ne pas obérer l'avenir.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation concernent un périmètre qui s'étend du Hameau d'Egouttes à la ligne de crête du plateau des Gros Pierrons. Ce périmètre comprend une zone 1AU. Il s'agit de concentrer le développement sur un espace en vitrine pour qu'il participe au dynamisme de la ville tout en préservant des espaces de développement à plus long terme.

1/ CONSOLIDER LA VOCATION METROPOLITAINE

Le développement du site des Gros Pierrons s'appuie sur un maillage structurant existant, une boucle viaire qui se déploie sur les deux versants de l'A36 et qui passe par l'échangeur de Montbéliard centre. Cette boucle a été créée pour accompagner l'implantation de l'Axone et amorcer le développement du site. Il s'appuie également sur le passage du Transport à Haut Niveau de Service (THNS) Evolity qui connecte le site à l'ensemble de la centralité d'agglomération et à l'espace médian de l'Aire Urbaine et en particulier aux équipements à vocation métropolitaine tels que la Gare TGV, le Centre Hospitalier de Belfort Montbéliard qui a ouvert ses portes en janvier 2017 et l'Université de Technologie de Belfort Montbéliard.

Sur le site des Gros Pierrons, il s'agit d'adopter une stratégie de développement par phases successives. Compte tenu du niveau d'accessibilité, le premier secteur à urbaniser ou à renforcer couvre un espace comprenant le hameau d'Egouttes et le sud de la ligne de crête du plateau des Gros Pierrons. Sur cet espace, plusieurs actions permettront de consolider la vocation métropolitaine du site.

1.1/ AMORCER LE DEVELOPPEMENT D'UN QUARTIER URBAIN MIXTE ET PERMETTRE L'IMPLANTATION D'EQUIPEMENTS ET DE SERVICES D'INTERET METROPOLITAIN

La question de la programmation est au cœur de la problématique du développement du site. La recherche d'une mixité de programmes est importante pour développer un quartier qui contribue réellement à consolider le cœur d'agglomération et à articuler les centres-villes de Montbéliard et d'Audincourt. Il s'agit de tendre vers un « modèle de ville » qui n'est pas prédéfini mais qui réponde à des enjeux transversaux avec une densité et une mixité programmatique. Les orientations en termes de programmes visent principalement :

- Des équipements privés ou publics ;
- Des équipements commerciaux à condition que pour chaque programme, leurs surfaces de plancher ne représentent pas plus de 30 % de la surface de plancher total du programme et qu'ils ne viennent pas en concurrence avec les activités commerciales du centre-ville ;
- Des équipements de loisirs intégrés ;
- Des activités tertiaires dédiées ;
- Voire de l'habitat en vue d'un rendement urbain optimal. »

Le site comprend plusieurs parcs de stationnements liés à la présence de l'Axone et au passage du THNS (parking relais). Pour limiter les emprises du stationnement à l'échelle du site et assurer une meilleure valorisation foncière, la mutualisation du stationnement sera recherchée. Par ailleurs, les besoins en stationnement pourront être pondérés par l'accessibilité renforcée en transports publics. Des solutions architecturales pourront également permettre d'optimiser le stationnement (intégration dans le socle des constructions par exemple).

1.2/ RENFORCER LA QUALITE DE LA CONNEXION DES GROS PIERRONS AVEC L'ESPACE MEDIAN

Le site des Gros Pierrons est connecté au nouvel hôpital et à la gare TGV situés sur l'espace médian de l'Aire Urbaine via le centre-ville de Montbéliard. Cette ligne régulière couvre une amplitude large de 4h à 22h avec une fréquence moyenne d'une heure, se traduisant par 19 trajets journaliers. Le développement des Gros Pierrons pourrait justifier sa connexion ultérieure par un transport public structurant plus direct et davantage cadencé. La situation centrale et l'accessibilité des Gros Pierrons permettent d'en faire un nœud de connexions intermodales pour toute l'agglomération.

Les orientations visent à préserver la possibilité d'intégrer un THNS sur le boulevard, notamment sur le tronçon entre la rue Jacques Foillet et l'échangeur autoroutier.

1.3/ ACCOMPAGNER LE THNS D'UN OFFRE DE SERVICES COMPLEMENTAIRES

La mise en service du THNS s'est accompagnée de l'installation d'un parking relais sur le site des Gros Pierrons. Pour renforcer d'avantage l'efficacité de l'accessibilité, l'offre sera complétée par un maillage de liaisons douces, d'itinéraires piétonniers et cyclables permettant de rejoindre les nouveaux programmes structurants depuis les stations et le parking relais. Les solutions proposées en termes d'aménagement rechercheront une efficacité technique et d'usage, par une organisation et une hiérarchisation des flux, une économie de réseaux viaires et la préservation de la possibilité de faire face à l'évolution des technologies.

2/ VALORISER LES VUES SUR LES PAYSAGES ET LE CADRE URBAIN

Le deuxième enjeu est celui de la lisibilité qui doit composer avec le paysage proche et lointain. La position en surplomb des vallées de l'Allan et du Doubs est une des principales qualités du site élargi. Par différents points de vue, il permet de percevoir les principales composantes de l'histoire urbaine et du socle paysager de l'agglomération. Inversement, le plateau des Gros Pierrons est vu depuis de nombreux points hauts de l'agglomération et depuis des infrastructures primaires, ce qui impose d'apporter le plus grand soin à son aménagement et le respect de la singularité de sa topographie.

2.1/ PRESERVER LES VUES SUR LE GRAND PAYSAGE

Le maintien d'ouvertures visuelles vers les grands repères urbains (coteaux du Mont Bart et Fort Lachaux, château de Montbéliard, site de production PSA) permet de faciliter l'intégration du site dans son environnement tout en lui donnant une identité. Le maintien de ces points de vue s'accompagne d'un objectif de composition urbaine et paysagère permettant de mettre en valeur des perspectives d'arrière-plan. L'articulation fine entre les vides et les pleins permettra progressivement de créer des ambiances urbaines et de construire l'image des Gros Pierrons. L'organisation générale du site ne peut être prédéterminée du fait de l'absence de programme global. Pour autant, les implantations successives de bâtiments seront effectuées en préservant des échappées visuelles entre eux, en particulier lorsque des repères existent en arrière-plan, qu'ils soient paysagers, topographiques ou bâtis.

2.2/ AFFIRMER LA CRETE ET LES INTERFACES COMME DES ESPACES PAYSAGERS STRUCTURANTS

La ligne de crête qui traverse le site du sud-est au nord-ouest s'impose comme une ligne de force dans le paysage. La préservation d'une emprise linéaire non bâtie doit permettre de conserver un couloir visuel avec des vues lointaines. Cet espace pourra toutefois être le support d'un nouveau maillage urbain structurant entre les deux rives de l'A36. A l'est du boulevard, des espaces paysagers assureront l'interface avec le tissu d'Exincourt. Il sera connecté au sud au coteau surplombant la vallée du Doubs et au nord aux berges du canal pour en développer la valeur écologique.

2.3 / INTEGRER LES PROJETS DANS LES PENTES NATURELLES DU SITE

L'intégration des maillages viaries, du stationnement et du bâti dans la pente doit permettre de limiter au maximum les mouvements de terrains de types déblais ou remblais. Pour ce qui concerne le bâti, les variations de hauteur du socle des bâtiments sont encouragées pour rattraper les pentes naturelles.

Les voiries créées éviteront de développer leur axe perpendiculairement aux courbes de niveau. Enfin, les parcs de stationnement ne seront imperméabilisés qu'*a minima*, afin de faciliter l'infiltration des eaux pluviales et de limiter le ruissellement. Les nivellements, le cas échéant, seront réalisés pour favoriser la gestion alternative des eaux pluviales tout en cherchant à superposer à cet usage hydraulique, un usage urbain propice à la qualité de vie sur le site. L'impact visuel des parkings en pente sera limité par réalisation de terrasses successives et la végétalisation des ruptures de pentes de manière à créer un premier plan paysager.

2.4/ PRENDRE EN COMPTE L'IDENTITE RURALE DU HAMEAU D'EGOUTTES

La présence d'une fromagerie et d'un espace commercial de distribution de produits locaux en plein cœur d'agglomération témoigne de l'intérêt de la ville de **promotion du savoir-faire local en termes de produits du terroir**. Elle cherche également à favoriser les circuits courts. Situé sur un espace en vitrine depuis des voies structurantes d'agglomération, le hameau d'Egouttes a pour vocation de s'étoffer pour présenter une palette plus complète des savoir-faire locaux en matière culinaire. Trois à quatre lieux de productions supplémentaires permettraient de conforter ce « pôle d'identité locale ».

Les principes d'aménagement du hameau s'appuient donc essentiellement sur le **grand paysage** et sur l'organisation urbaine du **hameau** d'Egouttes. Il s'agit de répondre aux objectifs suivants :

- préserver des **ouvertures vers le grand paysage** depuis la rue Jacques Foillet (vues sur le Fort Lachaux et sur le repère de la cheminée du site de PSA) ;
- organiser la **desserte en « grappe »** dans l'esprit de la desserte existante dans le hameau ;
- préserver **les arbres qui constituent un repère** dans le paysage ;
- implanter les **bâtiments en ménageant des coupures** permettant d'appréhender ces vues ;
- rester dans des **surfaces de bâtiments de l'ordre de 400 à 600m²** qui soient donc inférieures ou égales aux surfaces des fermes existantes ;

- porter une **très grande attention à la pente** pour assurer une implantation fine des bâtiments et des parkings dans le paysage.

Le contraste entre le caractère rural du hameau et les architectures contemporaines doit pouvoir contribuer à la valorisation de l'image de l'ensemble du site.

3/ CREER DES EFFETS DE VITRINES

3.1/ VALORISER L'ENTREE AUTOROUTIERE

L'entrée autoroutière au niveau de l'échangeur de Montbéliard centre est traitée de manière routière. Sa situation en contre-bas du terrain naturel ne favorise pas son insertion urbaine. Sans nuire à la fonctionnalité de l'ouvrage, il serait utile d'adoucir les pentes et de retravailler les plantations aux abords de l'échangeur pour favoriser les porosités avec le hameau d'Egouttes et créer un effet de porte.

3.2/ ASSURER L'INTEGRATION URBAINE ET PAYSAGERE DU THNS

A court terme, le tracé du THNS empruntera des voiries existantes (rue du commandant Rossel et/ou rue Jaques Foillet). Ces axes appelleraient un réaménagement pour transformer la route en rue, offrir une vitrine plus urbaine aux bâtiments qui s'implanteront le long de cet axe et assurer une insertion urbaine du THNS. Plus globalement, la réalisation du THNS est l'occasion d'une qualification ou d'une requalification des espaces urbains concernés.

3.3/ PRESERVER LA POSSIBILITE DE CREER UN NOUVEAU MAILLAGE URBAIN ET PAYSAGER STRUCTURANT AU-DESSUS DE L'A36

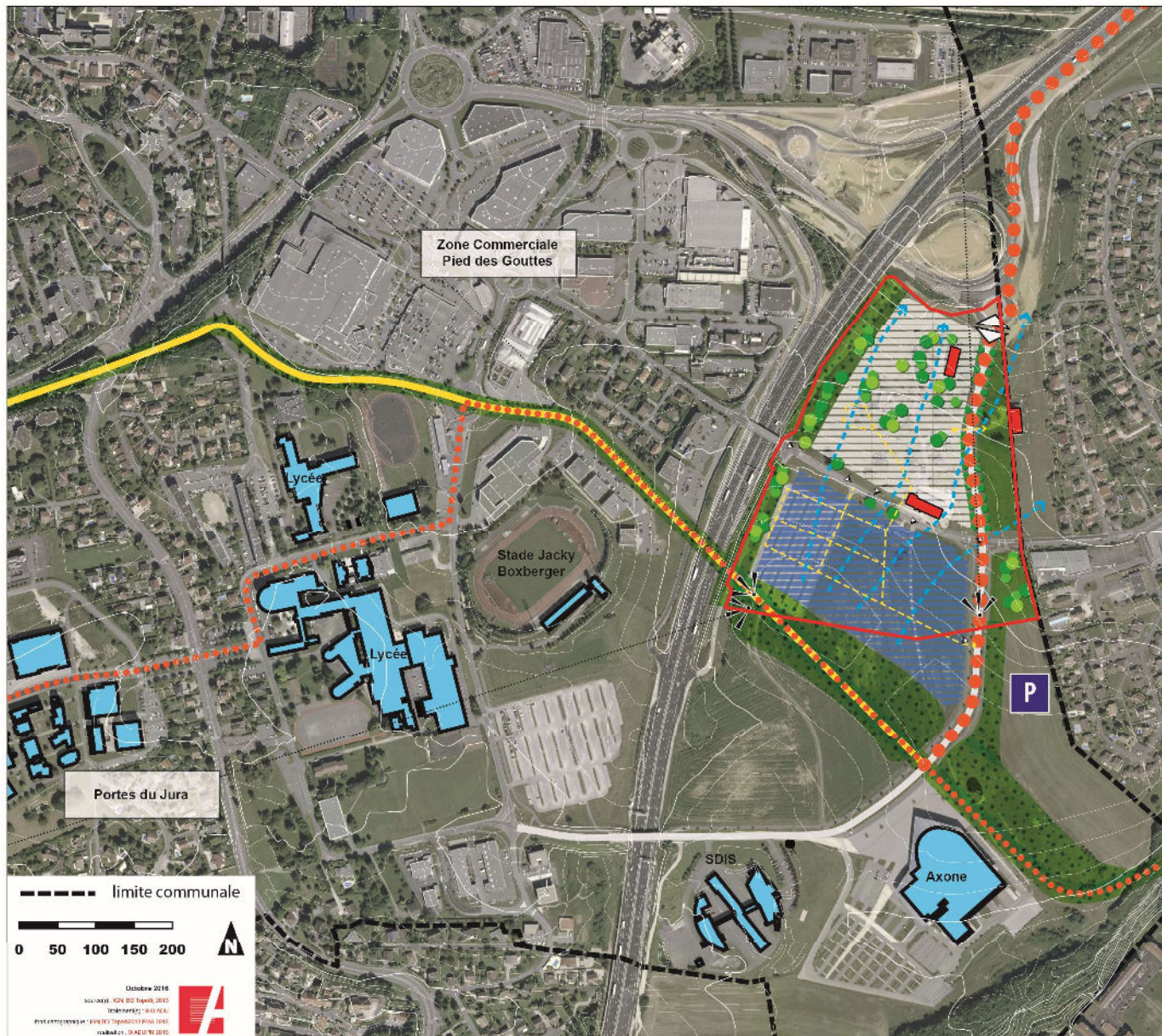
Deux ponts permettent de connecter les Gros Pierrons à la rive ouest de l'A36, malgré cela, un franchissement supplémentaire est prévu, afin d'accroître l'efficacité du THNS en développant le potentiel d'utilisateurs et afin de renforcer les maillages paysagers. Aussi, dans le but de ne pas obérer l'avenir, un emplacement sera préservé de toute construction sur l'axe reliant la rue Armand Bloch et le château d'eau à côté de l'Axone.

3.4/ SEQUENCER LES PAYSAGES DE RUES

Il s'agit de tendre vers une diversité architecturale et urbaine. Un travail morphologique permettra de créer des repères, d'affirmer des silhouettes urbaines en particulier le long du boulevard et d'assurer des articulations formelles avec le tissu existant. Ce cadre urbain sera accompagné d'une structuration paysagère permettant de valoriser les façades par la création de plans successifs.

Gros Pierrons

Orientations d'Aménagement et de Programmation



Consolider la vocation métropolitaine

- Amorcer le développement d'un quartier urbain mixte en termes de fonctions à l'échelle de l'ensemble du plateau (périmètre OAP sur zone 1AU)
- Permettre l'implantation d'équipements et de services de rayonnement métropolitain
- Connecter les Gros Pierrons à l'espace médian de l'Aire Urbaine et à la centralité d'agglomération par un transport public structurant
- Equipement structurant existant
- Accompagner le THNS d'une offre de services complémentaires (parking relais notamment, multimodalité)

Valoriser les paysages et le cadre urbain

- Préserver les vues sur le grand paysage (Mont Bart, Fort Lachaux, Château)
- Affirmer la crête et les interfaces comme espaces paysagers structurants
- Intégrer les bâtiments, les parkings et le maillage viaire dans les pentes naturelles du site :
 - limiter les déblais remblais,
 - moduler la hauteur du socle des bâtiments,
 - gérer les eaux pluviales
 - limiter l'imperméabilisation des sols notamment sur les parkings,
 - limiter l'impact visuel des parkings (terrasses successives lorsqu'ils sont en pente, végétalisation, ...)
- Prendre en compte l'identité rurale du hameau des Gouttes (volumétrie du bâti, paysage et patrimoine témoins de la ruralité)
- Concilier accès autoroutier et quartier urbain en redonnant un caractère urbain aux abords de la voie (alternative aux merlons)
- Conserver des perméabilités visuelles vers le cœur du plateau et vers hameau d'Egouttes à partir de la rue Foillet et de la rue Rossel (bâti discontinu)

Créer des effets de vitrine

- Valoriser l'entrée autoroutière
- Assurer l'intégration urbaine et paysagère du transport public à haut niveau de services
- Préserver la possibilité de créer un nouveau maillage urbain et paysager structurant
- Séquencer les paysages de rues en alternant bâti et repérations vertes