

# PLAN LOCAL D'URBANISME

## Commune de BAUME LES DAMES



**Baume**les**Dames**

### PIECE N°2.2 – DIAGNOSTIC URBAIN

Prescrit par délibération du : 26/04/2017  
Approuvé par délibération du : 18/12/2025  
DATE ET VISA

#### DOSSIER D'APPROBATION

Le 26-01-2026

Le Maire  
Arnaud MARTHEY



#### Cabinet d'urbanisme DORGAT

3 Avenue de la Découverte  
21 000 DIJON  
03.80.73.05.90

[dorgat@dorgat.fr](mailto:dorgat@dorgat.fr)





PARTIE 1 : Diagnostic territorial socio-économique

→ PARTIE 2 : Diagnostic urbain et paysage urbain

PARTIE 3 : Diagnostic environnemental

PARTIE 4 : Présentation des choix retenus (PADD / OAP / Règlement)

PARTIE 5 : Évaluation environnementale

<b>1. INTRODUCTION : CONTEXTE ET PRINCIPALES ETUDES DISPONIBLES .....</b>	<b>4</b>
1.1. L'ETUDE DE REVITALISATION DE CENTRE BOURG DE 2014 (ARTER) .....	5
1.2. L'ETUDE PETITES VILLES DE DEMAIN MISSION SHOP'IN IMACT CRISE DE 2021 (PIVADIS-SINOPIA-CITTANOVA) .....	6
1.3. L'OPERATION DE REVITALISATION DE TERRITOIRE (ORT) .....	7
1.4. L'OPERATION PROGRAMMEE D'AMELIORATION DE L'HABITAT (OPAH) .....	9
1.5. L'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET (AMI) SUR LA REVITALISATION DU BOURG-CENTRE .....	9
1.6. L'ETUDE DE PROGRAMMATION POUR L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DU CŒUR HISTORIQUE .....	11
1.7. L'ETUDE DE FAISABILITE RELATIVE A LA CONSTRUCTION D'OUVRAGES DE STATIONNEMENTS .....	12
1.8. L'ETUDE STATIONNEMENT, CIRCULATION ET SIGNALIETIQUE POUR LA REQUALIFICATION DU CENTRE-VILLE REALISEE EN 2018 (VIA COMMEA) .....	13
1.9. LE SCHEMA DES MOBILITES DOUCES REVISE EN 2022 .....	14
1.10. SCOT DU DOUBS CENTRAL .....	15
1.11. L'AVAP .....	16
<b>2. STRUCTURE GENERALE DU BOURG .....</b>	<b>17</b>
2.1. INSERTION PAYSAGERE .....	17
2.1.1. Les composantes paysagères principales .....	17
2.1.2. Insertion paysagère des parties urbanisées du territoire .....	18
2.1.3. Les prescriptions du SCOT en matière d'insertion paysagère (grands paysages et paysages urbains) .....	22
2.2. MORPHOLOGIE URBAINE GENERALE .....	26
2.2.1. Développement historique de l'urbanisation .....	26
2.2.2. Morphologie urbaine générale actuelle .....	29
<b>3. MORPHOLOGIE URBAINE ET COMPOSITION DU BATI PAR QUARTIERS .....</b>	<b>36</b>
3.1. DES QUARTIERS A VOCATION MULTIPLE .....	36
3.1.1. Le noyau historique .....	36
3.1.2. Les faubourgs .....	42
3.1.3. Le quartier de la Prairie .....	51
3.1.4. Le quartier de « Sous les Roches » .....	57
3.1.5. Le quartier de Cour et Mi-cour .....	61
3.2. DES QUARTIERS A VOCATION SPECIALISEE .....	65
3.2.1. Le quartier de de Champvans .....	65
3.2.2. Les deux quartiers de Bois Carré .....	70
3.2.3. Des quartiers d'habitat pavillonnaires anciens et récents sur les buttes .....	73
3.2.4. L'urbanisation en bordure de rivière .....	79
3.2.5. Les écarts de constructions : eux aussi une vocation principalement spécialisée .....	85

<b>4. LES ENTREES DE VILLE.....</b>	<b>90</b>
4.1. <i>LES ENTREES DE VILLE PRINCIPALES.....</i>	<i>91</i>
4.1.1. Entrée de ville n°1 : route de Rougemont (RD50) .....	91
4.1.2. Entrée de ville n°2 : Route nationale La Grange Ravey (RD683 depuis Montbéliard) .....	93
4.1.3. Entrée de ville n°3 : Avenue du président Kennedy (RD683 depuis Besançon) .....	94
4.1.4. Entrée de ville n°4 : Rue des cités champart (RD50).....	98
4.2. <i>LES ENTREES DE VILLE SECONDAIRES .....</i>	<i>100</i>
4.2.1. Entrée de ville n°5 : route de Fontenotte (D23) .....	100
4.2.2. Entrée de ville n°6 : route de Bregney Notre-Dame (D112) .....	102
4.2.3. Entrée de ville n°7 : Quai du canal (D277).....	103
<b>5. ACCESSIBILITE ET MOBILITES .....</b>	<b>104</b>
5.1. <i>LA TRAME VIAIRE GENERALE.....</i>	<i>104</i>
5.1.1. La circulation de transit et le positionnement local.....	104
5.1.2. Le fonctionnement général viaire de la partie urbanisée .....	105
5.2. <i>LES DIFFICULTES PRINCIPALES RELATIVES A LA TRAME VIAIRE .....</i>	<i>108</i>
5.3. <i>ZOOM SUR LES MOBILITES DANS LE CENTRE HISTORIQUE .....</i>	<i>112</i>
5.4. <i>L'INTERMODALITE .....</i>	<i>118</i>
5.4.1. La gare SNCF.....	118
5.4.2. Les mobilités douces .....	121
5.5. <i>LES CAPACITES DE STATIONNEMENT.....</i>	<i>129</i>
5.5.1. Recensement.....	129
5.5.2. Analyse et enjeux.....	132
<b>6. LA TRAME VEGETALE EN VILLE .....</b>	<b>134</b>
6.1. <i>LA TRAME VEGETALE DU CENTRE HISTORIQUE .....</i>	<i>134</i>
6.2. <i>LA TRAME VEGETALE DES FAUBOURGS.....</i>	<i>136</i>
6.3. <i>LA TRAME VEGETALE DES COTEAUX RESIDENTIELS.....</i>	<i>137</i>
6.4. <i>LA TRAME VEGETALE DANS LES ZONES D'ACTIVITES.....</i>	<i>138</i>
6.4.1. Trame végétale de la Prairie .....	138
6.4.2. Les autres zones d'activités.....	138
<b>7. FOCUS SUR CERTAINES FRAGILITES DU PAYSAGE URBAIN.....</b>	<b>141</b>
<b>8. SYNTHESE DES PRINCIPAUX ENJEUX DU DIAGNOSTIC URBAIN. ....</b>	<b>144</b>
8.1. <i>SYNTHESE PAR THEME.....</i>	<i>144</i>
8.1.1. Thème paysage urbain .....	144
8.1.2. Thème mobilités et stationnement.....	154
8.1.3. Thème réduction de la consommation foncière.....	158

# 1. INTRODUCTION : CONTEXTE ET PRINCIPALES ETUDES DISPONIBLES

La Ville de Baume-les-Dames a réalisé plusieurs démarches et études ces dernières années, consciente de l'importance du traitement du cadre de vie et des volets patrimoniaux et paysagers sur la commune. Le présent diagnostic urbain du PLU tient compte de ces études et les synthétise.

Le Plan Local d'Urbanisme révisé s'appuie sur ces dernières pour dresser les constats et enjeux, et a pour ambition de doter la commune d'un document d'urbanisme permettant la mise en œuvre des différents projets, programmes et solutions retenues parmi celles qu'elles proposent, le tout dans un contexte réglementaire cohérent.

Les principales démarches et études ainsi prises en compte sont les suivantes :

- L'étude de revitalisation du centre bourg de 2014 (ARTER)
- L'étude Petites Villes de demain Mission shop'in impact crise de 2021 (Pivadis-Sinopia-Cittànova)
- L'Opération de revitalisation de Territoire (ORT) signée le 21/02/2020 ;
- Le projet d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH), dont les études pré-opérationnelles ont été réalisées en 2021 ;
- L'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) sur la revitalisation du bourg-centre ;
- L'étude de programmation pour l'aménagement des espaces publics du cœur historique dont les conclusions et un scénario final ont été rendus fin 2021 (Rauch Urbanisme et Digitale paysage) ;
- L'étude de faisabilité relative à la construction d'ouvrages de stationnements à Baume-Les-Dames réalisée en 2022 (BAFU)
- L'étude stationnement, circulation et signalétique pour la requalification du centre-ville réalisée en 2018 (VIA COMMEA) ;
- Le Schéma des Mobilités douces de Baume-Les-Dames révisé en 2022 (ITEM) ;
- Le SCoT du Doubs Central approuvé en 2016 ;
- Le projet d'Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) en cours de finalisation en 2023 ;

Les thématiques de ces différentes études et réflexions traduisent le fil directeur des réflexions des municipalités successives autour des enjeux primordiaux de la **revitalisation du centre ancien**, de la **circulation et place de la voiture**, et des **mobilités douces** au sein de la ville.



# 1.1. L'ETUDE DE REVITALISATION DE CENTRE BOURG DE 2014 (ARTER)

Cette étude commanditée par la Ville réalisée en 2014 a permis de faire émerger les grandes orientations sur la stratégie à mettre en place en vue de revitaliser le centre bourg de Baume-Les-Dames. Par suite, un certain nombre d'actions préconisées par cette étude ont été concrètement mises à l'œuvre comme la réalisation d'études spécifiques sur le stationnement et la circulation, le commerce, la faisabilité d'aménagements d'espaces du centre bourg (études citées ci-après), la mise en place d'une stratégie de communication sur les atouts de Baume-Les-Dames, une stratégie foncière, etc. Le programme d'action de cette étude de référence, qui constitue un fil conducteur des actions municipales depuis 2014, figure en annexe au présent diagnostic.

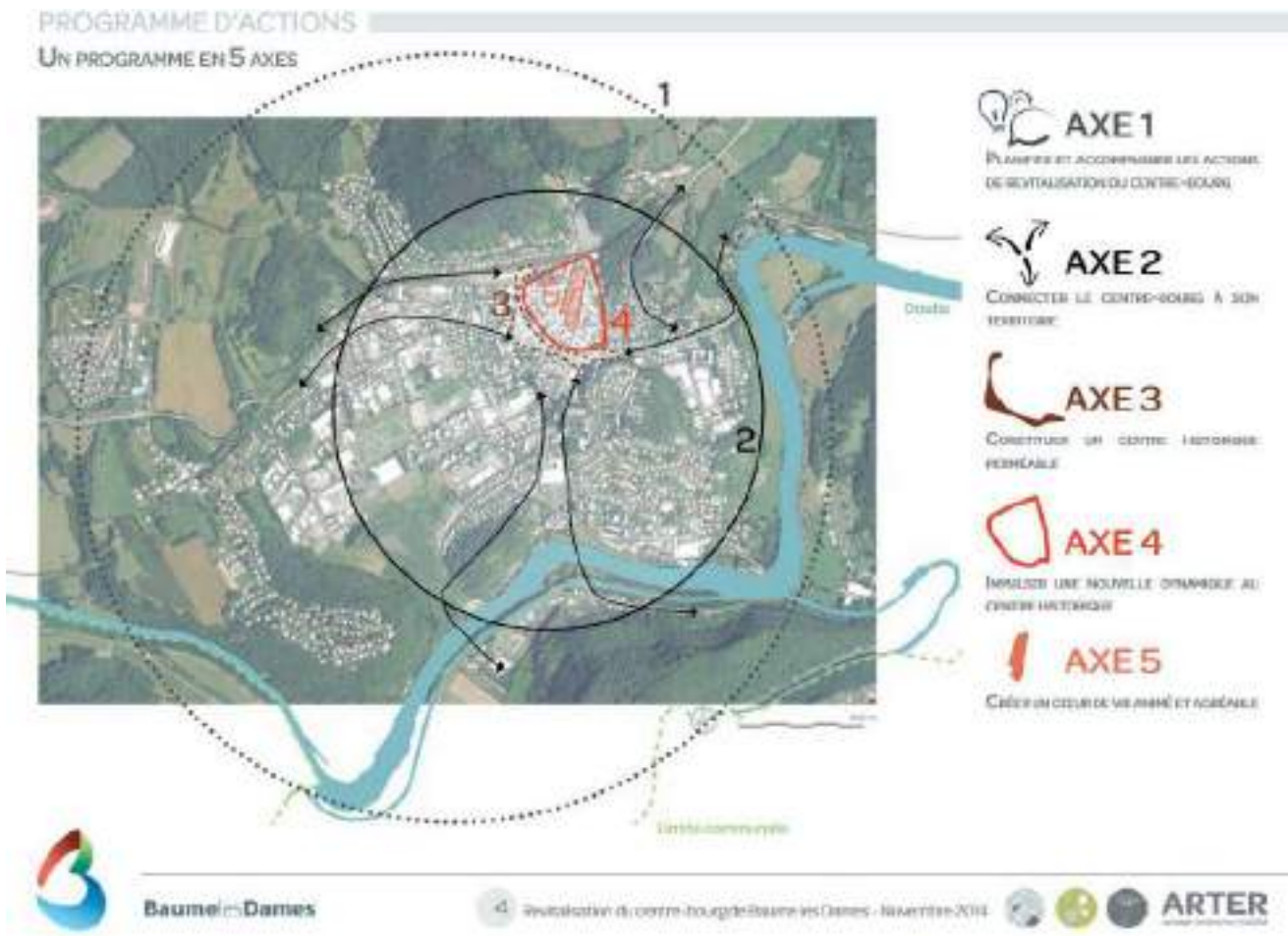
À partir de 7 grandes orientations, les actions préconisées concernent 5 grands axes de travail. Les grandes orientations dégagées sont :

Des orientations thématiques :

- Développer une offre de logement attractive adaptée et abordable, en renouvellement de l'existant.
- Conforter le pôle de services et commercial du cœur historique.
- Favoriser un environnement urbain agréable, fonctionnel et intégré.

Des orientations transversales :

- Communiquer sur les atouts de Baume les Dames et travailler sur son image
- S'appuyer sur une stratégie foncière



## 1.2. L'ETUDE PETITES VILLES DE DEMAIN MISSION SHOP'IN IMACT CRISE DE 2021 (PIVADIS-SINOPIA-CITTANOVA)

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action de l'étude de revitalisation du centre-bourg de 2014, cette étude sur le commerce de la Ville a permis de mettre en avant les atouts, faiblesses opportunités et menaces de la situation du commerce sur la commune.

Après avoir identifié que la zone d'influence commerciale de la ville (vis-à-vis des autres pôles commerçants riverains tels que Besançon, Montbéliard...), a été tirée vers le haut et soutenue ces dernières années par le développement des zones économiques périphériques des Dames du Quin et Bois Carré, l'étude met en exergue le potentiel d'amélioration du tissu commerçant du centre bourg (structurée en 8 sites principaux).

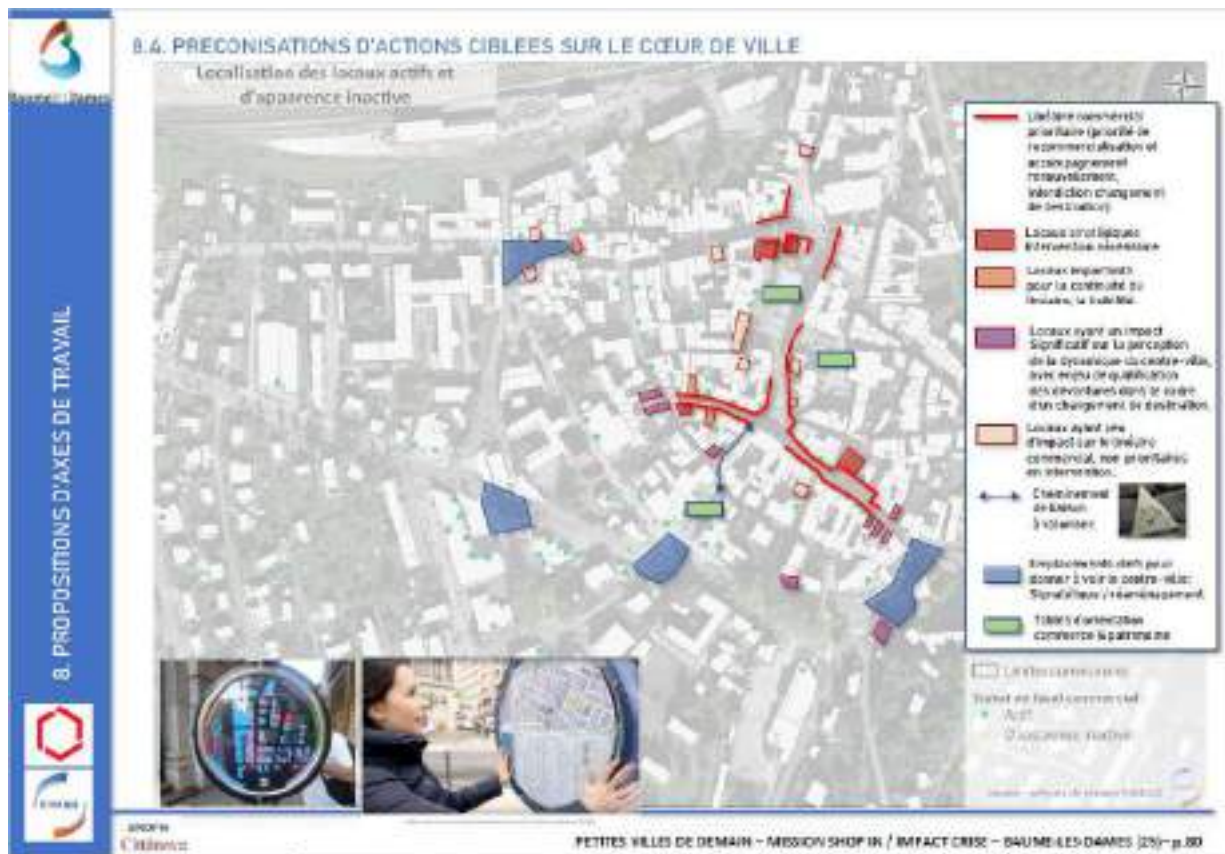
Le noyau historique bénéficie d'un grand nombre d'équipements et services publics ainsi que d'un patrimoine architectural qualitatif. Le tissu commerçant y est encore dense mais de nombreux locaux sont inoccupés (fermés ou délocalisés pour certains sur l'un des 7 autres sites commerçants de la ville plus facilement accessibles). Le centre ancien souffre d'un manque de visibilité et de difficultés d'accessibilité et de stationnements, ainsi que de l'absence de commerce moteur.

Les enjeux locaux et le programmes d'actions spécifiques au dynamisme commercial de la ville (en particulier son centre ancien) sont ainsi résumés :



Des préconisations d'actions ciblées sur le cœur de ville sont proposées, à partir d'une carte des emplacements et linéaires commerciaux « clefs », sur lesquels des aménagements de signalétique / réaménagement de l'espace public seraient à prévoir, ou encore l'installation de tables d'orientations commerce et patrimoine, ou des interventions sur quelques locaux commerciaux inactifs situés à des emplacements stratégiques (exemple ceux sur façade nord de la Place de la République).

L'étude met également bien en exergue la nécessité d'éviter le fractionnement des sites commerciaux et définit comme un enjeu du PLU d'encadrer voire d'interdire les implantations commerciales afin de maintenir/ conforter les sites commerciaux déjà existants.



### 1.3. L'OPERATION DE REVITALISATION DE TERRITOIRE (ORT)

Une Opération de revitalisation du Territoire (ORT) vient d'être lancée à Baume-Les-Dames, suite à la signature d'une convention le 21 février 2020 par la Commune, l'État ainsi que la Communauté de Communes du Doubs Baumois.

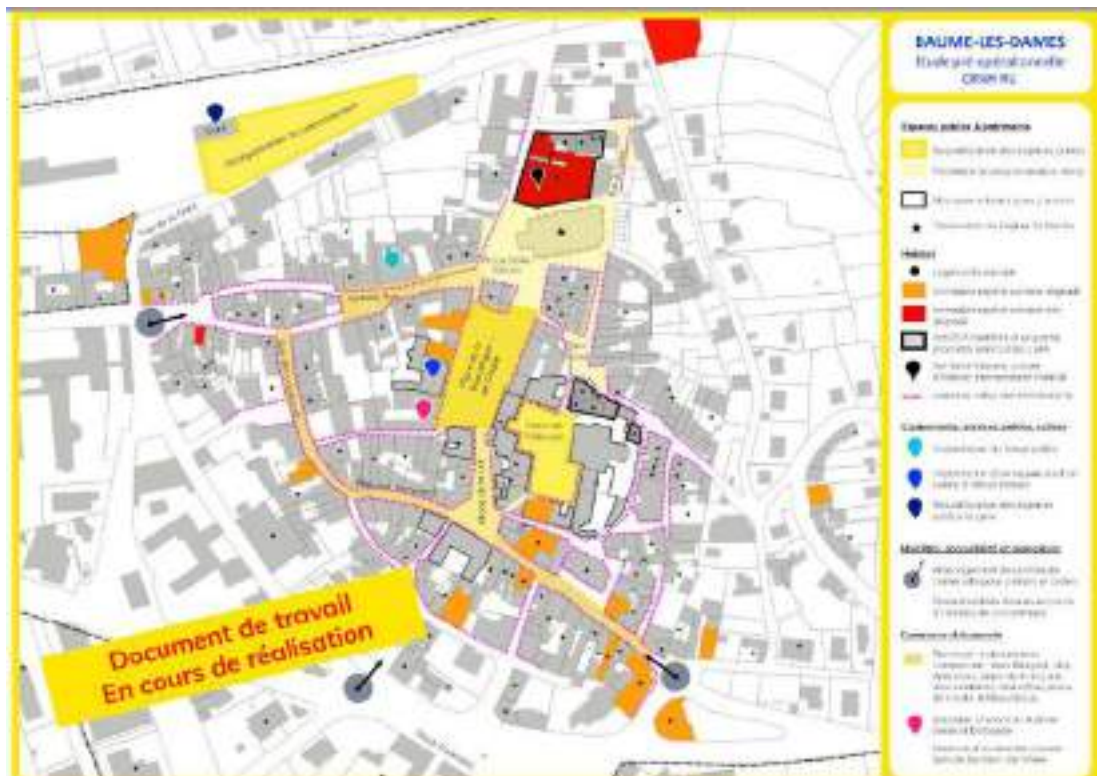
Créée par la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (Elan) du 23 novembre 2018, l'ORT est un outil nouveau à disposition des collectivités locales pour porter et mettre en œuvre un projet de territoire dans les domaines urbain, économique et social, pour lutter prioritairement contre la dévitalisation des centres-villes. L'ORT se présente comme une large palette d'outils au service d'un projet de territoire maîtrisé avec des avantages concrets et immédiats. Une fois le projet de territoire défini par les élus en lien avec l'État et les partenaires, la convention d'ORT confère des nouveaux droits juridiques et fiscaux, notamment pour :

- renforcer l'attractivité commerciale en centre-ville grâce à la mise en place d'une dispense d'autorisation d'exploitation commerciale et la possibilité de suspension au cas par cas de projets commerciaux périphériques ;
- favoriser la réhabilitation de l'habitat par l'accès prioritaire aux aides de l'Anah et l'éligibilité au Denormandie dans l'ancien\* ;
- faciliter les projets à travers des dispositifs expérimentaux comme le permis d'innover ou le permis d'aménager multi-site ;
- mieux maîtriser le foncier, notamment par le renforcement du droit de préemption urbain et du droit de préemption dans les locaux artisanaux.

L'ORT permet d'être éligible au Denormandie dans l'ancien, un outil puissant de réhabilitation de l'habitat via l'investissement locatif. Exemple : pour l'achat d'un bien de 150 000 euros avec 50 000 euros de travaux, l'aide est de 42 000 euros pour une location de 12 ans.

Les secteurs d'intervention opérationnels de l'ORT de Baume-Les-Dames prévus dans la convention sont nombreux. Il a été laissé le soin à l'étude pré-opérationnelle d'OPAH évoquée ci-après, de cibler les futurs secteurs d'intervention sur le volet amélioration de l'habitat et de localiser particulièrement certaines actions opérationnelles.

À ce titre, l'étude pré-opérationnelle d'OPAH a notamment ciblé le noyau historique du centre de Baume-Les-Dames dont « l'îlot ABBAYE ».



Source : Étude pré-opérationnelle à la mise en place d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Comité de Pilotage -12 juillet 2021. Étude commanditée par la CCDB et réalisée par Villes Vivantes

## 1.4. L'OPERATION PROGRAMMEE D'AMELIORATION DE L'HABITAT (OPAH)

Une opération programmée d'amélioration de l'habitat est un service qui propose une ingénierie et des aides financières. Elle porte sur la réhabilitation de quartiers ou centres urbains anciens, de bourgs ruraux dévitalisés, de copropriétés dégradées, d'adaptation de logements pour les personnes âgées ou handicapées.

Chaque OPAH se matérialise par une convention signée entre l'Etat, l'Agence Nationale de l'habitat et la collectivité contractante. Elle est d'une durée de 3 à 5 ans. Ce contrat expose le diagnostic, les objectifs, le programme local d'actions et précise les engagements de chacun des signataires.

Une première OPAH a été menée sur la Communauté de Communes et a concerné Baume-Les-Dames entre fin 2010 et 2016. D'après les données de la récente convention ORT signée par la Commune, sur 5 ans, 131 dossiers ont abouti dont 123 propriétaires occupants et 8 propriétaires bailleurs. Depuis l'arrêt de l'OPAH, le programme d'intérêt général [PIG] de résorption de l'habitat indigne dans le département du Doubs a pris la relève.

La Communauté de Communes du Doubs Baumoïse a initié une étude pré-opérationnelle à la mise en place d'une nouvelle Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat dont les conclusions ont été rendues lors d'un Comité de Pilotage du 12 juillet 2021.

Dix enjeux principaux ont été ciblés dont deux spécifiques à la ville de Baume-Les-Dames. Parmi les enjeux communs à l'ensemble des communes de la CCDB figurent le réinvestissement des logements vacants, l'amélioration de la performance énergétique des logements, bien vieillir dans le Doubs Baumoïse... Et concernant plus spécifiquement Baume-Les-Dames, il a été identifié comme enjeux supplémentaires la nécessité de prendre la main sur des immeubles dégradés stratégiques et traiter les parties communes des immeubles collectifs.

À ce jour, l'engagement de cette nouvelle opération programmée d'amélioration de l'habitat n'est pas encore confirmé.

En attendant, le PETR en charge du SCOT, la Communauté de Communes du Doubs Baumoïse et la Commune de Baume-Les-Dames, ont mis en place depuis 2016 un partenariat avec la Maison de l'Habitat du Doubs (anciennement ADIL et CAUE), consistant en la mise en œuvre d'actions de sensibilisation, d'information et de conseils aux particuliers et des professionnels du bâtiment sur des questions d'habitat.



## 1.5. L'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET (AMI) SUR LA REVITALISATION DU BOURG-CENTRE

Lauréat de l'AMI, le SCoT du Doubs Central s'est engagé dans la rédaction d'une étude relative à la revitalisation du bourg-centre de Baume-les-Dames. Cette démarche a abouti à la restitution d'un rapport sur la revitalisation des 5 bourgs centre du territoire du Doubs Central (Baume-Les-Dames, L'Isle-Sur-Le-Doubs, Clerval, Rougemont et Sancey). Ces conclusions ont notamment servi à l'élaboration du SCOT du Doubs Central approuvé en 2016.



ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un bourg bénéficiant de l'ensemble des équipements, commerces et services de proximité</li> <li>• Un centre bourg historique identifiable par sa qualité patrimoniale et qui s'ouvre sur le faubourg Sud-Ouest</li> <li>• Une gare facilitant les déplacements vers les agglomérations alentours</li> <li>• Un cadre de vie urbain proche d'espaces naturels remarquables : Doubs, coteau, parc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un développement en renouvellement urbain contraint par la zone inondable</li> <li>• Un habitat ancien privé du centre bourg qui présente une vacance importante</li> <li>• Une ville qui s'étale sur le plateau Ouest avec une faible qualité paysagère et urbaine</li> <li>• Des zones d'activités relativement enclavés par rapport aux principaux axes de déplacements</li> <li>• Une connexion difficile entre la ville « basse » et la ville « haute »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un centre historique facilitant les connexions</li> <li>• Des zones d'activités et d'équipements bien intégrées dans la ville basse</li> <li>• Un potentiel de renouvellement urbain formé par la zone de la Prairie</li> <li>• Le parc de la Prairie comme espace remarquable de loisirs</li> <li>• Des axes pouvant supporter des déplacements intermodaux</li> <li>• Une proximité avec l'agglomération de Besançon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un PPRI limitant le renouvellement de certains secteurs</li> <li>• Une intégration paysagère difficile sur l'extension Ouest</li> <li>• Une césure entre la ville « basse » et « haute »</li> <li>• L'enclavement progressif des zones d'activités</li> <li>• Une proximité avec l'agglomération de Besançon</li> <li>• Une hausse de la vacance des logements dans le centre bourg</li> </ul>

Source Rapport d'étude de revitalisation des bourgs centre du Doubs Central – Urbicand 2 juin 2016

## 1.6. L'ETUDE DE PROGRAMMATION POUR L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DU CŒUR HISTORIQUE

Cette étude réalisée en 2021 propose un programme d'objectifs opérationnels sur 20 places et rues du centre ancien de la ville, reposant sur 3 grandes ambitions :

- A. Un cœur apaisé : 10 objectifs d'accessibilité pour tous, d'apaisement et de meilleur partage de l'espace
- B. Un cœur vivant : 11 objectifs de revitalisation environnementale, sociale et commerciale
- C. Un cœur mis en valeur : 9 objectifs de protection et mise en valeur de l'architecture et du patrimoine

Le scénario final proposé vise à reconquérir l'espace public à terme, en visant un plan de circulation plus rationnel, sans craindre la création d'une belle aire piétonne dans le cœur.

### 4 SCÉNARIIS SPATIO-TEMPORELS

POUR SATISFAIRE ENSEMBLE TOUS LES OBJECTIFS DU PROGRAMME

**1<sup>ER</sup> TEMPS (2023)**  
**4 îlots piétons & 3 places**  
 Une véritable Place (haute) de l'Abbaye  
 La Place Saint-Martin étendue jusqu'au Greslier des Arts  
 Une Place de Gaulle rendue aux piétons et unifiée avec  
 une Place de la République élargie sur la rue Boiteux

**2<sup>EME</sup> TEMPS (2026)**  
**3 îlots piétons & 1 place supplémentaire**  
 Idem 1<sup>er</sup> Temps  
 + une véritable Place Charles Trenet

**3<sup>EME</sup> TEMPS (2029)**  
**2 îlots piétons & 2 placettes supplémentaires**  
 Idem 2<sup>ème</sup> Temps  
 + une véritable Placette Mgr Besson  
 + une véritable Placette de la Source

**4<sup>EME</sup> TEMPS (2032)**  
**Une seule aire piétonne,  
 2 places élargies & 1 place supplémentaire**  
 Idem 3<sup>ème</sup> Temps  
 + Place Saint-Martin élargie au sud (entre façades)  
 + Place de la République - De Gaulle élargie à l'est (entre façades)  
 + une véritable Place de la Loi

### IMAGE-PROGRAMME

SCÉNARIO FINAL PROPOSÉ

Image programme du scénario final proposé. Source document réunion de municipalité « Phase II / Scénarii- Auteur Benoit RAUCH Urbaniste OPQU et DIGITALE Paysage et Agnès DAVAL paysagistes-concepteurs

## 1.7. L'ETUDE DE FAISABILITE RELATIVE A LA CONSTRUCTION D'OUVRAGES DE STATIONNEMENTS

Initiée à la suite de l'étude de stationnement, circulation et signalétique COMMEA de 2018 et celle de programmation pour l'aménagement des espaces publics du cœur historique de 2021, cette étude de faisabilité est l'une des démarches visant la mise en œuvre concrète de futurs travaux d'aménagement de certains espaces du noyau historique.

Elle découle à la fois d'enjeux liés à la saturation et mauvaise répartition du stationnement en centre-bourg, ainsi que d'enjeux liés à la politique de renouvellement urbain menée par la municipalité. Elle évalue la faisabilité de modification ou création d'espaces de stationnements aux abords immédiats du noyau historique, dans la perspective à moyen terme de la piétonisation de certaines places du noyau (en particulier la Place de la République, Place de la Loi et la Place de l'Abbaye). L'objectif est de dégager des capacités de stationnement supplémentaires préalablement à une démarche de piétonisation.

Les capacités de stationnement supplémentaires ainsi dégagées doivent être situées à proximité immédiate du noyau historique et de la gare, visant une accessibilité aisée aux commerces du centre et couvrant également le besoin en stationnement qui sera généré par la future réhabilitation de l'îlot Saint Vincent (14 logements vacants aujourd'hui devant être réhabilités en 7 logements rénovés).

Après analyse, des avants projets concrets d'aménagement et pré-chiffrés ont été proposés pour deux sites : création d'un espace Rue de Derrière Les Murs et modification du parking existant de l'Ancien Hôtel de la Gare ».

### ETUDE DE FAISABILITE RELATIVE A LA CONSTRUCTION D'OUVRAGES DE STATIONNEMENTS A BAUME-LES-DAMES Contexte et enjeux



BAFUS - Etude d'Aménagement Foncier et d'Urbanisme - 4 Av. S. Just Archambaud - 13, 33001-Pessac (Gironde) - 27 900 0000 - Avril 2022

Sites proposés pour un accroissement des capacités de stationnement (en rouge) – BAFU avril 2022

## 1.8. L'ETUDE STATIONNEMENT, CIRCULATION ET SIGNALÉTIQUE POUR LA REQUALIFICATION DU CENTRE-VILLE REALISEE EN 2018 (VIA COMMEA)

Cette étude initiée en 2017 par la Ville et confiée à VIA COMMEA avait pour but de dresser un état des lieux du fonctionnement de la circulation et du stationnement dans le centre-ville (noyau historique et ses abords immédiats en interface avec les faubourgs). Par la suite, des propositions d'améliorations y ont été formulées.

Parmi les principaux constats sur le stationnement figuraient :

- Un nombre de places de stationnement libres en période de pointe globalement faible (8%).
- Un parking de la Gare qui n'est jamais plein, mais qui offre peu de places libres pour pouvoir absorber un report éventuel, tandis que le cinéma et l'hôpital proches induisent un besoin en stationnement ;
- Un taux de voitures « ventouses » élevé (définies comme étant des voitures qui sont restées stationnées à la même place de 6h du matin à 21h le soir) : 17 % des 630 places répertoriées.

Concernant la circulation les principaux constats étaient :

- Une forte coupure urbaine entre le cœur historique et le sud de la ville par la RD 683 du fait d'un nombre élevé de véhicules y circulant, et surtout le nombre de poids lourds (850 par jour).
- Le trafic routier important dans le centre historique engendre des problèmes de sécurité pour les piétons, d'autant plus que les rues sont étroites et certaines sont dépourvues de trottoirs (rue Ebelmen).
- La visibilité des commerces (définie ici comme étant le nombre de véhicules qui passent devant les devantures) est très variable. Cette visibilité des commerçants n'est pas la même au sein du centre historique du fait des sens de circulation en son sein. En effet, le sens unique qui débute Place de la Loi favorise l'activité économique des commerces qui y sont implantés et se répercute jusqu'à la Grande Rue et la Rue de Provence. Dès lors, la clientèle se fait plus rare dans les rues situées en marge de ce sens de circulation (Armuriers, Terreaux, Lombards, Courvoisier dans le sens Provence-Grande Rue).
- Une dangerosité de l'intersection entre la RD50 et la RD683 au niveau de la Place Chamars.
- Une seconde difficulté localisée sur la RD683 : Depuis l'Avenue de Verdun la file permettant de tourner à gauche n'est pas alignée à la Rue de la Croix de Mission, ce qui oblige les automobilistes à rouler à contre sens sur quelques mètres.

Les propositions d'améliorations formulées par cette étude visaient à faciliter l'entrée dans le centre-ville via la rue Félix Bougeot, et à sécuriser le carrefour Verdun/Anroz/Grenier (celui au droit de la place Chamars). Plusieurs possibilités d'aménagement et de ré-organisation des sens de circulation ont également été testées pour le couple de rues Courvoisier / rue des Juifs. Il a été jugé possible de faire « d'une pierre deux coups » pour accroître la visibilité des commerces rue des Armuriers et pour libérer le passage étroit Esnans du flux de véhicules. La simple inversion des sens de circulation des 2 rues semblait suffisante aux auteurs de l'étude et à la mise en œuvre rapide.

Enfin, la solution apparaissant la plus cohérente pour gérer l'offre de stationnement dans le cœur historique pour les auteurs de l'étude, consisterait à créer un parking souterrain Place de la République, ce qui relève d'un coût très important. L'utilisation d'un terrain attenant au parking de la Gare, pour son extension fait aussi partie des préconisations, avec comme complexité la maîtrise du foncier qui domine public ferroviaire.

## 1.9. LE SCHEMA DES MOBILITES DOUCES REVISE EN 2022

Il existait un premier schéma des mobilités douces sur la commune datant de 2004. En 2021, la Ville a souhaité réviser ce schéma. L'objectif final de l'étude était de définir un schéma directeur de liaisons douces à l'échelle communale, tenant compte des connexions avec les liaisons existantes à l'échelle de l'EPCI et du PETR du Doubs Central. Un autre objectif était de permettre à la Commune d'enclencher une consultation de maîtrise d'œuvre pour réaliser les tronçons mobilités douces définis comme prioritaires sur le mandat.

Des principaux constats de cette étude ressortent que :

- la commune est contrainte dans les déplacements doux par le relief (des quartiers marqués par une déclivité importante), les coupures naturelles (Doubs, topographie) et anthropiques (RD 683 notamment).
- L'accessibilité du collège et du Lycée a été jugée propice au développement des déplacements à vélo, tout comme la localisation de la gare, dont la recherche de rabattement vers cette dernière constitue un point majeur pour le développement de la pratique de déplacements en modes actifs (marche ou vélo).
- Le futur groupe scolaire regroupant plusieurs écoles de la ville (notamment toutes les maternelles) devrait impacter les rabattements à pied des élèves.
- L'existence de quelques aménagements cyclables mais pas d'un réel maillage à l'échelle de la Ville.
- Le schéma des mobilités douce aborde ensuite la situation par quartiers, avec un état des lieux.

Les enjeux identifiés se concentrent sur un accroissement des quartiers à 30 km/h pour un meilleur partage de l'espace public, le développement d'un système de cohabitation avec les infrastructures de transport pour les RD 683 et RD 50, la sécurisation de certaines intersections, le renforcement du rabattement autour des principaux services et équipements dont le collège et le Lycée, la gare et le futur groupe scolaire de Mi-Cour.



## 1.10. SCOT DU DOUBS CENTRAL

Approuvé le 12 décembre 2016, les pièces réglementaires du SCOT identifient les caractéristiques et enjeux du territoire de Baume-les-Dames qui seront repris par thèmes au fil du diagnostic urbain.

Le SCOT a été mis en révision générale le 6 avril 2017 suite à une évolution de son périmètre. Les travaux de révision ont débuté en 2019. La phase de diagnostic a été validée, laquelle dresse une synthèse la synthèse des enjeux suivante :

Bilan des enjeux	
<p><b>Préservation du socle environnemental</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Protéger les espaces et structures agro-naturels, et intégrer davantage la nature ordinaire dans l'espace urbain</li> <li>- Atténuer la vulnérabilité de la ressource en eau et préserver les cours d'eau</li> <li>- Gérer les risques et nuisances dans leur diversité</li> </ul>	<p><b>Préservation du socle agricole, forestier et paysager</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Préserver les activités et espaces agricoles, en favorisant la diversification</li> <li>- Poursuivre / accompagner le développement de la filière bois</li> <li>- Intégrer le changement climatique</li> <li>- Préserver les paysages comme atout à long terme pour le territoire</li> </ul>
<p><b>Maintien des dynamiques socioéconomiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faciliter le maintien des emplois et l'attractivité du territoire pour les actifs</li> <li>- Conforter la démographie locale, en veillant à l'équilibre bourgs / villages</li> <li>- Diversifier l'offre de logements et les mobilités, pour plus d'attractivité résidentielle</li> <li>- Limiter le développement de la vacance et la vulnérabilité énergétique des ménages</li> </ul>	<p><b>Maîtrise foncière</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conforter l'armature urbaine</li> <li>- Intensifier les politiques de revitalisation et de renouvellement urbain (friches, densification...)</li> <li>- Tendre vers la « Zéro Artificialisation Nette » en veillant à ne pas figer les possibilités de développement du territoire</li> </ul>

Synthèse des constats et enjeux du diagnostic – Urbicand, Soberco Environnement et Blezat Consulting -  
Source : site internet du PETR du Doubs Central

## 1.11. L'AVAP

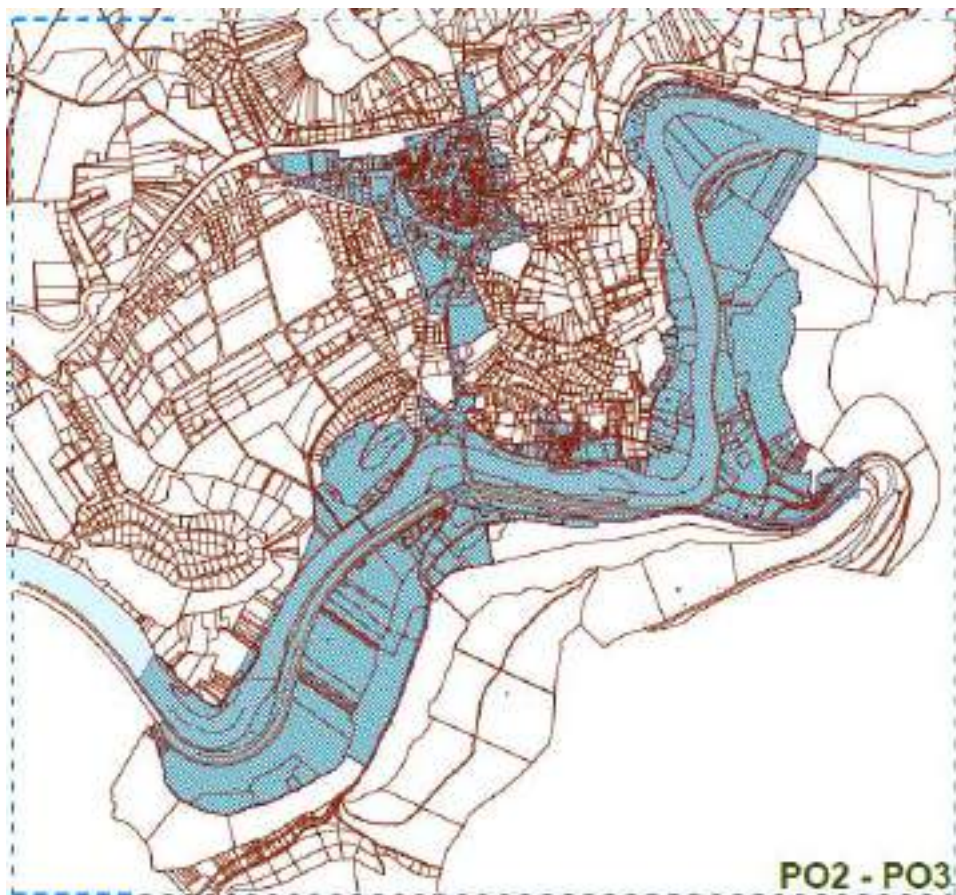
Lancée par une délibération du 27 août 2014 du conseil municipal de Baume-les-Dames, l'Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine devrait être approuvée courant 2023, après une enquête publique qui s'est tenue en 2022. Il s'agit de la création d'un secteur protégé sous la forme juridique d'un Site Patrimonial Remarquable, au sein duquel un règlement de l'AVAP s'appliquera sous le contrôle de l'Architecte des Bâtiments de France.

Le lancement de cette démarche d'AVAP en 2014 faisait suite à l'approbation d'un Schéma d'Aménagement Urbain de Caractère approuvé le 13 mars 2013, après la labellisation de Baume-les-Dames en tant que « Petite Cité Comtoise de Caractère ». Géré par une association, ce label a pour objet de promouvoir le patrimoine des communes disposant d'un riche passé architectural, urbain et paysager.

L'aire de l'AVAP couvre le centre Historique, les faubourgs, la rue de Mi-Cour, la butte du Château Simon, l'ancien Cour et la vallée du Doubs.

Une fois approuvée, cette AVAP prendra la forme d'une servitude d'utilité publique de Site Patrimonial Remarquable de type AC4. Cette AVAP figurera en annexe du PLU.

A l'occasion de la création de ce SPR ciblant les secteurs présentant la plus forte sensibilité patrimoniale et paysagère, les anciens périmètres de protection des abords des Monuments Historiques sont également modifiés. De nouveaux périmètres délimités des abords entreront en vigueur à la création de l'AVAP. Certains quartiers moins sensibles seront exclus de ces périmètres de protection comme la rue de la Prairie ou le coteau nord-Chesnoy au-delà de la voie ferrée.



Périmètre de l'AVAP – Source : dossier d'enquête publique préalable à la création de l'AVAP-2022

## 2. STRUCTURE GENERALE DU BOURG

Cette partie vise à analyser la structure du bourg ainsi que ses abords immédiats. Le reste du territoire, en dehors des espaces urbanisés, est analysé dans le diagnostic environnemental.

### 2.1. INSERTION PAYSAGERE

#### 2.1.1. Les composantes paysagères principales

Avec une superficie d'environ 25 km<sup>2</sup> et 4 984 habitants au 1er janvier 2020, Baume-les-Dames est une vaste commune du Doubs qui constitue la centralité principale du territoire du SCoT du Doubs Central.

La commune est située au cœur d'une vallée qui a été façonnée par la rivière du Doubs dans les roches calcaires des massifs rocheux jurassiens. Sa géographie très marquée offre **un cadre de vie exceptionnel** grâce à différents éléments naturels tels que le Doubs, les espaces boisés et rocheux. Par ailleurs, son bourg-centre a su conserver son architecture traditionnelle (cette dernière sera évoquée plus tard dans le rapport).



Source : commune de Baume-Les-Dames

Baume-les-Dames présente tant des caractéristiques urbaines (centre-bourg qui offre un panel d'équipements et de services) que rurales (le Doubs, le canal Rhône-Rhin, les massifs montagneux...).

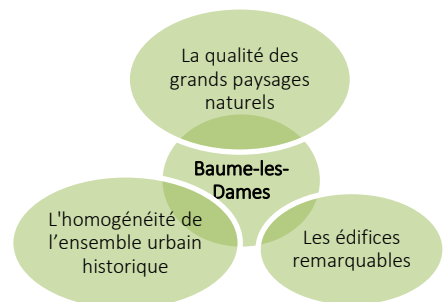
La commune présente la particularité de se trouver à cheval sur deux unités paysagères :

- **l'unité paysagère de la Bordure Jurassienne** qui s'identifie par la présence du Doubs et qui s'inscrit dans le paysage montagneux du Jura.
- **l'unité paysagère Entre Doubs et Ognon** qui s'identifie par un réseau assez confus de collines calcaires séparées par des dépressions marneuses (avants-monts) que traverse sur une soixantaine de kilomètres l'autoroute A36. L'occupation du sol est imparfaitement guidée par ces données de structure, même si les bois tendent à occuper les parties hautes, tandis que la polyculture occupe l'essentiel des terroirs villageois

La qualité paysagère de Baume-les-Dames repose sur trois piliers :

- La qualité des grands paysages naturels
- L'homogénéité de l'ensemble urbain historique
- Les édifices remarquables

Le territoire communal de Baume-les-Dames est entièrement considéré comme site emblématique dans une liste de sites établie par la Direction Régionale des Affaires Culturelles. Il est également considéré comme site « remarquable » sur une large partie de son territoire, puisqu'il appartient à l'entité « Moyenne vallée du Doubs » relevant d'un intérêt national.



## 2.1.2. Insertion paysagère des parties urbanisées du territoire

L'insertion paysagère des parties urbanisées consiste à analyser les perspectives visuelles sur le bourg depuis différents points de vue (belvédères), axes routiers... Elle permet d'étudier l'insertion du bourg au sein des composantes naturelles et paysagères. Le dénivelé est un élément important à prendre en compte dans l'analyse de l'insertion paysagère puisqu'il a une influence sur les perspectives visuelles.

A Baume-Les-Dames, les perceptives visuelles trouvent leur origine dans la présence de deux éléments naturels principaux que sont le Doubs et les massifs rocheux du Jura, lesquels ont modelé la géographie de la Commune. La ville est ainsi implantée au cœur d'un territoire marqué par un **paysage d'exception**, composé du Doubs, de la Vallée du Cusancin, des espaces boisés et des falaises.



Source : commune de Baume-Les-Dames

Le territoire communal se compose d'une zone urbanisée principale et de trois hameaux (Grange Ravey, l'Aigle et Saint Ligier). L'urbanisation est placée au sud du territoire communal, au pied des buttes du Chanoi, de St Ligier, de Château Simon, du Burmont (super Baume) et en bordure du Doubs, sur la plaine et les coteaux, dont les plus récents, ceux de l'ouest (Bois-Carré). **L'urbanisation n'est pas condensée mais au contraire étendue sur plusieurs zones**, se répandant entre les buttes ou sur les coteaux doux, et épousant la sinuosité du Doubs, là où l'urbanisation était propice.



SE REPERER : quartiers singuliers de la zone urbanisée de Baume-Les-Dames

Plan de zonage d'urbanisme de Baume-Les-Dames - 2025 et titre de carte cadastrale - 2025 - 01/01/2025 et 01/01/2025

Présentation simplifiée des quartiers sur fond de carte du relief estompée

Une grande partie du territoire est dédiée aux espaces agricoles et forestiers (le nord, l'ouest et l'est de la commune), témoignant de l'importance de la dimension naturelle et des contraintes topographiques qu'elle génère.

La diversité paysagère telle qu'elle a été évoquée précédemment (hydrographique, massifs montagneux) permet de nuancer l'urbanisation et d'alléger la vue d'ensemble du front bâti ; d'autant plus que les espaces forestiers sont disséminés de part et d'autre du territoire.

De manière générale cette topographie accentuée permet de masquer à la vue lointaine les espaces urbanisés. Par contre, elle offre à l'inverse de beaux belvédères depuis les hauteurs (belvédère de la Roche Châtard et de la Fente de Babre par exemple).

Trois cours d'eau traversent Baume-les-Dames :

- Le rivière du Doubs
- La rivière du Cusancin, affluent de la rive gauche du Doubs
- et le canal Rhône-Rhin qui serpente le long des fronts rocheux du Doubs.



Hydrographie de Baume-les-Dames – Source: DORGAT

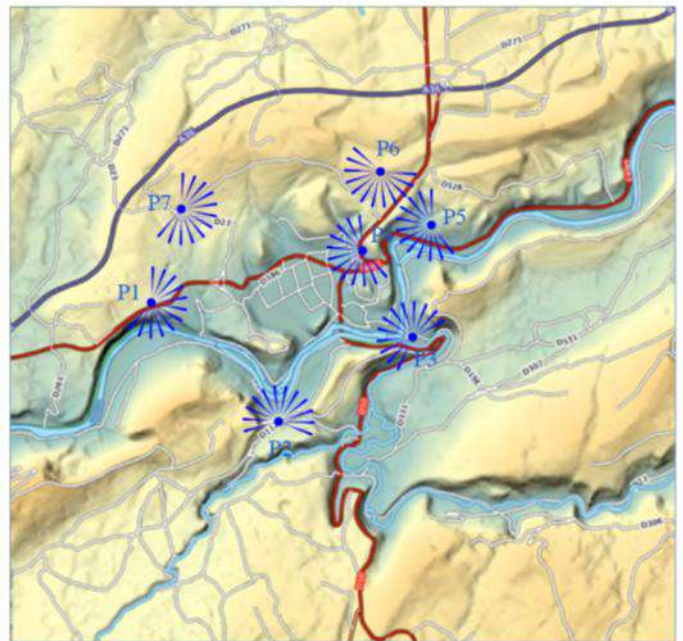
Certains plateaux situés à proximité d'Autechaux offrent de larges ouvertures visuelles sur le paysage lointain. La superposition de la végétalisation et du relief forme un paysage remarquable structuré comme dit ci-avant par le Doubs, les espaces boisés et les falaises.

La partie basse de la ville se niche donc entre les buttes et le Doubs, en un déconcentré de densité dont l'épicentre est le noyau historique et s'étalant vers le Doubs. L'ambiance paysagère principale de cette ville « basse » est celle d'une ville bien « encadrée » par les éléments naturels qui la pénètrent par endroits (cours d'eau notamment). Toutefois, il existe **un certain déséquilibre entre le noyau historique dense et homogène et une plaine attenante plus disparate** en ce qu'elle présente de vastes « trous » d'urbanisation et des volumes très divers.

L'urbanisation des hauteurs présente une ambiance paysagère plutôt homogène de quartiers résidentiels végétalisés. Eu égard aux pentes, les densités de constructions y sont moindres. Citons les quartiers de Burmont (Super Baume), Château Simon, Sur Croyot, Mi Cour et sur Cour, vers et au-dessus Lonot, Château Galland, Rue des Abbayes, les Grandes Vignes. Enfin, toujours s'agissant de la ville « haute », se présente un coteau résidentiel un peu particulier celui de **Champvans et de Bois Carré**. **L'ambiance paysagère y est très contemporaine**, avec un aspect de lotissement typique pour Bois Carré et de zone économique périphérique d'entrée de ville. Ce type d'urbanisation se poursuit sur le « plateau » de Champvans par une ZAC, pour laquelle un effort d'intégration visuelle semble avoir été prévu en phase de conception. L'aspect un peu négatif de cette ambiance paysagère devrait s'atténuer avec le temps, de par la végétation du site qu'il conviendra d'accompagner.

Le point de vue « P1 » situé à l'ouest du territoire communal correspond au **belvédère du Saut de Gamache**. Il témoigne de l'importance des composantes paysagères présentes à Baume-les-Dames. Le dénivelé du Saut de Gamache offre des perspectives visuelles lointaines notamment sur les massifs jurassiens.

Outre les belvédères sus-évoqués, d'imposantes perspectives visuelles existent également depuis les buttes urbanisées vers la partie basse de la ville et entre les buttes elles-mêmes. **Il existe en effet, pour schématiser, une partie basse de la ville et des hauteurs.**



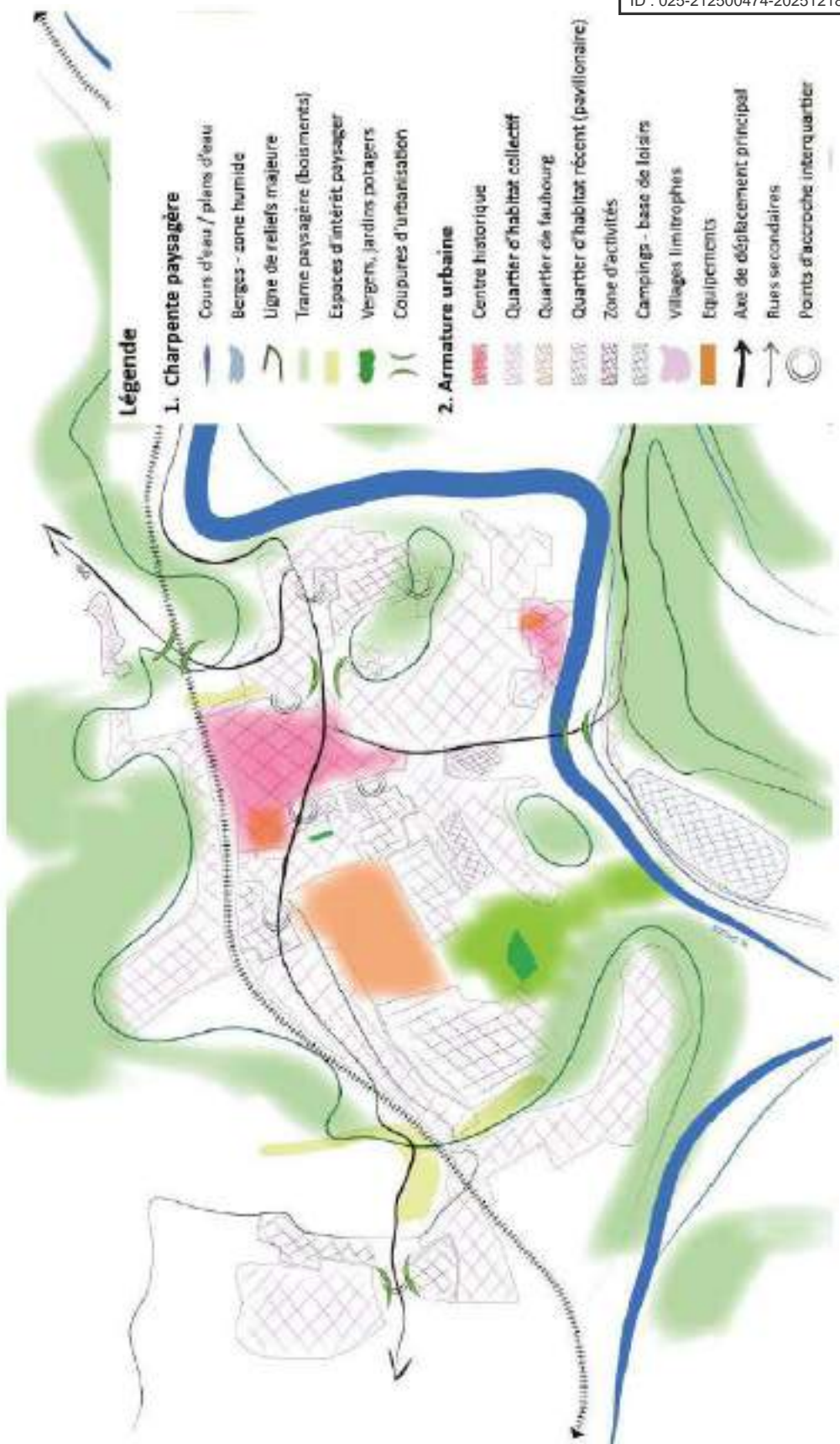
Panoramas remarquables- Source : AVAP diagnostic paysager partie 3



Panorama depuis le Saut de Gamache – Source : AVAP partie 3 diagnostic paysager

La carte ci-après, dressée dans le cadre de l'étude revitalisation des bourgs centre du Doubs Central, dans le cadre de l'appel à projet AML, schématise bien l'armature urbaine et paysagère de la ville

L'armature urbaine et paysagère



Source Rapport d'étude de revitalisation des bourgs centre du Doubs Central – Urbicand 2 juin 2016

### 2.1.3. Les prescriptions du SCOT en matière d'insertion paysagère (grands paysages et paysages urbains)

Le SCOT du Doubs Central de 2016, avec qui le Plan Local d'urbanisme doit être compatible, fixe plusieurs prescriptions relatives à la protection des paysages et aux conditions de leurs découvertes. Ces prescriptions se déclinent à deux niveaux : celui des « grands paysages » et celui « des paysages urbains et villageois ».

Le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT du Doubs Central actuellement en vigueur est assez précis et détaillé dans ses attendus concernant la préservation des paysages naturels et urbains. Ces attendus sont cartographiés pour partie (confère extrait cartographique ci-après).

Prescriptions du SCOT relatives aux grands paysages :

Prescription 24 : Les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux interdisent l'implantation de nouvelles constructions dans les fenêtres paysagères à protéger le long des axes de découverte identifiés dans le Document Graphique n°2 (RD683, RD50, RD25, routes de la vallée du Cusancin et des monts du Lomont, route de la vallée de Hyémondans). Cette inconstructibilité ne concerne pas l'intérieur des enveloppes urbaines et villageoises existantes. La réhabilitation ou l'extension des bâtiments existants le long des axes reste possible. [...]

Prescription 25 : Les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux complètent et précisent l'inventaire des façades urbaines et villageoises à protéger, initié dans le cadre du SCOT (cf. document graphique n°2). Ils définissent les conditions de protection et de mise en valeur des façades ainsi identifiées, de leurs abords et du cadre paysager environnant dans lesquels elles s'insèrent. [...]

Prescription 26 : ...Ne concerne pas Baume-Les-Dames.

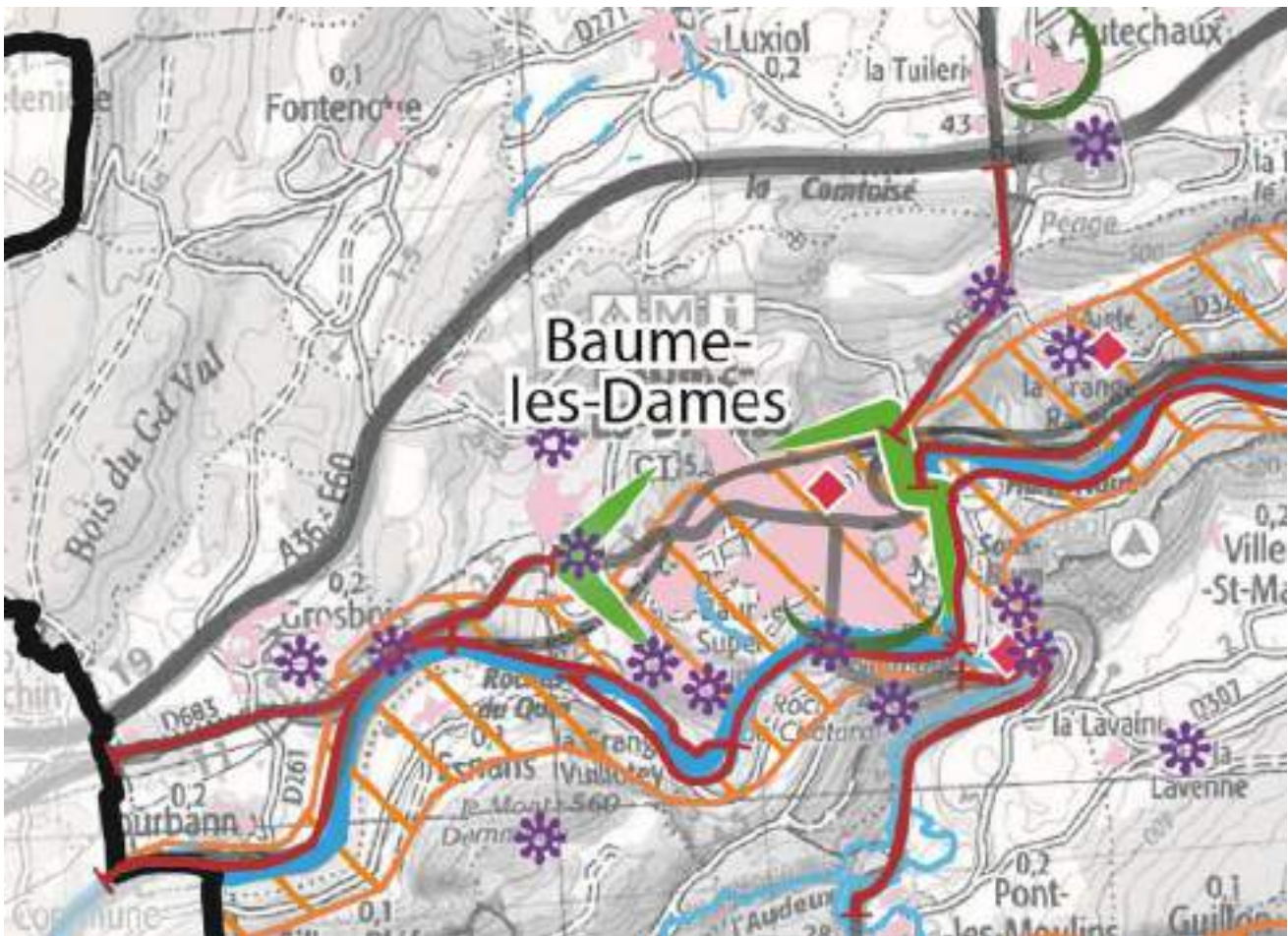
Prescription 27 : Au sein des sites paysagers sensibles identifiés dans le document graphique n°2, les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux prévoient des orientations et mesures permettant d'encadrer les projets de développement en extension, et de maîtriser la qualité architecturale des nouvelles constructions.

*Sur l'ensemble du territoire et en particulier au sein des sites paysagers sensibles, les documents d'urbanisme gagneront à protéger les petits éléments de paysages : haies, murets, bosquets, vergers, couronnes végétales autour des villages, éléments de petit patrimoine rural (fontaine, lavoir, calvaire,...).*

Prescription 28 : Les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux préservent les perspectives remarquables vers et depuis les ensembles bâtis patrimoniaux à valoriser identifiés dans le document graphique n°2.

Les documents d'urbanisme précisent les types de constructions, travaux, installations et aménagements autorisés et leurs dispositions sur les hauteurs, les volumes, les implantations, les aspects extérieurs, les plantations,... qui seront de nature à les intégrer au mieux dans le champ de vision concerné et à ne pas porter atteinte à la qualité globale des paysages.

SCoT du Doubs central - DOCUMENT GRAPHIQUE n°2 - ORIENTATIONS PAYSAGERES



Extrait de la carte des orientations paysagères de Baume-les-Dames – Source : Doc graphique n°2 SCoT Doubs Central 2016

Prescriptions du SCOT relatives aux paysages urbains et villageois :

Prescription 29 : Les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux intègrent une analyse de la qualité architecturale et urbaine des espaces bâtis, et définissent des orientations adaptées pour valoriser les formes bâties historiques. Le développement de l'architecture contemporaine reste à encourager en fonction des contextes, dans le respect des tissus existants.

Prescription 30 : Les documents d'urbanisme intègrent une analyse des espaces publics, définissent les priorités en termes d'aménagement de ces espaces, et prévoient les modalités réglementaires permettant leur aménagement. Les priorités définies doivent être cohérentes avec la localisation des espaces à enjeux pour la densification et la mutation des tissus bâtis (cf. identification des espaces à enjeux dans le rapport de présentation).

Prescription 31 : Les documents d'urbanisme définissent des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) pour l'ensemble des projets d'extension, et pour les projets de renouvellement ou de densification concernant des surfaces supérieures à 5000 m<sup>2</sup> (surface de terrain). Ces OAP intègrent en particulier des dispositions sur les points suivants :

- L'implantation des bâtiments, en particulier pour maîtriser la densité des opérations proches des centralités urbaines et villageoises.
- L'organisation de la desserte des nouveaux projets et les conditions de stationnement, en favorisant le cas échéant une mutualisation des espaces de stationnement.
- L'organisation des espaces publics et des itinéraires de déplacement doux (piéton, vélo), en lien avec les itinéraires existants.
- L'organisation des connexions (routières, douces) avec les principaux équipements et services existants sur la commune.
- Les conditions d'intégration de la trame verte et bleue et de préservation des corridors écologiques.
- Les conditions d'optimisation de la performance énergétique des projets, en prenant en compte notamment les possibilités d'orientation des bâtiments et les besoins éventuels en équipements de production d'énergies renouvelables.

Prescription 32 : Au-delà des protections et réglementations existantes en matière de patrimoine architectural, urbain et paysager, les documents d'urbanisme s'attachent à identifier, préserver et valoriser les ensembles bâtis patrimoniaux et les éléments ponctuels qui participent également à l'identité du territoire, qu'ils soient protégés ou non.

Les ensembles bâtis patrimoniaux à valoriser repérés sur le document graphique n°2 devront être traités dans les documents d'urbanisme locaux en préservant leurs abords et le cadre paysager et/ou naturel dans lequel ils s'inscrivent.

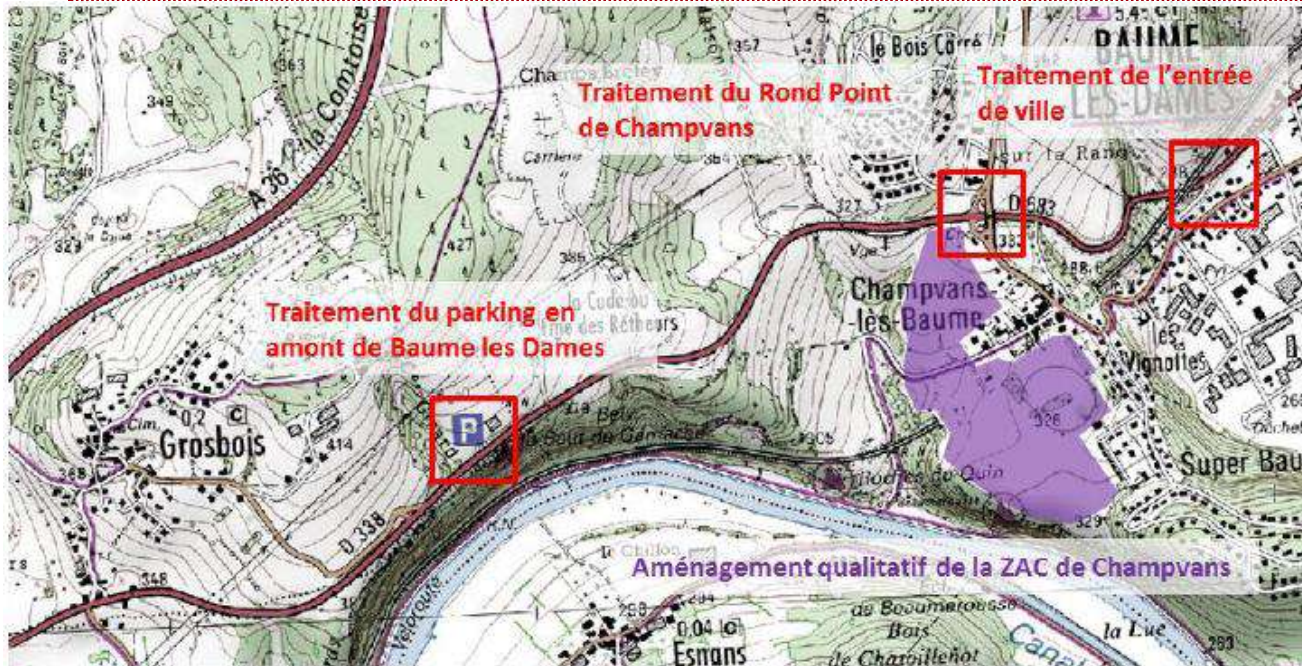
Prescription 33 : Les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux intègrent une analyse de la qualité des entrées de villes et de villages, et prévoient les conditions de leur aménagement, notamment en développant des outils adaptés dans les documents d'urbanisme, par exemple des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Les gestionnaires des voiries concernés sont associés lors de l'élaboration des documents.

Prescription 34 : Les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux définissent des orientations adaptées permettant d'aménager qualitativement les portes d'entrée et entrées de ville stratégiques à l'échelle du SCOT. Les gestionnaires de voiries sont associés lors de l'élaboration des documents.



[...] Porte d'entrée Ouest du territoire (RD683 depuis Besançon) :

- Le traitement du parking le long de la RD683 en amont de Baume les Dames (commune de Grosbois)
- Le traitement du Rond-Point de Champvans
- Le traitement de l'entrée de ville de Baume-les-Dames (au niveau de l'actuel Intermarché)
- L'aménagement de la ZAC de Champvans, en veillant en particulier au traitement de son intégration paysagère et de la limite avec l'espace agricole



**Objectifs d'aménagement de l'entrée Ouest du territoire (schéma de principe)**

Entrée de ville Est de Baume les Dames (RD683 depuis Montbéliard) :

- Le traitement du carrefour d'entrée de ville avec en particulier la bifurcation en direction de l'autoroute A36
- L'aménagement des linéaires bâtis de l'entrée de ville, en cohérence avec l'évolution des tissus d'activité (commerces) et de la ZA Necchie (au Sud de l'entrée de ville)



**Objectifs d'aménagement de l'entrée Est de Baume les Dames**

## 2.2. MORPHOLOGIE URBAINE GENERALE

### 2.2.1. Développement historique de l'urbanisation

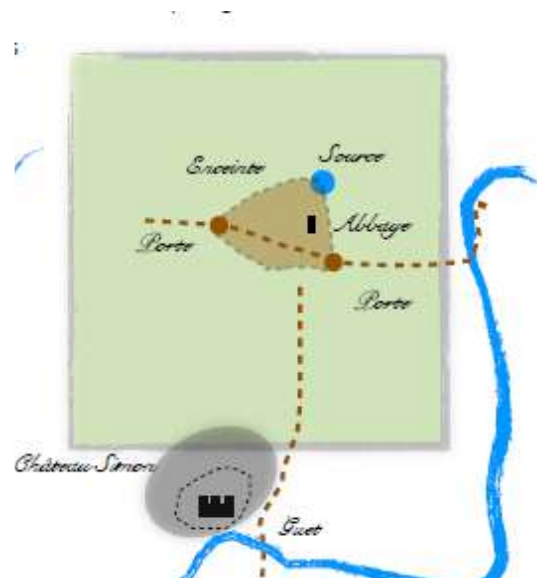
L'urbanisation de la commune s'est faite en plusieurs phases.

La première phase d'urbanisation s'est faite au sein du centre bourg puis autour du noyau historique. La seconde phase s'est faite en périphérie du bourg, compte tenu de la densification du centre historique qui ne permettait plus d'accueillir de nouvelles populations. Les différentes phases d'urbanisation ont été analysées dans le cadre des récentes études de mise en place de l'AVAP<sup>1</sup>, dont sont extraites certaines illustrées ci-après.

D'après l'AVAP, les premières implantations humaines à Baume-les-Dames datent de la préhistoire, plusieurs éléments justifiant de la présence humaine ont été retrouvés dans différents lieux (Doubs, château Simon, le Tatre, le Chanoi), en particulier une habitation aux Vignottes datant de l'âge de bronze. Des traces humaines datant de l'Antiquité, ont été retrouvées au hameau de Cour ainsi qu'en bordure du Doubs. Des fouilles ont permis de retrouver plusieurs objets justifiant de la présence humaine à Baume-les-Dames (monnaies, outils, poteries...).

- **L'urbanisation du centre**

L'urbanisation de Baume-les-Dames a débuté au Moyen-Âge, en particulier grâce à l'abbaye qui matérialise le centre de la cité. À cette époque l'urbanisation se fait uniquement au sein du centre de Baume-les-Dames, ce dernier étant délimité par des fortifications permettant de sécuriser la population compte tenu des affrontements récurrents à cette époque. Édifié en 1155 sur un éperon rocheux, Château Simon exerce également un rôle de protection. *Baume-les-Dames au Moyen-Âge – Source : AVAP, carte archéologie étude du centre ancien Dutoit 1983 Min du logement*



- **L'urbanisation en périphérie du centre**

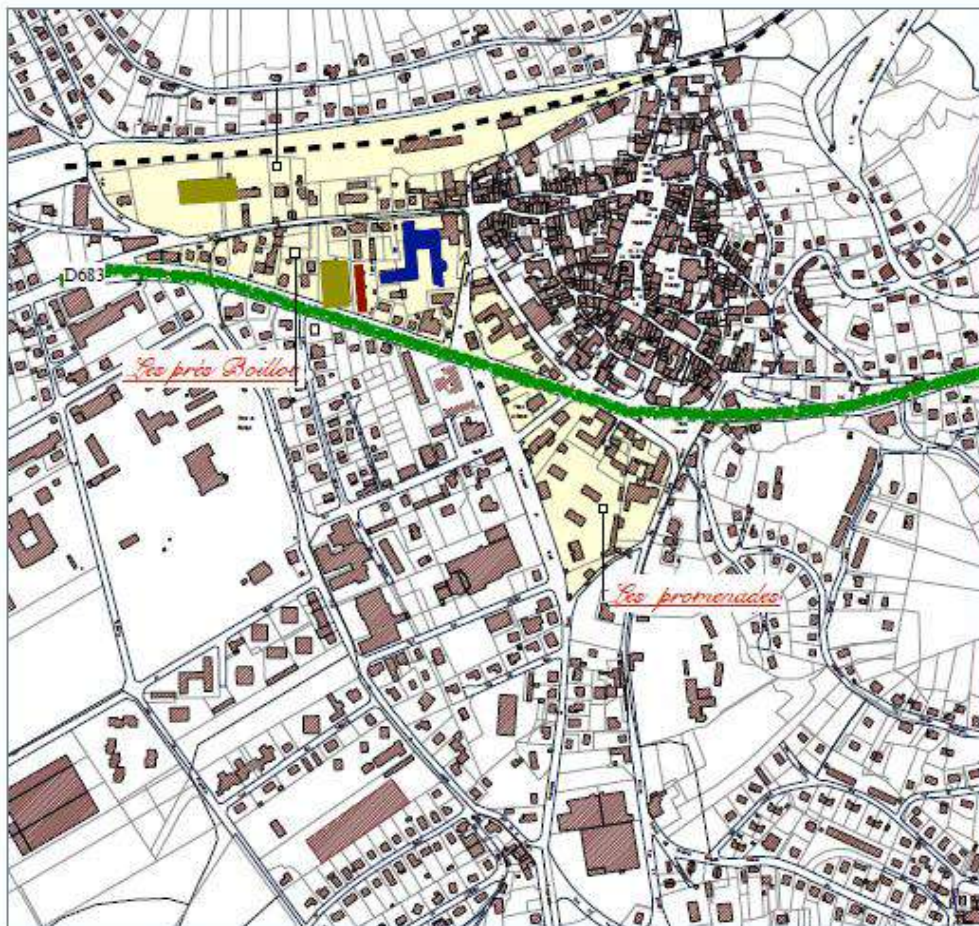
<sup>1</sup>Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine, étude réalisée par Philippe Lelièvre et Michèle Bourgeois, architectes

C'est à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle que l'urbanisation se fait à l'extérieur de l'enceinte historique, en direction du sud du territoire. Les premières constructions le long du Doubs apparaissent également à cette époque.

Baume-les-Dames perd son aspect de ville « fermée » au XX<sup>ème</sup> siècle avec la destruction de plusieurs de ses portes qui étaient situées à l'entrée de la cité. A cette époque, la ville connaît un développement important puisque des infrastructures routières sont réalisées afin de permettre l'urbanisation des faubourgs. A titre d'exemple l'axe Besançon Strasbourg qui passait par le centre de Baume-les-Dames est doublé afin de desservir les faubourgs. Le chemin de fer datant de 1853 est également situé en dehors de la ville intra-muros, témoignant ainsi de la volonté de développer non plus le centre de Baume-les-Dames mais ses périphéries. *Axes routiers entre 1800 et 1914 – Source : AVAP*



La figure ci-dessous témoigne de la densification à proximité immédiate du centre (illustrée en jaune). Les constructions se développent de part et d'autre de l'axe routier principal (la RD 683) et de la ligne de chemin de fer.



*Extension urbaine des faubourgs au XIX<sup>ème</sup> siècle – Source : AVAP*

- **Le développement des hameaux existants**

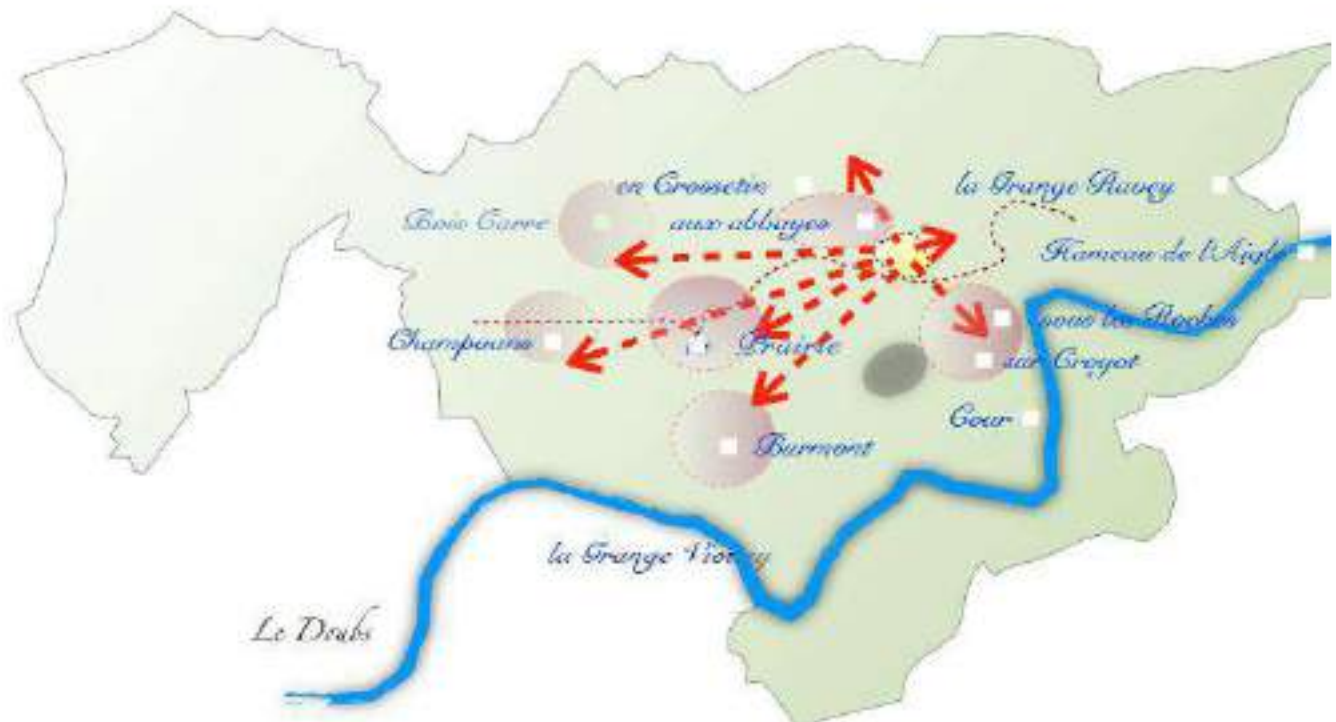
Entre 1800 et 1914, Baume-les-Dames connaît une période d'urbanisation très forte. En effet, la croissance démographique et industrielle conduit à densifier la ville. À cette époque les constructions

aux abords du centre ou dans les hameaux existants sont privilégiées à la densification du centre. Toutefois, l'ensemble des hameaux ne sont pas concernés par cette période de développement urbain (la Grange Ravey, l'Aigle, la Grange Viottey, Champvans-les-Baume) en raison de la distance qui les sépare des commerces situés dans le centre.

Plusieurs secteurs sont concernés par le développement urbain : le sud du centre-bourg qui accueille des activités industrielles (Cour se densifie avec l'implantation d'une entreprise de fissages), le sud-ouest avec l'accueil des Pipes ROPP, les hameaux de Croyot, Tatre et Nechie.

- **L'urbanisation des zones non urbanisées**

À partir de 1914, l'urbanisation se fait principalement en direction de zones non urbanisées où la consommation d'espace est importante. Toutefois certaines barrières naturelles subsistent, en particulier le Doubs, contraignant de réaliser les constructions à l'ouest du territoire. Cette période témoigne d'un changement en terme urbanistique puisque l'aspect homogène et condensé des constructions du centre est remplacé par des quartiers aérés et spécialisés (habitat individuel...).



Développement urbain de Baume-les-Dames entre 1914 et 2014 – Source : AVAP

## 2.2.2. Morphologie urbaine générale actuelle

### 2.2.2.1. Un équilibre global entre quartiers spécialisés et quartiers mixtes, avec une tendance moderne à la spécialisation

Pour comprendre la morphologie urbaine de Baume-les-Dames, il est important d'avoir à l'esprit que la présence du Doubs et du canal Rhin-Rhône limite les possibilités de développement à une seule rive, en raison des zones humides et inondables.

D'autre part, le territoire est concerné par des contraintes paysagères (topographie, massifs rocheux). Du fait de ces dernières, **l'urbanisation n'est pas condensée mais au contraire étendue sur plusieurs zones**, se répandant entre les buttes ou sur les coteaux doux, et épousant la sinuosité du Doubs, là où l'urbanisation était propice.

Cela a conduit en l'occurrence à l'urbanisation de la Prairie entre 1976 et 1996, qui comme son nom l'indique, était favorable à une urbanisation aisée techniquement et immédiatement attenante au noyau historique et à ses Faubourgs, si ce n'était le problème de l'inondabilité. Sur ce dernier point, il est possible que les travaux de réalisation du Grand Canal très sérieusement envisagés durant des décennies avant d'être abandonnés en 1997, aient pu faire penser que les modifications hydrauliques du Doubs allaient réduire le risque d'inondation de la Prairie naturelle de Baume-Les-Dames.

Ainsi, après coup, alors que la zone de la Prairie était déjà fortement développée, l'établissement d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) par l'État est venu cartographier les zones à risque et limiter très fortement voire interdire les nouvelles possibilités de construction ou de renouvellement dans la vallée inondable, dont la zone déjà urbanisée de la Prairie.

Toutefois, de ce qui peut paraître une contrainte réglementaire forte, la Commune en a fait un atout. En parallèle de l'établissement des cartographies des zones à risques, lesquelles ont débouché sur le PPRI en 2008, les Municipalités ont stoppé l'urbanisation en zone de risque.

Elles ont créé la principale zone de loisirs et de promenade de la Commune, dite la zone de loisirs de la Prairie (terrain multisport, piste BMX, skate-park, terrain de pétanque, aire de pique-nique, aires de jeux pour enfants...) et développé de nouvelles zones économiques sur les coteaux de Bois Carré et de Champvans, **offrant des alternatives de délocalisation aux entreprises de la zone économique** situées en zone inondable.

Cette nouvelle offre de foncier économique a soutenu la dynamique économique de la Commune en général. En effet, malgré un certain effet d'entreprises qui se sont externalisées sur la ZAC Champvans ou à Autechaux (Europolys), le développement de ces locomotives commerciales ou industrielles a pu globalement accroître la zone d'influence aussi appelée zone de chalandise des commerces de Baume-Les-Dames.

En ce qui concerne les vocations des quartiers, la ville de Baume-Les-Dames se partage entre quartiers spécialisés et quartiers à vocation multiple.

D'une manière générale ce sont les quartiers les plus récents qui ont tendance à présenter une spécialisation marquée (vocation soit d'habitat, soit économique), même si la dernière opération de la ZAC Champvans (quartier Dames du Quin) a entendu développer les deux vocations, mais dans des tranches bien dédiés à chaque destination malgré tout.

Les quartiers les plus anciens partagent tous une multiplicité de destinations d'habitat, d'activité et d'équipements publics (noyau historique, faubourgs, Cour et Mi-Cour, Prairie...).

Et du fait de cette tendance à la spécialisation de l'urbanisation moderne, il en découle la construction suivante d'un point de vue géographique :

- la ville basse composée du centre ancien, des Faubourgs, de la Prairie, Necchie, Cour ;
- Et la ville haute composée les quartiers spécialisés en périphérie de la ville basse, sur les coteaux et les hauteurs, et de l'autre côté du Doubs (Quartier d'Aucroix et ancien site industriel des Pipes ROPP).



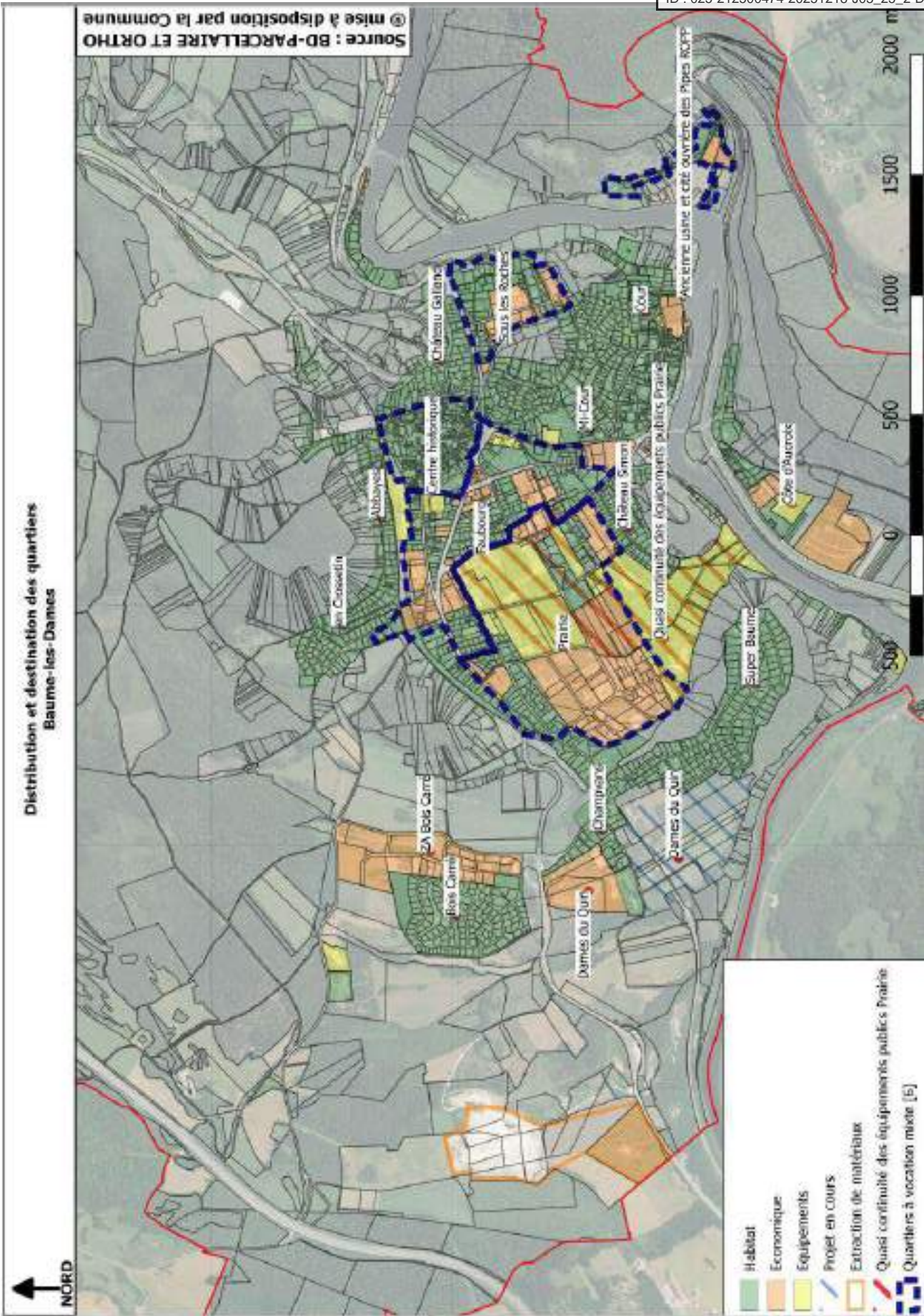
D'un point de vue purement surfacique, la répartition entre quartiers à vocation spécialisée et quartiers mixtes est globalement équilibrée.

La spécialisation des quartiers n'est pas en soi systématiquement négative.

Le propos du présent diagnostic est d'établir un état du niveau de spécialisation des quartiers et de voir si des difficultés spécifiques en découlent, afin de les prendre en compte dans les futures orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU.

Mais effectivement, la spécialisation de certains quartiers couplée à l'éloignement géographique et aux contraintes topographiques crée inéluctablement des problématiques de liaison inter-quartiers avec des conséquences sur les mobilités et le vivre-ensemble.

Vocation	Quartier	Superficie graphique (hectare)	Superficie graphique (pourcentage)
Habitat	Superbaume	26,8	23,88
	Bois Corré	16,2	14,43
	Château Simon	1	7,13
	Croisière	18,1	17,02
	Quai du Canal	3,2	2,85
	Saint-Ligier	1,7	1,51
	Chemin de la Plage	2,4	2,14
	Cour	28,4	25,31
	L'Aigle	2,3	2,05
	Combe des Maisonnettes	1,2	1,07
	Baume Roussees	1,4	1,25
	Rue des Saints	0,53	0,47
<b>TOTAL HABITAT (ha)</b>			<b>112,23</b>
Economique	Domaine d'Aucroix	6,3	40,9
	Necchie	1,6	10,4
	Pipes ROPP	1	6,5
	Dames du Quin	8,9	42,2
<b>TOTAL ECONOMIQUE (ha)</b>			<b>15,4</b>
Mixte	Centre historique	12,3	10,4
	Faubourgs	33,5	29,9
	Sous les Roches	12,3	10,8
	Prairie	58,6	49,6
<b>TOTAL MIXTE (ha)</b>			<b>118,7</b>
Projet en cours	Habitat "Dames du Quin"	21,2	100,0
<b>TOTAL projet en cours (ha)</b>			<b>21,2</b>
Extraction de matériaux	Carrière	20,8	100,0
<b>TOTAL extraction de matériaux (ha)</b>			<b>20,8</b>



Distribution détaillée et destinations des quartiers de Baume-les-Dames – Réalisation : DORGAT



### 2.2.2.2. Le fonctionnement général de la partie urbanisée

Du fait des constats précédents sur les ruptures ou difficultés topographiques naturelles au sein de la ville (dont le risque d'inondabilité qui couvre une grande partie de la ville basse) et celles générées par les infrastructures de transport (voie ferrée, RD 683, RD 50), **la trame urbaine de Baume-Les-Dames est éclatée** en différents quartiers à renouer.

Aux éléments physiques déjà décrits se sont ajoutés une urbanisation périphérique résidentielle parfois en impasse, réalisée à une époque du « tout voiture » avec une mauvaise prise en considération des modes de déplacements doux. Il s'en suit un déficit des possibilités de liaisons inter quartiers par voie douce.

Autre caractéristique majeure du fonctionnement urbain : un flux important d'entrées /sorties quotidien. Baume-Les-Dames est le pôle urbain principal de la Communauté de communes du Doubs Central. A ce titre elle offre des emplois et des services utilisés par tout un bassin de vie local, ce qui **génère un grand nombre d'entrées/ sorties de la commune en voiture**, mais **également du dynamisme économique et social** puisque les flux travail/domicile sont un puissant facteur de détermination des lieux de consommation. Ces mobilités s'effectuent principalement en voiture du fait de l'éloignement et de l'absence de réseau de transport en commun autre que ferré sur la commune (hormis réseau de ramassage scolaire régional Mobigo). Sans oublier que la RD 683 traversant la commune est la principale route de transit départementale Est-ouest du Doubs Central (ex RN83). Pic à 9500 véhicules /jours en moyenne.



#### *Un flux d'entrées/ sorties important sur la Commune*

- *Un peu plus de 1500 emplois sur place ne sont pas occupés par des Baumoises en 2019 selon l'INSEE (entrée d'actifs quotidienne)*
- *Au niveau scolaire, ce sont environ 523 élèves qui viennent de communes extérieures étudier à Baume-Les-Dames au collège et au premier cycle (maternelle/primaire).*
- *Le tissu commerçant de Baume-Les-Dames est important : bonne diversité commerciale (hors besoins courants), un plancher commercial élevé (plus de 18000m<sup>2</sup> de Grandes et Moyennes Surfaces), une zone d'influence (de chalandise) qui s'est accrue ces dernières années du fait du développement des zones économiques extérieures de Bois Carré et de Dames du Quin, une association commerçante locale active.*

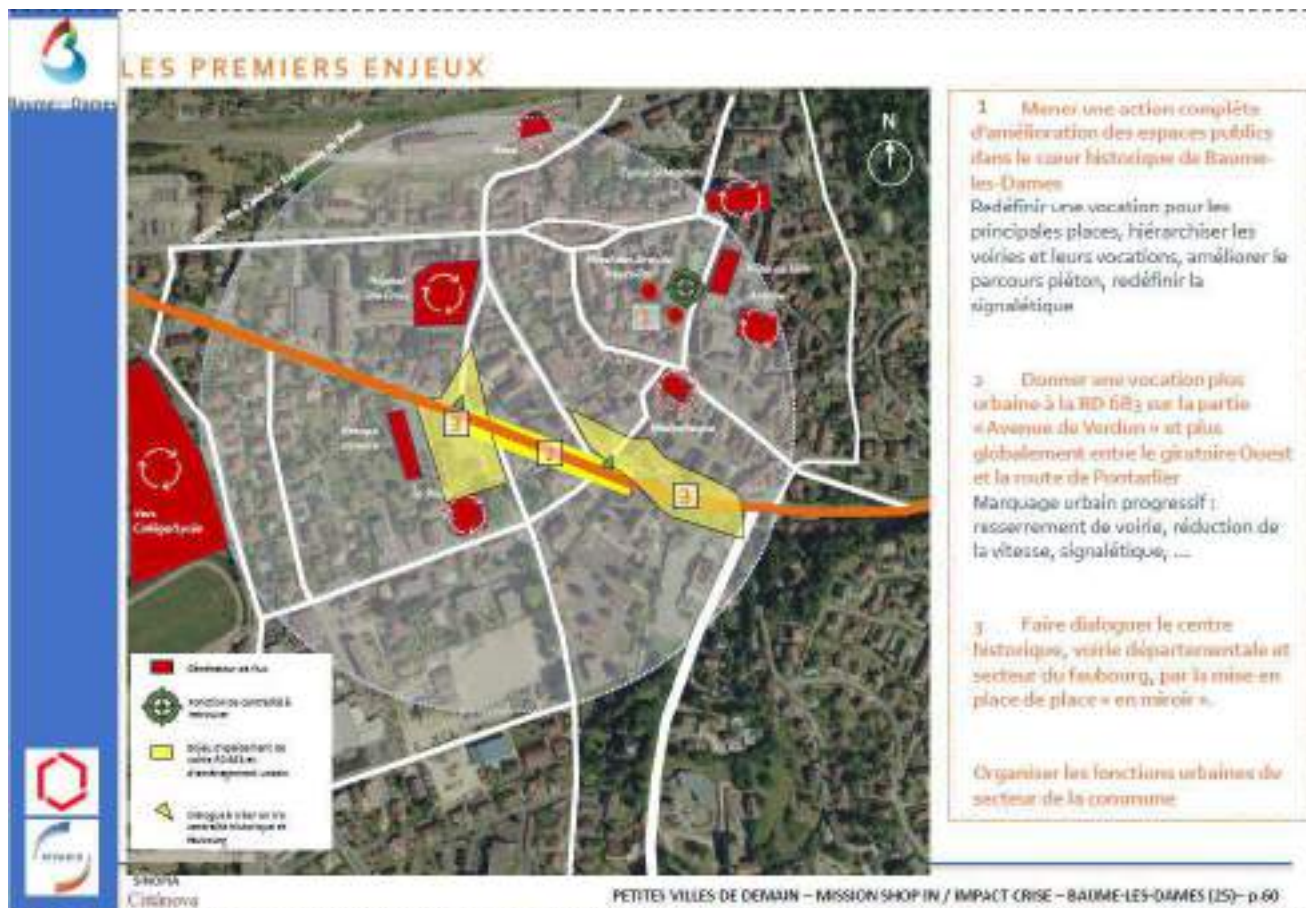
**La desserte routière de la ville se présente en croix** : Les RD 683

(Est/ouest) et RD50 (Nord/Sud), outre leur fonction de transit principale avec les territoires voisins, sont également les deux principaux axes de circulation interne de la partie bâtie, avec une nuance toutefois concernant la liaison nord-sud car pour les déplacements internes, la rue de la Prairie est elle aussi très importante dans le fonctionnement urbain.

Le centre ancien, constitué du noyau historique de la ville et d'une partie des Faubourgs, **reste le point de centralité de la ville** de par la présence d'une forte densité d'équipements et services publics structurants (Mairie, gare, hôpital, équipements scolaires autres services administratifs...) **et par un tissu commerçant encore dense** même s'il s'est fortement réduit ces dernières décennies (72 commerces et services actifs en centre-ville en 2021). Le centre ancien souffre d'une problématique importante de logements vacants vétustes difficiles à rénover, du fait de leur ancienneté et de leur caractère patrimonial, mais aussi souvent de par le manque de stationnement.

Mais **l'organisation urbaine autour de ce centre ancien glisse vers le sud**, sous la RD 683 (avenue de Verdun), **scindant ainsi son fonctionnement**. Cette RD 683 présente les caractéristiques techniques d'une voie routière aux fonctions urbaines peu affirmées, alors qu'il existe des points de rencontre entre cette dernière et des points de centralités majeurs à affirmer, comme l'esplanade du Breuil et les abords de la Place Chamars en particulier.

**Le cœur historique présente une forte densité bâtie et une haute valeur patrimoniale** de par son tissu urbain ancien et dense et sa qualité architecturale, dont plusieurs immeubles de grand intérêt et Monuments Historiques. Toutefois, ce secteur a perdu de sa lisibilité depuis la voie structurante du fait de l'absence de « porte d'entrée et de signalétique ». Le cœur historique souffre aussi d'espaces publics relativement peu qualitatifs, faisant la part belle aux véhicules, au mobilier urbain parfois désuet et une forte minéralité. Enfin, le noyau historique souffre d'une absence de structuration urbaine (impression de se perdre) et d'un relatif manque d'animation.



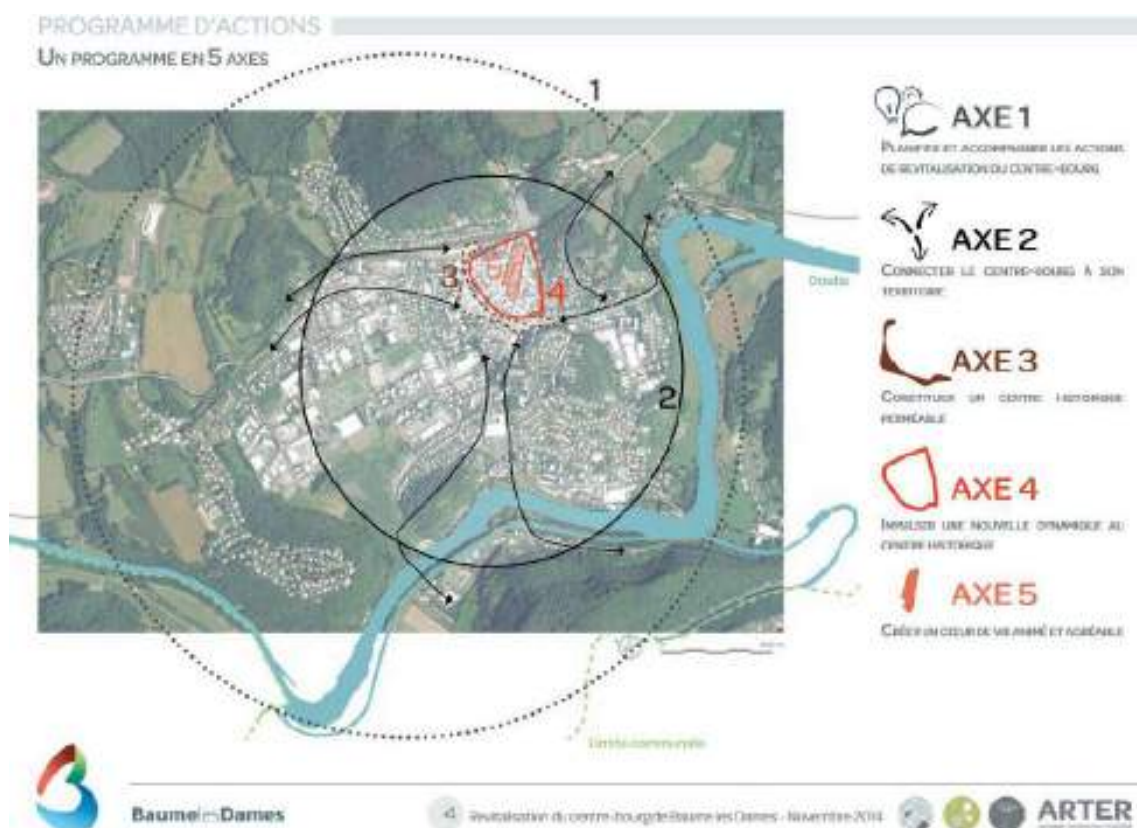
Les quartiers anciens, principalement ceux de la ville basse, **présentent une bonne diversité de fonctions avec un maillage d'équipements publics et de polarités commerciales assez bien réparti**. A l'inverse, les quartiers résidentiels réalisés sur les coteaux et hauteurs sont spécialisés, bien que les deux plus grands développements urbains de ces 20 dernières années (zones de Bois Carré et de Champvans) présentent une double destination habitat et économique, mais sans équipements publics ou d'intérêt collectif structurant. L'éloignement physique et topographique de ces nouveaux quartiers expliquent leur déconnexion actuelle du reste de la ville. Il s'agit d'un état de fait constituant un enjeu fort du PLU (améliorer la connexion de l'urbanisation du plateau ouest de la ville avec le reste).

La Commune compte **8 polarités commerçantes (dont le centre ancien)**, ce qui permet une animation des différents quartiers, mais attire l'attention sur la nécessité de limiter la création de nouveaux points de commerces de façon aléatoire en ville. Il existe un risque d'aggravation de la fragmentation de l'offre, ce qui pourrait mettre en péril la pérennité des pôles existants, ainsi qu'un réel intérêt urbanistique à maîtriser le développement commercial le long de la RD683, laquelle attire la commercialité par son effet vitrine.

Des friches urbaines maillent encore la trame urbaine, principalement au niveau de la zone d'activités de la Prairie et de la zone de Necchie, en sus de la friche extérieure des anciennes usines de Pipes ROPP au niveau de l'embouchure du Cusancin avec le Doubs. Toutefois sur cette thématique la situation s'est nettement améliorée ces 10 dernières années car, parmi ces friches, plusieurs bâtiments de la zone de la Prairie et de la zone de Necchie ont déjà été réaffectés et d'autres actions concrètes sont en cours sur ce point.

Enfin, **Baume-Les-Dames est une ville au bord de l'eau**, sa partie sud donnant sur le Doubs et le canal du Rhône au Rhin. Autrefois cela a induit l'implantation d'activités industrielles et aujourd'hui, c'est un atout en termes de cadre de vie et d'attrait touristique. Baume-Les-Dames bénéficie ainsi du tourisme vert apporté par ses sites naturels, l'Eurovéloroute n°6 qui passe au sud de la ville ainsi que le tourisme fluvial. La ville ne capte ce potentiel touristique qu'en partie, grâce au Domaine d'Aucroix et son camping, la Halte fluviale. Toutefois ce potentiel pourrait être optimisé par une meilleure connexion des quartiers de bord de l'eau avec le centre de la Ville. Aujourd'hui le seul point d'entrée véhicules de la ville par le sud est le pont bleu sur le Doubs (RD50) et le seul point d'entrée cyclable sécurisé est une passerelle cyclable à 500m plus à l'Est environ, laquelle toutefois n'enjambe que le Doubs et non le Canal. La rue de la Prairie ainsi que la Promenade du Breuil portent des enjeux particuliers pour cette connexion « verte », identifiés dans le Schéma des Mobilités Douces de 2022.

De ces grands constats, l'étude de revitalisation du centre-bourg de 2014 a proposé un plan d'action en 5 axes illustré ci-dessous, lequel inspirera le bilan des enjeux urbains du PLU ainsi que les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme révisé.



## 3. MORPHOLOGIE URBAINE ET COMPOSITION DU BATI PAR QUARTIERS

### 3.1. DES QUARTIERS A VOCATION MULTIPLE

#### 3.1.1. Le noyau historique

##### 3.1.1.1. Morphologie urbaine et fonctionnement

Le noyau historique présente une très bonne diversité de fonctions même s'il reste principalement résidentiel.

On y trouve bien sûr une grande offre de logements, de tous types (allant du pavillonnaire au collectif en passant par la petite maison de ville du centre ancien), un grand nombre des services des administrations publiques, des établissements d'enseignement et un tissu commercial significatif même s'il est en souffrance avec plusieurs rideaux baissés dans le centre ancien.

Cette diversité est très positive et il convient de la préserver en travaillant sur l'accessibilité piétonne et véhicules du centre ancien, le stationnement et la circulation, ainsi que sur un réaménagement plus qualitatif des espaces publics contribuant à la mise en valeur du patrimoine et le dynamisme commerçant.

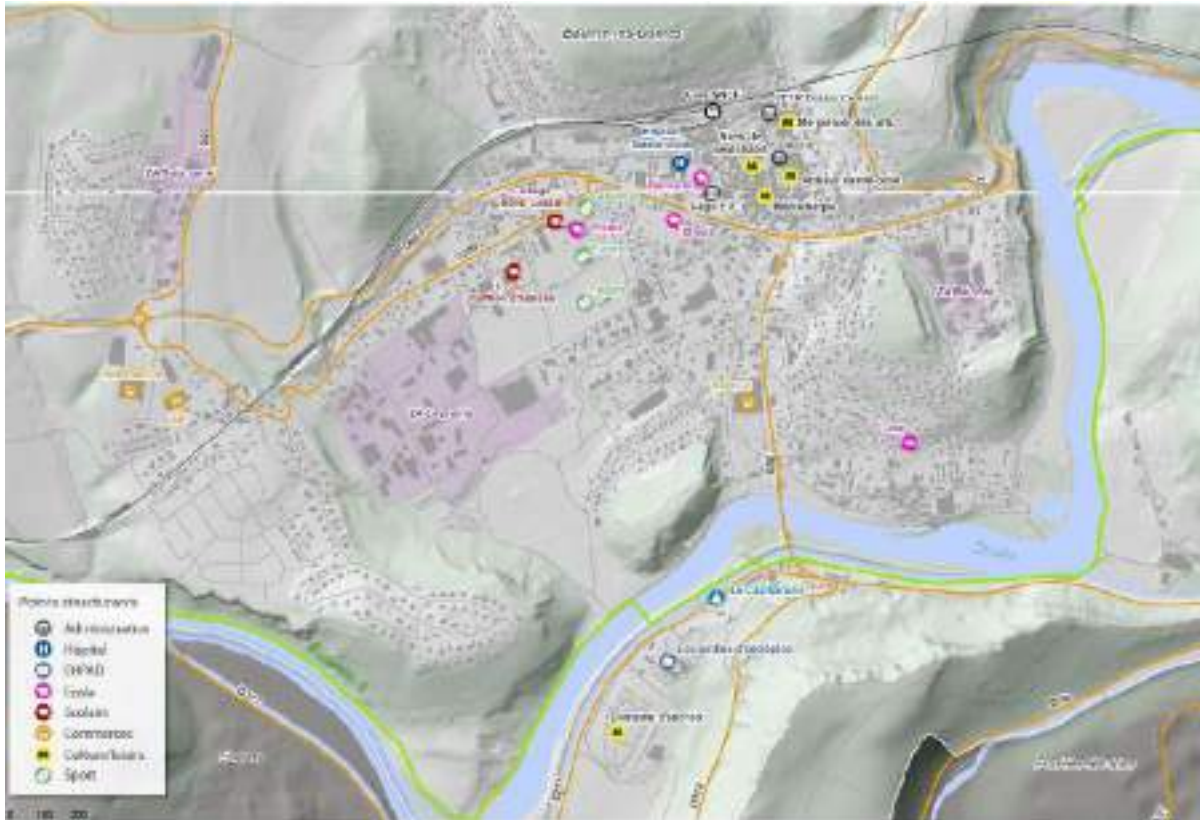


Place de la Loi vue depuis la Pl. de la République – source DORGAT Place de la République- source Commune

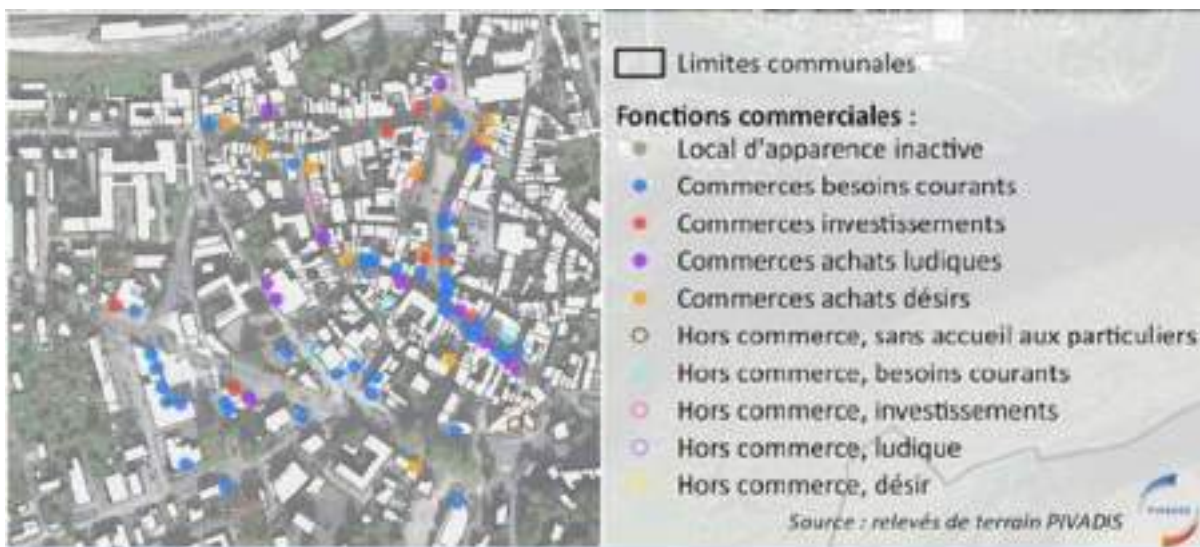
Le centre ancien a fait l'objet de plusieurs études ces dernières années, précédemment listées (pages 4 et suivantes), **et de plusieurs projets visant sa valorisation** :

- La création d'un nouveau pôle socio-culturel intergénérationnel « Le Grenier des Arts », inauguré en 2018 (réaffectation d'une partie de l'ilot bâti très ancien de Saint Vincent acquis par l'EPFL du Doubs sur initiative communale) ;
- A quelques mètres de là, ce sont les anciens locaux du centre BARBIER qui accueilleraient différents services administratifs dont le CCAS, qui ont été transformés en :

- o Un Hôtel des services pour accueillir notamment les locaux du PEIR du Doubs Central, le Réseau santé Doubs Central, Doubs Central, CAF, CPAM, Mission locale, salle de réunions... (inauguré en 2019).
- o Une résidence intergénérationnelle de 13 logements (dont 8 PMR idéal pour les séniors -HABITAT 25), terminés en 2022.
- La rénovation complète d'un ancien bâtiment communal au 10 Grande Rue afin d'y installer les nouveaux bureaux du réseau départemental des Finances publiques (Trésorerie)- Travaux 2021-2022.
- La rénovation du cinéma en 2018, Etc.



Répartition des équipements à Baume-Les-Dames – Source : Schéma des Mobilités Douces Rapport final 2022. ITEM Études et Conseil



Diversité commerciale focus centre ancien-Source Étude PETITES VILLES DE DEMAIN - MISSION SHOP IN / IMPACT CRISE. Pivadis, Sinopia et Città nova. 25/11/2021

**La vacance des logements** (principalement anciens) est également un sujet d'importance pour la valorisation du centre. La commune s'est emparée de ce sujet à travers différentes études mais

également par une stratégie foncière menée avec différents partenaires, notamment en faisant l'acquisition de tout un îlot très ancien dit l'îlot Saint Vincent. Après avoir réaffecté une partie du site à la création du « Grenier des Arts », le projet se poursuit avec pour objectif la transformation des 14 logements vacants en seulement 7 logements plus habitables. Des recherches de finalement et de porteurs de projets sont en cours.

La Municipalité œuvre également à la résorption de la vacance, qu'elle soit relative aux logements ou aux cellules commerciales, en inscrivant la commune dans une démarche d'ORT (convention signée le 21/02/2020. Cf. page 7). Une OPAH est également actuellement à l'étude avec la Communauté de Communes (Cf. page9).

Une série d'aides et de dispositifs existent pour la rénovation de logements ou le soutien à l'implantation ou le renforcement des activités commerciales dans le centre ancien. Le site internet de la Ville de Baume-Les-Dames y consacre une page dédiée, visant à centraliser quelque peu l'information en l'absence à ce jour de guichet unique.

**Concernant le traitement des espaces publics dans le noyau historique**, il ressort de plusieurs études récentes un besoin de requalification de nombre d'entre eux. Une stratégie de piétonisation est envisagée afin de mieux partager l'espace par rapport à la voiture, tout en dégagant de nouvelles possibilités de stationnements sur des parcs immédiatement attenants au noyau, préalablement aux grands projets de requalification de certaines places telles que la place de la République, la place de la Loi et la Place de l'Abbaye. Confère synthèse page 11.

Cette stratégie de requalification l'espace public s'accompagne nécessairement d'une réflexion sur la modification du schéma de circulation dans le centre historique et sa signalétique, avec comme objectif d'améliorer l'accessibilité du noyau et sa visibilité depuis ses différents points d'entrée, et en particulier depuis la D683. Confère page 112 et suivantes concernant les mobilités dans le centre-ville.



Place de la République



Place de l'Abbaye



Place de la Loi

### 3.1.1.2. Composition du bâti et patrimoine

Le tissu bâti du noyau historique a fait l'objet d'une fine analyse dans le cadre de la procédure de création de l'Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) initiée en 2014 et en phase finale de création en 2023. Cette AVAP figure en annexe du présent PLU. Il s'agit donc ici d'en exposer une synthèse, illustrée de quelques exemples significatifs.



Vue sur le centre ancien depuis la rue des Abbaye – Vue nocturne de « La Maison » Pl. Gal de Gaulle). Source Commune

Cité comtoise, le centre de Baume-les-Dames a su conserver sa dimension historique de par ses constructions datant d'époques variées, témoignant ainsi des différentes phases d'urbanisation de la ville.

Quelques constructions datant du Moyen-Âge sont toujours présentes dans le centre. Différents éléments permettent de les identifier : l'utilisation de colombages en bois sur les façades, les ouvertures de petite taille, les saillies soutenues par des corniches, les fenêtres à meneaux, les portes cochères, les tours légères.

L'architecture de l'époque classique est similaire à celle de l'époque médiévale. Certains éléments architecturaux nouveaux viennent toutefois embellir le bâti : les colonnes permettant de diviser les fenêtres, les linteaux droits ou cintrés, les encadrements des ouvertures en bois ou en pierre taillée, les ferronneries.



Rue Boiteux

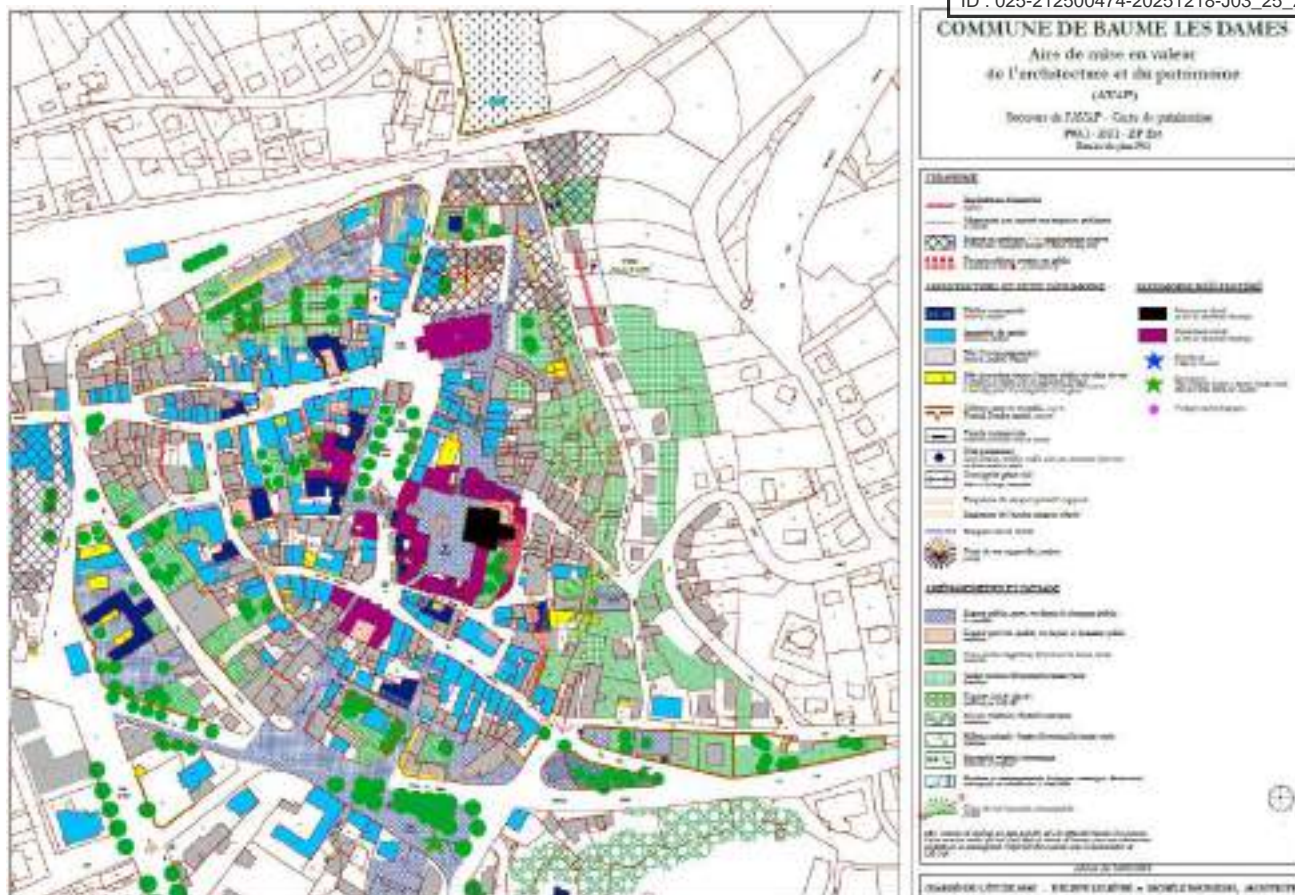


Rue Barbier

Exemples de constructions moyenâgeuses du centre

Le patrimoine d'intérêt du centre-historique de Baume-les-Dames est dense (maisons bourgeoises, passages piétonniers, Église Saint Martin...). L'AVAP a effectué une identification et une hiérarchisation de ce dernier sous la forme suivante : patrimoine déjà protégé (Monuments classés ou inscrits), Édifice remarquable, Immeuble de qualité, bâti d'accompagnement puis bâti discordant.

Elle a également identifié les façades commerciales à conserver ainsi que le petit patrimoine d'intérêt de type lavoir, fontaines, escaliers..., la présence des anciens remparts ainsi que les points de vue rapprochés majeurs. L'extrait cartographique ci-dessous illustre bien le foisonnement des éléments d'intérêt patrimonial sur le centre ancien.



Projet de carte réglementaire de secteur de l'AVAP sur le centre ancien - P03.1 - ZU1 - ZP Est

Concernant l'organisation parcellaire, dans le centre ancien les parcelles sont denses, étroites et alignées, formant ainsi un front sur rue. Cependant, les constructions sont relativement variées formant ainsi une certaine discontinuité urbaine au sein du centre ancien.

Au contraire, les coteaux résidentiels s'identifient par l'uniformité de leurs constructions tant par la superficie des lots que par l'homogénéité de leur architecture.

Concernant les façades, celles en pierres taillées sont dominantes au sein du centre historique. Elles sont principalement utilisées sur les bâtiments les plus remarquables. Les façades enduites sont davantage utilisées sur les bâtiments de valeur inférieure. Quelques façades à pans de bois sont encore présentes dans le centre historique, toutefois elles sont assez rares compte tenu de leur fragilité.

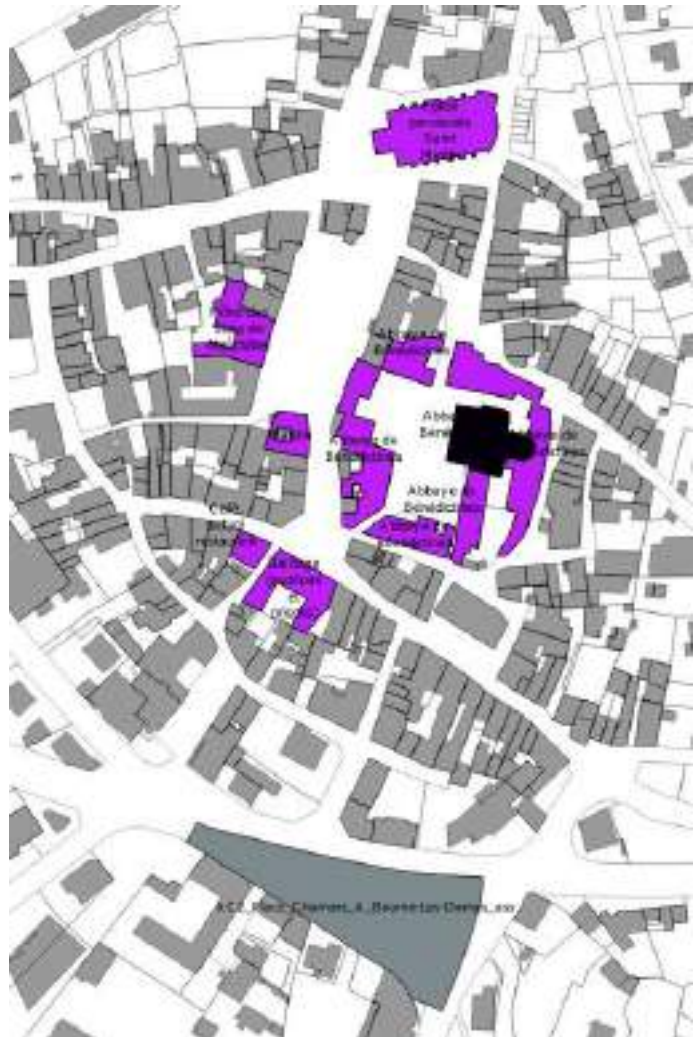
Concernant les toitures, la majorité du centre se compose de petites tuiles en terre cuite, ces dernières sont principalement utilisées sur les bâtiments anciens. Toutefois, les tuiles mécaniques tendent à se développer dans le centre. Les panneaux solaires sur toiture ne sont pas présents sauf exception cachée à la vue, notamment du fait de l'impératif de protection de l'intérêt patrimonial des abords des Monuments Historiques, auquel l'Architecte des Bâtiments de France local veille dans le cadre de ses avis sur les demandes d'autorisation d'urbanisme.

Enfin concernant les lucarnes, ces fenêtres situées dans la toiture sont nombreuses dans le noyau historique et sont de formes différentes (cintrée, droite...). Elles sont construites soit en pierre, soit en bois. Certaines lucarnes en bois sont recouvertes de zinc, permettant de prolonger la durée de vie de l'encadrement du fait des infiltrations qui peuvent se produire. Les lucarnes que l'on trouve dans le centre historique sont de plus petite taille que celle que l'on peut rencontrer dans des zones d'habitat en périphérie du centre. En effet, cela est lié à l'usage de la lucarne, les plus grandes que l'on retrouve

généralement dans les habitations à vocation agricole permettait à l'époque de stocker des provisions dans les combles. Aujourd'hui ce n'est plus le cas.

Concernant les constructions remarquables bénéficiant déjà d'une protection au titre des Monuments Historiques, elles sont au nombre de huit, situées dans le noyau historique et dans ses abords immédiats (faubourgs pour la Place Chamars) :

1. L'église abbatiale, **classée** depuis le 12 juillet 1886
2. La Place Chamars, faisant l'objet d'une servitude d'utilité publique AC2. Sont inscrits depuis le 11 mars 1935 les marronniers de la Place Chamars, ces derniers ont partiellement disparus depuis des travaux récents.
3. Les éléments suivants de l'Abbaye des Bénédictines: les façades et toitures, sols et sous-sols y compris les vestiges archéologiques, entrée de l'abbaye, sacristie sud de l'église, cave voutée des communes, la partie du logis abbatial, la place de l'Abbaye ainsi que les maisons 6 et 8.
4. Le restaurant "le Charleston" 10 rue des Armuriers
5. La maison Place du Général de Gaulle
6. L'hôtel des Sires de Neuchâtel 2 Place du Général de Gaulle
7. Le Baillage (auditoire et prisons) Place de la Loi
8. L'église paroissiale St Martin Place St Martin



A noter que la Commune accueille également un autre site naturel classé : la Vallée du Cusancin, au sud du Doubs, lequel ne concerne pas de parties urbanisées de Baume-Les-Dames (sauf les abords de l'ancienne usine de pipes ROPP).



Eglise St Martin



Abbaye



Maison Place de la Loi



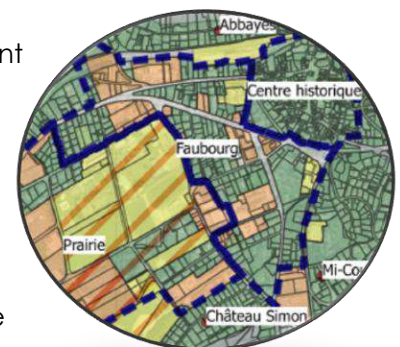
Le Charleston

Quelques édifices inscrits au titre des Monuments historiques – Source : DORGAT

### 3.1.2. Les faubourgs

#### 3.1.2.1. Morphologie urbaine et fonctionnement

Il s'agit des abords immédiats du noyau historique, dont le développement s'est réalisé à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle, dans lequel est intégré également la Place du Breuil et la Promenade du Breuil. Certes, historiquement la place du Breuil ne fait pas partie des Faubourgs mais du quartier de la Prairie. Toutefois, aujourd'hui la place du Breuil, de par sa localisation immédiatement adossée aux Faubourgs et du fait qu'elle soit « tournée vers » le Faubourg d'Anroz depuis sa récente requalification, apparaît comme rattachée à cette entité des anciens Faubourgs. Elle joue le rôle de greffe urbaine entre le noyau historique et les faubourgs contemporains. Les faubourgs sont eux aussi principalement résidentiels mais accueillent **une très grande diversité de fonctions** :



**Des Activités commerciales** : avec 3 centralités commerciales principales à savoir : l'axe commercial de la RD 683, la polarité commerciale de la place du Breuil et celle de la place Chamard (en greffe sur la RD 683).

Les faubourgs accueillent ainsi des activités commerciales d'envergure le long de la RD 683 (av. Général Leclerc et Bd Kennedy en second rang (concession automobile Renaud, Point P matériaux, La Halle, ...), mais aussi de nombreux autres petits commerces ou services en agence, des activités de service variées

telles qu'un Hôtel (Fbg d'Anroz), un centre médico-social, des services de banque et assurance, station-service, restaurant, des petits commerces alimentaires (boulangeries, la Vie Claire...).

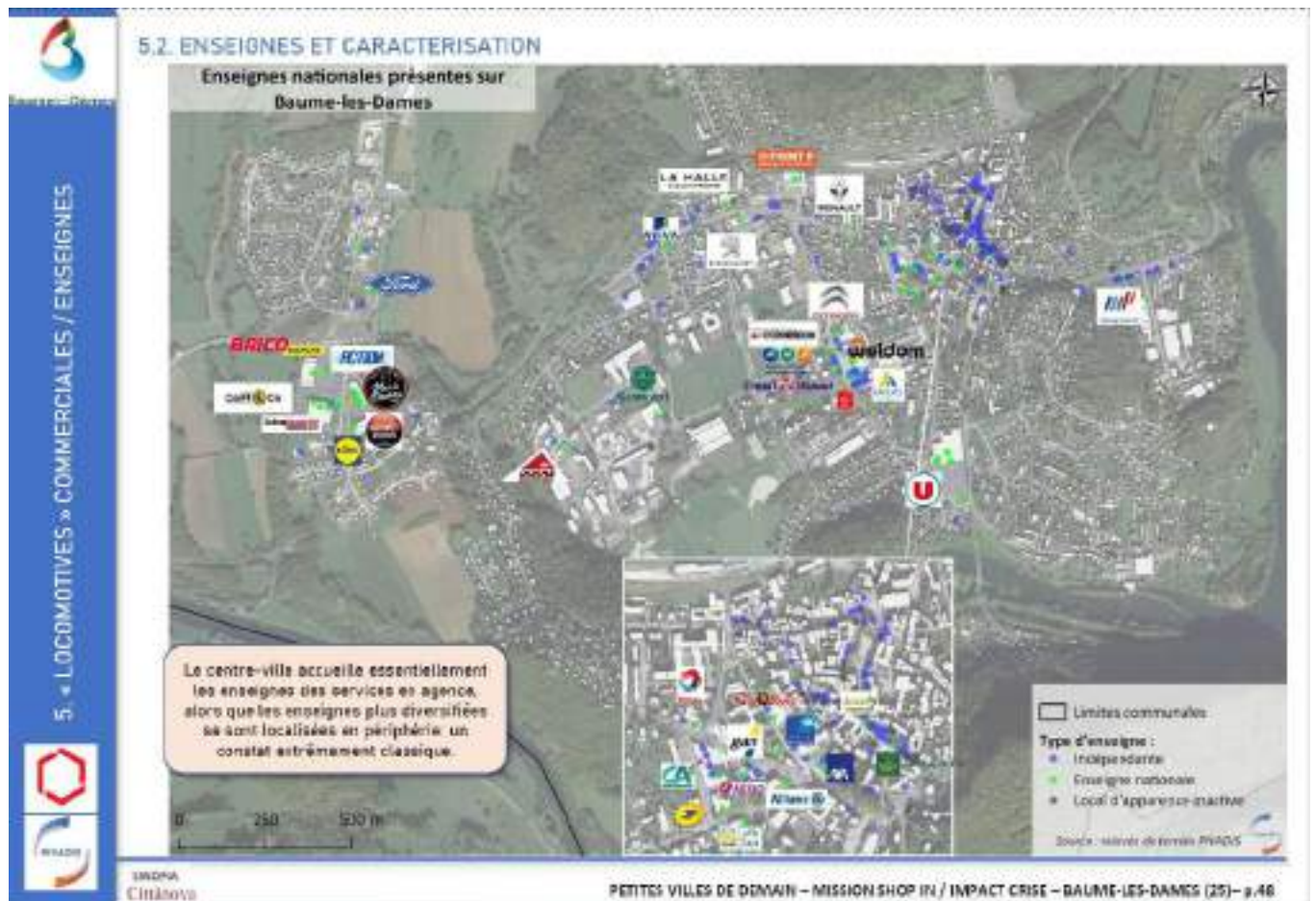
**Les faubourgs bénéficient ainsi « à plein » de la vitrine commerciale** du plus important axe de transit véhicules de la Commune (la RD 683), mais cela pose la problématique d'une certaine dispersion de l'offre commerciale. L'étude Petites Villes de demain sur le commerce de 2022 a mis en avant que la dispersion des polarités commerciales sur la Commune (en tout 8 polarités commerciales), si elle participe à l'animation de la ville en évitant les quartiers trop monofonctionnels, présente aussi l'inconvénient de **fragmenter l'offre, fragilisant la compétitivité des sites.**

Il est relevé également que la RD 683 constitue une barrière entre le noyau historique et le reste de la Commune. Elle présente aujourd'hui une **vocation très routière** de par son fort trafic et ses aménagements, notamment de poids lourds. **Elle est dangereuse pour les cycles et les piétons.**

Et la configuration actuelle de la Place Chamars n'est pas optimale, ni pour l'implantation des commerces, ni pour la mise en valeur de l'entrée dans le centre ancien. Le carrefour qui la borde (RD683/RD50) pose également des problèmes de fluidité et de sécurité.



Avenue du Général Leclerc – Source : DORGAT



**Une fonction résidentielle** avec un peu d'habitat individuel le long du Faubourg d'Anroz et de l'avenue Kennedy, de l'habitat individuel dense Bd Kennedy (maison de ville) et de l'habitat collectif sous forme d'immeubles rue des Finances ou du Bd Kennedy, mais aussi rue du Général Biesse ou Promenade du Breuil.

**Des services et équipements publics** tels que la Communauté de Communes, deux écoles... Historiquement les premières implantations esselées dans ces faubourgs en devenir étaient des équipements publics et datent du XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle. Citons l'Hôpital, le collège et la gendarmerie.

La promenade du Breuil dans ce quartier des faubourgs, joue un rôle particulier. Dans un axe nord-sud, cette rue part de l'esplanade du Breuil pour rejoindre le Doubs en parallèle de la RD 50. Elle dessert et traverse successivement des zones d'habitat collectif, des équipements publics dont la gendarmerie, de l'habitat individuel, quelques commerces et activités économiques (le long des anciens ateliers des Cuisines Legrand). Ce quartier est bien valorisé de par la continuité de la promenade piétonne qu'elle assure, très végétalisée sur son tronçon nord, y compris avec un espace de jeux pour enfants au niveau de la Gendarmerie. Les deux polarités commerciales à ses extrémités nord (esplanade du Breuil) et sud (pôle commercial de Super U) assurent son animation.

Cheminant ainsi du centre-bourg aux bords du Doubs, **la Promenade du Breuil porte un enjeu de connexion du centre avec le reste du territoire**. Elle est qualitative, de par son caractère végétalisé et son animation commerciale.



Promenade du Breuil : à gauche tronçon sud (vue en direction du nord). A dte : tronçon nord– Source : Googlemap®



La présence des anciens ateliers municipaux, de par leur aspect technique, perturbait l'image générale de la promenade du Breuil. Aussi, la commune a-t-elle pris l'initiative de déménager ceux-ci en 2020 vers une ancienne friche commerciale du quartier de la Prairie (la friche «GOMEZ » rue des Chevriers) et a accompagné l'émergence d'un projet d'habitat collectif d'une quarantaine de logements à la place, en cours de construction en 2023 (Projet ELYPSE). En second plan à l'arrière des anciens ateliers municipaux prenait place l'entreprise de BTP SOGEA, affichant elle aussi une identité visuelle très artisanale. Cette partie du site SOGEA a pu être intégrée à l'opération de reconversion des anciens ateliers.



La reconversion totale du site Ateliers + terrain SOGEA attenant est prévue en deux phases : une première phase d'habitat collectif (40 logements visuel ci-contre), et une seconde phase à terme devant accueillir un mix de logements collectifs et de maisons de ville, suite à un contrat conclu entre la Commune et le constructeur. Les anciens bureaux SOGEA situés de l'autre côté de la rue de Glycines (au sud), ont été libérés en 2022 (SOGEA réimplantée dans la zone Europolys), et ont été repris par un laboratoire déjà présent sur la commune.



Présentation commerciale de la résidence « Les Collines de Baume » (reconversion site des anciens ateliers municipaux) – Source : Site internet d'ELYPSE Construction.

De par son traitement qualitatif et du fait que la Promenade du Breuil n'assure pas une fonction de transit primaire des véhicules au sein de la commune, elle est pressentie pour **constituer la future armature verte apaisée de liaison nord-sud de la Ville**, et notamment aurait un grand rôle à jouer dans la trame cyclable devant relier les espaces naturels du Doubs (dont l'Eurovéloroute n°6) au centre ancien, en passant par la zone de loisirs de la Prairie (Axe 2 étude ATER 2014 : Connecter le centre-bourg à son territoire). Cf schéma page 5 et les mobilités douces page 121 et suivantes).



Enfin tout le secteur de la promenade du Breuil mais également de la rue de la Prairie jusqu'à la place Jouffroy d'Abbas, est identifié au SCOT du Doubs Central de 2016 comme une polarité commerciale pouvant être développée.

Extrait page 29 du document d'Orientation et d'Objectif du SCOT du Doubs Central.

### 3.1.2.2. Composition du bâti et patrimoine

L'architecture des faubourgs n'est pas comparable à celle du centre historique puisque les constructions implantées dans les faubourgs se sont libérées des règles urbanistiques qui s'imposent au bourg. En effet le bâti traditionnel et homogène du centre historique laisse place à un bâti disparate aux surfaces variables.

Le parcellaire des faubourgs est davantage aéré par rapport à celui du centre historique. Cette absence de cohérence du bâti constatée dans les faubourgs porte une certaine atteinte à l'image du centre historique en raison de son manque d'homogénéité. Les faubourgs accueillent notamment historiquement l'hôpital (1730-1740), la gendarmerie (depuis 1810 en lieu et place de l'ancien Couvent des Capucins) ainsi que le collège (1805).

Ils accueillent également de l'habitat collectif (issu de la politique de logement social entamée seconde moitié du XXème siècle). Les gabarits et emprises des constructions sont plus importants et les échelles des immeubles également.

#### **La partie ouest des faubourgs**

**Tronçon 1 :** La partie ouest des Faubourgs, à partir de l'Hôpital, accueille de nombreuses activités économiques le long de l'avenue Général Leclerc et sur l'ouest du Boulevard Kennedy, ce qui crée une disparité du tissu bâti, car les gabarits et l'architecture sont très variées en fonction des époques et des enseignes, s'ajoutant au fait que s'intercalent entre ces entités économiques des constructions pavillonnaires. Malgré tout il existe quelques bâtisses de bonne facture ou traditionnelles comme le bâtiment « SEBAMAT », ancien bâti rural d'architecture Franc-Comtoise, à l'abandon (ex bâtiment artisanal et logements vacants). Il pourrait être remis en valeur avant de trop se dégrader. Au sein de ce tissu bâti lâche et moderne, il semble un peu comme une « survivance » du passé.



*Bâtisse SEBAMAT d'intérêt patrimonial*



Si l'intérêt commercial de cet axe est indéniable (vitrine et synergie commerciale), d'un point de vue architectural, le bâti est très disparate mêlant habitat individuel et bâtiments économiques, tantôt sous la forme de petites cellules commerciales tantôt sous la forme de plus grands hangars tels que ceux de la Halle ou les concessions et garages économiques. Au milieu, prennent place des tronçons d'habitat individuel isolé. Cette disparité rend difficile la lecture de la vocation de cette avenue. La qualité de l'espace public n'est pas nécessairement seule en cause puisque la voie est plutôt correctement traitée entre le centre-ville et le giratoire de la Prairie, avec notamment une chaussée en bon état, des trottoirs et plantations d'arbres d'alignement. Entre ce giratoire et la sortie de ville, l'avenue se fait par contre plus routière plus routière (tronçon 2).

Mais en comparaison avec le tronçon 2 le plus à l'ouest évoqué ci-après, sur ce tronçon 1, le gabarit plutôt imposant des constructions et le respect d'un d'alignement homogène sur certains îlots bâtis contribue malgré tout à conférer une certaine urbanité aux abords de la D683 jusqu'au niveau du rond-point entre cette dernière et la rue de la Prairie et encore un peu plus à l'ouest (îlot commerçant (Marché aux saveurs / funérarium). De plus, une ancienne friche commerciale a été réhabilitée à proximité du giratoire avec la rue de la Prairie création d'un funérarium et du petit commerce « Marché aux Saveurs ».



*Friche commerciale réhabilitée entre 2018 et 2021. Av. du Président Kennedy*

Un secteur en particulier a été identifié comme disharmonieux au sein du tronçon 1: le petit îlot économique dit de MACTOM, accueillant un restaurant en activité accolé à un hangar en friche le long de l'avenue Général Leclerc, dans un ensemble bâti à l'arrière qui tome en partie en ruines. Il existe un enjeu de requalification de cet îlot.



*A gauche : mix activité/ habitat collectif et individuel de l'av. Général Leclerc  
A droite : îlot MACTOM à requalifier av. du Général Leclerc*

**Tronçon 2 :** Concernant la partie la plus à l'ouest de la RD683, qui constitue le premier tronçon d'entrée de ville, le tissu bâti est encore plus lâche et disparate. L'habitat y est toujours présent mais uniquement sous forme individuelle pavillonnaire de petite taille, entrecoupée de petites unités commerciales implantées au fil des opportunités foncières (abords de la station-service). C'est la partie la plus dégradée en termes d'image et avec le moins d'intérêt architectural de la traversée de la RD 683. *Tronçon le plus à l'ouest de l'av. du Président Kennedy* ↓.





### **Les parties centrales et sud des Faubourgs**

Les parties centrales et sud des Faubourgs, constituées des rues partant vers le sud de la Ville à partir des Places du Breuil et Chamars, telles que la Promenade du Breuil, la rue des Frères Greniers prolongée de la rue de Mi-Cour, **présentent davantage de bâtiments d'architecture de qualité.**

Concernant le patrimoine protégé, il a déjà été cité plus haut le fait que la place Chamars est un site inscrit depuis le 11 mars 1935. La plupart des bâtiments la bordant sont repérés dans le projet d'AVAP comme Immeubles de qualité (tel que l'ancien collège). Cette place mériterait de faire l'objet d'un réaménagement dans le cadre d'une meilleure mise en valeur des portes d'entées au noyau historique et à une sécurisation/fluidification du carrefour des RD683 et RD50 qui la bordent. Il y est également identifié un enjeu de maîtrise de la publicité par affichage, favorisée par la vitrine commerciale de la RD 683, à l'image de la bâtisse à l'angle du carrefour entre la RD 683 et la RD50, au droit de la place Chamars, elle aussi repérée par l'AVAP comme Immeuble de qualité.



*Multiplicité des panneaux publicitaires à l'approche de la place Chamars. Fbg d'Anroz*

Sur cette partie centre et sud des faubourgs, plusieurs autres bâtiments et éléments du patrimoine d'intérêt sont recensés par l'AVAP à savoir notamment : plusieurs bâtisses anciennes de part et d'autre de la Place du Breuil, La Poste, deux des bâtiments de l'actuelle caserne de Gendarmerie, celui en demi-cercle de l'ancien ADAPEI, le château Hugon (édifice remarquable), l'ancienne école de Saint-Joseph, un manoir (rue de Mi-Cour), mais également un mur de pierre rue de Mi-Cour, etc.

La rue des Frères Greniers et l'amorce de la rue de Mi-Cour accueille sur son coteau Est (sur Croyot), bien exposé à la vue, quelques belles demeures et grandes villas du XIXème et XXème aux styles architecturaux divers mais qualitatifs, avec de grands jardins.

La Promenade du Breuil, à partir de l'Esplanade du Breuil, commence par accueillir de l'habitat collectif qualitatif et l'habitat de la caserne de gendarmerie. L'espace public y est qualitatif, large, particulièrement sur ce tronçon nord, avec une double allée d'arbres bordant la chaussée, des trottoirs de chaque côté ainsi qu'un petit square de jeu pour enfants.

# Habitat diversifié

DIAGNOSTIC ARCHITECTURAL



## Belles demeures - Grandes villas

Les belles demeures et grandes villas se sont édifiées exclusivement sur le premier coteffort du coteau Est. Ce choix morphologique leur permet de bénéficier d'une exposition optimale et d'une vue exceptionnelle sur le grand paysage de la zone des Dames.

- Implantation : dans la parcelle - côtes en limite
- Niveau : R+2 + combles
- Toiture : Comblez, talus, ardoises
- Façades : pierre appareillée, ardoise, parois
- Modélisation : parfois excessive
- Ouvertures : rythmées
- Matériaux : bois, pierre
- Locaux : courag es

Villa dite "villa de Hogeau"  
Construite en 1770 par l'architecte Marc Victor.  
A l'arrière de la villa, un petit bâtiment de style romantique tout aussi remarquable.

97 • AVAP de Roume les Dames

# Habitat diversifié

DIAGNOSTIC ARCHITECTURAL



98 • AVAP de Roume les Dames

Extraits des planches de diagnostic de l'AVAP recensant l'habitat diversifié concernant le sud des faubourgs



Au milieu de ce tissu bâti de qualité, doublé d'un espace public agréablement végétalisé, un îlot bâti disharmonieux avait été identifié lors des différentes réflexions sur l'aménagement de la ville, à savoir la présence des anciens ateliers municipaux accolés au site de BTP SOGEA le long de la Promenade du Breuil. Cet îlot fait actuellement l'objet d'une complète requalification comme évoqué ci-avant en page 45.

Puis, plus en descendant vers le sud, la Promenade du Breuil n'accueille plus que de l'habitat individuel isolé, principalement des pavillons des années 70. L'espace public devient plus sobre avec toutefois conservation d'un trottoir bordé d'arbres d'alignement sur bande enherbée, tout le long, qu'au centre Commercial SUPER U.



Petit monument « Colonne des Lions » devant de l'habitat collectif au nord de la Promenade du Breuil

C'est en raison de ce potentiel de l'espace public à accueillir des liaisons douces, la relative faiblesse du trafic véhicules, et de cet environnement bâti agréable, que la Promenade du Breuil a été identifiée comme l'axe de liaisons douces le plus approprié pour faire le lien entre le centre et l'urbanisation de bord de rivière. Cela est d'ailleurs cohérent avec le réaménagement de l'Esplanade du Breuil des années 2010 qui visait à créer un îlot ouvert créant un lien entre le centre et le sud de la Ville. Extrait de l'étude ARTER de 2014 :

FICHE AMENAGEMENTS

AXE 2 – CONNECTER LE CENTRE-BOURG À SON TERRITOIRE

9. CONFORTER LES MODES DOUX SUR LA PROMENADE DU BREUIL

Objectifs

- Assurer la connexion du cœur historique aux quartiers environnants et aux pôles de vie au Sud (colonne vertébrale voquée à la mobilité douce)
- Amener le dynamisme touristique en développement au Sud du Doubs jusqu'au cœur historique
- Développer des mobilités alternatives à la voiture
- Apaiser la promenade du Breuil au profit des modes doux à travers un itinéraire agréable et fonctionnel.

Porteurs

Riverains, commerçants situés sur l'axe de la Promenade du Breuil

Points-clés

Un potentiel axé majeur pour les modes doux :

- liées aux parcours quotidiens (interquartiers, écoles, commerces...)
- liées aux circuits touristiques (du Nord > Sud - Centre Historique <- Doubs)



Baume-les-Dames

13 Réaménagement du centre-ville de Baume-les-Dames - novembre 2014

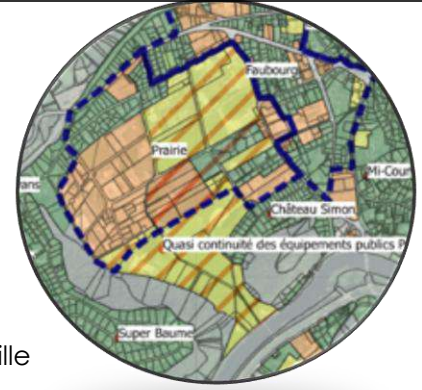


Et dans le cadre du Schéma des Mobilités Douces de Baume-Les-Dames de 2022, un aménagement de piste cyclable sur le tronçon nord de la Promenade du Breuil et le passage du tronçon sud en « voie verte » (réservée aux modes doux) ont été proposés (confère partie relative aux mobilités page 104 et suivantes).

### 3.1.3. Le quartier de la Prairie

#### 3.1.3.1. Morphologie urbaine et fonctionnement

Le quartier de la Prairie est un vaste quartier scindé en plusieurs zones, chacune ayant sa propre vocation. Le nord, le sud et l'est ont une vocation d'habitat individuel, le centre accueille principalement des équipements publics et de l'habitat, tandis que l'ouest se compose d'entreprises industrielles et artisanales. La frange Est rue de la Prairie accueille une petite centralité commerciale (site Weldom/ caisse d'Épargne).



↘ *Vue globale sur le quartier de la Prairie sous la neige (au premier plan) : au centre les équipements sportifs, bordés de bâtiments d'équipements publics et d'habitat (individuel et collectif). En fond, successivement les faubourgs et le centre ancien autour de l'Église Saint Martin. Source : Commune*



La partie économique ouest de la zone pose des difficultés aujourd'hui en ce que celle-ci est enclavée par rapport aux axes routiers principaux que sont la RD 983 et l'A36 au nord, cernée d'habitat, vieillissante (en termes d'image), **très amplement soumise au risque d'inondabilité du PPRI** (Plan de Prévention du Risque d'Inondation); ce qui rend impossible en zone rouge le renouvellement urbain et de ce fait retarde des éventuels investissements de requalification de l'espace public.

Eu égard à sa localisation dans l'enceinte naturelle de la ville, **il est important d'établir un projet de requalification de**



la zone, et d'étudier les possibilités éventuelles de modifications du PPRI. Les pistes privilégiées pourraient être le confortement des équipements publics puisque qu'une grande part de ce quartier accueille déjà le lycée et des équipements sportifs majeurs, en lien avec la zone de loisirs au sud, mais aussi la fonction d'habitat qui est la fonction première d'un quartier central d'une ville (voir les possibilités d'aménager de l'habitat en zone inondable évoquées notamment dans l'étude AMI de revitalisation des bourgs centre de 2016 – PETR et Région Bourgogne Franche-Comté).



Une reconversion réussie notamment concerne le site industriel en partie désaffecté des usines LEGRAND (fermées en 2016), rue des Libellules, pour lequel la ville a pu maintenir de nouvelles activités en rachetant le site et en le louant à quelques entreprises (MCI IMMOBILIER, EST ÉVÈNEMENT et une autre société de communication CARDINAUX).

Il ne s'agit donc pas pour d'abandonner la vocation économique de la zone de la Prairie. A court terme, les collectivités territoriales en particulier devront rester vigilantes sur les éventuelles désaffectations de bâtiment. Le cas de l'acquisition par la ville de Baume-Les-Dames des locaux quittés par la société GOMEZ rue des Chevriers pour en faire les nouveaux ateliers municipaux est un bon exemple d'action visant à assurer le renouvellement de la zone.



**La zone de la Prairie est en grande partie dédiée à des équipements publics ou d'intérêt collectif** (piscine, collège, Lycée, équipements sportifs).

Quasi immédiatement attenante à ce quartier prennent place **la zone de loisirs de la Prairie**, un mail piétonnier d'un quartier résidentiel riverain, la déchetterie, des jardins familiaux. Le tout pourrait former un ensemble configu et unique s'il n'était pas ponctuellement interrompu par la présence d'un tènement foncier économique. A cette exception près, il est possible de constater qu'il existe un vaste ensemble d'équipements collectifs ou public au sein de la Ville, lequel est toutefois en grande partie concerné par le risque d'inondation en zone rouge ou bleue.

La rue de la Prairie affiche également **deux centralités commerciales**.

La première, la plus importante en termes de nombre d'entreprises, est la centralité de la rue de la Prairie, une centralité commerciale dynamique accueillant le Weldom, la Caisse d'Épargne, une brasserie, une biscuiterie, etc. Cette centralité commerciale est bien située sur la rue de la Prairie mais souffre d'un traitement de l'espace public à l'aspect très « bitumineux ». Et



comme ce secteur commercial prend place sur une zone portant des enjeux de connexions du maillage cyclable de la ville, une réflexion sur le réaménagement de l'espace public au droit du centre commercial est à envisager.

Le SCOT du Doubs Central de 2016 a défini ce secteur et ses abords comme une « localisation préférentielle pour le développement commercial ».



La seconde est l'espace commercial de la rue Ernest Nicolas, accueillant plusieurs commerces et services mais de manière agrainée tout au long de la rue au sein du tissu d'habitat et d'équipements

Concernant les mobilités douces, le Schéma des Mobilités douces de Baume-Les-Dames identifie sur le quartier de la Prairie une qualité de desserte piétonne globalement moyenne, différenciée en fonction du secteur (bonne en zone habitée et médiocre dans la zone d'activité), une bonne connexion avec l'Eurovéloroute et le bord de rivière, mais une rupture avec les quartiers de Champvans/ Dames du Qin du fait de la forte pente.

La partie sud du quartier de la Prairie porte aussi plusieurs enjeux majeurs de connexion en matière de mobilités douces :

- Connecter en modes doux l'Eurovéloroute n°6 avec le centre. Sur ce point le schéma oriente cette connexion non pas traversant le quartier de la Prairie, mais le contournant par le sud de la butte Simon rue du Moulin Vermoret) ;
- Connecter l'Eurovéloroute n°6 (et plus globalement la ville basse) avec les quartiers de hauteur de Champvans / Dames du Quin ;
- Assurer le rabattement piétons et cyclable vers les principaux pôles d'équipements (Collège, lycée, écoles dont le futur centre scolaire de Mi-cour), et ce notamment depuis la gare.

Ce qui nécessite de compléter le maillage doux déjà existant, par des aménagements de voirie ou autres actions de partage de la voie, voire de passage de certains tronçons de rues en voie verte.

Les principaux aménagements proposés par le schéma des mobilités douces en vue de favoriser les déplacements doux consisteraient sur ce quartier à :

- Sur le quartier de la Prairie (hors cas particulier de la RD 683) :
  - passer l'ensemble des rues en « zones 30 » et/ ou en chaussée à voie centrale banalisée
  - Créer une bande cyclable rue des Glycines afin de relier en modes doux la Rue de la prairie et la Promenade du Breuil.
  - Passer en voie verte la voie située entre le gymnase de l'Europe et le stade Gaston Raguin, ainsi qu'un tronçon de la rue de l'Helvétie
  - Créer un cheminement piétonnier au nord du Lycée, reliant la rue de l'Helvétie et la rue de l'Avenir
  - Créer un cheminement piétonnier à partir de la zone artisanale (rue des Bouvreuils) vers les hauteurs de Champvans en passant à travers le parc d'un vaste domaine privé d'habitat.
- Sur le cas particulier de la RD683 (av. du Président Kennedy et avenue du Général Leclerc) :

- Sécuriser l'intersection de la rue de la Prairie et notamment en construisant un « entre porte » (totem, résine gravillonnée au sol...) et en créant une bande cyclable sur le giratoire existant.
- Développer un système de cohabitation des modes doux avec la circulation automobile

Confère également la partie dédiée aux mobilités à partir de la page 104 et suivantes.

**Les enjeux identifiés lors du diagnostic**

**Pour les déplacements à l'échelle des quartiers :**

- Allez vers des quartiers à 30 km/h pour un meilleur partage de l'espace public

**Pour les déplacements à l'échelle de Baume-les-Dames :**

- Développer un système de cohabitation avec les infrastructures de transport
- Sécuriser les intersections
- Renforcer le rabattement autour des principaux services et équipement
- Activer les connexions

84

Schéma de mobilité douce – Rapport final

### 3.1.3.2. Composition du bâti et patrimoine

**Concernant la partie dédiée à l'habitat**, la Prairie accueille deux secteurs de ce type : la plus ancienne au nord et une seconde au sud, mixant habitat individuel et collectif.

La zone d'habitat nord est principalement dédiée à l'habitat individuel. Elle est traversée par la Rue Ernest Nicolas sur un axe Est-Ouest. Elle se compose d'habitations des années 1950, identifiables par leurs caractéristiques propres : implantation en retrait de la voie publique, garage en sous-sol, terrasses et balcons.

La zone d'habitat au sud est en deux parties : la plus ancienne est un lotissement pavillonnaire construit sur le bas de la butte de Château Simon (rue du Stand et rue de Château Simon), composé pour partie de pavillons de style des années 70 puis, plus en fond, de pavillons de style des années 80. La rue du

Stand est barrée aux voitures au bout du lotissement pour être réservée aux cycles et piétons jusqu'au Doubs.

Mais le quartier de la Prairie accueille également en son sud/ sud-est une vaste zone d'habitat collectif plus récent, composée d'une quinzaine de bâtiments, implantés principalement au sud de la rue du Tennis. Il s'agit de petits collectifs de 8 niveaux au plus. Ces collectifs bénéficient d'un environnement paysager qualitatif grâce au square Chapuis et à la zone de loisirs situés à proximité immédiate. L'autre atout de ce site d'habitat collectif est de se trouver au droit des principaux équipements sportifs de la Commune, de l'autre côté de la rue du Tennis et au droit du site commerçant de la rue de la Prairie. Par contre, la qualité de traitement de l'espace public de la rue du Tennis laisse à désirer. Il est vieillissant et contraint par le risque d'inondabilité.



*Habitat collectif Rue des Bouleaux (à gauche) et individuel Rue Ernest Nicolas (à droite)*



*Habitat collectif de la rue du Tennis depuis les espaces verts attenants à la rue de la Prairie*

**Concernant la polarité commerçante de la rue de la prairie**, elle est constituée de bâtiments modernes mais une partie de bâti vise une architecture de type « cœur de ville », avec des alignements d'implantation et des constructions à deux voire trois niveaux, accueillant le commerce en rez-de-chaussée et de l'activité ou du logement à l'étage. C'est ce type de bâti qui génère réellement le sentiment de point de centralité, de part cette implantation, cette hauteur et sa densité.

Par contre, la polarité accueille aussi du bâti commercial basique de type de celui que l'on trouve généralement en entrées de ville, de forme rectangulaire, de grandes surfaces avec un seul niveau et en recul par rapport à la rue, lesquels sont bordés de vastes surfaces bituminées de stationnement. C'est le cas tout particulièrement du magasin Weldon actuel ou du commerce d'électroménager accolé au garage. L'enjeu architectural ici apparaît être en priorité de permettre une mutation des emprises commerciales de pleins pieds vers un format de type R+1 et en implantation cohérente par rapport à la

rue, au moins sur un premier plan (un peu comme l'actuelle biscuiterie qui dispose de la partie commerçante sur la rue de la Prairie en R+1 à laquelle est adossée à l'arrière un bâtiment de type artisanal de plain-pied). Une requalification de l'espace public et du parking du Weldom vers moins de bitume améliorerait significativement l'aspect de la zone, permettant de faire monter en gamme cette centralité commerçante.



Centre de la polarité commerçante rue de la Prairie : à gauche au niveau du parking Weldom à requalifier et à droite : front commerçant de la rue de la Prairie/rue des Glycine de type cœur de ville

**Concernant la polarité commerçante de la rue Ernest Nicolas**, située en contrebas de l'Avenue Kennedy, elle affiche une spécialisation dans les services de santé avec comme moteur la pharmacie, le pôle d'imagerie médicale un cabinet médical et un dentiste notamment. D'autres commerces et activités sont présents mais égrainés au fil de la rue (magasin de vêtements, un magasin d'articles de sport, cabinet d'expertise comptable. Enfin, elle accueille la friche bâtie dite de « Baume Industrie » à l'arrière du garage Peugeot.

La Ville est mobilisée sur la reconversion de l'ancien site de Baume Industrie. L'enjeu est de conserver de l'activité à ce site qui présente une localisation stratégique : visibilité depuis l'av. du Président Kennedy, attenant au garage Peugeot qui est un acteur économique majeur de la ville avec des potentiels besoins d'extension), mais aussi en vue de proposer des bureaux ou des locaux tertiaires par réhabilitation du bâtiment existant (les locaux de bureaux faisant relativement défaut sur la ville).

L'ensemble bénéficie de la spécialisation santé d'une part mais aussi de la présence d'équipements publics majeurs comme le collège ou un centre de loisirs situés sur la rue et enfin de la proximité avec le croisement de la rue de la Prairie avec la D683 (point de passage important de la ville).

Les bâtiments commerciaux et de service sont plutôt bien intégrés grâce à leur taille moyenne qui ne marque pas de contraste important avec les constructions à vocation d'habitat. Par contre, à l'extrémité ouest de la rue, un grand bâtiment commercial et son parking vieillissant constituent un point noir dans le paysage du quartier de la Prairie et de l'entrée de ville ouest. Il est actuellement affecté à un magasin d'équipement de la maison et de la fête l'« Ile aux Trésors ».



Vue sur le bâtiment commercial isolé depuis la RD683

### 3.1.4. Le quartier de « Sous les Roches »

#### 3.1.4.1. Morphologie urbaine et fonctionnement

Le quartier Sous Les Roches est parfois aussi appelé le quartier de Necchie car il accueille une zone industrielle du même nom. Mais ce quartier est tout à fait mixte en termes de destinations.

Historiquement il existait quelques constructions le long du Faubourg d'Anroz, puis s'est développé dans les années 50 le petit lotissement pavillonnaire de la rue des Chardonnerets, en suite les premières constructions industrielles dans les années 60. La zone industrielle s'est développée encore significativement durant le début des années 70, décennie qui a vu aussi la construction de l'ilot d'habitat collectif de la rue de l'Union et le début de la construction du lotissement de la rue des Roches, qui s'est étalée modérément dans les années 80 puis à nouveau dans le début des années 2000. La ZAE s'est également développée durant le début des années 2000, rapprochant se rapprochant notamment du lotissement des Roches.



Aujourd'hui ce quartier présente donc une vocation mixte d'habitat pavillonnaire, d'habitat collectif, une façade égrainée de petits commerces et d'un Hôtel donnant sur le Faubourg, de petits et une zone d'activités industrielle et artisanale le long de la rue de l'Industrie, accueillant entre autres les anciens bâtiments de l'importante société IME sur la zone économique de Necchie. La zone dispose d'atouts pour les entreprises : façade commerciale du Faubourg d'Anroz (D683) et pour la ZAE, la proximité avec la desserte autoroutière, la proximité de la Gare SNCF et l'absence du risque d'inondation.

La zone d'habitat se différencie de la zone industrielle puisque les bâtiments industriels sont regroupés et non disséminés entre les habitations. Toutefois, du fait que cette zone économique soit imbriquée dans un tissu résidentiel, cela génère des nuisances et contraintes bilatérales (nuisances pour les habitants et contraintes de circulation, d'organisation, et de logistique pour les entreprises. L'espace public par exemple ne comporte pas d'aire de manœuvres Poids-Lourds, ce qui n'est que partiellement résolu sur les emprises privées.

La rue de l'Industrie est l'axe principal de la ZAE mais aussi un axe important dans la structure des flux VL (véhicules légers) de cette partie de la ville. Malgré un environnement paysager de qualité (zone insérée sur le replat Est de la butte Croyot), l'espace public y apparaît dégradé (traitement de la rue mais aussi en partie traitement de l'espace privé au droit de la rue).

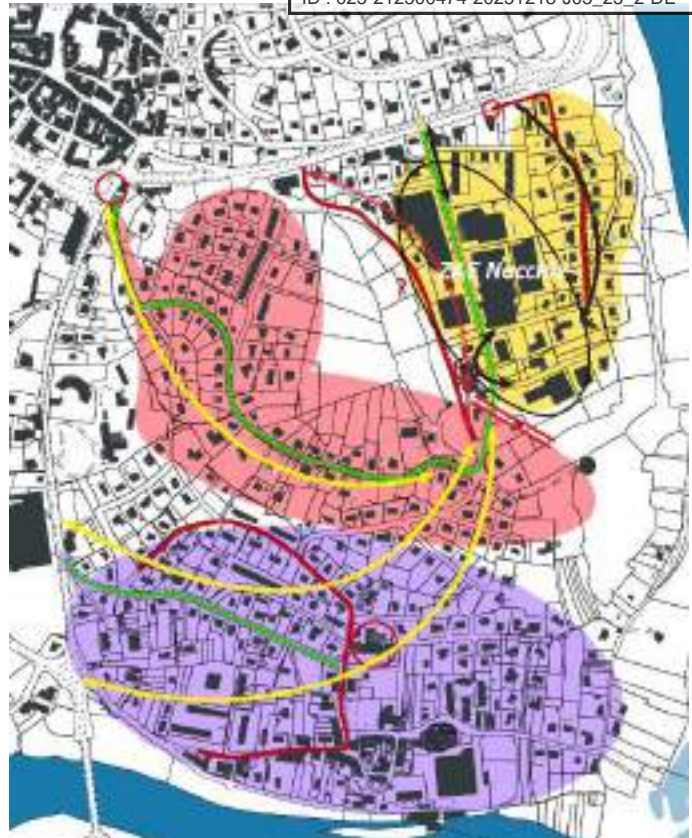
Suite au départ de cette société à compter de 2013 pour une réimplantation dans la zone Europols, ce quartier devint l'une des plus importantes friches industrielles de la ville à requalifier. Aujourd'hui la zone économique accueille des entreprises d'envergure locale telles que SBCI et FAIVRE qui ont déjà repris une partie des locaux abandonnés par IME.

Un projet de requalification de la zone a été étudié (Étude préalable d'aménagement durable ZAE Necchie à Baume-les-Dames 2016). Le projet de requalification poursuivi actuellement par la municipalité est une reprise des bâtiments économiques d'AMI en quasi intégralité par les sociétés précitées déjà implantées sur la zone. Les enjeux identifiés sur cette zone sont :

- Redynamiser et restructurer la ZAE
- Garantir le développement des entreprises en place
- Améliorer l'image et l'attractivité de la zone
- Mettre en avant les compétences locales et la recherche comme moteur d'une nouvelle dynamique économique autour des acteurs forts présents dans la ZAE et sur le territoire communal (éviter de nouvelles implantations économiques qui apporteraient des nuisances supplémentaires (industrie lourde, artisanat bruyant...))

Le bâtiment tertiaire principal, toujours sans affectation prévue à ce jour, devrait être prochainement mis aux enchères (2023) dans le cadre de la liquidation judiciaire de l'ancienne entreprise IME.

Le Conseil Municipal de Baume-Les-Dames s'est prononcé favorablement à ce que la ville participe à cette vente (directement ou par le biais de l'Établissement Foncier Public Local du Doubs), par délibération du 18/10/2022. Pour mémoire, la possibilité d'un portage foncier par l'EPFL du Doubs avait été validé par la Communauté de Communes du Doubs Baumoisi le 05/04/2017. Poursuivant sa stratégie d'acquisition foncières pour cette requalification, la Commune vient également de préempter une petite parcelle AL 140 sur la rue de l'Industrie fin 2022.



*Le fonctionnement urbain du quartier de Necchie.  
Étude préalable d'aménagement durable - Phase 3  
: 2 scénarios préférentiels détaillés - Clerget -  
EnvirEauSol - Imaée - Gérard Jacob - Tracer la Ville*

Parmi les préconisations recommandées par l'étude de requalification de 2014 précitée, il peut être mis en avant :

- Travailler avec les entreprises existantes sur leurs projets de développement pour améliorer le fonctionnement urbain et l'intégration de leur activité dans le tissu mixte.
- Planifier l'aménagement de nouveau espace public pour résoudre certaines contraintes à l'avenir (séparation des flux PL et VL, offre en stationnement VL, sécurisation des circulations douces, faciliter les manœuvres PL au sud de la rue de l'Industrie, entre autres).
- Améliorer l'insertion paysagère des activités économiques et travailler les lisières avec les quartiers d'habitation en intégrant un traitement végétal adapté et de qualité.

Plus récemment, le Schéma des mobilités douces de 2022 est venu préciser les préconisations de gestion des circulations et mobilités sur le quartier. Le schéma y a également identifié un enjeu de sécurisation des usagers et de fluidité des flux entre la zone industrielle et la zone résidentielle. Il propose le passage du chemin de Croyot en route partagée en zone 30, avec la réalisation d'un plateau sur le Faubourg d'Anroz pour assurer la traversée des piétons et des cycles sur ce dernier. La continuité cyclable vers la gare serait ensuite assurée par la création d'une voie verte le long du Faubourg d'Anroz côté sud jusqu'à un autre plateau de traversée rejoignant la rue Félix Bougeot.



Rue de l'Industrie

### 3.1.4.2. Composition du bâti et patrimoine

La façade de la zone sur le Faubourg d'Anroz présente une très grande hétérogénéité architecturale avec un mélange d'habitat individuel récent en R+1 majoritairement, un îlot d'habitat collectif en R+4 (à l'arrière-plan), et des petits commerces sur un linéaire de moins de 350 mètres. Il existe malgré tout un petit ensemble de deux bâtiments équivalents en volumes et en implantation, illustrant une recherche d'homogénéité sur un petit ensemble commerçant (commerces en RDC et logement à l'étage).

La rue des Roches monte sur la butte et abrite un lotissement pavillonnaire classique des années 70-80 et 2000, aux constructions globalement homogènes avec manifestement une recherche de limitation de la hauteur des constructions ainsi qu'une volonté de préservation des vues vers l'ouest, (à l'exception d'une construction ayant subi une extension moderne à l'architecture atypique avec toit plat et façade arrondie).

L'îlot d'habitat collectif est en contrebas, nichée entre la butte Croyot à l'Est et la butte des Roches à l'ouest. La hauteur des bâtiments en R+4 est donc moins perceptible. L'îlot est constitué de deux barres de logements, parallèles séparées au milieu par un vaste espace vert commun, un parking et des îlots de garages.



Rue de l'Union



Rue des Roches

Le bâti économique de la rue de l'Industrie est assez imposant avec d'importants volumes. Un simple regard sur le plan cadastral permet d'en prendre la mesure. La partie basse de la zone présente un aspect industriel, dominé par le vaste bâtiment technique désaffecté d'IME et son bâtiment tertiaire (désaffecté lui aussi), mais également par le bâtiment d'aspect moderne et soigné de l'entreprise SBCI.



La partie haute de la zone présente davantage un aspect de zone artisanale avec du bâti de faible hauteur, souvent très ancien et peu qualitatif. Mis à part une récente réfection des espaces extérieurs d'une entreprise à l'angle de la rue de l'Industrie et de la Garenne, il n'existe aucun aménagement qualitatif sur le haut de la zone, que ce soit sur l'espace public ou l'espace privé. L'ensemble apparaît très dégradé.

L'AVAP ne couvre pas ce quartier. Le bâtiment tertiaire anciennement IME, bien que ne présentant pas une qualité architecturale exceptionnelle, mériterait une conservation en tant que témoin du passé industriel récent de la Commune.

Enfin, le SCOT du Doubs Central de 2016 prévoit une prescription pour ce quartier :

Prescription 50 du SCOT : Les documents d'urbanisme identifient les espaces d'activités vieillissants à reconquérir, en prenant en compte le diagnostic du SCOT. En particulier l'évolution de la zone de la Prairie et de la zone de Necchie devra être anticipée. Les documents d'urbanisme précisent les enjeux de mutation et de densification de ces espaces (contraintes, faisabilité) et définissent les conditions de leur évolution à long terme.

Dans les villes et bourgs de l'armature urbaine, les documents d'urbanisme identifient le potentiel de reconquête des zones d'activité existantes et prévoient en priorité la valorisation de ce potentiel par rapport à l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation.



Bâtiment tertiaire désaffecté d'IME rue de l'Industrie



← Façade d'entreprise moderne avec îlot paysagé en face

### 3.1.5. Le quartier de Cour et Mi-cour

#### 3.1.5.1. Morphologie urbaine et fonctionnement



Le quartier de Cour et Mi-Cour présente lui aussi une mixité de fonctions et destinations, localisée sur les abords de la rue de Mi-Cour et au niveau de l'ancien noyau historique de Cour. La façade ouest du quartier est animée par la présence, le long de la rue de Mi-Cour (RD50) du centre commercial SUPER U et bientôt de la future Cité scolaire de Mi-Cour (ouverture prévue en 2023).

L'Espace commercial de SUPER U est situé entre le hameau de Cour et la butte de Château Simon. Son emplacement lui permet d'attirer les populations résidant dans ces deux zones mais également la clientèle du Domaine d'Aucroix. Le bâti est imposant, tout comme l'aire de stationnement peu végétalisée.

La partie sud du quartier s'apparente à un **second petit noyau historique**, ce qui s'explique par le fait qu'il s'agissait d'une entité indépendante par le passé, avant la fusion avec Baume Les Dames.

Encore aujourd'hui le quartier de Cour présente une densité de bâti importante en son cœur, avec du bâti ancien aux abords de l'Église, mais aussi une densité plus moderne par quelques bâtiments d'habitat collectif dont un qui est le fruit d'une **requalification récente de l'ancien site industriel des Tissages Sauvegrain** ou encore un petit lotissement récent d'habitat groupé rue des Grottes. Il est mixte avec de l'habitat, des équipements (école, Église, cimetière, aire de jeux pour enfants, CPAM) et de l'économique (ex bâtiment industriel Sauvegrain réaffecté, coiffeur, chambre d'Hôte).

La partie en coteau dite de Mi-Cour est davantage tournée vers l'habitat mais le quartier marie bien du petit habitat collectif et du pavillonnaire.

Un espace vierge de jardins, de taille relativement importante prend place au nord du noyau dense de Cour, situé à un point stratégique entre la micro-crèche et l'école de Cour.

Le quartier semble « bien vivre ». Le tissu bâti est traversé par plusieurs rues secondaires et l'urbanisation doit jongler avec la topographie, présentant souvent des défaillances d'aménagements sécurisés pour les piétons. La



Depuis rue des Vignes

configuration des voies, leur tracé serpentant, l'absence de liaison directe nord-sud et l'absence de liaison vers l'Est du fait de la présence des buttes de Croyot et de Cour, conduisent à ce sentiment que le secteur de Cour et Mi-Cour se présente un peu à l'écart, à « mi-clos ».

Le quartier de Cour est également à l'interface avec la rivière, qui constitue une limite naturelle à l'urbanisation et confère au site une forte composante végétale. L'espace public principal de cet interface est censé être la Place Jouffroy d'Abbas à l'extrémité ouest du quartier, mais de par son caractère excentré par rapport à la RD50, c'est davantage autour du rond-point du Super U que se structure la lecture du paysage urbain. Le place J. d'Abbas mériterait à être requalifier pour mettre valeur son rôle d'interface naturelle entre la Ville et le Doubs. Des travaux de création d'un bassin de rétention paysager sont en cours de lancement.



La construction de la nouvelle cité scolaire en bordure du quartier, en façade Est de la rue de Mi-Cour, va insuffler une nouvelle dynamique à la frange ouest du quartier. Ce nouvel équipement regroupant les écoles primaires et maternelles de la commune va engendrer une modification des déplacements scolaires tant en voiture, qu'en transport en commun ainsi que de nouveaux besoins de déplacements par modes doux. Des aménagements de voirie sont à l'étude en phase opérationnelle sur la rue de Mi-Cour elle-même, dans la perspective de l'ouverture de la Cité scolaire à la rentrée 2023. Et concernant les mobilités douces, le Schéma des Mobilités Douves de Baume-Les-Dames de 2022 a établi une série de préconisations d'aménagement sur les abords de la future cité scolaires et au sein du quartier de Cour et Mi-Cour, pour favoriser et sécuriser l'accessibilité piétonne et cyclable.

L'objectif sur ce quartier (tenant compte de l'intérêt de créer les conditions favorables à un rabattement des déplacements par modes doux vers la future cité scolaire), est de le connecter au centre-ville et au quartier de la Prairie, en aménageant des traversées sécurisées pour les piétons et les cycles. Il est également d'assurer une desserte résidentielle du quartier en créant des aménagements pacifiés.

Outre la proposition de passer de nombreuses rues en voies partagées limitées à 30km / heure, le schéma des mobilités propose la réalisation d'un plateau piéton au sud du carrefour entre la rue de Mi-Cour et de l'avenue des Dc Butterlin.

Globalement ce quartier est épargné des problèmes d'inondation sauf la partie sud, sise vers la jonction de la rue du Moulin avec la rue du Dr Lamotte.

### 3.1.5.2. Composition du bâti et patrimoine

Les quartiers de Cour et Mi-Cour sont inclus pour partie dans le projet d'AVAP. Ce sont les coteaux résidentiels et hauteurs de Mi-Cour qui en sont exclus, présentant un intérêt architectural moindre (principalement de l'habitat pavillonnaire moderne).

Par contre, le noyau rural ancien de Cour y est protégé. Il accueille de nombreuses constructions d'anciennes lui conférant une qualité patrimoniale certaine, constructions issues du bâti rural (réparties autour de l'église) et industriel (au sud de l'Église tourné vers le Doubs). Certaines sont repérées comme « Immeuble de qualité » dans le projet d'AVAP telles que l'Église, l'ancien Moulin, le bâtiment de l'actuelle crèche de Cour, et quelques constructions d'habitat.



Rue du Dc Larmotte



Rue de l'Église,



Ancien Moulin rue du Moulin

**H**abitat diversifié

UNIVERSITÉ FRANCIS RABIER

**Bâti rural de Cour et des doarts**

- Bâti rural : Le bâti rural de Cour se situe autour de son église
- Implantation : dans le parcellaire
- Niveau : R, R+1 + Combles
- Toiture : 2 pans principaux, ralis plans et métriques
- Façades : enduit
- Ouvertures : alignées
- Méseaux : bois peint
- Landings : rés-rampe

• Édifice cultuel : L'église de Cour et ses pieds-à-côtés



AVAP de Cour et des Doarts

Extrait des planches illustrative du diagnostic architectural du projet d'AVAP sur Cour



Extrait de la carte de règlement graphique du projet d'AVAP sur le secteur de Cour

L'une des particularités essentielles du patrimoine de Cour est la présence d'anciens bâtiments industriels Rue du moulin en bordure du Doubs. Il s'agit des bâtiments des anciens tissages, témoins du passé industriel du site et de la ville, notamment grâce à la cheminée toujours visible.

Initialement ce site avait une vocation différente puisqu'il s'agissait d'un moulin à farine, l'alimentation en eau nécessaire au fonctionnement de ce moulin justifie son implantation sur la rive droite du Doubs.

La prospérité de l'activité industrielle passée est révélée notamment par la présence d'une cité ouvrière située à proximité du site industriel (le site a accueilli jusqu'à 150 ouvriers). La zone constituée par la rue de l'Eglise, la rue Gramont et la rue du Petit Rang caractérise ces logements ouvriers d'architecture similaire (maison de petite taille comportant 1 ou 2 étages).

Habitations ouvrières Rue du Petit Rang ➔



L'activité industrielle des anciens tissages est terminée depuis les années 1980, toutefois la turbine qui permettait au moulin de fonctionner a été rachetée et est toujours en activité. Les bureaux et ateliers des anciens tissages ont été réhabilités en logements. Il reste à ce jour une partie des bâtiments de l'ancien moulin à l'abandon qui mériteraient de retrouver une affectation de par leur intérêt architectural et historique.

Anciens bureaux et ateliers réhabilités en logement ➔





Zoom sur les bâtiments du moulin des tissages l'abandon

Les principaux enjeux urbains relevés sur le quartier de Cour peuvent être résumés ainsi :

- Organiser les mobilités autour de la future Cité scolaire de Mi-Cour
- Un « petit centre » de Cour à conforter (valorisation de ses entrées et de son patrimoine)
- Une densification des dents creuses
- Des liaisons douces à améliorer avec le centre-ville et les équipements publics
- Étudier les possibilités de requalification de l'ancien moulin puisqu'il s'agit d'un bâtiment historique présentant une valeur architecturale à préserver
- Prendre en compte le risque d'inondation sur sa partie sud

## 3.2. DES QUARTIERS A VOCATION SPECIALISEE

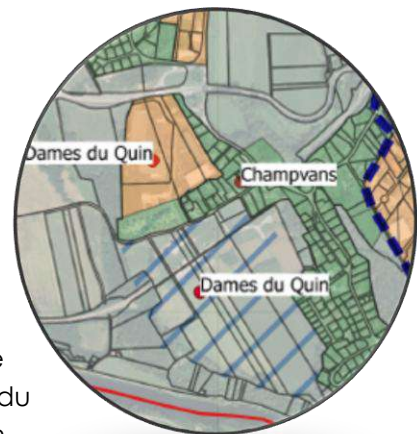
### 3.2.1. Le quartier de de Champvans

#### 3.2.1.1. Morphologie urbaine et fonctionnement

Le quartier de Champvans se compose d'une partie d'habitat ancienne à vocation principale résidentielle (ancien hameau de Champvans-Les-Baumes) et de deux extensions récentes le quartier du Champ Fourneau et celui des Dames du Quin (opération d'aménagement ZAC de Champvans).

Le hameau ancien est très restreint et se localise principalement au croisement de la rue des Vignes et de la rue de Champvans. Il offre une destination d'habitat exclusivement.

Le développement urbain aux abords de ce hameau, qui s'est réalisé dans un premier temps en direction de Super Baume dans les années 70, s'est par la suite exclusivement consacré à l'habitat pavillonnaire, avec une forme d'habitat plus dense dans le début des années 2000 par le petit lotissement des Champs du Fourneau, lequel a proposé de l'habitat individuel groupé en 2007. A cette même époque les réflexions sur la création de la ZAC Champvans étaient lancées, aboutissant au quartier les Dames du Quin que l'on connaît aujourd'hui et qui est encore en cours de développement.



Malgré la mixité de la ZAC en tant que procédure d'urbanisme, le découpage en tranche de l'opération fait apparaître des entités aux fonctionnalités bien distinctes avec :

- un premier plan commercial pour bénéficier de la vitrine de la RD 683,
- et un second plan d'habitat, pour un projet global d'environ 240 logements, raccordé à la zone résidentielle du vieux Champvans et avec lotissement du Champ Fourneau plus au sud-est.

La partie économique d'un peu plus de 6 hectares est dédiée principalement au commerce : elle accueille une locomotive alimentaire INTERMARCHE ainsi que d'autres enseignes nationales comme LIDL, SPORT 2000, ACTION...

*Extrait carte des établissements de plu de 300 m<sup>2</sup> de l'étude Petites Villes de demain Mission SHOP'IN – Pivadis, Sinopia, Cittanova 2022 →*



La partie habitat déjà présente une surface totale de 14 hectares dont environ 9,5 ha est aménagé et en cours de construction début 2023. Plusieurs logements y ont déjà été réalisés ou autorisés au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Elle est majoritairement pavillonnaire à l'exception de 8 logements intermédiaires de type CARRE DE L'HABITAT. Il est prévu que la ZAC puisse aussi accueillir un équipement public mais cela n'est pas encore déterminé.

La proximité entre habitat et commerces prévue dans cette ZAC permet de limiter le sentiment d'isolement des nouvelles habitations positionnées sur ce coteau un peu éloigné du centre. De même, la ZAC a été correctement reliée à la zone urbaine de Bois Carré au nord, de l'autre côté de la RD683, par le biais d'un cheminement dédié sur le pont de l'ancienne RD23, lequel a été piétonnisé et doté d'une piste cyclable.

La ZAC a été correctement reliée à la voirie de Champvans et donc par là même, au reste de Baume-Les-Dames. La jonction véhicule est également assurée par la liaison avec la rue du Poète Barthet.

La mobilité douce au sein de la ZAC est correctement assurée par des trottoirs, séparés de la chaussée par un espace végétal planté sur l'artère principale de cette dernière (rue Rosa Luxembourg). La rue de Champvans historique a également été dotée d'un trottoir correct à l'occasion de l'aménagement de la ZAC. La zone commerciale propose des équipements pour le stationnement des vélos et un arrêt de bus.

Par contre, **la jonction piétonne avec la ville basse reste délicate** du fait de l'éloignement d'une part et du fait qu'il n'existe pas de liaison piétonne autre que les trottoirs pentus de la rue des Vignottes pour rejoindre le centre de Baume-Les-Dames. **De même avec le quartier de SUPER Baume** en raison de la topographie également et du fait qu'il n'existe pas de cheminement piétonnier direct entre la rue des Champs Fourneau et la rue des Charmilles ou la rue de Tarragon par le sud.

Le schéma des Mobilités douces de 2022 identifie bien lui aussi la rupture de liaisons douces entre les quartiers de Champvans (ancien comme moderne) et le reste de la Ville. Le seul point de connexion existant et dont il est envisagé la confortation est la rue des Vignottes, laquelle présente toutefois une

forte déclivité. Le schéma propose un passage de cette dernière en route partagée à 30m/H double d'un réaménagement du carrefour avec la rue de Tarragon par la création d'un plateaux traversants pour assurer la continuité piétonne. Un autre plateau similaire pourrait également sécuriser le carrefour entre la rue de Champvans et la rue du Parc.

La création d'un cheminement piétonnier dédiée pourrait également être explorée depuis la rue des Bouvreuil jusqu'aux abords d carrefour de la rue des Vignottes avec celle de Tarragon, en passant à travers le parc non construit d'une maison de maître, actuellement propriété de l'Hôpital de Baume.

Il est également exploré la possibilité de passer la rue de Champvans en sens unique ce qui permettrait de dégager un espace pour une piste cyclable entre la ZAC et l'arrêt de bus scolaire.



Enfin, il est envisagé qu'à l'issue de la réalisation complète de la ZAC, un mail piétonnier périphérique à l'ensemble de cette dernière puisse rejoindre la rue de Tarragon à l'entrée du quartier de Super Baume.



ZAC de Champvans – Partie commerciale depuis la rue Rosa Luxembourg- Source : Google Street view



ZAC de Champvans – Partie Habitat depuis la rue Rosa Luxembourg- Source : Google Street view

### 3.2.1.2. Composition du bâti et patrimoine

#### Concernant l'ancien Champvans-Les-Baume

Le patrimoine bâti d'intérêt sur le secteur de Champvans se situe au niveau de l'ancien Chamvans Les Baumes, à travers du bâti rural. Champvans Les Baumes étaient une commune indépendante avant son rattachement à Baume-Les-Dames en 1972.

Sur un petit îlot se succèdent maisons et anciennes grandes Franc-comtoises, quasiment toutes réhabilitées vers l'habitat, sauf une. L'organisation de cet ancien hameau s'est faite autour de deux voies, mais aucun édifice n'est venu structurer ni hiérarchiser l'espace public.

Ce petit noyau historique mérite une attention toute particulière et une protection adaptée. Au milieu de ce petit îlots d'un autre temps, la présence d'un bâtiment économique à toit plat détonne s'intègre mal.





Vue vers le vieux Champvans depuis l'entrée de la ZAC  
Après réalisation des trottoirs



Exemples de bâti rural ancien

Le vieux Champvans accueille également un ancien manoir rue du Parc. Situé à proximité de la ZAC de Champvans, il présente une forte valeur architecturale. De niveau intermédiaire entre le château et la ferme, le manoir est une bâtisse imposante composée de plusieurs éléments architecturaux. Il s'agit notamment du mur d'enceinte et de la tour située à gauche du corps de bâtiment principal qui marquent le caractère défensif du manoir.



Manoir de Champvans-Les-Baumes

**Concernant les quartiers récents d'habitat des Champs Fourneau des Dames du Quin (ZAC Champvans),** le tissu bâti est quasi exclusivement orienté vers des pavillons d'habitat individuel isolé, sauf un îlot d'habitat groupé rue du Champ Fourneau.

Le lotissement des Champs du Fourneau construit en 2007 se compose de constructions d'architecture homogène. En effet les façades en bardage, toitures (2 pans) et clôtures des constructions en bande sont identiques, ces habitations sont de type R+1. Ce type d'habitat dense est assez peu présent à Baume-les-Dames, bien qu'il ait été développé ces dernières années également par le biais d'un petit programme dans le lotissement de Bois carré et rue des Saints (vers le cimetière). De l'autre côté de la rue, d'autres pavillons aux terrains plus spacieux se différencient également par leur coloris de façade, plus clair. L'espace public est confortable sans être exagéré. Il est planté. Ce lotissement s'insère dans la continuité des constructions de Super Baume en raison de la similarité de l'architecture et à terme, il constituera la liaison entre Super Baume et la ZAC Champvans. Il reste encore quelques petits espaces libres non bâtis.



8 logements groupés rue du Champ Fourneau →

L'architecture des Dames du Quin est très contemporaine au sens de classique en matière de « produit » d'habitat individuel du moment. Il s'agit pour partie de maisons de constructeurs, avec des gabarits variés (de la simple petite maison de plain-pied rectangulaire, à des maisons avec 2 niveaux plus imposantes). Les toitures sont à pente majoritairement, tantôt rouges tantôt noir ou gris, mais il existe aussi certains toits plats.

Un petit îlot d'habitat présente une typologie d'habitat intermédiaire dit « en carré », c'est-à-dire proposant 4 logements en duplex dans une seule construction à toit plat, permettant à chaque logement de disposer d'un petit jardin.

8 logements intermédiaires des Dames du Quin rue Rosa Luxembourg →



**Concernant le tissu bâti économique des Dames du Quin**, il s'agit d'une zone commerciale d'envergure avec en conséquence des bâtiments de taille importante, en particulier celui de la locomotive alimentaire Intermarché. Cette dernière a structuré son bâti en « L » autour d'un vaste parking donnant sur l'entrée de la zone et le rond-point de la RD683. Ce parking n'est que faiblement végétalisé, à l'inverse de celui du Lidl par exemple.

Le style architectural est commun aux zones commerciales d'entrées de ville modernes.

Il existe une certaine homogénéité des couleurs de façade autour des gris, bruns, taupe, sauf pour le Lidl qui présente une couleur claire. Les volumes sont rectangulaires à toit plat avec 2 niveaux (R+1).

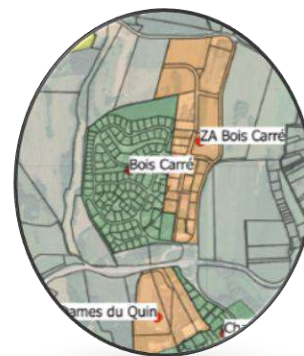
Ce qui agrémente la zone, c'est surtout la qualité de traitement des espaces publics et des clôtures.

## 3.2.2. Les deux quartiers de Bois Carré

### 3.2.2.1. Morphologie urbaine et fonctionnement

Le coteau de Bois Carré accueille une urbanisation en partie affectée à l'habitat à l'ouest et en partie aux activités économiques à l'Est. La zone d'activité, dont les premiers lots ont été commercialisés vers 2003, est mixte : artisanale, industrielle équipement collectif (centre SDIS) et commerciales (à la marge).

Les deux destinations sont séparées par la rue André Boulloche /rue sur le Chaillé pour partie et par un espace vert au nord. Sur la partie centrale les zones sont accolées dos à dos avec simplement un recul des constructions.



deux

L'espace public au sein de la zone d'activité est traité qualitativement au niveau de la rue sur Le Chaillé et (bien que plus sobrement) sur la rue A. Bouilloche disposant de haies latérales, parfois privatives.

Par contre, la rue de Fontenotte ne fait l'objet d'aucun traitement particulier et renvoie une image un peu dégradée de la zone. Cette situation semble pouvoir s'expliquer par deux phénomènes. Tout d'abord, cette partie de la zone est encore en cours de construction à début 2023. Il est toujours préférable d'attendre que l'ensemble des constructions d'une zone soient réalisées avant de réaliser les aménagements de finition d'une voie (trottoirs, espaces verts).

Mais également, la vocation future du flanc Est du coteau est en questionnement depuis quelques années. Ce flanc du coteau a été initialement fléché par le Plan Local d'urbanisme de 2003 en zone d'urbanisation future pour l'extension de la zone artisanale. Toutefois, les politiques publiques mises en œuvre ces dernières années visent à une réduction des consommations foncières et un tel étalement de la zone artisanale n'a pour le moment pas été jugé nécessaire ni opportun par les municipalités successives. À ce jour, il apparaît qu'en cas de nécessité d'extension de la zone artisanale, une extension par le nord serait bien moins impactante d'un point de vue paysager, que sur le flanc Est de la rue de Fontenotte, lequel est un coteau très exposé à la vue.

*Le flanc Est de la rue de Fontenotte : un coteau exposé à la vue et offrant une vue lointaine sur la ville en contrebas*



*Local du SDIS zone artisanale de Bois Carré*



*Rue sur le Chaillé – Source : DORGAT*

La partie résidentielle dont l'urbanisation a débuté durant les années 90, accueille exclusivement de l'habitat pavillonnaire mais sous différentes formes : individuel isolé, jumelé et groupé. Il existe réellement une diversité de formes d'habitat individuel dans ce quartier. En outre, le plan de conception s'est attaché à créer des liaisons piétonnes et des espaces verts traversants, composant avec les dénivelés importants du quartier.

Par contre, ce quartier d'habitat apparaît comme réellement déconnectée des services et équipements du centre de Baume-Les-Dames car il n'y a pas d'équipements publics sur ce coteau (mis à part de centre de secours du SDIS), et pas de liaison piétonne entre Bois Carré et le Faubourg Kennedy. La création de la zone commerciale des Dames du Quin est venue atténuer ce sentiment d'exclusion en ce qui concerne l'offre d'approvisionnement mais pas en ce qui concerne les équipements et services publics (école...). A noter que dans le cadre de la ZAC de Champvans, le pont de la D23 sur la RD683 a été piétonnisé et doté d'une piste cyclable. La connexion en modes doux entre Bois Carré et les Dames du Quin est donc correctement assurée.

Par contre, il n'existe pas de liaison piétonne ou cyclable entre Bois Carré et l'avenue du Président Kennedy de la Ville basse. Depuis la ville, les trottoirs le long de la RD683 s'interrompent au niveau du

panneau d'agglomération pour ne laisser place qu'à un tronçon exclusivement routier, d'environ 1 km avant l'arrivée sur le giratoire de Bois Carré. Il existe toutefois deux potentialités de liaison explorées par le Schéma des mobilités douce de 2022 :

- un sentier au nord de Bois Carré rejoignant le quartier de la Croisière (et par là la ville basse). Ce dernier n'est plus praticable en certains endroits et mériterait un réaménagement pour être empruntable au moins à pied et en VTT.
- Ou une liaison par les voies SNCF. Cet itinéraire pose deux problématiques non négligeables : la possibilité d'acquisition foncière des emprises en parties privées et en partie de Réseau Ferré de France, ainsi que le problème de la sécurisation du passage à proximité de la voie ferrée.



### 3.2.2.2. Composition du bâti et patrimoine

**Concernant la partie habitat de Bois Carré**, il s'agit d'un bâti contemporain. La partie la plus ancienne présente une typologie d'habitat classique des lotissements des années 80, avec toutefois la recherche d'un urbanisme évitant les impasses et s'adaptant à la pente. La construction de l'ensemble s'est poursuivie jusqu'en 2008 environ.

Les styles de construction sont assez variés (de plain-pied, sur sous-sol...) sur ce quartier dont la réalisation s'est échelonnée sur une vingtaine d'années. Mais on y décèle la recherche d'une certaine originalité ou identité sur certains petits programmes de logements denses.

De l'habitat en bande est présent Rue du 4eme RTT. Dix maisons mitoyennes sont implantées dans cette rue, elles sont reconnaissables de par leur architecture relativement similaire (toiture plate, coloris des façades uniformisé...). Huit pavillons bioclimatiques construits entre 2007 et 2008 sont situés dans ce lotissement, construits par Habitat 25, rue André Bouloche. Leur labélisation HQE (Haute Qualité

Environnementale) se justifie notamment par la présence de briques isolantes. Tous identiques de par leur façade ils disposent d'un sous-sol et de combles. L'accessibilité dans ce lotissement est renforcée grâce aux abris de bus, chemins piétonniers et trottoirs.



Concernant le bâti économique de la zone, il se caractérise par un tempérament majoritairement artisanal, avec des bâtiments en rez-de-chaussée ou R+1 en majorité et pour la plupart couverts de bardage métallique et à toit de faible pente, voire un peu de toit plat. La zone étant récente, les bâtiments présentent un bon aspect général.

Le bâtiment de SYSCOBOIS présente un volume plus important mais sa faible hauteur et son allure inspirée des stabulations franc-comtoises font qu'il s'intègre très bien dans le paysage.

### 3.2.3. Des quartiers d'habitat pavillonnaire anciens et récents sur les buttes

Il s'agit en premier lieu des coteaux résidentiels anciens à proximité du centre historique : Aux Abbayes, sur Croyot, sur Cour et Mi Cour, Château Galland et vers Lonot.

La densité du bâti est faible et les espaces naturels sont privilégiés. Château Simon est également une zone historique où l'habitat individuel prédomine, toutefois elle se situe en recul du centre historique. Ces quartiers, bien que spécialisés, ne souffrent pas vraiment de leur affectation car ils sont situés à proximité immédiate du centre-ville.

L'urbanisation résidentielle récente s'est poursuivie sur les coteaux : le quartier En Crossetin (au nord) de la Voie ferrée, Burmont (Super Baume au sud-ouest) et Bois Carré à l'ouest. La densité est supérieure à celles des coteaux plus anciennement urbanisés. Leur absence de mixité de destination pose plus de problèmes que les coteaux résidentiels anciens en ce qu'ils sont plus éloignés des lieux de vue centraux de la commune. Du fait de leur plus grand éloignement du centre et de la rareté des jonctions piétonnes pour rejoindre les zones animées, ils souffrent d'une mauvaise accessibilité en modes doux.

Sont développés ici le quartier Rue des Saints / Abbayes/ Chesnoys ainsi que le quartier de Château Galland, lesquels n'ont pas été déjà présentés dans les développements précédents.

Pour mémoire, les secteurs de Croyots, et Mi-cour ou encore de Château Simon ont été englobés dans la présentation d'autres grands quartiers (*Croyots intégré à la partie consacrée aux Faubourgs, Mi-Cour présenté avec Cour, Château Simon dans la partie consacrée à la Prairie et Super Baume dans la partie consacrée à Champvans*).

### 3.2.3.1. Quartier rue des Saints /Abbayes/ Chesnoy /

#### Quartier rue des Saints :

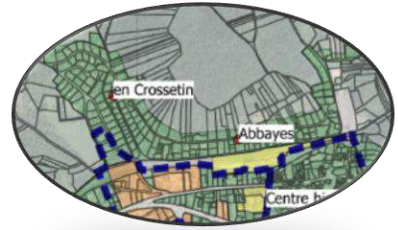
Ce lotissement datant de 2007-2008 est organisé lui sous la forme d'habitat en bande.

Il se compose de 7 bâtiments offrant 14 logements individuels accolés locatifs.

Face à opération, il reste un terrain libre dont la localisation, au plus près du noyau historique, se prêterait bien à de l'habitat intermédiaire. Toutefois, cet espace libre pourrait aussi être réservé en partie à un square public, ou à une éventuelle extension du cimetière.

La rue des Saint accueille également le cimetière de la ville. Le cimetière abrite une chapelle dédiée à Saint-Ligier. Son originalité réside dans son porche en bois et son fronton ouvragé. Quelques monuments funéraires édifiés au XIX<sup>e</sup> siècle jalonnent également les allées du cimetière.

Au fond et contre le mur d'enceinte, un monument dédié aux soldats morts à la seconde guerre mondiale et à l'expression imposante revêt un caractère symbolique fort et peut à ce titre faire partie du patrimoine « mobilier » de la ville.



#### Quartier Aux Abbayes :

Ce quartier résidentiel développé seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle rue des Abbayes et rue des Fruits, surplombe le centre historique au nord de la voie ferrée. Il offre un cadre de vie privilégié du fait de la faible densité du bâti, des espaces naturels et de sa proximité avec le centre historique.

Les constructions pavillonnaires présentent des styles disparates, avec une prédominance du style des années 70 (surtout rue des Fruits) entremêlé de constructions aux architectures originales et variées. Les constructions sont adaptées à la pente. L'environnement végétal très prégnant aide à l'intégration paysagère mais l'ensemble reste hétéroclite et exposé à la vue.



Malgré sa faible densité, ce quartier n'offre que peu de capacités de densification (seuls deux espaces libres identifiés). Et ces dernières portent un enjeu d'intégration paysagère fort du fait de la co visibilité importante avec le centre historique. Certains points de la rue offrent un vaste panorama sur la ville, repéré comme remarquable.

Le quartier souffre d'une mauvaise connexion piétonne avec le centre du fait de la topographie marquée et de la barrière de la voie ferrée. La rue de l'Abbaye ne comporte pas de trottoirs. Les seuls points de passage sont le pont sous voie ferrée de la rue des Saints (sans trottoir) et la passerelle SNCF (non accessible aux PMR en raison des escaliers).



Vue sur le quartier des Abbayes / Chesnoy à flanc du massif boisé depuis la D112 rte de Bretigney

### **Quartier En Crossetin (lieudit Grandes Vignes)**

Il s'agit de la continuité physique des rues de l'Abbayes et des Fruits vers l'ouest, toujours à flanc de colline. Mais cette partie de la ville s'est développée avant même le quartier de l'Abbayes évoqué plus haut, dès le début des années 60 et ce jusqu'à la rue du Crossetin incluse. Puis la rue de la Croisière s'est développée dans les années 70 et enfin un dernier îlot s'est construit dans les années 80 rue Jacques Almand.

Ainsi donc, on y retrouve en majorité de l'habitat pavillonnaire des années 60 et 70 généralement en R+1 avec des toits à deux ou quatre pans et des pentes plus modérées que dans le centre ancien. Les RDC sont souvent marqués par un traitement différencié de façade, que ce soit par l'enduit, les parements en fausses pierres ou par la présence de bardage uniquement à l'étage. Un certain nombre de pavillons semble avoir fait l'objet de rénovations mais pas tous. Certains ont fait l'objet d'isolations par l'extérieur avec bardages, sachant que les logements d'origine, eu égard à leur époque de construction, devaient être que très peu isolés.



La rue de la Croisière accueille sur sa partie basse un petit îlot d'habitat collectif en R+3, à toiture plate et arrondie, probablement en référence au langage marin du nom de la rue.

Sur la rue de la Croisière l'espace public propose des trottoirs pour cheminer à pied de manière sécurisée, à l'inverse des rues des Abbayes et du Chesnoy. Toutefois, l'environnement est très minéral (couleur bitume), et le quartier dans son ensemble ne présente pas de point de centralité de type place, square ou espace vert. Le schéma des mobilités douce de 2022 propose de favoriser les circulations douces dans ce quartier par le passage des rues des Abbayes et du Chesnoy en



voies de type « zones de rencontre. Il s'agit de voies où limitées à 20 km/h, qui constitue une zone affectée à la circulation de tous les usagers.

Le quartier abrite enfin à son extrémité sud-ouest un hangar économique à l'aspect vétuste mais a priori encore utilisé aujourd'hui, a priori en lien avec la présence du magasin POINT P à proximité.

La requalification de ce point noir serait d'autant plus importante, qu'il se trouve au départ d'un sentier reliant la Croisière au quartier de Bois Carré qui pourrait être réhabilité pour palier à la déconnexion de Bois Carré avec le reste de la ville. À l'arrière-plan de ce hangar, prend place un bassin de rétention des eaux pluviales. Ce point bas de la rue de la Croisière supporte en effet d'importants ruissellements.



### 3.2.3.2. Le quartier de Château Galland (ou château Gaillard) et Lonot

Il s'agit d'un coteau « anciennement » urbanisé à proximité du noyau historique, structuré autour de la rue de Château Gaillard (ancienne rte de Besançon à Strasbourg) et de la RD50 (route de Rougement), incluant la partie haute (à l'Est de la rue de Derrière Les Murs).

Son urbanisation commence au XIXème siècle, lorsque la ville sort des murs d'enceinte du centre ancien, après démolition des remparts et comblement des fossés. La rue des Jardins est créée en continuité de la rue de Derrière Les Murs. Le cadastre de 1818 indique la présence d'un bâtiment constituant l'amorce de l'enfilade bâtie actuelle de la rue de Château Gaillard, bien visible sur la photographie avant 1949 ci-dessous. Le coteau était alors couvert de vignes.





Cadastré de 1818 (source Association renaissance du vieux Baume) Photographie souce Diagnostic AVAP

L'urbanisation du coteau et de l'entrée de ville se réalise de manière progressive selon les photographies aériennes disponibles depuis 1939. Elle est déjà bien avancée en 1939 le long de la rue du Château Gaillard mais pas le long du faubourg d'Anroz et de la RD50, ni à l'Est de la rue de Derrière les Murs. Une dizaine de constructions au plus étaient présentes sur le coteau, dont la bâtisse de l'hostellerie du château d'As actuelle, si l'on excepte celles construites à l'alignement de la rue du Château Gaillard. Par contre, la construction s'accélère durant les années 60 et 70. Petit à petit, les vides sont comblés durant les années 80 et 90 par des constructions pavillonnaires au coup par coup ou dans le cadre de mini lotissements. Le site n'a que peu évolué durant les années 2000.

Aussi, le patrimoine bâti ancien du coteau réside principalement à l'alignement de la rue du Château Gaillard. La bâtisse de l'actuelle Hostellerie du Château d'As constitue également un élément du patrimoine d'avant-guerre de par son architecture atypique.

*Bâti ancien de la rue du Château Gaillard →*



Le quartier est inclus pour sa frange ouest dans le projet de périmètre d'AVAP de Baume-Les-Dames, en raison de sa forte co-visibilité avec le noyau historique. L'alignement bâti historique de la rue de Château Gaillard y est également inclus mais pas le reste du coteau et de l'entrée de ville. Le quartier est effectivement très exposé à la vue depuis le sud et l'Est, dans le cadre du grand paysage et depuis la ville ancienne.

Sa densité est globalement faible. Sa forme urbaine majoritairement pavillonnaire n'obéit toutefois pas aux standards du lotissement contemporain, d'une part en raison de l'ancienneté de son urbanisation mais aussi en raison de la forte pente, et enfin, du fait qu'il suit également la courbe de la RD50 le traversant. Il bénéficie d'une forte végétalisation.

Vu d'en haut, il semble qu'il reste encore des espaces libres qui pourraient faire l'objet d'une densification à l'avenir. Toutefois, les arrières des constructions situés en zone constructibles à l'entrée de la route de Rougement ne sont pas exploitables en raison de la forte pente. Des constructions en second rang pourraient en revanche être possibles aujourd'hui selon le document d'urbanisme en vigueur, desservies par le sud à savoir la rue de la Croix de Mission. Enfin, les arrières des constructions à l'Est de la rue de Derrières les Murs sont repérés dans le projet d'AVAP comme jardins à protéger.

Le quartier bénéficie d'une très bonne accessibilité véhicules au centre-ville (et donc à la gare), ainsi qu'aux grands axes de transit de la ville.

Pour faciliter les mobilités douces au sein de ce quartier, le Schéma de mobilité de 2022 préconise d'aménager la rue du Château Gaillard en zone 30 avec aménagement d'un effet porte au niveau de son croisement avec la RD50 (type totem + revêtement de sol spécifique). La topographie et l'étroitesse de l'espace public ne permettent pas d'envisager d'aménagements nécessitant des élargissements. Un tronçon de la rue de la Croix de Mission pourrait aussi passer en voie de type Vélorue, avec mise en place d'un plateau piéton traversant pour sécuriser la traversée de la RD683.

### 3.2.4. L'urbanisation en bordure de rivière

Il existe deux grands quartiers de bord de rivière (si l'on excepte Cour précédemment évoqué) : les anciens sites industriels et le quartier de loisirs d'Aucroix.

#### 3.2.4.1. L'ancien site industriel des Pipes ROPP

##### Morphologie urbaine et fonctionnement

Le site des Pipes ROPP fait partie des anciens sites pré industriels du bord de rivière, aujourd'hui exclusivement affectés à l'habitat (pour mémoire le second est le site des anciens Tissages rue du Moulin évoqué dans le titre relatif au quartier de Cour et Mi-Cour).

Installés depuis 1893 à Baume-les-Dames, les Pipes ROPP ont occupé deux sites accolés : en premier le Moulin Sicard (rue des Pipes) puis l'entreprise a construit son propre site industriel rue des Pipes. L'activité des Pipes ROPP connu une forte prospérité notamment en 1910 où elle compte 170 personnes, mais également des épisodes plus sombres du fait de la crise des années trente et de la concurrence dans les années 1970 des artisans de Saint-Claude.

Suite à la fermeture définitive de l'usine en 1991, le bâti économique a été racheté par la ville de Baume les Dames mais est pour l'heure sans affectation.

L'association ASPI (Association de Sauvegarde du Patrimoine Industriel des usines des pipes Ropp) intervient régulièrement pour l'entretien du site (intérieur comme extérieur). Le site accueille des manifestations de plein air comme le Festival « ROPP ça fume toujours ».

Le quartier accueille actuellement les anciens bâtiments économiques (usine, grande Halle, ancien pavillon des usines) et une petite ancienne école, désaffectés mais également l'ancien logement



Plan de situation



Localisation de l'usine Ropp. crédit photo : ©Région Franche-Comté, Inventaire du patrimoine, ADAGP

patronal (villa ROPP) et les anciens logements ouvriers, répartis sur deux petits ensembles de bâtiments : les cités de Lavenne et de Gondé, tous étant occupés aujourd'hui à vocation d'habitat. Le site accueille également un hangar occupé par un opérateur de réseaux, quatre maisons individuelles contemporaines et une villa de caractère à l'extrémité nord de la rue de Gondé.

Le site est très exposé à la vue dans le grand paysage, aux pieds de la butte de Barbre et sous les falaises de Fente de Babre. Il présente un enjeu environnemental puisqu'il est classé en zone NATURA 2000, hormis les parties actuellement déjà bâties.

La morphologie urbaine du quartier est assez singulière :

- les bâtiments de l'ancienne usine prennent une place importante de par leur grand volume, de part et d'autre de la rue des Pipes,
- tandis que les bâtiments d'habitation de l'ancienne cité ouvrière de Lavenne et ceux situés dans l'ancien Moulin Sicard sont implantés à l'alignement de la petite rue des Pipes très étroite et cheminant au milieu de bois (bois d'un côté et ripisylve du Cusancin de l'autre).
- Et enfin les logements pavillonnaires (dont la villa ROPP et l'ancienne cité de Gondé), s'égrènent avec une très faible densité le long de la rue de Gondé.



*Vue sur le quartier des Pipes ROPP depuis les abords de la RD50 (au-delà de la rue des Cités Champart)*  
Le quartier des Pipes ROPP est physiquement déconnecté de la ville, séparé par le Doubs et le Canal. Toutefois, il y est relié par l'Eurovéloroute n°6 qui passe à proximité de l'ancien site industriel et rejoint la passerelle sur le Doubs au sud du quartier de la Prairie.

Le site présente une accessibilité véhicule qui, bien que limitée, permet d'envisager une valorisation touristique pour la partie anciennement économique (possibilité d'emmenée de bus à vérifier par une étude technique). L'accessibilité véhicule est unique par la rue des Pipes du côté du pont de la RD 50 sur le Cusansin (mais accessible depuis les deux sens de circulation de la RD 50).

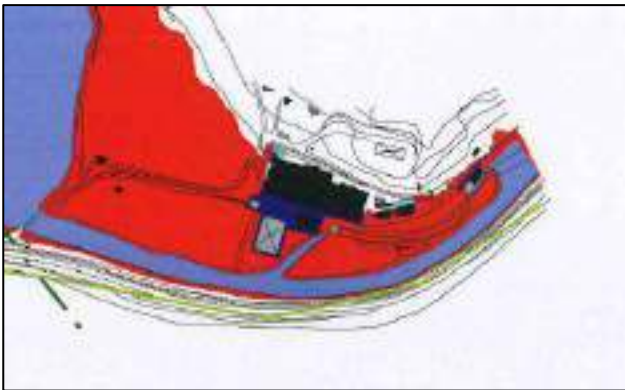
La rue des Pipes présente un caractère très étroit au niveau du passage le long de l'ancienne cité ouvrière de la Lavenne mais la remise en état d'un cheminement passant à l'arrière du bâtiment principal de l'usine permettrait de contourner ce point dur.

Pour la partie habitat, la rue de Gondé est viabilisée avec une aire de retournement en bout. Elle n'est que très faiblement urbanisée. Les études d'AVAP ont émis le regret de voir que l'urbanisation pavillonnaire se soit un peu développée. Malgré tout, la situation aujourd'hui est que la voie publique de Gondé présente un linéaire de plus de 300 mètres de voiries et réseaux divers entretenus par la Commune, pour la desserte de seulement une petite dizaine de logements.

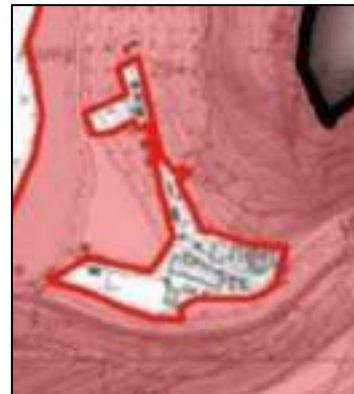
La rue semble desservie par un réseau d'alimentation en eau potable (canalisation PVC de diamètre 75), bien que l'absence de tracé sur le plan de réseau au niveau de la rue de Gondé crée un doute. L'assainissement est individuel.

Les abords de la rue de Gondé pourraient encore potentiellement, sur le premier plan, accueillir quelques constructions supplémentaires, dans une forme d'habitat pavillonnaire très aérée. Cela permettrait d'équilibrer l'urbanisation du site de part et d'autre de la voie et d'optimiser les viabilités existantes. Toutefois a contrario, dans la perspective éventuelle d'une valorisation touristique ou environnementale à venir du quartier, un arrêt de l'urbanisation pavillonnaire serait à envisager pour préserver le cachet de la zone. Le scénario d'évolution pour le site sera à déterminer en prenant en compte :

- La présence de la zone Natura 2000 qui couvre le site.
- La confirmation de la présence de la canalisation AEP D75
- La confirmation de la correcte possibilité de réaliser de nouveaux assainissements autonomes au regard de la nature du sol (sachant que le site n'est pas inclus dans un périmètre de protection de puits de captage).



Extrait du PPRI du Doubs



Extrait Natura 2000 moyenne Vallée du Doubs

### Patrimoine bâti

Ce quartier porte une valeur patrimoniale particulière même s'il n'accueille aucun bâtiment inscrit ou classé au titre des Monuments Historiques (bâtiments de l'ancienne usine, des anciennes citées ouvrière, maisons de Maître). Il est couvert par le projet d'AVAP de Baume-Les-Dames en cours de finalisation.

*Projet de cartographie réglementaire de la future AVAP de Baume-Les-Dames →*

Les trois cités ouvrières liées au fonctionnement de l'usine sont inscrites à l'inventaire général du patrimoine culturel. Deux se trouvent sur le quartier de l'usine, tandis que la troisième, la Cité Chamard, se trouve elle sur le quartier d'Aucroix.

Le site a fait l'objet d'un travail d'inventaire par la DRAC Franche-Comté qui décrit son intérêt ainsi : "Son intérêt premier réside dans la conservation d'un ensemble de bâtiments complet et cohérent : outre le moulin dans lequel Eugène-Léon Ropp établit son premier atelier vers 1890, le site comprend l'usine - dotée de toutes ses infrastructures -, les logements ouvriers, la demeure patronale et un bâtiment ayant servi d'école. Si l'architecture de l'usine est intéressante en soi, la présence dans ses murs de différents parcs de machines en bon état, de matière



première, de produits semi-finis et finis, ainsi que des archives de la société, en fait un lieu exceptionnel. A elle seule, la préservation de l'ensemble des outils de production - avec des machines datant du début du XXe siècle pour les plus anciennes et des années 1960 pour les plus récentes - le hisse au rang de témoignage exemplaire du patrimoine industriel franc-comtois ».

Outre un éventuel projet de musée, d'autres projets de valorisation touristique pourraient être envisagés mais rien n'est défini pour le moment. Les réflexions pourraient s'alimenter de la présence d'un ancien patrimoine industriel important dans la vallée du Doubs qui pourrait être mis en valeur par des acteurs institutionnels de portée supérieure tels que le PETR, le département ou la Région. Le PETR a réalisé une étude à ce propos en 2012 intitulée : « Étude sur le potentiel touristique des sites industriels dans le Pays Doubs central ».

Citée ouvrière de la Lavenne : Situées aux 9 et 11 rues des Pipes, ces deux maisons ouvrières construites à la fin XIXe siècle se composaient de 4 logements collectifs (2 appartements au rez-de-chaussée et 2 appartements à l'étage)



*Citée de Lavenne Rue des Pipes – façade nord puis façade sud*

Cité ouvrière de Gondé : Implantée rue de Gondé, la cité ouvrière de Gondé se compose d'un logement collectif et de deux maisons ouvrières construites au début du XXe siècle.



*Citée ouvrière de Gondé (non daté) Source : www.actuacity.com*

Les bâtiments industriels et techniques :



AVAP de Baume les Dames

### 3.2.4.2. Le quartier d'Aucroix

La zone de loisirs et touristique des Quais du Canal : la vocation de cet ensemble est aujourd'hui principalement dédiée au **tourisme et aux équipements** avec le complexe touristique du Domaine d'Aucroix. Il accueille le camping municipal, le bâtiment de la capitainerie avec bar, restaurant et gîte, une halte fluviale, une aire de stationnement de camping-car ainsi qu'un centre d'Affaire et de Rencontres. Un EPADH est également présent sur site ainsi qu'un local de VNF.



En lieu et place d'une ancienne Tuilerie, prennent place également quelques logements au croisement des Quais du Canal et de la RD 50, en zone rouge du PPRI, ainsi qu'un peu d'habitat individuel récent hors zone inondable et un petit immeuble qualitatif de logements collectif.

A noter également la présence de la cité Champart, elle aussi liée au passé industriel de la Ville et de l'usine ROPP. Elle est située entre le canal et la RD 50, avec une vocation aujourd'hui exclusivement résidentielle.

Ce quartier, comme le reste des abords du Doubs, est inclus dans le projet d'AVAP de Baume-Les-Dames. L'AVAP identifie au titre du patrimoine bâti uniquement le bâtiment d'habitat collectif au 5 Quai du Canal. Mais les bâtiments de l'ancienne cité Champart datant de la fin du XIXème siècle, composés de 4 bâtiments de 4 logements collectifs chacun, présentent eux aussi un intérêt historique, témoins du passé industriel de la Commune, et urbanistique de par leur alignement et l'homogénéité des volumes qu'il conviendrait de chercher à préserver.



Quai du canal (Source : commune)



Cité Champard (source www.actuacity.com)



Habitation (Source DORGAT)



Le centre d'affaire



Immeuble collectif 5 Quai du Canal



La Capitainerie

Le quartier d'Aucroix se caractérise principalement par ses composantes paysagères : le Doubs et les massifs boisés situés de part et d'autre de l'axe routier, mais également par le Canal. Les bords du Canal créent une ambiance et un environnement particuliers, invitant à la détente et aux loisirs. La frange Est de ce quartier constitue également l'entrée de ville unique par le sud de la Ville. **Le traitement de ce quartier présente donc lui aussi un enjeu d'intégration paysagère majeur.**

Le quartier est déconnecté physiquement du reste de la Ville par le Doubs et le Canal, avec un seul point de franchissement véhicules de la RD50 appelé communément le « Pont Bleu », qui enjambe le Canal et le Doubs.

Pour les mobilités douces, le pont bleu est équipé d'un trottoir pour les piétons mais il n'est pas adapté au passage des vélos. Pour les cycles, il n'est pas pratique de traverser le pont, trop dangereux sur la voie circulée et trottoir trop étroit : il faut donc faire un détour pour traverser en sécurité le Canal par un petit pont de pierre situé une centaine de mètres plus à l'Ouest et encore environ 300 mètres pour rejoindre la passerelle traversant le Doubs et débouchant dans la zone de loisirs de la Prairie. **L'enjeu de traversée du Doubs et du Canal par modes doux est double** : non seulement il s'agit de connecter le centre au reste de la ville, mais également de connecter la ville avec l'importante Eurovéloroute n°6 qui offre un cheminement sécurisé tout le long de la traversée de Baume-Les-Dames, et ouvrant donc des perspectives de captation des flux du tourisme vert et fluvial.



Le schéma des mobilités douces de Baume-Les-Dames de 2022 préconise la pacification de la Voie du Quai du Canal par un passage en zone 30 au droit de son croisement avec la RD 50, et pour la connexion avec le reste de la ville en modes doux, d'effectuer cette dernière par l'aménagement de la rue du Moulin Vermoret qui passe entre le Doubs et la butte Simon, afin de rejoindre la Place Jouffroy d'Abbas, laquelle ferait l'objet d'un aménagement de sécurisation.

S1

Liaison EV6 <> Centre-Ville

Caractéristiques générales			
<b>Longueur</b>	1,45 km	<b>Coût total</b>	112 700 €
		<b>Coût des intersections</b>	1 300 €
		<b>Coût du jalonnement</b>	2 100 €
<b>Interventions à traiter</b>	A. Place Anuffroy d'illébain B. Intersection Avenue de la Gare / rue du 3 <sup>ème</sup> Septembre C. Traversée Avenue de Verdun - modernisation de voirie au sud du rive gauche		
<b>Principales pôles desservis</b>	EV6 - Super U - proximité école Mi-Cour - Centre-Ville		
<b>Objectifs de l'intervention</b>	Axe structurant pour relier EV6 et permettre ainsi aux cyclotouristes de rejoindre le cœur de Baume-les-Dames.		
<b>Mesure la plus importante</b>	La nécessité mise en place de sens unique sur la portion aval du tronçon.		

**Aménagements prévus**  
 - Endrogade  
 - Piste cyclable  
 - EV6  
 - Réseaux d'eau / électricité  
 - Réseaux gaz / fibre  
 - Éclairage  
 - Signalisation  
 - Signalisation

### 3.2.5. Les écarts de constructions : eux aussi une vocation principalement spécialisée.

Baume-Les-Dames accueille quatre hameaux isolés (dont trois principaux), exclusivement résidentiels, ainsi qu'un écart de constructions éparses dénommé La Plgae et trois fermes isolées.

Les hameaux ne se sont pas développés comme la ville et sont restés selon l'AVAP « à l'état embryonnaire ». Ils ont pour origine le milieu rural (l'agriculture) ou l'exploitation du sous-sol et de l'énergie à portée de rivière. Les prescriptions n°69 et 70 du SCOT du Doubs Central de 2016 proscrivent le développement de l'urbanisation linéaire le long des axes dans les hameaux, mais prévoit que la densification des hameaux reste possible. Il permet à l'inverse la possibilité de ne pas classer constructibles les dents creuses dans les hameaux pour des raisons de topographie ou de contraintes de viabilités.



Chaque hameau a son identité propre.

**Le Hameau de l'Aigle** : exclusivement résidentiel (plus d'activité agricole)

Situé au nord-est de Baume-les-Dames en direction de Bois la Ville, le hameau de l'Aigle est relativement excentré et situé au cœur des paysages ruraux. Il s'agit d'un hameau au caractère très rural, éloigné de la Ville et jusqu'à il y a peu, non raccordé au réseau d'eau potable (il était alimenté par des citernes jusqu'en 2020-2021). Le hameau n'est que peu visible de loin du fait de la topographie et des écrans boisés qui l'entourent. Il s'aperçoit malgré tout de loin depuis certains belvédères ou point de vue en hauteur. C'est surtout son coteau agricole nord à la lisière du bois qui s'expose à la vue lointaine. Une perspective visuelle très ouverte s'offre encore à la vue depuis ce dernier, au sud-ouest de la rue de l'Aigle (D328).

L'enjeu sur ce hameau est la préservation du caractère rural et naturel ainsi que des perspectives visuelles. La récente desserte en eau potable pose la question des capacités de « densification » à conserver dans ce hameau, qui sans cela, aurait plutôt une vocation à ne pas se développer.



Le hameau de l'Aigle : vue BD-ORTHO © IGN 2020, rue de l'Aigle et ancien lavoir

**Le hameau de la Grange Ravey** : exclusivement résidentiel. La partie sise du côté sud de la RD 683 est en zone rouge et bleue du PPRI.

Ce hameau se situe le long de l'ancienne Route nationale (RD683) qui permet de rejoindre la commune de Hyèvre-Paroisse. Reculé de Baume-les-Dames, il se compose d'un corps bâti en alignement au nord de la RD683 et de trois constructions en retrait de la voie au sud.

La construction à l'alignement constitue une forte contrainte aux abords de la RD683 très circulée. Cela pose un très fort problème de sécurité, expliquant certainement le caractère abandonné de plusieurs constructions. Le hameau abrite semble t-il des logements vacants.

La dangerosité de la traversée par la RD683 et le risque d'inondabilité excluent toute possibilité de développement de ce hameau. L'enjeu est donc de permettre autant que possible la sauvegarde du bâti rural ancien, tout en assurant la sécurité des occupants et utilisateurs.



Le hameau de la Grange Ravey : vue BD-ORTHO © IGN 2020 et zones du PPRi

### **Le hameau de Saint Ligier :**

Ce hameau aux origines anciennes, situé sur la montagne de Saint Ligier, présente aujourd'hui une vocation exclusivement agricole, mis à part le gîte qui est liée à l'activité agricole. Il présente la particularité d'être situé à l'entrée nord-est de la ville, depuis Rougement par la RD 50 (ou depuis l'A36 par le diffuseur d'Autechaux). Son flanc Est est très exposé à la vue depuis la route de Rougement, mais également de loin du fait qu'il prenne place sur un coteau agricole pentu, composé de pâtures et de quelques haies arborées ou arbres isolés. Il n'est pas concerné par le risque d'inondation.

Il accueille de volumineux bâtiments d'exploitation agricole à l'aspect soigné, dont une stabulation très à l'écart du reste du hameau, ainsi que du bâti rural plus ancien, dont une imposante bâtisse d'habitat d'architecture de ferme franc-comtoise. Il n'est pas à déplorer de foisonnement publicitaire bien que quelques panonceaux annoncent de la ferme et du gîte de Saint Ligier.

Les enjeux principaux du site sont la préservation de l'activité agricole et la qualité paysagère de l'entrée de ville. Les haies et arbres isolés sur ce coteau sont les seuls éléments susceptibles d'assurer l'insertion paysagère des bâtiments agricoles et prennent donc ici une importante toute particulière.



Le hameau de Saint-Ligier : vue BD-ORTHO © IGN 2020 puis vue à l'approche du hameau de Saint Ligier depuis la route de Rougement RD50.



*Vue de près de quelques bâtiments de la ferme du hameau*

### **Le hameau de la Grange Vuillotey :**

L'orthographe du lieu se trouve aussi dans certains documents sous l'écriture de la Grange Viottey. Ce hameau est situé principalement sur le territoire de la Commune d'Esnans. Seules deux constructions principales sont situées sur Baume-Les-Dames, quai du Canal, au niveau d'une petite passerelle carrossable (type chemin blanc) sur le Canal. L'une des constructions est repérée comme Immeuble de qualité dans le projet d'AVAP de Baume-Les-Dames. Le hameau a une vocation d'habitat exclusivement aujourd'hui.

Une partie des bâtiments est en zone de risque bleu Clair du PPRI, mais pas l'ensemble du bâti et notamment pas l'arrière de ces dernières.



*Le hameau de la Grange Vuillotey : vue BD-ORTHO ® IGN 2020 avec superposition zones du PPRI + vue sur les 2 constructions sises sur Baume-Les-Dames*

### **Les fermes isolées :**

- La ferme de Sombeveau (vers l'A36 au nord-ouest de la ville) : spécialisation agricole.
- L'exploitation agricole de la Combe des Maisonnettes partage le site avec un centre équestre et une aire d'accueil des gens du voyage.
- La Cude ou ferme des Rhéteurs : exploitation agricole située le long de la RD683 en direction de Grosbois, en contrebas du site d'extraction des carrières comtoises.



Vue BD-ORTHO © IGN 2020 de la ferme de Sombeveau et de la ferme des Rhéteurs



Vue BD-ORTHO © IGN 2020 de la ferme de Combe des Maisonnettes partage le site avec une aire d'accueil des gens du voyage.

### **Enfin, le petit quartier du chemin de la Plage**

Il s'agit d'un petit quartier autonome de Baume-Les-Dames, à l'écart de la Ville dans son fonctionnement même s'il n'est pas très éloigné physiquement (accolé). Il se compose de deux entités :

- un linéaire de constructions pavillonnaires sur sa moitié ouest, situées entre le Doubs et la RD683, en contrebas de cette dernière,
- Des installations de la base nautique de Lonot (Club Nautique Franc-Comtois) sur sa moitié ouest et un ancien restaurant aujourd'hui fermé.

Les deux sont desservies par le chemin de la Plage depuis la RD683.

La partie résidentielle bénéficie d'un environnement paysager attrayant, très arboré et en bordure du Doubs. Elle est concernée par le risque d'inondation sur la partie basse des terrains bien que les constructions soient implantées hors zone de risque.

L'entrée de la zone et la partie dédiée à la base nautique sont eux d'aspect moins engageant. Le restaurant est fermé et les installations de la base nautique sont vieillissantes, avec des installations précaires bien que bien regroupées. La gestion du site s'est toutefois significativement améliorée depuis 2019, par le retrait de caravanes et divers véhicules ou petites installations (confères photographies avant / après).

Le site n'est pas accessible à pied ou à vélo depuis le centre de la Ville, car le chemin de la plage ne se poursuit pas jusqu'à lui et débouche à son extrémité ouest sur la voie routière de la RD683 sans trottoirs.

Le Schéma des mobilités douces de Baume-Les-Dames de 2022 ne propose pas de solutions remédiant à cette situation mais préconise la passation du tronçon de RD683 bordant le site et menant jusqu'à la ville en zone de circulation apaisée à 50 km/h. La topographie et la configuration de la RD683 à cet endroit permettent difficilement la création d'un cheminement doux à moins de lourds travaux dans la boucle de la RD. Le manque potentiellement durable de connexion de ce petit quartier au reste de la ville par modes doux, conduit à préconiser l'absence de densification de la partie résidentielle.



Vue BD-ORTHO ® IGN 2020 de la partie résidentielle et de l'ancien restaurant puis zone rouge PPRi



Installations de la base nautique de Lonot et du Club Nautique Franc-Comtois en 2019 puis en 2021

## 4. LES ENTREES DE VILLE

La question des entrées de ville préoccupe nécessairement les auteurs du PLU car elles portent l'enjeu de la première impression offerte par la ville à celui ou celle qui s'y rend. Le SCOT du Doubs Central s'est particulièrement penché sur la valorisation urbaine de ses polarités urbaines, dont Baume-les-Dames. **Il a identifié, à juste titre, les deux principaux points d'attention sur les entrées de ville de Baume-les-Dames,** et a prévu des prescriptions de bon sens qui trouveront à s'appliquer à toutes les communes.

Le diagnostic du projet d'AVAP de Baume-Les-Dames s'est également penché de manière sur les entrées de ville.

### Prescription 33 du SCOT :

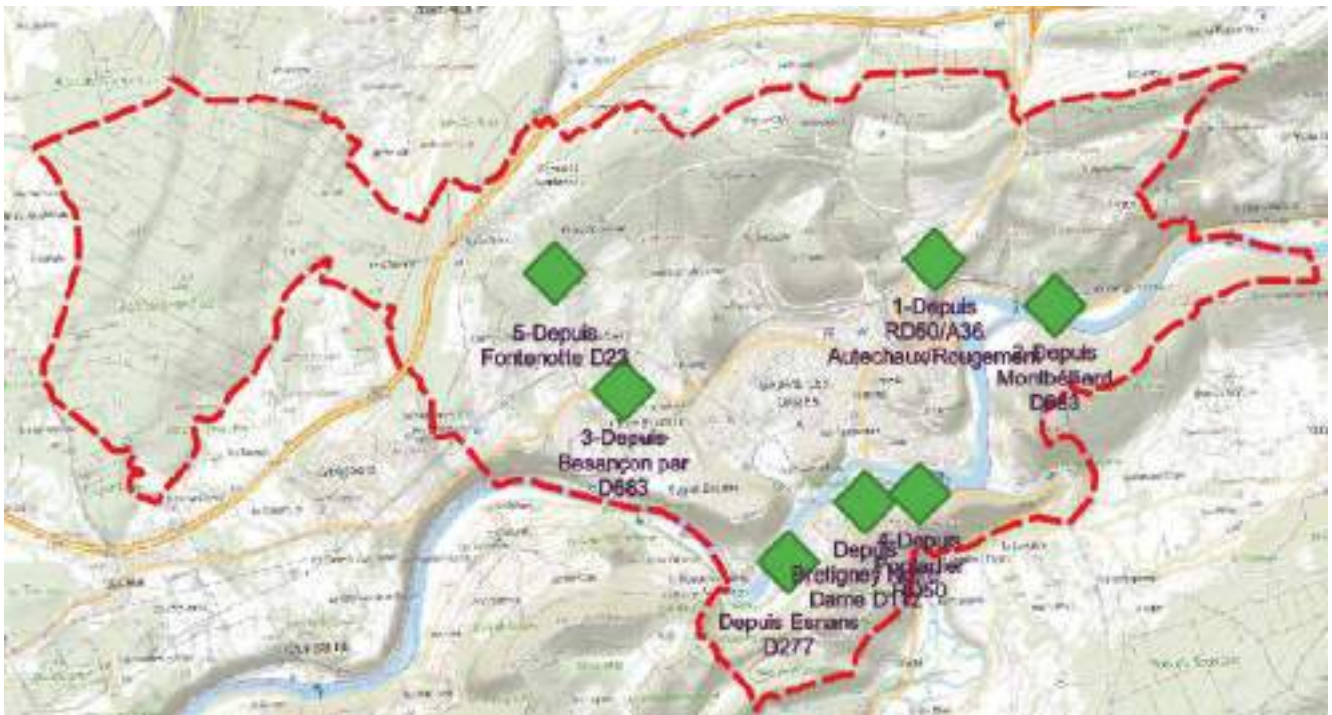
Les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux intègrent une analyse de la qualité des entrées de villes et de villages, et prévoient les conditions de leur aménagement, notamment en développant des outils adaptés dans les documents d'urbanisme, par exemple des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Les gestionnaires des voiries concernés sont associés lors de l'élaboration des documents.

### Prescription 34 du SCOT :

Les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux définissent des orientations adaptées permettant d'aménager qualitativement les portes d'entrée et entrées de ville stratégiques à l'échelle du SCOT. Les gestionnaires de voiries sont associés lors de l'élaboration des documents. Des orientations spécifiques pourront notamment être prévues sur les points suivants :

**RD683 depuis Besançon** : le traitement du rond-point de Champvans, le traitement de l'entrée de ville au niveau de l'actuel Intermarché, l'aménagement de la ZAC de Champvans en veillant en particulier au traitement de son intégration paysagère et de la limite avec l'espace agricole.

**RD683 depuis Montbéliard** : le traitement du carrefour d'entrée de ville avec en particulier la bifurcation en direction de l'autoroute A36, l'aménagement des linéaires bâtis de l'entrée de ville, en cohérence avec l'évolution des tissus d'activité (commerces) et de la ZA Necchie.



Localisation des entrées de ville - Réalisation : DORGAT. Fond de plan IGN®V2

## 4.1. LES ENTREES DE VILLE PRINCIPALES

### 4.1.1. Entrée de ville n°1 : route de Rougemont (RD50)

L'entrée de la ville par le nord est progressive, **en trois temps**.

**Temps 1** : A l'approche de la ville, découverte du hameau agricole de Saint Ligier. En arrivant sur le plateau, le relief se découpe au loin. A hauteur du hameau de Saint-Ligier, les perspectives visuelles sont profondes, les collines implantées autour de la rive gauche du Doubs et les buttes de Babre et Châtard se dessinent. Confère page 85 sur la perception et l'ambiance à l'approche du hameau de Saint Ligier.

**Temps 2** : Une fois passé le hameau agricole de St Ligier, après un virage, la ville se découvre au dernier moment. L'entrée se fait par une route pentue et très végétale, après le passage à travers les rochers. Les falaises et espaces boisés sont également présents en arrière-plan. Cette entrée de ville l'habitat individuel est peu dense, les premières constructions sont implantées dans le respect des espaces naturels, le caractère végétalisé reste majoritaire. La qualité du revêtement de chaussée et des trottoirs (lorsqu'ils existent) est toutefois



vieillesse. Ce n'est qu'au niveau du Faubourg d'Anroz que le paysage se fait plus urbain. La première impression sur cette entrée est donc plutôt rurale et agréable. Par contre, sauf à bien connaître la ville, on ne perçoit pas la possibilité d'accès au centre historique par la rue de Château Gaillard sur la droite.

Depuis cette seconde séquence de l'entrée, la ville se laisse découvrir par un beau panorama, beaucoup plus urbain en ce qu'il offre à la vue l'habitat collectif et les toitures des bâtiments économiques de la zone de Necchie. Le sentiment de ville est installé, tout en restant très agréable où des espaces arborés marquent une limite entre la partie haute de la commune et la partie basse (centre historique).

**Temps 3** : Par contre, un troisième temps marque cette entrée, celui de la jonction avec la RD683 qui tout à coup est plus « routière » et plutôt dégradée (vocation routière, difficulté de lisibilité du carrefour, hétérogénéité de destinations et types de constructions...) Cf entrée de ville n°2 depuis Montbéliard ci-après.



Entrée de ville Route de Rougemont (à droite) et vue depuis la RD 50 (à gauche) – Source : DORGAT

Selon le SCoT du Doubs Central, cette entrée de ville constitue une fenêtre paysagère qui doit être protégée. Toute nouvelle construction est interdite en bordure de cet axe, sauf à l'intérieur des enveloppes urbaines et villageoises existantes. Le DOO du SCoT précise à la prescription 24 que la réhabilitation ou l'extension des bâtiments existants le long des axes reste possible.

Les principaux enjeux identifiés pour cette entrée de ville sont donc :

- Temps 1 à l'approche : maintenir la qualité paysagère et les perspectives visuelles profondes : interdire la constructibilité de part et d'autre de la RD50, y compris pour des projets de types éoliens ou parcs photovoltaïques au sol, prévoir le maintien ou la création de mesures d'insertion paysagère des constructions agricoles ou futurs développement agricoles du hameau de Saint Ligier. Veiller à maîtriser tout dérapage publicitaire.
- Temps 2 : entrée en zone urbaine : ne pas étendre la zone constructible, travailler à la qualité de l'espace public en retravaillant les trottoirs (si possible avec un revêtement de sol autre que d'aspect bitumineux), en marquant une porte d'entrée piétonne et cycle vers le centre-ville (marquage au sol, signalétique) au niveau de l'intersection avec la rue de Château Gaillard.
- Temps 3 : enjeu de lisibilité du carrefour de la RD50 avec la RD683 et d'organisation du tissu bâti hétérogène de l'amorce du Faubourg d'Anroz. Travailler à conférer un aspect moins routier et sur la sécurité véhicule et piétonne (confère préconisation de voie verte cyclable le long d'un tronçon sud de l'entrée du Faubourg d'Anroz dans Schéma de mobilités douces de 2022).

## 4.1.2. Entrée de ville n°2 : Route nationale La Grange Ravey (RD683 depuis Montbéliard)

Depuis l'Est, l'approche sur la ville se fait en longeant la Vallée du Doubs cadré par de nombreuses falaises. En bordure du canal Rhin-Rhône, la Route Nationale de la Grange Ravey confirme une nouvelle fois la dimension paysagère de Baume-les-Dames en raison des espaces naturels présents aux abords de l'axe routier.

**Temps 1 avant d'apercevoir la Ville** : Depuis la RD683, après le hameau de la Grange Ravey, le Doubs apparaît en contrebas de la route. Les collines boisées du Champ de Bataille sont identifiées au premier plan, la ville n'est pas visible depuis ce point de vue.

**Temps 2** à l'approche, la sensibilité visuelle des équipements de la base nautique de Lonot du petit quartier du chemin de la Plage, du restaurant (ancien dancing) dont la vocation et le développement sont à encadrer afin d'éviter qu'ils ne constituent un point noir paysager. Au-delà de l'absence de constructibilité dictée par la zone rouge du PPRi, une vigilance est de mise concernant les entreposages et installations provisoires sur la base nautique. Des efforts ont été réalisés depuis 2019 sur le site, dont la perception visuelle s'est améliorée. Le traitement de chaussée du chemin de la Plage est vieillissant, ce qui s'ajoute au caractère désuet du bâtiment désaffecté de l'ancien restaurant dancing. Afin de préserver les perspectives visuelles sur le Doubs, la plantation de haies occultantes est malgré tout déconseillée.

De plus, sur ce tronçon, il a été identifié une dangerosité des talus arborés bordant la RD683 au nord principalement (risque de chutes d'arbres ou de branches). Enfin, la voie principale (RD683) est exclusivement routière : le petit quartier du chemin de la Plage n'est pas accessible à pied ou en vélo malgré que ce chemin mène quasiment jusqu'à la partie urbaine centrale de la ville.



*Débouché du chemin de la plage sur la D683 : voie exclusivement routière, pas de continuité piétonne ou cyclable, virage en épingle.*

**Temps 3** : Le carrefour RD50/RD683 et le début du faubourg d'Anroz : Une fois passé le virage en épingle, l'automobiliste arrive sur un carrefour à l'aspect très routier présentant des installations techniques peu esthétiques. La lisibilité est en outre complexe (difficulté d'orientation). Le premier tronçon du Faubourg d'Anroz qui s'offre à la vue de l'automobiliste présente un aspect très technique du fait de la présence d'importants murs de soutènement et du caractère routier de l'espace public.

Notons pour finir que bien que l'entrée du tunnel de la voie ferrée soit effectivement bien visible à l'approche de la ville, elle n'en constitue pas nécessairement un point noir véritable.



Entrée de ville RD 683 : à droite juste avant le carrefour avec RD50 et à gauche, vue sur le dit carrefour depuis l'intérieur

Les principaux enjeux identifiés pour cette entrée de ville sont donc :

- Temps 1 : préserver le caractère rural du hameau de la Grange Ravey. Pas de développement urbain. Permettre la préservation /rénovation du bâti rural aujourd'hui abandonné, tout en assurant la sécurité des habitants (dangerosité de la RD683 et risque d'inondation).
- Temps 2 : abords du quartier de la Plage. Préserver les vues sur le Doubs, encadrer les stockages et installations diverses de la base nautique, améliorer la qualité du traitement de voirie au moins au niveau de l'entrée du quartier du chemin de la Plage.
- Temps 3 : modifier le carrefour entre les RD50 et 683 avec comme objectif une image moins routière et une meilleure lisibilité du carrefour, et éventuellement faire étudier la faisabilité technique d'une connexion douce entre le quartier de la Plage et le Faubourg d'Anroz.

#### 4.1.3. Entrée de ville n°3 : Avenue du président Kennedy (RD683 depuis Besançon)

L'entrée de ville depuis Besançon par la RD683 est double : il existe en effet deux séquences bien distinctes car après la première entrée par les récents quartiers du Bois Carré et de la ZAC de Champvans, l'urbanisation s'interrompt totalement sur près d'un kilomètre pour finalement créer une seconde entrée de ville, ou une seconde séquence sur la ville basse. Cette double entrée de ville depuis Besançon porte de très forts enjeux paysagers car elle est la direction la plus empruntée au quotidien.



**Temps 1 : La première séquence est celle du rond-point de la ZAC de Champvans.** Dans le premier état des lieux de diagnostic de 2018, il avait été dressé le constat d'une entrée de ville peu valorisée, en raison d'une quasi absence de végétalisation du côté sud du fait du caractère récent de la ZAC, des vastes emprises de stationnement bitumées de la zone commerciale et de la présence de quelques points noirs significatifs : talus de terre végétale au nord-ouest du giratoire, présence de véhicules publicitaires aux abords de ce dernier...

Depuis 2018 plusieurs améliorations ont été apportées : le giratoire a fait l'objet d'un aménagement paysager ainsi que de l'implantation de mats d'éclairage public modernes et qualitatifs. Les véhicules et bannières publicitaires coté Bois Carré ont été enlevés et la végétation s'est développée. Si certains talus de terre se sont couverts d'herbe, il en reste deux aux abords du giratoire qui semble encore servir de stock de terre végétale. En revanche, un grand panneau publicitaire provisoire de commercialisation du

quartier d'habitat des Dames du Quin a été installé. Les aménagements paysagers de la zone commerciale commencent un peu à se développer.



*Les abords du rond-point d'entrée de ville de Champvans en 2018*



*Vue sur le rond-point de la ZAC Champvans en arrivant depuis Besançon par la RD663 en 2020*

L'entrée de ville au droit du giratoire présente globalement un aspect ouvert qui donne une agréable sensation d'espace, **et ne saurait plus aujourd'hui être qualifiée de dégradée**. Les grands espaces publics aux abords du giratoire y contribuent fortement. L'aspect très bitumineux et faiblement planté du parking du centre commercial Intermarché est à déplorer mais des plantations ont été effectuées sur le talus nord de ce dernier. Avec le temps, les quelques arbres plantés, s'ils se développent correctement, devraient atténuer cette image « bitume » du parking situé en contrebas.

Cette entrée de ville présente une sensibilité accrue au risque de foisonnement publicitaire du fait de la présence de la zone commerciale du Quin et de la zone artisanale de Bois Carré.

La question de l'affectation future des espaces encore libres aux abords immédiats du giratoire, que ce soit du côté Bois Carré ou du côté Champvans, sera prépondérante pour la qualité future de l'entrée de ville. A noter que la zone commerciale des Dames du Quin propose encore un lot à construire donnant directement sur le giratoire (lot C1 au sud-est de ce dernier). **La qualité architecturale et paysagère de ce futur projet de construction porte donc un enjeu majeur pour préserver la qualité de l'entrée de ville.** Les pistes à explorer sont notamment la localisation du futur bâtiment le plus possible au sud du lot (coté rue du Parc) ainsi que des affouillements de sol pour réduire le caractère surplombant du terrain naturel vis-à-vis du rond-point. Une bonne coordination entre l'aménageur de la ZAC (la SEDIA) et la Commune est également à prévoir afin de prendre toutes les dispositions nécessaires dans le cadre du futur cahier des charges de cession de ce terrain.

**Temps 2 : l'entrée dans la ville basse.** Passé le pont de la RD23 qui traverse la RD683 (desormais réservée aux cycles et piétons), l'urbanisation s'interrompt avec des espaces naturels au sud et un vaste coteau agricole au nord. Cette interruption paraît particulièrement significative car elle est doublée d'un caractère sinueux de la route, augmentant un peu artificiellement l'impression de distance. C'est pourquoi, ce sentiment d'une seconde entrée de ville est assez fort lorsque l'on passe le panneau d'entrée d'agglomération à l'amorce du boulevard Kennedy. Les auteurs du PLU auront à s'interroger sur le devenir de cette interruption, sachant tout de même que la partie nord constitue un espace agricole précieux eu égard à la surface agricole utile (SAU) limitée sur la commune, et qu'il s'agit d'un coteau très exposé à la vue depuis le reste de la ville. Il est traversé de haies qui participent à des couloirs écologiques. Le flanc sud de la D683, juste après le pont est moins visible depuis la route car séparé de cette dernière par une haie arbustive. Mais cette dernière n'est si très large et présente des spécimens d'arbres vieillissants. Le flanc sud reste donc lui aussi un espace sensible d'un point de vue paysager dans le cadre de la qualité de cette entrée de ville, même si c'est dans une moindre mesure que le flanc nord de la D683.

La seconde séquence d'entrée de ville, toujours en provenance de Besançon, montre un aspect routier mais la route y est sinueuse et bordée d'arbres. Plus à droite en se rapprochant de Baume-les-Dames, les crêtes du bois de Framont, les collines, les falaises ainsi que les buttes de Châtard et de Babre se dessinent.

Avant le pont de la voie ferrée, le front bâti est intégré au paysage grâce à la présence d'espaces naturels entre les constructions. L'urbanité de cette entrée de ville se découvre une fois passé le pont de la voie ferrée, tout d'abord par quelques pavillons (partie résidentielle de la zone de la Prairie) et la vue de trottoirs, puis la ville se montre avec en premier plan, **un espace commercial et de friches peu valorisant**. L'espace commercial occupé actuellement par l'enseigne « L'île aux trésors » semble sous-occupé, le parking sur-dimensionné et vieillissant. La voie d'accès, très en pente est délabrée et peu sécurisée, avec un carrefour difficile à qualifier, à mi-chemin entre le « tourne à droite » et la voie de décélération. Juste après, un petit bâtiment de petites cellules commerciales présente lui aussi un aspect peu soigné, uniquement affecté à du stationnement.

Cette entrée de ville offre également **un panorama très dégagé sur le reste de la ville**, tant la ville basse que les coteaux urbanisés proches du centre historique et les différentes buttes et monts du grand paysage. Cette entrée de ville constitue donc (comme l'entrée n°1 en venant d'Autechaux), **une fenêtre paysagère à protéger**.



*Paysage urbain et naturel qui s'offre à la vue depuis la seconde séquence d'entrée de ville ouest par la D683*

Le tronçon ouest de l'avenue du Président Kennedy (identifié tronçon 2 en page 47 du présent rapport), offre donc une image hétérogène, mêlée d'habitat pavillonnaire peu dense et d'entités commerciales vieillissantes ou d'aspect peu engageant, ce qui est renforcé par un traitement très routier de l'espace public.

*Approche de la seconde séquence d'Entrée de ville D683/ av. du Président Kennedy →*



Par contre, un peu plus dans l'intérieur de la ville, les abords du point de jonction entre l'avenue du Président Kennedy et l'avenue du Général Leclerc présentent un aspect urbain un peu plus qualitatif (identifié tronçon 1 en page 46 du présent rapport).

*Point noir entité commerciale l'Isle au Trésors (parking, accès). D683/ av. du Président Kennedy →*



Une réflexion est à engager pour redynamiser cette entrée de ville en proposant par exemple des aménagements de voirie modernes et attractifs. Outre la requalification de la voirie (et de l'espace public en général) il pourrait être envisagé d'établir une réglementation des façades afin de créer un espace cohérent et homogène. Ce second volet est à prendre en compte eu égard à la tendance observée récemment de transformer des pavillons, surtout au nord de l'avenue, en commerces. L'agencement des constructions ainsi transformées ainsi que leur style « pavillon », n'est alors plus en adéquation avec la fonction économique qui se développe dans une tendance dont il est permis de penser qu'elle va se poursuivre, eu égard au potentiel commercial de la RD 683 en général. La question de l'interdiction de changement de destination des pavillons existants sur ce tronçon de l'avenue mérite de se poser.

Le Schéma des mobilités douces de Baume-Les-Dames de 2022 n'a pas établi de préconisations spécifiques pour ce tronçon le plus à l'ouest de l'avenue du Président Kennedy, mais l'espace public y est tout aussi large que sur le tronçon donnant sur le giratoire avec la rue de la Prairie, ce qui ouvre des perspectives d'aménagement intéressantes.

En résumé, les principaux enjeux identifiés pour cette entrée de ville sont :

### **Séquence 1 : entrée giratoire Champvans**

- Veillez à la qualité du futur projet du dernier îlot commercial de la ZAC Champvans donnant sur le rond-point (implantation, mouvements de sol, coordination SEDIA/ Commune et établissement d'un cahier des charges de cession de terrain spécifique)
- Vigilance quant au risque de foisonnement des panneaux et dispositifs publicitaires (situation améliorée ces dernières années mais site propice à la problématique).
- Maintien voire confortation des espaces verts des espaces publics aux abords du giratoire

### **Séquence 2 : tronçon ouest de l'avenue du Président Kennedy :**

- Préserver les vues sur la ville et les grands paysages

- Réduire l'aspect routier du tronçon ouest de l'avenue du Président Kennedy par des aménagements de l'espace public.
- Traiter les points noirs commerciaux : espaces extérieurs et accès du commerce de l'Isle aux Trésors, les friches commerçantes ou en désuétude.
- Conférer une meilleure cohérence et urbanité au tissu bâti en travaillant sur les destinations de constructions admises, les lignes d'implantations et les volumes de constructions, dans la recherche d'une densification homogène. Il est observable que sur ce tronçon ouest de l'entrée de ville, les constructions pavillonnaires restent majoritaires au nord de la RD 683, tandis que les constructions économiques se situent plutôt au sud. Cette homogénéité pourrait être préservée par un règlement du PLU spécifique, d'autant plus que les constructions économiques se prêtent davantage aux toits plats, permettant de conserver certaines perspectives visuelles (hauteur moindre que les toitures à pente).

#### 4.1.4. Entrée de ville n°4 : Rue des cités champart (RD50)

L'entrée de ville est très végétale, voire bucolique en raison des espaces très arborés qui bordent l'axe routier et du fait que l'on y arrive par la vallée du Cusancin, laquelle fait partie des principaux atouts paysagers de la commune.

Ces derniers donnent une dimension de profondeur à la route qui suit une tendance linéaire. Les perspectives visuelles sont toutefois peu dégagées en raison des arbres qui ferment la vue. Cette entrée constitue l'une des composantes paysagères et historique de la commune. En effet, on entre en ville par l'une des trois anciennes citées ouvrières, en l'occurrence celle de Champart.

Cette entrée de ville se lit en deux temps.

**Temps 1** : Le premier à l'approche, correspondant à la photographie et au descriptif précédent.

**Temps 2** : Il correspond au carrefour avec la RD 277 qui s'ouvre sur le Doubs et le pont Bleu d'un côté, et se poursuit sur l'espace touristique du Quai du Canal de l'autre. Cette entrée de ville est qualitative et ses contraintes topographiques, de sécurité (accès des constructions sur la RD 50 dangereux) et hydrauliques, limitent ses possibilités d'évolution. Des travaux de réfection du Pont Bleu ont été réalisés en 2017. L'espace public est agrémenté d'une balustrade moderne de part et d'autre de la RD50 au niveau du virage en amont des ponts sur le canal et sur le Doubs (Pont Bleu). Cette même balustrade se poursuit sur la rive droite du Pont bleu jusqu'au giratoire de Mi-Cour et la Place Jouffroy d'Abbans. Ce mobilier urbain sécuritaire marque l'urbanité de l'entrée de ville dans un cadre très naturel et son homogénéité tout le long du parcours donne de la cohérence à l'ensemble.

L'entrée sur cette séquence 2 de l'entrée de ville souffre toutefois de la présence d'une petite zone de stockage de matériaux sur son flanc sud, et la façade en bardage PVC clair de quelques pavillons récents tranche avec le style des constructions de l'ancienne cotée ouvrière de Champart situées juste en face. Cette entrée de ville souffre enfin d'un déficit de stationnement pour les logements de l'ancienne Citée ouvrière. Les véhicules stationnent sur le trottoir.



*Entrée de ville Rue des Cités Champart (séquence 1 à l'approche)*



*Entrée de la partie urbanisée rue des Cités Champart*

Les principaux enjeux relevés sur cette entrée de ville sont donc :

- Le maintien de son environnement paysager et arboré exceptionnels.
- Le maintien de l'équilibre de l'urbanisation de part et d'autre de la rue des Cités Champarts à un même niveau.
- L'insertion paysagère de la petite plateforme de matériaux au sud de la rue.
- Le maintien des caractéristiques architecturales principales de l'ancienne citée ouvrière (règles d'implantation et de traitement des façades approprié à prévoir).
- Trouver une solution alternative au stationnement afin de dégager le trottoir devant l'ancienne cité ouvrière.

## 4.2. LES ENTREES DE VILLE SECONDAIRES

### 4.2.1. Entrée de ville n°5 : route de Fontenotte (D23)

Le point d'entrée de ville par la route de Fontenotte est à ce jour **l'entrée de la zone d'activité de Bois Carré au niveau de l'entreprise SYSCOBOIS**. A l'approche de l'entrée de ville se trouvent une exploitation agricole ainsi que l'aire d'accueil des gens du voyage qui y est attenante. Toutefois, l'environnement boisé et de terres agricoles de ce petit ensemble artificialisé font qu'il est à considérer comme un écart de constructions isolé et non comme l'entrée de ville en elle-même, aux abords d'une petite route à l'allure très rurale.



L'entrée de ville n'est pas marquée, et ne dégage pas un sentiment de porte d'entrée véritablement, du fait notamment que l'urbanisation ne se situe que sur le flanc droit de la route (dans le sens entrant), et non pas de part et d'autre de la rue de Fontenotte. Cela est dû également au fait que la voie ne dispose d'aucun aménagement urbain de type trottoirs ou autres aménagements spécifiques des accotements. C'est le bâtiment SYSCOBOIS qui s'offre à la vue en premier, lequel est bien inséré dans son environnement du fait qu'il est en contrebas des champs et d'une hauteur limitée, avec une architecture simple rappelant celle des stabulations franc-comtoises. La partie habitat du quartier de Bois Carré n'est pas visible car cachée par un boqueteau.

Après avoir passé le site de l'exploitation agricole, l'entrée de ville offre une vue relativement dégagée sur le grand paysage, **vue qui devient un panorama remarquable sur la ville** une fois passé le virage et être entré véritablement dans la zone d'activités. En effet, s'offrent à la vue sur le flanc Est de la route des surfaces agricoles, la colline de Flegmont, reconnaissable de par son boisement, le bois de Montbannois, le hameau de l'Aigle, la vallée du Doubs ainsi que les falaises de Babre et de Châtard. En fond de paysage apparaît le plateau de Villers-Saint-Martin.

**L'entrée de ville est amenée à évoluer de manière certaine du fait des extensions de la zone artisanale** déjà en cours à l'ouest de l'entreprise Syscobois, toujours du même côté de la route. Cela pourrait déplacer plus en aval l'entrée de ville, mais pas nécessairement. Cela dépendra de la décision de permettre ou non aux futures constructions économiques de se rapprocher de la rue de Fontenotte et d'être desservie ou pas par cette dernière. Une desserte interne des futures constructions économiques (et non par la rue de Fontenotte, et la conservation d'un certain recul des constructions par rapport à cette dernière pourrait éviter d'aggraver le sentiment d'une entrée de ville encore plus déséquilibrée et étirée de manière linéaire le long de la route.

Les espaces boisés et la haie qui bordent la façade ouest de Bois Carré sont très importants pour l'intégration visuelle de cette dernière, qui sans cela, serait très visible depuis le reste de Baume-Les-Dames du fait de sa situation sur le plateau.



Route de Fontenotte : vue sur le premier bâtiment de la zone d'activités de Bois Carré (entreprise Sycobois)



Route de Fontenotte après avoir passé le bâtiment Sycobois en entrant

Les principaux enjeux de cette entrée de ville paraissent donc de :

- Préserver le panorama sur le grand paysage vers l'Est et le sud depuis la rue de Fontenotte, tout en préservant haie champêtre qui borde l'espace agricole Est afin de maintenir une bonne intégration visuelle lointaine de la zone économique.
- Marquer un point d'entrée de ville pour améliorer la lisibilité de la limite urbaine et éviter de déplacer l'entrée de ville plus en amont que SYSCOBOIS : Une fois l'aménagement de la zone économique terminé le long du flanc ouest de ce la route de Fontenotte, choisir un point d'entrée de ville à marquer a minima par une petite signalétique et un petit aménagement. Ce point pourrait se situer juste en amont du carrefour avec la rue sur le Chaille. La desserte des futurs lots de l'extension nord-ouest de Bois Carré par une voirie interne et non par la rue de Fontenotte y contribuerait également.

## 4.2.2. Entrée de ville n°6 : route de Brétigney Notre-Dame (D112)

En provenance de Brétigney Notre-Dame, l'accès à Baume-les-Dames s'effectue par une route étroite traversant la forêt. Après avoir cheminée au sein d'espaces boisés sans perspectives visuelles, la vue s'ouvre soudain dans un grand panorama sur la ville et sur la vallée du Doubs et sur les massifs montagneux. C'est à partir de ce point (identifiable par le croisement avec un petit chemin privé montant du quartier d'Aucroix), que ce perçoit la première séquence de l'entrée de ville (temps 1). Par contre, le sentiment de véritable entrée dans la zone urbanisée se perçoit après le panneau d'entrée d'agglomération en arrivant dans le virage amont du croisement entre la D112 et la D50 (temps 2).



**Temps 1 :** Cette séquence est très naturelle et rurale. La végétalisation aux abords de la rivière obstrue la visibilité sur le Doubs. La profondeur du paysage offre une visibilité sur le massif boisé qui surplombe Baume-les-Dames. Le caractère linéaire identifié entre le plateau et les collines de Chenoy et de Champ de Bataille peut provoquer un risque de confusion dans l'identification de ces éléments naturels. Cette vue témoigne de l'intégration de la ville dans le paysage, bien que cette dernière a tendance à s'étaler dans les collines.



Vue depuis la route de Brétigney RD112 – Source : AVAP partie 3 diagnostic paysager

**Temps 2 :** le sentiment d'urbanité ne se crée qu'après le virage de la D112, au niveau de son croisement avec la rue des Cités champart (RD50). L'impression de cette entrée de ville est encore assez rurale car mis à part deux pavillons récents couverts de bardage blanc, ce sont les bâtisses anciennes des logements de la Cité Champart, un hangar en bois et des piles de bois d'affouage qui bordent ce carrefour. L'urbanité de la ville ne se fait sentir qu'une fois inséré dans la rue des Cités Champart elle-même.

En synthèse cette entrée de ville est très naturelle sur sa séquence 1 et rurale sur sa seconde séquence. Les enjeux principaux sur cette entrée de ville semblent être de :

- Préserver le panorama visuel qui s'offre à la rue depuis la route de Brétigney-Notre-Dame.
- Conserver son aspect naturel et rural, notamment au point d'entrée de ville lui-même, en n'autorisant pas par exemple l'implantation de nouvelles constructions à l'alignement de la D112 dans le quartier d'Aucroix, en préservant la haie arbustive longeant le flanc nord de la RD.



Vue à l'approche de l'entrée de ville au niveau du panneau d'entrée d'agglomération : La zone urbanisée elle-même ne s'impose qu'après le virage au droit du hangar bois.

### 4.2.3. Entrée de ville n°7 : Quai du canal (D277)

En provenance d'Esnans, l'entrée de ville est tout à fait rurale et naturelle : traversée du hameau ancien et rural de la Grange Vuillotey (bien que n'accueillant plus d'activité agricole), prédominance visuelle du canal et de la végétation. Les perspectives visuelles sont limitées par les espaces boisés, ces derniers font toutefois la richesse naturelle de la commune. Il s'agit d'un secteur paisible et préservé ayant pour vocation principale les loisirs (canal, arrivé ensuite sur domaine d'Aucroix).



L'entrée de ville en elle-même se situe à l'entrée du Domaine de loisirs d'Aucroix, par le camping, lequel présente des espaces paysagers et des installations de qualité. Seule une ligne électrique et ses pylônes viennent perturber le paysage.

L'ambiance est bucolique, celle d'un lieu apaisé, de loisirs et propice au tourisme vert et fluvial. L'enjeu sur cette entrée de ville est donc de préserver cette ambiance bucolique et touristique. Si le cadre environnemental s'y prête parfaitement, l'enjeu se porte davantage sur la réussite d'éventuels projets de développement des installations touristiques sans perturber le charme ambiant.





## 5. ACCESSIBILITE ET MOBILITES

Pour mémoire, les flux de mobilité résidentielle (déménagement des ménages à Baume-Les-Dames) et professionnelles (flux d'actifs entrants et sortants de Baume-Les-Dames pour aller travailler), sont présentés dans la partie du rapport de présentation du PLU consacrée au diagnostic socioéconomique (pièce 1.1 du PLU). Il a notamment été mis en avant que la Commune est un pôle d'emploi majeur, le premier de la Communauté de Communes du Doubs Baumoï (CCDB) accueillant ainsi un grand nombre d'actifs provenant de l'extérieur, ainsi que des scolaires de communes riveraines (principalement collège et lycée), mais également quelques primaires et maternelles.

A l'inverse un grand nombre d'actifs Baumoï quittent la commune quotidiennement pour aller travailler à l'extérieur, principalement vers la Communauté urbaine du Grand Besançon et le reste de la CCDB (dont Autechaux zone Europols), tandis qu'une partie des lycéens Baumoï, ainsi que ceux en études supérieures partent étudier à l'extérieur dans les plus grandes villes.

La présente partie s'attache à diagnostiquer le fonctionnement de la trame viaire et des déplacements dans Baume-Les-Dames, à savoir l'analyse de la trame viaire en général, son fonctionnement, ses principales difficultés (avec un focus sur le centre historique qui cristallise des enjeux forts), mais également les modes de transport en commun, les mobilités douces, et leur interactions (l'intermodalité).

La Commune a fait établir plusieurs études d'importance sur la question des mobilités ces toutes dernières années. Un certain nombre d'informations et de constats sont issus de ces études. Les principales sont :

- L'étude stationnement, circulation et signalétique pour la requalification du centre-ville réalisée en 2018 (via comnea)
- Le Schéma des Mobilités douces révisé en 2022
- L'étude de programmation pour l'aménagement des espaces publics du cœur historique (2021-2022).

Ces études sont présentées chacune en une fiche synthétique en pages 4 et suivantes du présent rapport.

### 5.1. LA TRAME VIAIRE GENERALE

#### 5.1.1. La circulation de transit et le positionnement local

➔ **Une localisation, un statut et une desserte qui confortent ce caractère central au niveau régional de Baume-Les-Dames :**

Commune principale de la Communauté de Communes du Doubs Central, Baume-Les-Dames se trouve à un positionnement stratégique à équidistance des deux principales centralités du département (Besançon Montbéliard).

Deux axes routiers principaux de transit desservent la commune, la RD 50 sur un axe nord/sud et la RD 683 qui traverse le territoire d'Est en Ouest. Ces deux axes majeurs ont servi d'appui à l'urbanisation de

Baume-les-Dames et permettent de relier le territoire tout en contournant le centre-historique. Il s'agit des axes principaux de circulation véhicule de la commune, à la fois s'agissant du transit mais aussi de la circulation interne.

La commune se situe également à proximité de l'A36 (échangeur n°5 sis à 4 km sur la commune d'Autechaux), reliant la Méditerranée à l'Europe du nord.

Plus en détail, au confluent du Doubs et du Cusancin, la commune se situe sur un axe Besançon — Montbéliard, pratiquement à équidistance de ces deux villes majeures du département, même si Besançon est plus rapidement accessible par le réseau départemental et par le train. De même, la Commune est à mi-chemin, par le réseau départemental sur un axe nord-sud entre Vesoul (du département voisin au nord la Haute Saône), et Pontarlier au sud, deux villes de plus de 15 000 habitants.

Baume-Les-Dames est desservie par la ligne de chemin de fer Besançon — Belfort (ligne 85200), ce qui relie la Commune à la LGV Rhin Rhône indirectement (Ligne de chemin de fer à grande vitesse Besançon – Montbeliard/Belfort).

Le reste du territoire, et notamment les écarts de constructions, sont également accessibles via une trame viaire secondaire :

- La RD 328 permet d'accéder aux hameaux « Bois la Ville » et « L' Aigle »
- Des chemins forestiers et sentiers pédestres

La commune ne dispose pas de réseau urbain mais de transport à la demande (Tadou) et de lignes scolaires.

### 5.1.2. Le fonctionnement général viaire de la partie urbanisée

Comme exposé en page 26 et suivantes, la commune est contrainte dans ses déplacements par le relief, les coupures naturelles et anthropiques (voie ferrée et RD 683 principalement).

➔ **Le centre ancien et ses abords immédiats : le cœur battant de la Commune, de là où tout part...**

La plus grande densité des commerces et services à la population se trouve regroupée **dans le centre ancien et ses abords**, et à partir de ce centre, la RD 683 et la RD 50 sont les deux axes principaux de la trame viaire interne, en croix (Est/Ouest et Nord/Sud), en sus de leur fonction de transit intra régionale. Le centre ancien se trouve au croisement de ces axes structurants mais **excentré** au nord de la RD 683 qui constitue ainsi une **coupure** entre le noyau historique et le sud de la ville.

➔ **La RD 683 : l'axe de transit majeur avec sa vitrine commerciale, mais qui fait barrière, ne propose pas de portes d'entrées vers le noyau historique et ne laisse pas leur place aux liaisons douces.**

**La RD 683** qui porte le nom d'avenue du Président Kennedy, Avenue du Général Leclerc, avenue de Verdun et Faubourg d'Anroz assure la principale desserte Est-ouest sur la partie nord de la ville. Elle est le support principal du trafic au sein de la commune (pic à 9 500 véhicules / jour en moyenne selon le Schéma des mobilités douces dont une proportion significative de poids-lourds) et porte un fort enjeu d'attractivité commerciale. Cette liaison Est-ouest est absente sur la partie sud de la ville du fait de la présence des éléments naturels, Doubs, Buttes). Cet axe est primordial pour la jonction entre noyau historique, faubourgs, quartier de la Prairie et de Necchie. Pourtant aujourd'hui, cette voie agit comme une barrière qui n'assure pas une bonne visibilité ni accessibilité au noyau historique et ne permet pas la circulation en sécurité des piétons et des cycles, que ce soit pour le partage de la voie ou la traversée.

➔ **La RD 50, axe principal de liaison véhicules nord-sud de la ville, mais presque rattrapée par la rue de la Prairie, et à terme probablement pas l'axe de connexion privilégié du centre pour les modes actifs de déplacements (marche et cycles).**

**La RD 50** porte le nom de rue des Frères Grenier, rue de Mi-cour et rue des Cités de Champard, assure l'une des liaisons principales nord-sud. Elle est l'axe secondaire en termes de trafic (pic à 7 600 véhicules /jour) et coupe la RD 683 en deux points (tronçon commun) ce qui constitue les deux carrefours principaux de la Ville. Toutefois, si l'on regarde le rôle au sein de la desserte interne de la ville, la rue de la Prairie est au moins aussi importante que la RD 50.

**Les liaisons nord-sud** sont assurées principalement par la RD 50 précitée, la rue de la Prairie et par l'avenue du Breuil, avec une influence forte de la rue de la Prairie et donc légèrement excentrées vers le centre ouest de la ville, ce qui conduit à un certain enclavement du quartier de Cour et-Mi cour à l'Est.

➔ **Les quartiers des coteaux et des plateaux qui fonctionnent en impasse et difficilement accessibles en modes doux**

Les quartiers de la ville haute au nord de la voie ferrée présentent des situations en sorte d'impasse même si un bouclage est possible, et leur connexion avec le reste de la ville est limitée par les deux seuls points de franchissement de la voie ferrée par passage inférieurs.

Les quartiers de Cour et Mi-cour sont traversés par plusieurs rues secondaires qui doivent jongler avec la topographie et présentent souvent des défaillances d'aménagements sécurisés pour les piétons. La configuration des voies, leur tracé serpentant, l'absence de liaison directe nord-sud et l'absence de liaison vers l'Est du fait de la présence des buttes de Croyot et de Cour, conduisent à ce sentiment que le secteur de Cour et Mi-Cour se présente un peu à l'écart, à « mi-clos ».

Les quartiers récents du plateau Ouest à savoir au nord Bois Carré et au sud Champvans (quartiers des Dames du Quin) ne sont liées pour le moment au reste de la ville que la par RD 683 et par la rue des Vignottes (qui va retrouver les Dames du Quin par les rues du Parc et de Champvans). L'éloignement physique et topographique de ces nouveaux quartiers expliquent leur déconnexion actuelle du reste de la ville.

➔ **Malgré un certain éclatement des quartiers de la ville dû aux contraintes naturelles (topographie, Doubs) ou anthropiques, la ville présente un potentiel significatif de développement des modes actifs de déplacements**

La localisation du collège et du Lycée Professionnel sur la commune permet à 50 % de la population de la ville de se situer à 15 min ou moins à pied et 99% des habitants de la ville se situent à 10 minutes ou moins en vélo : fort potentiel de rabattement des déplacements sur la marche ou le vélo. Concernant les mobilités scolaires des enfants de maternelle et de primaire, leur regroupement au sein de la future Cité scolaire va modifier les déplacements à pied des élèves mais 60% de la population se trouvera à moins de 15 minutes à pied du futur établissement.



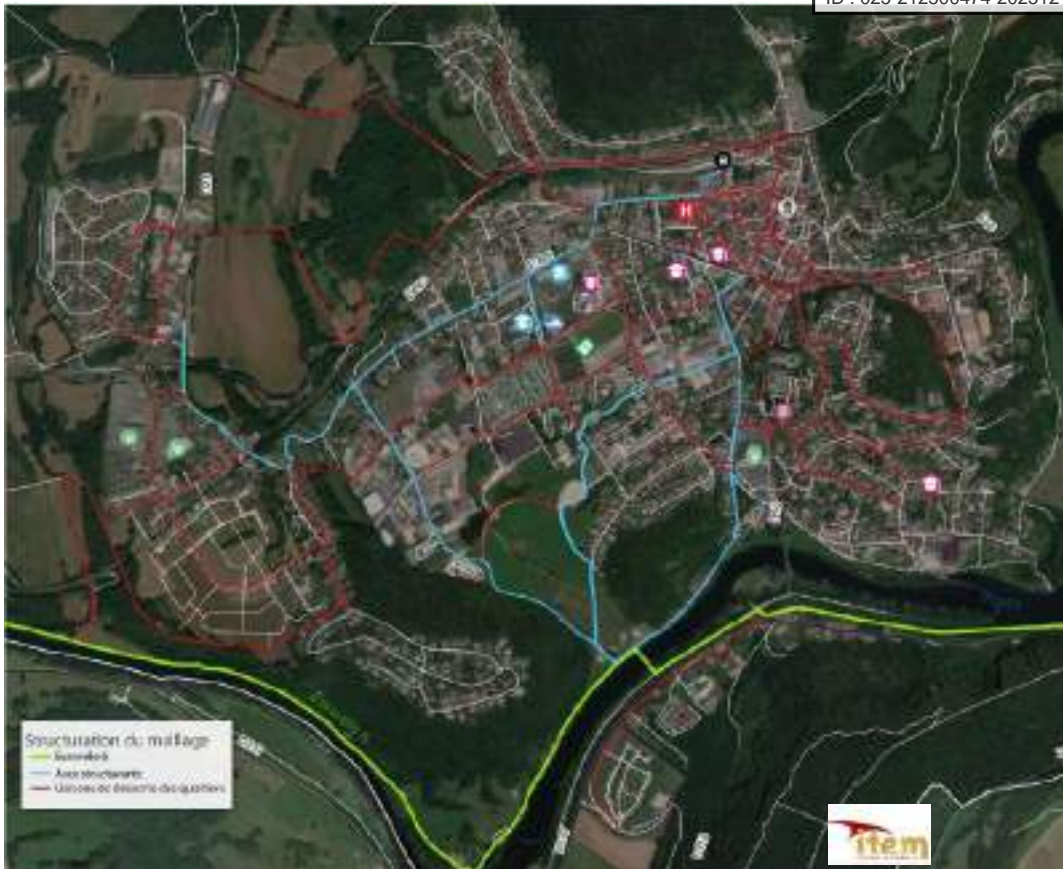
Accessibilité de la nouvelle cité scolaire de Mi-cour et celle de la gare à pied. Source Schéma des mobilités douces 2022. Auteur ITEM Études et Conseils.

➔ **Un début de maillage pour les mobilités douces à partir de l'atout de l'Eurovéloroute n°6 mais qui reste à compléter significativement à sécuriser pour le maillage existant.**

Il existe déjà un maillage de circulations pour les modes actifs (piétons et cycles), dont la qualité et le taux de couverture varie selon les quartiers. Selon le Schéma des mobilités douces de 2022, 24 % des aménagements jugés nécessaires sont déjà existants. L'EV 6 traverse Baume-Les-Dames au sud de la ville et constitue un formidable atout d'attractivité touristique mais également pour les mobilités du quotidien pour les quartiers d'Aucroix et des Pipes ROPP. L'enjeu est de connecter l'EV6) plusieurs quartiers dont le centre ancien.



Trame viaire générale – Source : Géoportail



Structuration du maillage potentiel identifié - Source Schéma des mobilités douces de Baume-Les-Dames de 2022

## 5.2. LES DIFFICULTES PRINCIPALES RELATIVES A LA TRAME VIAIRE

➔ **Un centre ancien hermétique et faisant la part belle aux voitures, avec des difficultés de stationnement générant en conséquence une insécurité pour les piétons et cycles.**

Au regard de l'analyse du territoire de Baume-les-Dames, il s'avère tout d'abord que le centre historique est hermétique, traduisant un manque de connexions entre ce centre et le reste du territoire communal. La RD683 est le seul axe routier permettant de relier le centre historique à l'ouest du territoire communal. De surcroît, l'importance du trafic routier sur cet axe engendre des problèmes de sécurité (il s'agit de l'un des axes les plus accidentogènes du territoire du SCOT). Il s'agit de la première problématique majeure des mobilités en ville. Ce point fait l'objet d'un titre spécifique ci-après en page 112.

Ce constat relatif à l'absence de liaisons entre le centre historique et le reste du territoire avait déjà été souligné dans l'étude de revitalisation du centre-bourg de 2014, réalisée par la société ARTER. Le programme d'actions proposé par cette dernière se compose de cinq axes stratégiques :

1. Planifier et accompagner les actions de revitalisation
2. Connecter le centre-bourg à son territoire
3. Constituer un centre historique perméable
4. Impulser une nouvelle dynamique au centre historique
5. Créer un cœur de vie animé et agréable

*Programme d'action de la revitalisation du centre-bourg de Baume-les-Dames – Source : Etude de revitalisation 2014, ARTER*



Concernant la question des liaisons entre le centre historique et le reste du territoire, l'axe « constituer un centre historique perméable » apporte des solutions. Il s'agirait de :

- marquer leurs seuils du centre historique,
- faciliter la traversée de la ceinture,
- requalifier les espaces publics visibles depuis la ceinture.

**➔ De nombreux quartiers qui fonctionnent en mode clos, que ce soit par la réalisation d'impasses au sens viaire, ou par des boucles viaires**

La zone de la Prairie, dans sa partie économique, est enclavée, prenant ainsi une forme de « cul de sac ». En effet, ce secteur est marqué par trois composantes paysagères : les buttes de Super Baume et de Château Simon, la présence du Doubs ; expliquant ainsi le manque d'accessibilité dans cette zone.

Ce caractère enclavé n'est pas unique sur la commune de Baume-les-Dames puisque les sites de Cour, Mi-Cour ainsi que les quartiers résidentiels situés au nord de la voie ferrée (colline des Grandes Vignes) sont également concernés par cette caractéristique. En ce qui concerne les quartiers résidentiels situés au nord, ces derniers sont enserrés entre les monts des Grandes Vignes et la voie ferrée, seules deux percées au sud offrent un accès. Le nord est quant à lui totalement dépourvu de communication avec les axes routiers.

**➔ Un début de maillage de voies douces pour les modes actifs mais incomplet et pas totalement sécurisé pour ce qui concerne les aménagements existants.**

Les principaux enjeux identifiés par le Schéma des mobilités douces sont :

Pour les déplacements à l'échelle des quartiers, d'améliorer les déplacements entre les quartiers (avec comme principale préconisation d'aller vers des quartiers à 30 km /heure pour un meilleur partage de l'espace public).


Pour les déplacements à l'échelle de Baume les Dames :

- Développer un système de cohabitation de modes actifs avec les infrastructures de transport des RD683 et RD50
- Sécuriser les intersections et en particulier 4 d'entre elles
- Renforcer le rabattement des piétons et cycles autour des principaux services et équipements
- Activer deux connexions majeures : celle de l'urbanisation du plateau de Champvans avec la ville basse et celle de l'Eurovéloroute avec le centre ancien.

## Les enjeux identifiés lors du diagnostic

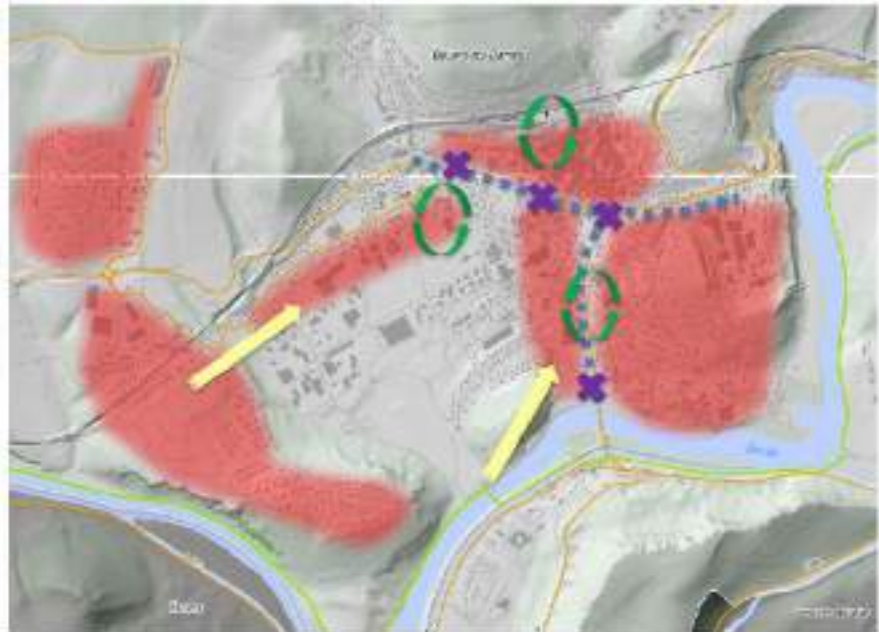


### Pour les déplacements à l'échelle des quartiers :

-  Aller vers des quartiers à 30 km/h pour un meilleur partage de l'espace public

### Pour les déplacements à l'échelle de Baume-les-Dames :

-  Développer un système de cohabitation avec les infrastructures de transport
-  Sécuriser les intersections
-  Renforcer le rattachement autour des principaux services et équipement
-  Activer les connexions



14

Schéma de mobilité douce – Rapport final



### ➔ Une mauvaise connexion de l'Eurovéloroute n°6 avec le reste du maillage de voies douces de la Ville.

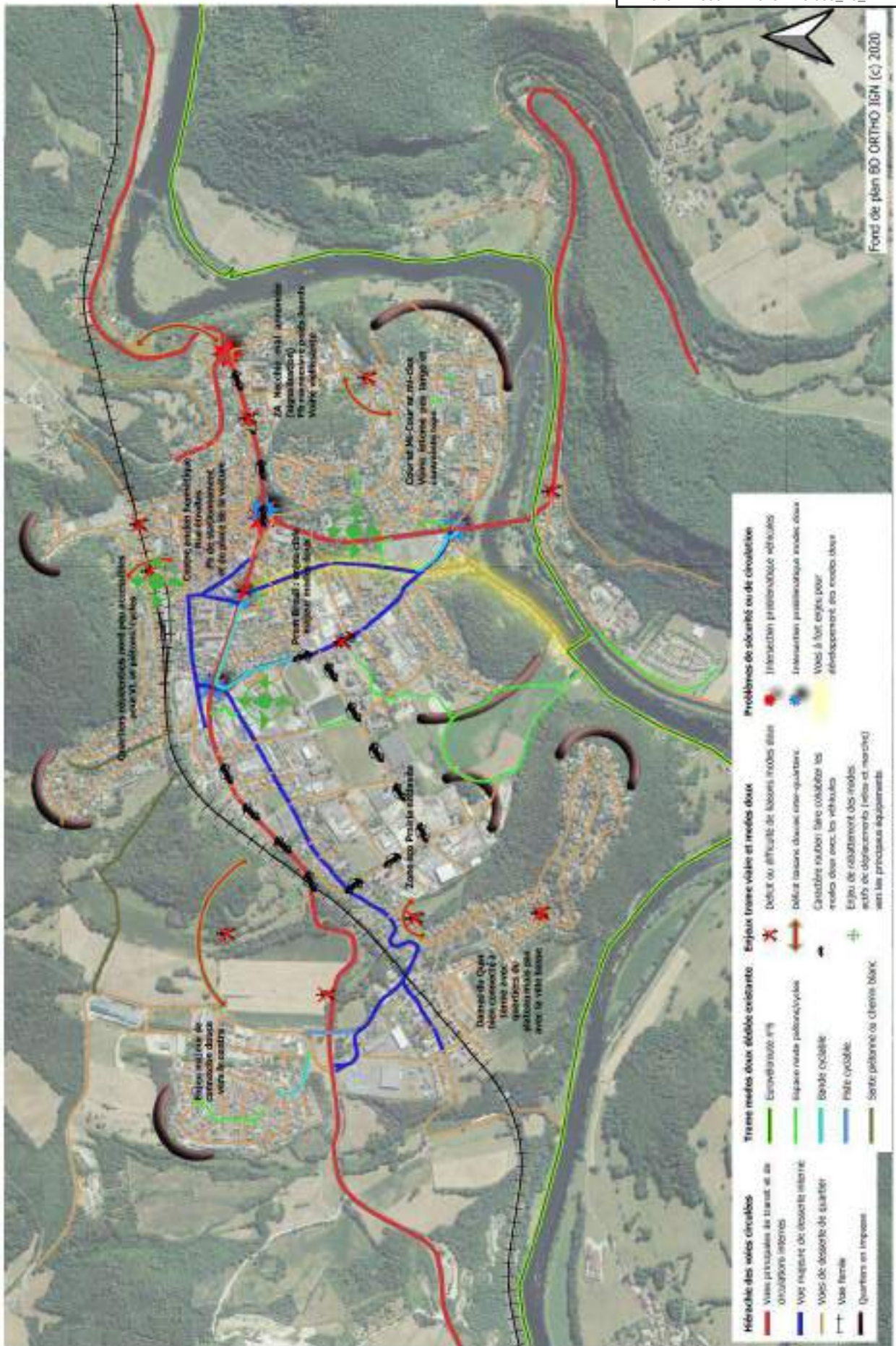
En lien direct avec la faiblesse du maillage de la ville en voies douces, il existe un enjeu fort à connecter l'Eurovéloroute n°6 longeant le Doubs au reste de la Ville et en particulier à son centre.

La carte ci-après illustre les caractéristiques principales de la trame viaire de Baume-les-Dames en mettant en évidence les différentes problématiques qui se posent.



jan. 2023

# SITUATION ET ENJEUX DE LA TRAME VIAIRE DE BAUME LES DAMES

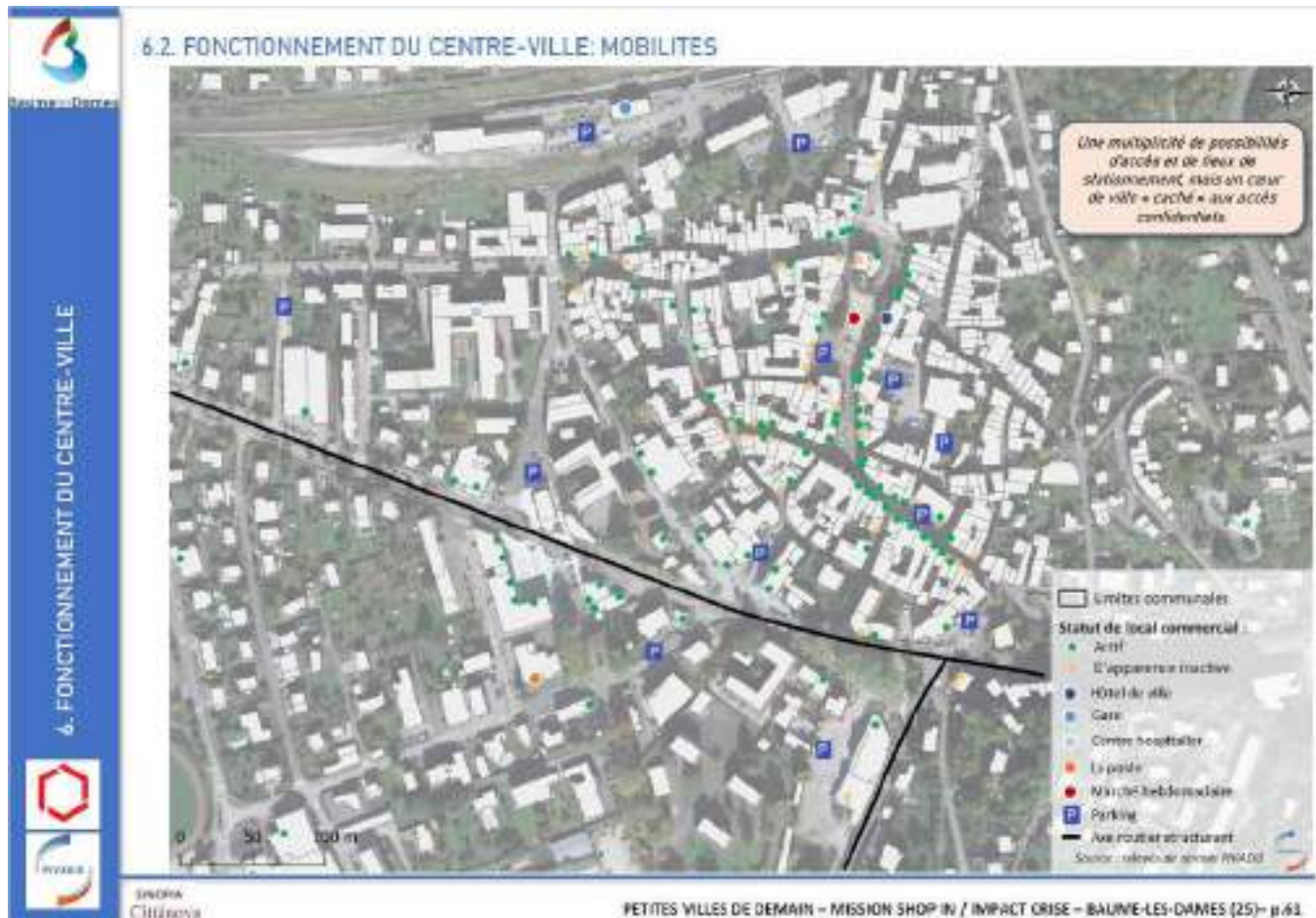


Fond de plan BD ORTHO IGN (c) 2020

### 5.3. ZOOM SUR LES MOBILITES DANS LE CENTRE HISTORIQUE

#### ➔ Un centre historique avec une densité d'équipements structurants et une polarité commerciale forte

Le centre accueille dans un rayon de 5 minutes de marche à pied, la plupart des équipements publics structurants (Mairie, Hôpital, médiathèque, cinéma, Greniers des Arts, Site administratif Barbier, gare, la Poste écoles... Il est également l'une des principales polarités commerciales de la ville avec 111 locaux commerciaux dont 79 établissements actifs.



#### ➔ Un centre historique difficile à aménager et présentant des espaces publics de faible qualité

Le noyau le plus ancien du centre historique est une zone difficile à aménager de par sa densité, son patrimoine historique et ses rues de faible largeur. Historiquement ceint d'une enceinte de remparts avec des portes, il a conservé sa forme en écusson et son côté hermétique, malgré la suppression des anciens remparts, de par sa forme urbaine et sa situation excentrée au droit de la RD683.

Les espaces publics sont relativement peu qualitatifs, faisant la part belle aux véhicules, au mobilier urbain parfois un peu désuet et une forte minéralité, ce qui tranche avec le patrimoine historique environnant qui constitue son principal atout.

#### ➔ Un centre historique confidentiel, coupé en deux et mal connecté au reste de la ville

Le centre historique est coupé en deux par la RD683 (noyau le plus ancien au nord et faubourgs au sud), avec un glissement des fonctions urbaines avec le temps de plus en plus vers le sud. Le noyau ancien manque de visibilité depuis la voie structurante (av de Verdun/D683), du fait de l'absence de « portes d'entrée » et de signalétique.

L'esplanade du Breuil constitue une greffe urbaine entre le noyau ancien et les faubourgs. Le parti d'aménagement retenu lors de son réaménagement durant les années 2010 s'est voulue ouverte pour créer une connexion entre noyau ancien et la Promenade du Breuil au sud de la ville.

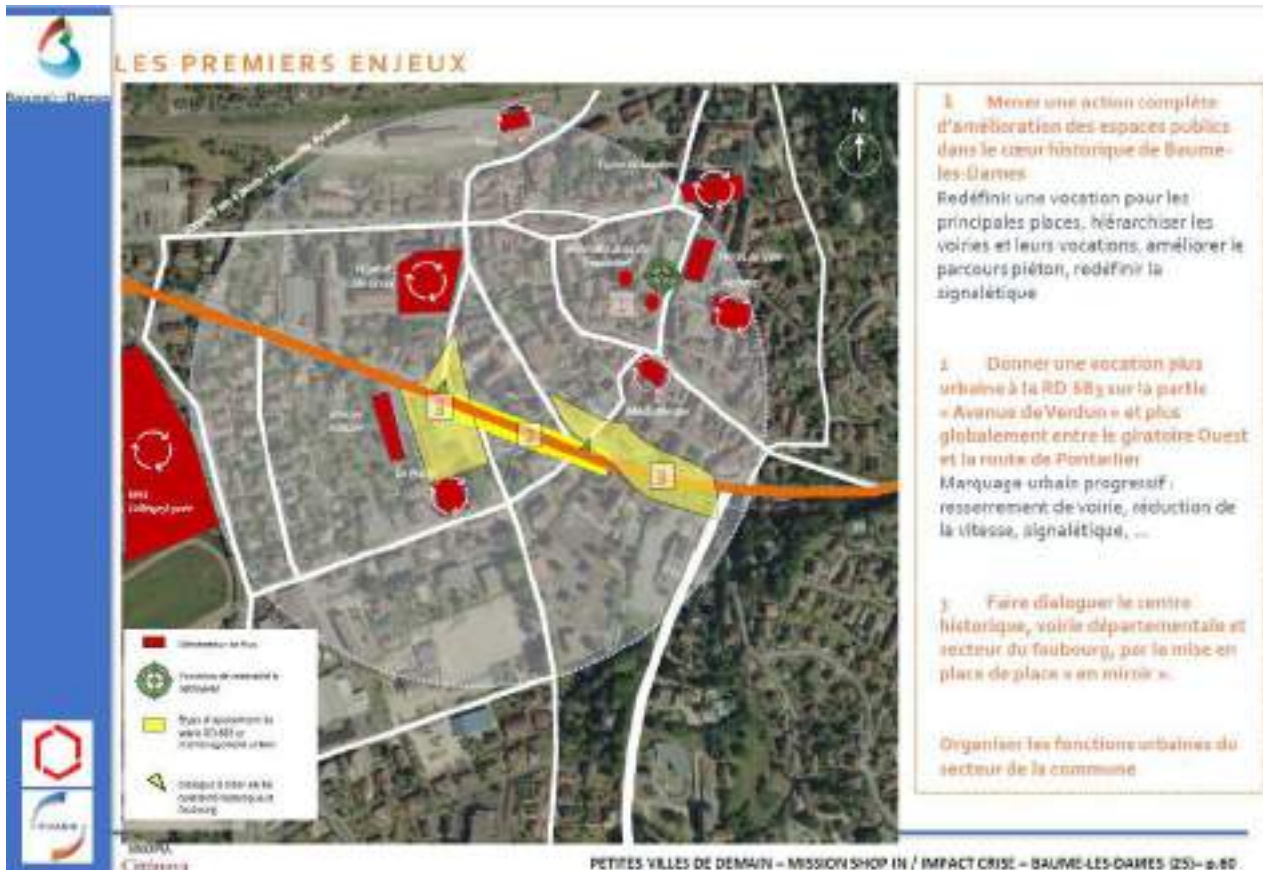


Illustration des premiers enjeux – Source Étude Petites Villes de main. Mission Shop'in, Pivadis/ Sinopia et Cittànova 25/11/2021

La **confidentialité du noyau historique** engendre un déficit de visibilité et donc de fréquentation des commerces du centre. Cette visibilité des commerçants n'est toutefois pas la même au sein du centre historique du fait des sens de circulation en son sein. Notamment, le sens unique qui débute Place de la Loi favorise l'activité économique des commerces qui y sont implantés et se répercute jusqu'à la Grande Rue et la Rue de Provence. Dès lors, la clientèle se fait plus rare dans les rues situées en marge de ce sens de circulation (Armuriers, Terreaux, Lombards, Courvoisier dans le sens Provence-Grande Rue).

S'agissant de la visibilité des commerces, des modifications dans le plan de circulation actuel sont évoquées par plusieurs études. Pour l'étude Via Commea, il s'agirait de créer un sens de circulation alterné afin que les automobilistes en provenance de la Place Saint Martin puissent accéder à la Rue des Armuriers ; améliorant ainsi la visibilité des commerces situés dans cette zone.

Pour l'étude Rauch / Digitale, il s'agirait de créer en plusieurs temps une aire piétonnisée dans le centre, en parallèle de certains changements de sens de circulation, ce qui induit au préalable de créer du stationnement supplémentaire aux abords immédiatement accessibles de ces îlots de piétonisation.

➔ **Des difficultés de stationnement importante dans le centre historique où la voiture est omniprésente**

La densité d'équipements, commerces et service présente un flux de véhicules et des besoins de stationnement particuliers, en sus de ceux engendrés par des logements construits à une époque sans voiture...

La configuration étroite des rues engendre des **difficultés de stationnement**, ce qui rend plus difficile les rénovations et mises sur le marché des logements du centre (contribue au nombre importants des logements vacants) et pénalise les commerçants du centre (confère également page 129).

L'omniprésence de la voiture dans les rues ne laisse que peu de place aux autres usages de l'espace public.



Rauch urbanisme – DIGITALE paysage / Étude de programmation pour l'aménagement des espaces publics du cœur historique de Baume les Dames / Phase 2 - Scénarii « programme - projet » / 4 octobre 2021

A la suite de ces premiers constats, l'étude de programmation pour l'aménagement des espaces publics du cœur historique propose un programme d'objectifs opérationnels sur 20 places et rues du centre ancien de la ville, reposant sur 3 grandes ambitions :

- A. Un cœur apaisé : 10 objectifs d'accessibilité pour tous, d'apaisement et de meilleur partage de l'espace

- B. Un cœur vivant : 11 objectifs de revitalisation environnementale, sociale et commerciale
- C. Un cœur mis en valeur : 9 objectifs de protection et mise en valeur de l'architecture et du patrimoine

Le scénario final proposé vise à reconquérir l'espace public à terme, en visant un plan de circulation plus rationnel, sans craindre la création d'une belle aire piétonne dans le cœur.

### 4 SCÉNARIIS SPATIO-TEMPORELS

POUR SATISFAIRE ENSEMBLE TOUS LES OBJECTIFS DU PROGRAMME

**1<sup>ER</sup> TEMPS (2023)**  
**4 îlots piétons & 3 places**  
 Une véritable Place (haute) de l'Abbaye  
 La Place Saint-Martin étendue jusqu'au Gresier des Arts  
 Une Place de Gaulle rendue aux piétons et unifiée avec une Place de la République élargie sur la rue Boiteux

**2<sup>EME</sup> TEMPS (2026)**  
**3 îlots piétons & 1 place supplémentaire**  
 Idem 1<sup>er</sup> Temps  
 + une véritable Place Charles Trenet

**3<sup>EME</sup> TEMPS (2029)**  
**2 îlots piétons & 2 placettes supplémentaires**  
 Idem 2<sup>ème</sup> Temps  
 + une véritable Placette Mgr Besson  
 + une véritable Placette de la Source

**4<sup>EME</sup> TEMPS (2032)**  
**Une seule aire piétonne, 2 places élargies & 1 place supplémentaire**  
 Idem 3<sup>ème</sup> Temps  
 + Place Saint-Martin élargie au sud (entre façades)  
 + Place de la République - De Gaulle élargie à l'est (entre façades)  
 + une véritable Place de la Loi

### IMAGE-PROGRAMME

SCÉNARIO FINAL PROPOSÉ

Image programme du scénario final proposé. Source document réunion de municipalité « Phase II / Scénarii- Auteur Benoît RAUCH Urbaniste OPQU et DIGITALE Paysage et Agnès DAVAL paysagistes-concepteurs

➔ Les mobilités douces insuffisamment sécurisée pour les piétons et les cycles, surtout pour la traversée de la RD683




La trame viaire du centre historique pose un problème non des moindres, de **sécurité des piétons et des cycles**, modérée au sein du noyau lui-même mais surtout au niveau des points de traversée de la RD683 (av. de Verdun), traversée portant indispensable pour relier le noyau au reste de la ville. Or comme il a déjà été indiqué avant, la RD683 est l'axe routier principal de Baume-les-Dames qui marque une scission nette entre le Nord et le Sud de la Commune du fait de son trafic très important, notamment de poids lourds.




Le Schéma des mobilités douces de Baume-Les-Dames de 2022 a identifié le réseau de mobilités piétonnes et cyclables du centre bourg, qualifiant l'ensemble comme « globalement moyen » pour les piétons (présence d'escaliers et absence de trottoirs).

### Exemple d'aménagements sur le quartier Centre-Ville (1/2)







**Qualité piétonne**  
Globalement moyenne (escaliers et absence de trottoir) mais zone historique difficile à aménager (patrimoine, faible largeur de rue,...)




1 Zone « semi-piétonne »




2 Chemin en impasse limité à 10







3 Rue piétonne et limitée à 10 km/h




4 Poubelles sur trottoir



Local poubelle utilisé pour le stationnement



5 Stationnement cycle de la gare



6 Stationnement illégal régulier

Concernant la cyclabilité du centre historique, certains secteurs aménagés récemment ne sont pas réellement praticables par les cycles et devraient évoluer en zone de rencontre. Certaines zones 30 ne disposent d'aucun aménagement. L'une des préconisations du Schéma de mobilité est de passer certaines rues du centre en ZMV (zones de moyenne vitesse).

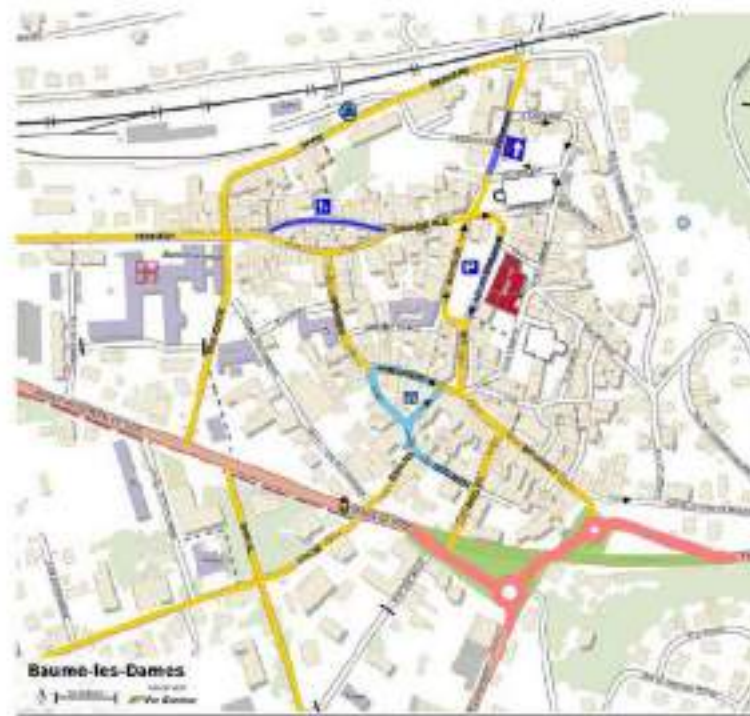
L'étude stationnement, circulation et signalétique pour la requalification du centre-ville VIA COMMEA identifie en particulier la dangerosité pour les véhicules comme pour les piétons de l'intersection entre la RD50 et la RD683 au niveau de la Place Chamars (**carrefour Verdun – Grenier – Anroz - Croix de Mission**). En effet en provenance du Faubourg d'Anroz le réglage des feux n'est pas adapté à la circulation des automobilistes qui souhaitent tourner à gauche sur la RD50. L'étude souligne en effet que le phasage des feux incite les automobilistes à s'insérer sans attendre. Depuis l'Avenue de Verdun la file permettant de tourner à gauche n'est pas alignée à la Rue de la Croix de Mission, ce qui oblige les automobilistes à rouler à contre sens sur quelques mètres. L'étude a évalué différents scénarios de réaménagement de ce carrefour (voir l'étude pour les modalités techniques de réaménagement).

Concernant la question sécuritaire pour les piétons dans le centre historique, deux pistes sont envisagées par l'étude VIA COMMEA. D'une part l'idée de réaliser une zone 20 km/h rue Courvoisier ou Rue des Juifs est évoquée, il s'agirait d'une zone de rencontre entre piétons, automobilistes et cyclistes. L'avantage serait double puisque les automobilistes pourraient circuler (n'impactant pas la visibilité des commerces) de même que les piétons qui se sentiraient davantage en sécurité grâce à l'abaissement de la vitesse. L'autre rue (Courvoisier ou des Juifs) serait quant à elle une rue piétonne, permettant ainsi aux piétons de circuler en toute sécurité dans le centre de Baume-les-Dames.

Le Schéma de mobilité douce préconise lui l'aménagement de plusieurs « **Effets Porte** » le long de l'avenue de Verdun, conduisant à des zones 30 (exemple ci-contre).



PLAN RÉCAPITULATIF DES PROPOSITIONS



Ville de Baume-les-Dames : Étude de stationnement, de circulation et de signalétique / Requalification du centre-ville de Baume-les-Dames  
 Travaux réalisés VIA COMMEA - Cf. Ind. 13.1.10

Mairie de Baume-les-Dames

C10

## Aménagement de la RD 683



- 1 Pistes cyclables déjà présentes à reprendre : gestion des intersections, potelets à supprimer (esplanade du Breuil) ;
  - 2 Mise en place d'une vélorue place Chamars afin de permettre la continuité le long de la RD 50 ;
  - 3 Gestion du carrefour D50/D683 : création d'un sas vélo au niveau des feux afin de sécuriser la traversée ;
  - 4 Mise en place d'une vélorue dans les rues Félix Bougeat et Croix de la Mission ;
  - 5 La largeur de la chaussée ne permet pas de prolonger la voie verte ou de créer un aménagement sécurisé pour les cycles (poids lourds, trafic ....) ;
- X Sécurisation des deux traversées de la RD par la mise en place de plateaux traversants ;
- Supprimer le parpaing sur le trottoir au niveau du 15 Faubourg d'Anroz.

145

Schéma de mobilité douce – Rapport Axa



## ➔ Le centre historique abrite la gare SNCF, pôle moteur de l'intermodalité de la ville

Le centre historique **abrite la gare SNCF**, point central de l'intermodalité sur la Commune, ce qui induit nécessairement une bonne connexion de cette dernière avec le reste de la ville, tant véhicules que piétonne et cyclable (confère ci-après).

## 5.4. L'INTERMODALITE

### 5.4.1. La gare SNCF

#### *Prescription 28 du SCOT :*

Pour la commune de Baume-les-Dames, les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux mènent une réflexion spécifique dans un rayon de 500 m autour des pôles gares, afin d'encadrer leur réaménagement et leur développement.

L'intermodalité est à développer au niveau des gares. Les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux définissent des emplacements à proximité des gares destinés notamment au covoiturage (places dédiées, parkings relais), aux vélos, aux véhicules électriques.

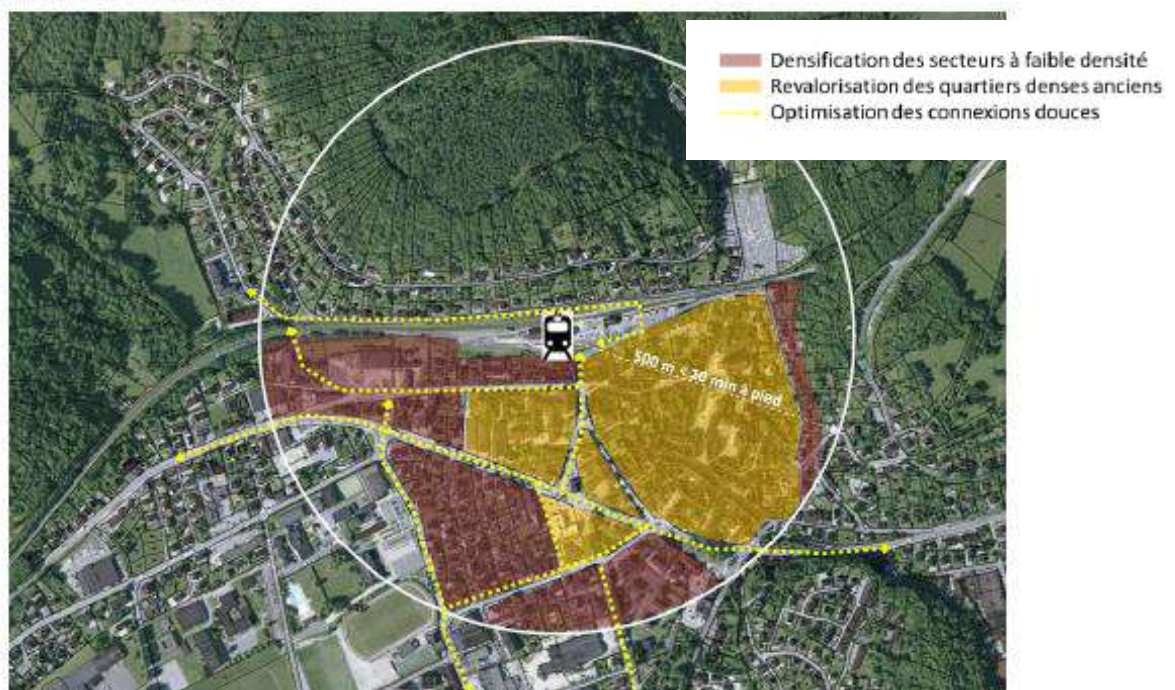
Les documents d'urbanisme mettent en place des Orientations d'Aménagement et de Programmation pour organiser l'évolution des pôles gares.

Le SCOT du Doubs Central de 2016 identifie que la gare de Baume-les-Dames est la plus fréquentée du territoire, cela pouvant s'expliquer d'une part par son implantation à proximité du centre-ville mais également par sa bonne desserte (2 lignes : Besançon et Belfort).

### → Une fréquentation de la gare en hausse mais irrégulière

En 2021, la gare a accueilli 177 034 voyageurs<sup>2</sup>. Cette fréquentation est très irrégulière depuis 2018 avec de fortes variations d'une année sur l'autre. Les travaux sur les lignes ces dernières années, les retards et le manque de wagons semblent contribuer à cette irrégularité. Malgré tout, les années 2019 et 2021 enregistrent une fréquentation supérieure à la moyenne des années 2015 à 2017.

#### BAUME LES DAMES



Source : DOO SCOT du Doubs Central

### → Une gare aisément accessible en voiture (accès et stationnement)

La gare est aisément accessible en voiture depuis la RD683 par la rue des Terreaux puis la rue de la Gare. Le parking de la gare SNCF de Baume-les-Dames est suffisant mais il sert également de parking pour le reste du centre ancien du fait de sa gratuité. Il est rarement plein mais ne propose que peu de places libres s'il devait être envisagé qu'il prenne davantage à l'accueil du stationnement du centre à terme. A avoir qu'un terrain libre attenant à l'actuel parking pourrait techniquement accueillir une extension de ce dernier mais il est pour l'instant propriété du domaine public ferroviaire.

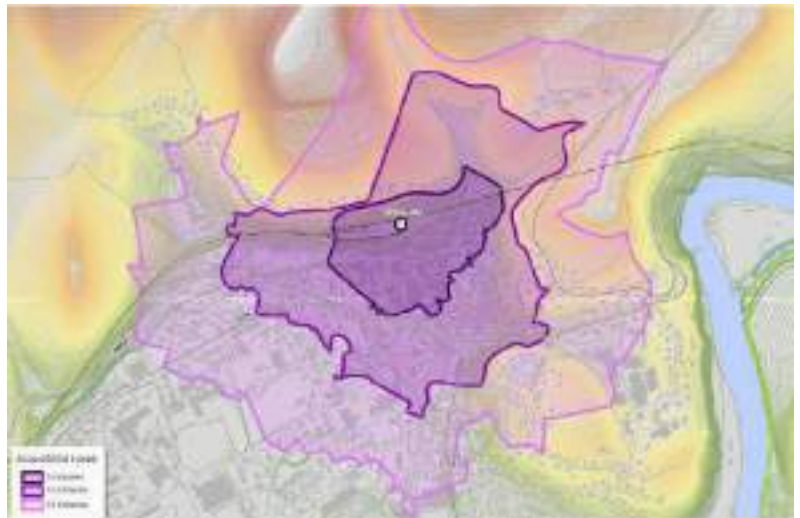
### → Une gare accessible à pied en moins de 15mn pour 47% des habitants de la ville, mais des difficultés d'accessibilité identifiées pour les piétons et les cycles.

<sup>2</sup> Source SNCF Open data

11 % des habitants de la Ville sont à moins de 5 min à pied de la gare, 28 % à moins de 10 min et 47 % à moins de 15 min.

L'organisation du jalonnement actuel pour rejoindre la gare correspond bien au potentiel identifié. Il est signalé par des panneaux emprunte des courbes et coupe des îlots bâtis. Toutefois, ce jalonnement comprend des escaliers et la passerelle au-dessus de la Voie ferroviaire permettant de relier à pied le quartier nord des Abbayes n'est pas praticable pour les PMR et les cycles.

Source Schéma des mobilités douces, Item  
Études et Conseil



La gare est globalement difficilement accessible pour les PMR, poussettes et vélos venant des quartiers de l'Abbaye, de la rue des Saints, des Grandes Vignes car ils ne peuvent pas utiliser la passerelle SNCF. Les habitants des quartiers de l'Abbaye, de la rue des Saints sont obligés de marcher sur la route au niveau du passage inférieur sous la voie ferrée de la jonction entre la rue des Saints et la rue Barbier.

Passerelle de la gare SNCF →



Aucun rabattement en cycle n'est organisé vers la gare. Toutefois, il est à noter la présence d'arceaux abrités à ses abords immédiats.

Autre difficulté majeure de cette gare : l'accessibilité des personnes à mobilité réduite pour l'une des deux lignes de desserte. En effet, ces dernières ne peuvent pas emprunter les deux lignes que dessert la gare mais uniquement celle en direction de Besançon. Le quai desservant Belfort est impraticable pour les PMR puisque son accès se fait uniquement par la passerelle en escaliers. Dès lors, lorsqu'ils souhaitent emprunter la ligne à destination de Belfort, ils sont contraints de se rendre dans une gare accessible aux PMR.



Pont Rue Barbier : le seul point de passage vers la gare depuis les quartiers nord pour les poussettes, cycles et PMR. Voie partagée avec les véhicules sans aménagement particulier pour les cycles.

## 5.4.2. Les mobilités douces

Les mobilités douces en ville ont fait l'objet d'une étude très étoffée dans le cadre de l'élaboration récente d'un Schéma des Mobilités Douces (SMD) de Baume-Les-Dames rendu en 2022. Le développement ci-après s'appuie en partie sur ce dernier pour dresser une synthèse et présente les enjeux généraux à l'échelle de la ville, sachant que les enjeux par quartiers ont déjà été présentés dans les parties précédentes relatives au fonctionnement des quartiers et du centre-ville.

### 5.4.2.1. Un potentiel significatif de développement des modes actifs de déplacements

Comme indiqué ci-avant en page 106, la ville présente un potentiel significatif de développement des modes actifs de déplacements. En effet, les isochrones réalisés dans le cadre du SMD dévoilent que 50% de la population de la ville se situe à 15 min ou moins à pied du site collège/Lycée, et 99% des habitants de la ville se situent à 10 minutes ou moins en vélo de ce site.

Autre exemple concernant les mobilités scolaires, 60% de la population se trouve à moins de minutes à pied de la future cotée scolaire de Mi-Cour. Et enfin 11 % des habitants de la Ville sont à moins de 5 min à pied de la gare, 28 % à moins de 10 min et 47% à moins de 15 min.

Le SMD identifie des potentiels de rabattement significatifs de différents types de déplacements en modes actifs (marche ou vélo), au lieu de la voiture. Ce potentiel existe que soit pour les déplacements scolaires ou pour les déplacements des actifs pour travailler.

Il existe notamment un enjeu majeur de rabattement d'une partie des actifs ou des scolaires sortant de la ville pour travailler ou étudier à Besançon, Montbéliard ou Belfort sur le transport par train. Cela induit une capacité d'accueil supplémentaire du parking de la gare notamment, mais également une amélioration du maillage des cheminements par modes actifs au sein de la ville.

Il existe également un potentiel significatif de rabattement vers les modes actifs pour les déplacements des actifs qui habitent et travaillent à Baume-Les-Dames. Selon le SMD ils représentent 852 actifs dont 31% se rendent déjà au travail à pied et environ 2,4% en vélo, alors que le potentiel raisonnable pourrait être porté à 40% pour la marche et 10% pour le vélo.

Par contre, il n'existe qu'un très faible potentiel de rabattement en vélo depuis les communes à moins de 8 Km de Baume les Dames (scolaires ou actifs).

La localisation du collège et du Lycée Professionnel sur la commune permet à 50 % de la population de la ville de se situer à 15 min ou moins à pied et 99% des habitants de la ville se situent à 10 minutes ou moins en vélo : fort potentiel de rabattement des déplacements sur la marche ou le vélo.

Concernant les mobilités scolaires des enfants de maternelle et de primaire, leur regroupement au sein de la future Cité scolaire va modifier les déplacements à pied des élèves, mais 60% de la population se trouvera à moins de minutes à pied du futur établissement.

Dans une perspective de renforcement de l'attractivité du territoire, l'un des enjeux est d'organiser les déplacements doux sur l'ensemble de la commune afin d'activer un fort levier de transition écologique, de favoriser le développement économique et touristique tout en améliorant la qualité de vie.

#### 5.4.2.2. Les trottoirs et cheminements piétons en ville

**La circulation des piétons est globalement bonne** dans la commune grâce aux trottoirs et passages qui leur permettent de circuler dans les parties urbanisées, notamment dans le centre historique grâce à des percées de fronts bâtis, de type porche. Ces derniers, bien qu'indéniablement très utiles, ne sont pourtant pas accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), car présentent des escaliers. Leur entretien mérite une vigilance constante car ces passages, cachés à la vue, peuvent aussi être le lieu de comportements inciviques (propreté-sécurité).



*Quelques passages piétonniers dans le centre historique*

Les quartiers récents de Bois Carré et des Dames du Quin présentent une bonne qualité des cheminements doux internes mais souffrent d'une mauvaise connexion au reste de la ville.

Les circulations piétonnes aux abords des écoles et du lycée sont bien présentes et plutôt sécurisées. La rue de l'Helvétie par exemple, qui dessert le lycée Jouffroy d'Abbans, bien que présentant un aspect assez « routier », fait la part belle aux cheminements piétonniers, avec de la signalisation au sol, des coussins dauphinois (dos-d'âne) et autres aménagements de voirie pour assurer la sécurité.

Citons aussi le quartier de Cour où, malgré l'étroitesse de certaines voies, des aménagements de voirie prennent manifestement bien en compte le partage des mobilités. La rue de l'Église, où des aménagements de voirie permettent une circulation piétonne sécurisée alors même que l'architecture traditionnelle des maisons anciennes présente des entrées de cave qui débordent sur le trottoir et interrompent le cheminement des piétons.

Globalement à l'échelle de la ville l'enjeu principal est de **renforcer le rabattement des piétons (et des cycles) sur les principaux services et équipements** (noyau historique/gare, site collège/Lycée et site de la future citée Scolaire de mir-cour). Il est également **d'activer deux connexions majeures** à savoir celle des plateaux urbanisés ouest vers la ville basse et celle de l'Eurovéloroute n°6 avec le centre ancien. Et concernant **le cas particulier de la RD683, il s'agit de développer un meilleur système de cohabitation entre modes doux et la fonction d'infrastructure de transport majeure de cette dernière**. Et cela passe notamment par sécuriser certaines intersections principales (confère schéma des enjeux du SMD en page 14 du présent rapport).

Les dénivelés naturels de la ville et les barrières naturelles ou anthropiques dans le centre ancien comme dans les quartiers résidentiels des coteaux, compliquent les circulations piétonnes. Ils entraînent des escaliers ou des pentes raides ainsi qu'une qualité de **liaisons inter-quartier** jugée mauvaise dans certains cas (comme celle des quartiers du plateau ouest Bois Carré/Champvans avec le reste de la Ville) certaines ruptures de liaison piétonne.

Dans certains quartiers, la qualité des **cheminements doux internes** est mauvaise car la voirie ne comprend pas de trottoirs (ou des trottoirs trop étroits), comme rue des Abbayes ou rue Camille Besançon.



Sur ces deux exemples, la forte topographie rend quasi impossibles d'éventuels projets d'élargissement et la sécurisation des cheminements piétonniers par un cheminement dédié. Aussi, la principale préconisation du SMD, pour ce type de configuration, fréquente sur les coteaux résidentiels, **est une généralisation de la zone à 30 km / heure**, en vue d'un meilleur partage de l'espace public, accompagnée d'une signalisation spécifique. Cette amélioration du partage de la voie entre véhicules et piétons ou cycles ne nécessite pas d'importants aménagements de voirie, car c'est avant tout une bonne matérialisation des entrées et sorties de zones. Cette signalisation passe en particulier par la création de plusieurs « effets porte », se matérialisant concrètement par des traitements de sols spécifique au niveau de certains plateaux (tel que résines colorée), totem, panneaux de signalisation...).

**Quelques points noirs de la mobilité piétonne** ont été spécifiquement identifiés et le SMD établit des préconisations pour le traitement de certains d'entre eux. Par mis ces principaux points noirs à traiter figurent (confère localisation carte page 112) :

- **Le franchissement de la voie ferrée** qui isole pour les piétons et cycles les coteaux nord et nord-ouest de Baume-les-Dames (en Crossetin et Rue des Abbayes) avec seulement trois points de franchissements (si l'on excepte le tronçon de Champvans où la voie ferrée passe en souterrain sous l'urbanisation). Il n'y a qu'un seul point de franchissement sécurisé pour les piétons, dont les PMR, est recensé au niveau de la rue des Marnières, c'est-à-dire à 700 mètres à pied de la gare SNCF. Le passage inférieur de la rue des Abbayes ne comporte pas de trottoir, ce qui est d'autant plus problématique que ce passage est la seule alternative pour franchir la voie ferrée à proximité de la gare et du noyau historique pour les PMR, poussettes et vélos.

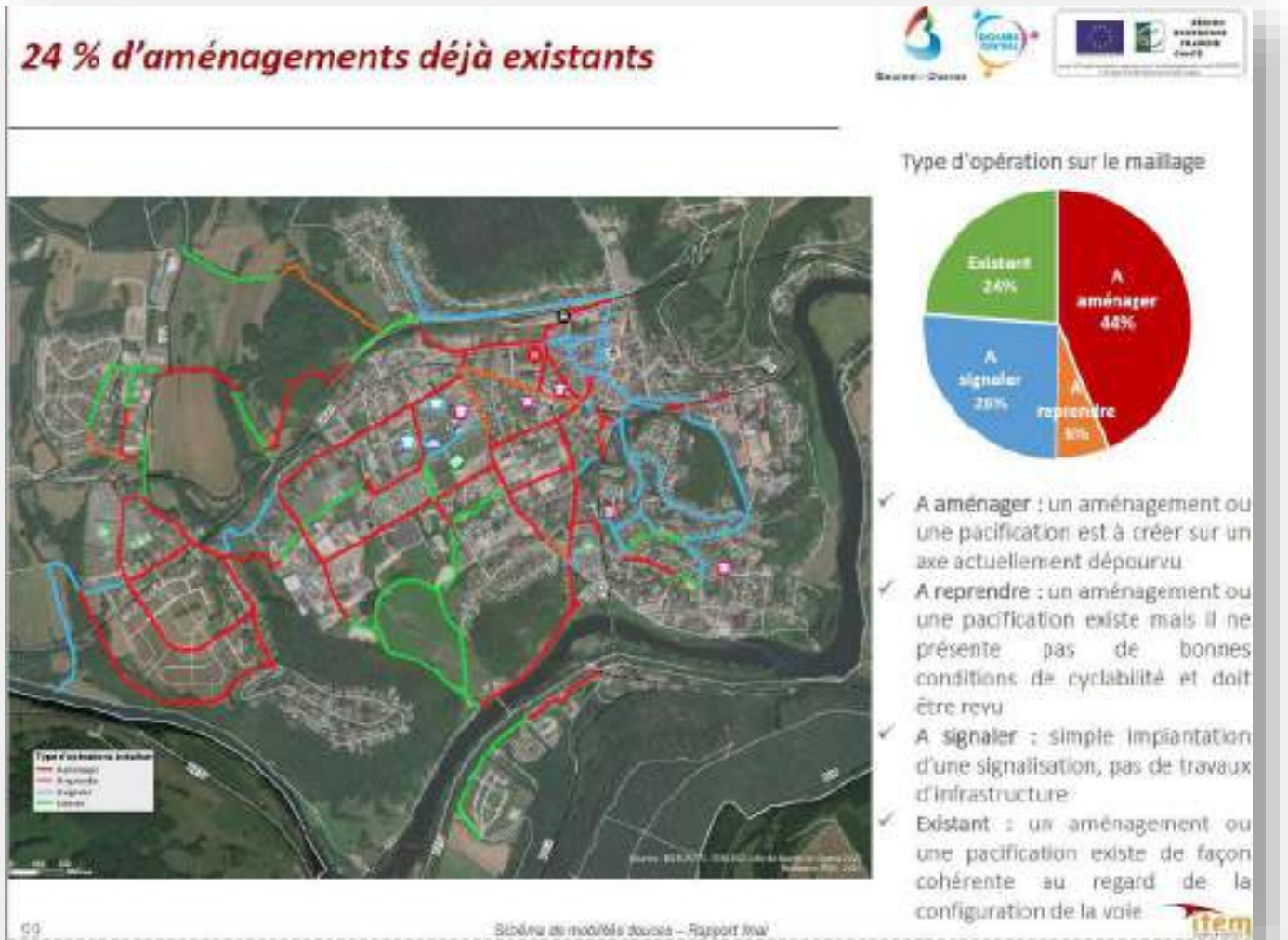
Concernant l'absence de liaison piétonne entre le boulevard Kennedy et le quartier en Crossetin d'une part et le coteau de Bois Carré d'autre part, deux solutions sont explorées par le SMD :

- Réhabiliter la sente piétonne entre le quartier de la Croisière et Bois Carré - chemin rural n°2 dit des Abbayes de Fleguemont).
  - Créer un cheminement entre le sud de la rue de Fontenotte et le Quartier de la Croisière en passant en partie le long de la voie SNCF
- **Un déficit de lien piétonnier entre la ville basse et les hauteurs du plateau de Bois Carré et de Champvans.** Depuis la partie basse, les trottoirs le long de la RD683 s'interrompent au niveau du panneau d'agglomération pour ne laisser place qu'à un tronçon exclusivement pour les véhicules, d'environ 1 km avant l'arrivée sur le giratoire de Bois Carré. Un peu plus au sud, la rue des Vignottes assure une liaison véhicules et piétons entre la zone nord du quartier de la Prairie et les hauteurs de Champvans. Par contre, la voie est très pentue et sinueuse et le carrefour entre les rues de Vignottes / Tarragon et du Parc n'est pas sécurisé pour les piétons et cycles. Une étude de faisabilité foncière et technique pourrait s'avérer utile pour chercher à créer un cheminement piétonnier entre la partie économique du quartier de la Prairie et Super Baume à travers le domaine arboré d'une demeure qui est actuellement la propriété de l'Hôpital de Baume-Les-Dames.
  - **L'insécurité des points de traversée et de plusieurs intersections de la RD683** (principalement pour les cycles).

### 5.4.2.3. La cyclabilité à Baume-Les-Dames

Des espaces de circulation partagée pour les piétons et cyclistes sont présents sur le territoire communal, principalement au niveau de la zone de loisirs de la Prairie mais aussi place Jean Ferrat ou dans le quartier de Bois Carré. Ces espaces de circulation dédiés pour les cycles et les piétons sont loin d'être marginaux mais ils restent insuffisants en nombre (confère carte page 112), et les aménagements existants ne sont pas toujours efficaces.

A la lecture du SMD, le constant peut être résumé ainsi : Il existe déjà un maillage de circulations pour les modes actifs (piétons et cycles), dont la qualité et le taux de couverture varie selon les quartiers. 24 % des aménagements jugés nécessaires à la structuration d'un maillage efficace sont déjà existants. L'EV6 traverse Baume-Les-Dames au sud de la ville et constitue un formidable atout d'attractivité touristique mais également pour les mobilités du quotidien pour les quartiers d'Aucroix et des Pipes ROPP. L'enjeu est de connecter l'EV6 en particulier au centre ancien et à Champvans.



Espace partagé Bois Carré (gauche) et Place Jean Ferrat (droite)

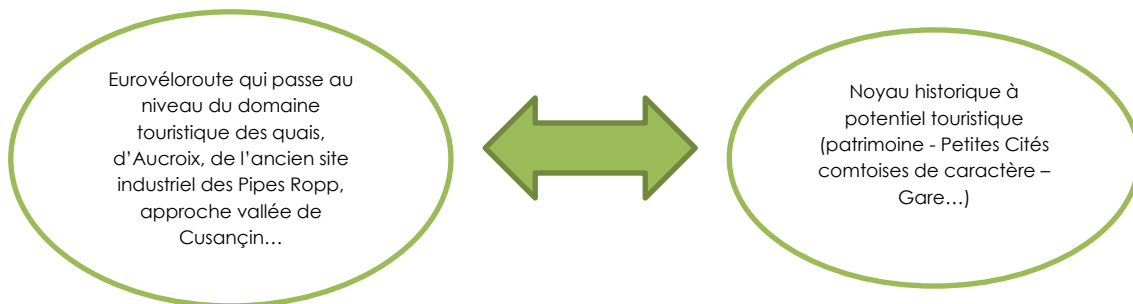
L'Eurovéloroute appelée « EuroVélo 6 » reliant Nantes à Belgrade, constitue un autre axe de tourisme notable. La gare et les possibilités de transporter son vélo dans le train devraient permettre à la commune d'être un point de départ pour suivre le Doubs le long de la véloroute.

Il existe un premier problème au niveau de l'arrivée sur le pont bleu d'entrée sud de Baume les Dames (pont de la RD 50 sur le Doubs).

Les cycles sont tentés de rejoindre la ville par cet ouvrage qui pourtant ne leur permet pas un passage sécurisé, alors qu'il existe une passerelle dédiée à 500m à vol d'oiseau plus à l'Ouest. Le problème est que l'arrivée dans Baume-Les-Dames est alors moins directe et après avoir traversé une zone de loisirs végétalisée dite de la Prairie, la piste cyclable s'interrompt en arrivant sur la rue de la Prairie, dans un secteur qui est peu valorisé en termes d'image et de qualité des espaces publics. Pour rejoindre les espaces à plus haut potentiel touristique et patrimonial du centre, les cycles doivent traverser des zones à vocation fonctionnelle des faubourgs telles que la rue des Glycines, qui jusqu'à présent était peu valorisée avec son identité marquée BTP (qui évolue actuellement avec le projet de reconversion des anciens ateliers municipaux et SOGEA vers de l'habitat collectif).



L'une des questions posées dans le cadre du SMD était comment améliorer la connexion du centre bourg à l'Eurovéloroute ?



Le SMD répond à cette question en proposant des modalités d'aménagement d'un itinéraire **S1 Liaison EV6 <> Centre-Ville**, lequel emprunterait la rue du Moulin Vermoret puis la Promenade du Breuil (extrait ci-contre).

Le SMD propose en tout 16 itinéraires, 4 principaux et 12 complémentaires, consistant en un maillage de voies douces de 26,1 km. Ils sont reportés dans la diapositive ci-après.

Dans ce maillage, la Promenade du Breuil deviendrait la principale voie verte de la ville.



## Un maillage projeté de 26,1 km



### Typologie d'aménagement sur le maillage



- ✓ 41 % du maillage sous forme d'aménagement en site propre (voie verte, chemin, piste; route à accès restreint)
- ✓ 30 % du maillage sous forme de pacification de la voirie grâce à des vélorues, zone rencontre, zone 30km/h ...

- Voie verte
- Piste cyclable
- Route à accès restreint
- Bande cyclable
- CVCB
- Route partagée
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Vélorue
- Chemin

#### 5.4.2.4. Les chemins de promenade et de randonnée

Plusieurs chemins de grande randonnée et chemins agricoles sont accessibles aux piétons et aux VTT.

En ce qui concerne les chemins de randonnée, l'Office du Tourisme de Baume-Les-Dames propose 15 circuits possibles dont 5 principaux :

1. La Croix de Chatard
2. La Fente de BaBre
3. Le sentier des Crêtes
4. Mont Dommage
5. Le Val de Cusance



Il s'agit de PR c'est-à-dire des « Itinéraires de Promenade et de randonnée » balisés jaune et bleu (durée égale ou inférieure à la journée).

Le réseau d'itinéraires de promenade et de randonnées pédestres et VTT du Doubs Central est en partie inscrit au PDIPR3. La Commune de Baume-Les-Dames a délibéré sur l'inscription de chemins au PDIPR notamment le 14/09/2012. Les sentiers inscrits au PDIPR ont une protection juridique contre l'aliénation par les communes des sentiers inscrits à ce plan (article L. 361-1 du code de l'environnement, L. 161-2 du code rural et de la pêche maritime et Loi 3DS du 21/02/2022).

La cartographie de ces sentiers est proposée par les services du Conseil Départemental du Doubs.

Si ces sentiers se recoupent sur certains tronçons avec ceux mis en valeur par l'office du Tourisme, ils ne sont pas identiques.

Enfin Baume-Les-Dames est traversée par le circuit de Grand Randonnée GR 59 « des Vosges au Jura ». Il arrive à Baume-Les-Dames par le sud, par la Commune riveraine de Pont-Les-Moulins plus exactement par le petit hameau de Chatel, puis traverse le Bois de Chatard, traverse le pont sur le Cusancin au niveau du hameau des Pipes ROPP, puis le Bois de Babre. Il longe la limite communale entre Baume-Les-Dames et Villers-sain-Martin à travers le bois de Babre et se poursuit ensuite sur la commune riveraine de Villers-sain-Martin.



Tracé du GR 59 sur Baume-Les-Dames  
Fond de plan IGN ®



Vue des sentiers inscrits au PDIPR du Doubs passant par Baume-Les-Dames. DOUBS DATA au 02/03/2023

<sup>3</sup> Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée du Doubs



Exemple de 3 principaux circuits de randonnée au départ de Baume-Les-Dames proposés par l'Office du Tourisme de Baume-Les-Dames et du Doubs Baumois

## 5.5. LES CAPACITES DE STATIONNEMENT

L'article L151-4 du code de l'urbanisme prévoit que le présent rapport de présentation établisse un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités.

### 5.5.1. Recensement

#### ➔ Stationnement véhicules dans les parcs ouverts au public

Il s'agit des parcs et places de stationnement publics ainsi que des parcs de stationnements privés ouverts au public des centralités commerciales.

Il est recensé actuellement **un peu plus de 1900 places de stationnement** pour véhicules légers dans ces parcs de stationnement ouverts au public sur l'ensemble de la Commune, dont 635 dans le centre ancien (noyau historique et ses abords).

Dans le centre ancien :

- Environ 150 places sont des stationnements « bleu ». Ces derniers requièrent l'apposition d'un disque de stationnement, dans ces zones le stationnement est limité à 1h30 de 9h à 18h, sauf les dimanches et jours fériés.
- Le nombre de places de stationnement libres en période de pointe globalement faible (8%).
- Un parking de la Gare qui n'est jamais plein, mais qui offre peu de places libres pour pouvoir absorber un report éventuel, tandis que le cinéma et l'hôpital proches induisent un besoin en stationnement ;
- Un taux de voitures « ventouses » élevé (définies comme étant des voitures qui sont restées stationnées à la même place de 6h du matin à 21h le soir): 17 % des 630 places répertoriées.

#### ➔ Stationnement pour véhicules électriques ou hybrides

Il n'est pas recensé de place publique de stationnement réservée aux véhicules électriques à BLD.

Toutefois, il existe 5 sites de bornes de recharge de voitures électriques avec leurs places de stationnement afférentes :

- Station-service F3C av. du Président Kennedy (x3)
- Parking du Bricomarché 2 rue Rosa Luxembourg (x2)
- Super U, 12 rue de Mi-Cour (x2)
- Syndicat mixte d'Électricité du Doubs (SYDED), 12 rue de Mi-Cour (x2)
- Garage Renault 10 av. général Leclerc (x1)
- LIDL rue Rosa Luxembourg (x4)

#### ➔ Stationnement pour véhicules en autopartage

Un stationnement dédié à l'autopartage (Citiz Bourgogne Franche-Comté) est situé sur le parking de la gare, il s'agit d'un véhicule en libre-service. L'inscription sur Citiz est nécessaire pour pouvoir réserver le véhicule et ensuite y accéder. *Véhicule d'autopartage Citiz Bourgogne Franche-Comté*



#### ➔ Stationnement pour les vélos dans les parcs ouverts au public.

Le schéma des mobilités douces (SMD) de BLD recense 9 espaces de stationnement vélo soit 75 places. Seul le stationnement en gare paraît correctement adapté.

En ville un déficit de stationnement est présent avec pour les quelques arceaux présents une difficulté pour les localiser (notamment sur la place De Gaulle, place de la Loi).

Le stationnement au sein du lycée est insuffisant en nombre (5) et en qualité. Il est à noter la présence de stationnement privatif aux abords de quelques commerces et au niveau de la caserne des pompiers.

#### ➔ Stationnement des autocars

Seul le parking de la Place de l'Europe dispose de stationnements pour les autocars, ces derniers effectuent le ramassage scolaire du collège René Cassin situé à proximité. Le reste du territoire communal dispose uniquement d'arrêts de bus, permettant aux autocars de stationner temporairement.

➔ **Stationnement des poids-lourds**

Un espace de stationnements pour les poids lourds est prévu dans le quartier de la Prairie, à proximité du lycée professionnel Jouffroy d'Abbas. Toutefois, il semble que cet espace soit sous-utilisé du fait notamment d'une signalisation insuffisante.

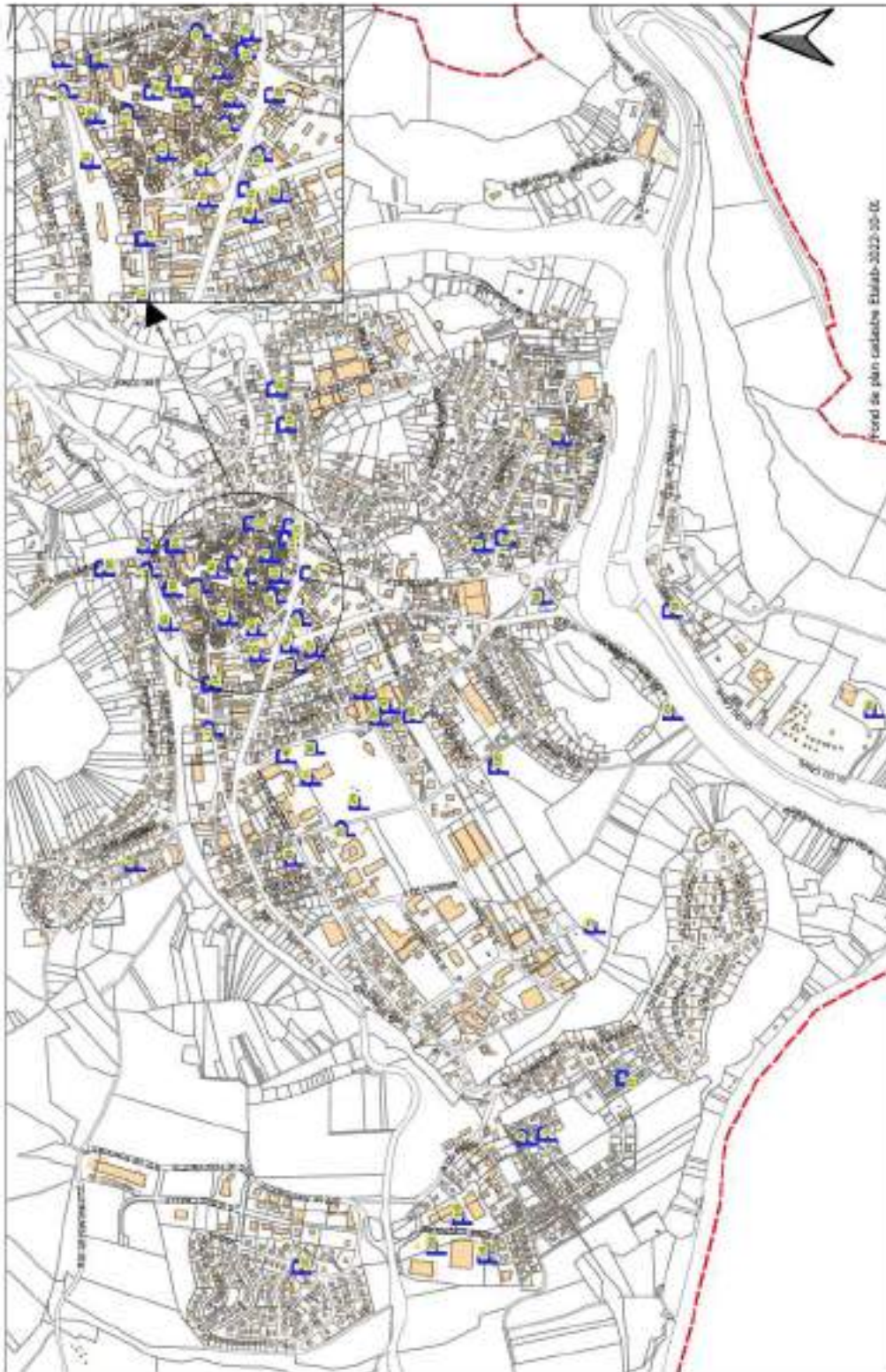
Pour mémoire, il a été identifié un besoin particulier de parking-Poids-lourds rue de l'Industrie.



Localisation et capacités des parkings ouverts au public dans le centre ancien. Source Étude de programmation pour l'aménagement des espaces publics du cœur historique de Baume les Dames. Rauch urbanisme – DIGITALEpaysage

Désignation	Nombre de places
Place de l'Abbaye	40
Place de la Loi	14
Gare	61
Ancien hôtel de la Gare	55
Eplanade Breuil	41
Rue des Terreaux	40
Rue des Saints	50
Avenue Bernard	37
Ecole du Breuil	36
Parking CCDB	35
Place Chamars	28
Rue du Stade	19
Rue Faivre D'E snans	11
Place de la République	30
Rue de Provence école Terreaux	15
Av. du Prés. Kennedy centre	14
Rue des Juifs	13
Rue Ebelmen	11
Grande Rue	11
Rue des Lombards	11
Grenier des Arts rue du Crieur	16
Rue Félix Bourgeot	9
Rue de Derrière Les Murs	8
Parking de la Passerelle	24
Caplainerie	18
Jouffroy d'Abbans	45
Av. Dc Butterlin	5
Rue des Nyosots	8
Piscine	16
Stade Gaston Raquin	70
Rue de la Croisière	24
Square Dc Jean Chapuis	18
Place Jean Ferrat	60
Av. du Prés. Kennedy 2	120
La Poste	11
Rue de l'Eglise 1	17
Rue du Champ Fourneau	28
Rue Andréa Boullche	21
Rue Félix Bourgeot	15
Centre d'affaires et de rencontre	15
Pôle commercial Prairie hors Weidom	45
Parking Weidom	35
INTERMARCHÉ BROCOMARCHE	43
LDL ACTION SPORT2000	250
Rue Rosa Luxembourg éco	140
Rue Simone Veil	19
Rue Simone Veil 2	5
Gymnase Laroche	4
Place de l'Europe	8
Gymnase de l'Europe	1
Point médical Rue Ernest Nicolas	4
Fbd d'Anroz Fournil	1
Fbg d'Anroz Hotel et cave	2
Parking BIMX	5
<b>TOTAL</b>	<b>193</b>

Carte de localisation des parcs de stationnement ouverts au public



## 5.5.2. Analyse et enjeux

Les principaux enjeux sur le stationnement portent sur le centre ancien. Ce dernier a fait l'objet ces dernières années de trois études portant spécifiquement ou en partie sur le stationnement en centre bourg :

- L'étude stationnement, circulation et signalétique pour la requalification du centre-ville réalisée en 2018 (via comnea).
- L'étude de programmation pour l'aménagement des espaces publics du cœur historique en 2021 (Rauch urbaniste et Digitalepaysage)
- L'étude de faisabilité relative à la construction d'un ou plusieurs ouvrages de stationnements paysagés en centre-ville en 2022 (BAFU et art&FACT architecture).

### ➔ Enjeu de saturation et de mauvaise répartition du stationnement en centre bourg

L'étude sur le stationnement Via Comnea réalisée en 2017 (voir synthèse page 13) met en évidence un nombre insuffisant de places libres durant les heures de pointe, notamment en raison des « véhicules ventouses ». Ce phénomène de véhicules immobilisés sur le domaine public peut s'expliquer en partie par le déficit de stationnement privatif de l'habitat ancien du noyau historique.

Le stationnement prolongé sur le domaine public porte atteinte à l'activité économique des commerces du centre historique puisque le manque de stationnements constitue naturellement un frein pour la clientèle. Les statistiques soulignent que Place de l'Abbaye, un véhicule sur quatre est un véhicule « ventouse » et qu'un véhicule sur deux appartient à des résidents du voisinage. A la suite de cette étude la Ville pris des dispositions contre les véhicules ventouses qui ont déjà contribué à améliorer légèrement la situation (identification des véhicules ventouses par un agent public de la Commune et courrier au propriétaire).

L'étude de faisabilité relative à la construction d'un ou plusieurs ouvrages de stationnements paysagés en centre-ville de 2022 résume ainsi bien ces enjeux :

- Présence de nombreuses voitures « ventouses »
- Espaces de stationnement à proximité du centre peu accessibles pour les piétons
- Besoins spécifiques de stationnements « longue durée » pour les résidents et commerçants
- Globalement, l'offre de stationnement n'est pas adaptée à la demande, entraînant une vacance des commerces et logements, ainsi que du stationnement gênant ou abusif en centre-bourg, notamment sur des sites historiques dont l'image est ainsi dégradée (places de l'Abbaye et de la République).

### ➔ Enjeux liés à la politique de renouvellement urbain : reconquérir l'espace public, résorber la vacance de logements, soutenir les commerces et valoriser le patrimoine

Une étude plus récente sur la requalification des espaces publics du centre (Rauch et Digitale) dresse elle aussi le constat de difficultés de stationnement dans le centre et de la place jugée trop importante de la voiture sur les différents espaces publics du centre, au détriment des autres usages et de la qualité patrimoniale du centre (*image de « tout voiture » dans les rues et les Places bordées de patrimoine bâti de qualité*).

Les enjeux relatifs au stationnement dans le centre ancien sont imbriqués dans d'autres enjeux de la dynamique sociale et commerçante du centre, la vacance de logements, ainsi que d'image du centre (valorisation patrimoniale et environnementale).

La mise en place d'une politique de réhabilitation de logements vacants (notamment l'îlot Saint-Vincent) et l'implantation de services et activités (notamment pôle socio-culturel) nécessitent une offre de stationnements nouvelle et adaptée.

Une offre de stationnements conséquente à proximité de la gare est indispensable afin de conforter la zone d'échange intermodale, notamment pour les habitants allant travailler quotidiennement à Besançon ou à Montbéliard par le train et favoriser les modes de circulation doux depuis la gare de Baume-les-Dames vers le centre-bourg.

Ces enjeux ont été transcrits dans l'étude de requalification des espaces publics de 2021 sous la forme de trois ambitions visant à reconquérir l'espace public :

- A. Un cœur apaisé : 10 objectifs d'accessibilité pour tous, d'apaisement et de meilleur partage de l'espace, en deux enjeux :
  - Redonner une véritable place aux vélos et aux piétons
  - Réduire l'emprise de la voiture et améliorer les ambiances de l'espace public (sonore, visuelle et olfactive)
- B. Un cœur vivant : 11 objectifs de revitalisation environnementale, sociale et commerciale, en trois enjeux :
  - Améliorer le confort et le bien être des « vivants » (*végétaliser, désimperméabiliser, revêtements semi perméables*)
  - Favoriser les usages et la pratique de la vie sociale (*jardins public ou partagé, aire de jeux, réintroduire l'eau dans l'espace public, nouvelle ligne de mobilier urbain*)
  - Améliorer l'image et le fonctionnement des commerces (*agrandir terrasses de restaurants événements périodiques sur les places, rénover devantures, accessibilité PMR*)
- C. Un cœur mis en valeur : 9 objectifs de protection et mise en valeur de l'architecture et du patrimoine en deux enjeux :
  - Préserver la singularité et l'unité du centre ancien
  - Préserver et mettre en scène le patrimoine historique

Le scénario final proposé par cette étude vise à reconquérir l'espace public à terme, en visant un plan de circulation plus rationnel, sans craindre la création d'une belle aire piétonne dans le cœur (confère illustration en page 11).

Cette démarche de piétonnisation nécessite d'anticiper la suppression potentielle de places de stationnements situées en centre-bourg et notamment sur les places de l'Abbaye et de la République. En compensation, le nombre nécessaire de places de stationnement à reporter à proximité du centre-bourg a été estimé à 80-90 places par l'étude de faisabilité de 2022 (étude BAFU/ art&Fact).

Trois sites de délestage potentiel du stationnement ont été analysés dont deux pour lesquels la commune maîtrise le foncier, ce qui permet d'envisager une réalisation concrète plus rapide :

- L'ilot bâti/ parking en partie désaffecté à l'angle de la rue de Derrière Les Murs et de l'avenue Bernard : 8 places actuelles, 30 à 59 places supplémentaires après travaux (impliquant des démolitions de bâti de faible intérêt mis à part la façade avec le graffiti « Votez De Gaulle », suivant les variantes.
- L'actuel parking de l'ancien hôtel de la Gare : 55 places actuellement. Proposition de transformer l'ancien hôtel de la Gare en parking silo, pour un accroissement de la capacité totale de 43 places dont 12 box (pour les logements). Variante de création d'un ouvrage de stationnement en terrasse permettant un gain de 21 places par rapport à l'existant, dont 15 box (pour les logements).

➔ En dehors du centre, l'enjeu principal est de faire en sorte que le stationnement privatif soit assuré en dehors des voies publiques.

Dans la perspective d'un d'arrêt à terme de l'étalement urbain prévu par la Loi Climat, les mutations de la ville sur elle-même vont se poursuivre dans les décennies à venir et la ville ne va cesser d'évoluer, se reconstruisant sur elle-même. Des opérations de requalification, voire de densification vont être menées, principalement à destination de logements (les espaces économiques disposant de zones dédiées). Il est donc important que ces futures évolutions prévoient des espaces de stationnement en nombre suffisant dans l'espace privatif pour permettre de dégager l'espace public et mieux le partager avec les modes actifs de déplacements (marche, vélo), et laisser également de la place lorsque possible aux aménagements de voirie paysagers (plantations d'arbres, etc.).

Cet enjeu concerne tout autant la ville basse que les coteaux résidentiels.

Par contre, s'agissant des espaces de stationnement des centralités commerciales (8 en tout sur la commune), l'enjeu est principalement de favoriser et développer la mutualisation des aires de stationnement, comme cela existe déjà sur plusieurs pôles commerçants : zone commerciale des Dames du Quin, le pôle commerçant de la rue de la Prairie, le pôle santé rue Ernest Nicolas, av. de Verdun (vers le Fournil et l'hôtel)...

Végétalisation couvrante en façade



Enfin un dernier enjeu est de répondre aux besoins spécifiques du stationnement des poids-lourds, en particulier organiser les aires de manœuvres et stationnements poids-lourds dans la ZA de Necchie, et potentiellement aussi sur la ZA des Vignottes dans le quartier de la Prairie (faire évaluer finement le besoin préalablement à une éventuelle intervention publique).

## 6. LA TRAME VÉGÉTALE EN VILLE

L'analyse de la trame végétale de Baume-les-Dames a fait l'objet d'une analyse détaillée dans le cadre de l'AVAP, de laquelle sont extraites certaines analyses illustrées ci-après.

### 6.1. LA TRAME VÉGÉTALE DU CENTRE HISTORIQUE

Compte tenu de la densité du centre historique, les espaces verts sont peu nombreux. Toutefois la présence de jardins offre un cadre de vie davantage naturel dans un secteur concerné par l'absence de vues dégagées sur le paysage (Doubs, massifs montagneux). Dans le centre, il s'agit principalement d'une végétalisation des façades, voire une végétalisation ponctuelle des cours, ce qui est plus rare en raison de la superficie de ces dernières. L'îlot vert le plus important en termes de surface est celui à l'arrière du Presbytère, entre la Grande Rue et la rue Bernard.

La végétalisation du bâti permet en effet d'apporter une touche naturelle au bâti tout en conservant le parcellaire initial, c'est-à-dire en ne procédant pas à des extensions pour créer un jardin par exemple. Cette végétalisation par « petites touches », permet de concilier nature en ville et densité du noyau historique, ce qu'il sera préconisé de poursuivre pour conserver son homogénéité.

L'autre élément végétal principal du noyau historique réside dans ses vergers et jardins de la rue de Derrière Les Murs.

Plusieurs de ces jardins privatifs sont identifiés dans le projet d'AVAP comme étant à préserver (confère carte page 40).

➔ **Enjeu de végétalisation de l'espace public**

Au niveau du traitement des espaces publics, **il est quasi exclusivement minéral** à la base, mais de nombreuses jardinières et autres petits aménagements paysagers témoignent d'un effort de végétalisation et d'agrément de l'espace public.

La démarche pourrait être approfondie par exemple par une initiative de type « végétalisons nos ruelles ». Il semblerait possible également de réinvestir un espace libre communal dégradé rue des Juifs au droit du cinéma, pour le valoriser en petit îlot de verdure (mur végétal, mobilier ou art urbain...).

Cela contribuerait à réduire les problématiques de gestion des eaux pluviales que rencontre le centre historique, lequel est assaini par un réseau unitaire. Outre l'aspect très imperméabilisé du centre par nature, se pose inévitablement des problèmes de gestion des volumes d'eaux usées lorsque celles-ci sont mélangées aux eaux pluviales.

*Espace libre rue des Juifs à transformer en petit jardin urbain par exemple*



**Exemples d'aménagements de type « Végétalisons nos rues »**



Végétalisation des trottoirs à Rennes : plantes vertes, fleurs ou rampants  
Source : <http://www.jardinsnaturels.org/fr/nos-actions/vege-obj-71442>



Végétalisation des trottoirs et des façades à Bordeaux : plantes fleuries sur les trottoirs et sur les appuis de fenêtre  
Source : <http://www.bordeaux.fr/00042-vegetalisation-des-rues>



Végétalisation des murs et des trottoirs : INCE Le Néon de la concentration et de l'Équipement et le CTCR Bretagne



## 6.2. LA TRAME VÉGÉTALE DES FAUBOURGS

Le parcellaire des faubourgs, bien que contraint par la superficie des lots, offre des possibilités de végétalisation plus larges par rapport au centre historique. En effet la superficie des lots, légèrement supérieure à celle que l'on retrouve dans le centre historique permet de réaliser des jardins grâce aux cours attenantes aux constructions.

En ce qui concerne le traitement paysager des faubourgs, la Promenade du Breuil et la Place Chamars se caractérisent par une dimension naturelle très marquée. En effet, l'alignement d'arbres de la Promenade du Breuil donne une dimension de profondeur à cet axe routier. La réalisation d'une aire de jeux pour enfants en face du bâtiment des services techniques municipaux témoigne de la volonté d'aménager le domaine public par des aires de loisirs, permettant ainsi de profiter des espaces verts.

Le traitement paysager de la Place Chamars est également soigné avec la présence d'arbres et de plantations fleuries, permettant ainsi de nuancer avec l'aspect minéral de la place et d'apporter une touche naturelle dans une zone urbaine. A noter toutefois qu'un grand nombre de Marronniers classés au site du site inscrit de la Place n'existent plus.

La partie ouest de la RD 683 (av. du Général de Gaulle) est plus minérale et plus routière une fois passé l'ensemble Place Chamars/ Place du Breuil. Le principal atout végétal est un alignement d'arbres haute tige de part et d'autre de l'avenue, mais parfois interrompu sur certains tronçons. Le tronçon le plus à l'ouest de la RD683 (Av. du Président), après avoir quitté le secteur du petit ensemble commercial de la Halle, présente à l'inverse une image dégradée du fait de l'absence d'aménagements végétaux et d'arbres sur l'espace public.



*Contraste entre l'ambiance végétale urbaine de la Place du Breuil avec le caractère minéral et routier du tronçon ouest de l'av. du Président Kennedy*



Ambiance végétale Place Chamars, et tronçon urbain de la RD 683 (Av. Général Leclerc)

### 6.3. LA TRAME VEGETALE DES COTEAUX RESIDENTIELS

La dimension végétale la plus marquée se trouve dans les coteaux résidentiels. En effet, la superficie des lots, supérieure au parcellaire du centre historique, permet de réaliser des espaces végétalisés plus importants de type jardin. Il s'agit principalement de jardins potagers ou de jardins d'agrément pour les pavillons.

Dans les coteaux résidentiels de Cour et de Château Simon, cette trame végétale est accrue par les rives du Doubs et du Cusancin en pied de coteau.

*Jardin potager Château Simon en pied de coteau – Source : AVAP partie 3 diagnostic paysager*

Toutefois il convient de différencier les coteaux anciens des coteaux plus récents.

En effet, dans les coteaux résidentiels les plus anciens, la végétalisation est très marquée. Dès lors, une densification dans ces zones viendrait rompre la trame végétale.

A l'inverse, le traitement paysager des coteaux d'habitat les plus récents est moins présent compte tenu de la densité de ces quartiers, cette dernière limite en effet les possibilités de création d'espaces verts privés.

Dans le quartier résidentiel de Bois Carré, cela est en partie compensé par des aménagements paysagers de l'espace public (petites plates-bandes enherbées plantées d'arbres de haute tige). En outre, l'ambiance paysagère du quartier bénéficie de l'écrin de verdure arboré constitué par un petit bois au nord-est ainsi qu'une combe naturelle à l'ouest.

Le quartier d'habitat récent des Dames du Quin souffre pour l'instant d'une quasi absence d'ambiance végétale. Les constructions sont récentes ou en cours, les jardins privés non encore aménagés et le secteur est dense. Toutefois, l'axe principal de ce quartier, la rue Rosa Luxembourg, fait l'objet de traitements paysagers avec une noue plantée d'arbres et arbustes, séparant la chaussée d'un trottoir. Un petit espace vert a été aménagé. Il accueille même depuis peu des locataires qui assurent la tonte (moutons).



Avec le temps l'ambiance végétale de ce quartier devrait évoluer, en particulier lorsque sera aménagée la promenade piétonne prévue à l'ouest de ce dernier, devant le ceinturer et rejoindre le lotissement des Champs Fourneau en longeant les Roches du Quin au sud (secteur naturel).

## 6.4. LA TRAME VEGETALE DANS LES ZONES D'ACTIVITES

### 6.4.1. Trame végétale de la Prairie

La Prairie est un secteur diversifié puisqu'il se compose de plusieurs vocations : habitat, équipements publics, économique.

En ce qui concerne l'économique, la zone d'activités est bordée par des espaces verts notamment par la butte de Super Baume (espaces forestiers) et par la zone de loisirs. Il s'agit toutefois d'une trame végétale « périphérique ». Si l'on recentre notre analyse sur l'intérieur même de la zone économique, force est de constater la prédominance du caractère économique et l'absence d'espaces verts sur le domaine public. En effet, seule une végétalisation sommaire des parcelles privées est présente. La réalisation de petits espaces verts serait favorable à l'attractivité de la zone et nuancerait l'aspect routier de la rue des Bouvreuils notamment. Elle irait aussi dans le sens d'une meilleure gestion de la problématique d'inondation.



*A gauche vue sur des plantations d'arbres d'alignement rue du Tennis et à droite rue des Bouvreuils*

### 6.4.2. Les autres zones d'activités

- Bois Carré

Située sur le flanc Est de la zone d'habitat, la zone d'activités de Bois Carré est entourée d'espaces naturels (espace boisé tampon au nord et haie agricole Route de Fontenotte).

Les aménagements réalisés dans la rue sur le Chaillé facilitent l'intégration des bâtiments économiques dans le paysage naturel. En effet, dans cette rue des alignements d'arbres, espaces verts et chemins piétonniers ont été réalisés.

Une rupture nette est à tout de même à observer entre la fin de la rue André Boulloche et le commencement de la rue sur le Chaillé, cette dernière étant la rue principale de la zone économique. En effet la rue André Boulloche, relativement dégradée se caractérise par sa vocation routière alors que la rue sur le Chaillé offre quant à elle de nombreux aménagements, bénéficiant à son encadrement végétal : alignements d'arbres, espaces verts et cheminements piétons, présents sur toute la longueur de l'axe routier.

Il a été relevé le rôle particulièrement important de la haie champêtre bordant le flanc Est de la ZAE de Bois Carré, contribuant à l'insertion visuelle lointaine de la zone, laquelle est exposée à la vue de par sa situation en haut de coteau.

- Partie économique des Dames du Quin

Cette zone économique dispose d'un encadrement végétal marqué en raison notamment des espaces forestiers situés sur le coteau ouest qui encadre la zone de part et d'autre à l'Est et à l'Ouest.

Le domaine public à l'intérieur de cette zone a également fait l'objet d'aménagements, paysagers conséquents, tout comme certains parkings des commerces.

Par contre le parking principal de l'ensemble Intermarché/ Bricomarché est peu végétalisé, mis à part à ses abords.

Le caractère encore récent des plantations fait que la végétation ne s'impose pas encore à la vue, dominée pour le moment par les emprises bituminées.

*Vue sur l'espace commercial de la Dame du Quin depuis la rue du Parc*



- Necchie

La trame végétale des abords la zone d'activités de Necchie est riche compte tenu de son caractère enclavé entre les espaces boisés sur les flancs ouest et sud et de la présence du Canal Rhône-Rhin à l'Est.

De même les lots d'habitat pavillonnaire riverains sont plutôt vastes et anciens et donc nettement végétalisés. Le premier plan d'habitat collectif à l'amorce de la rue de l'Industrie sur la RD 983 est lui aussi bien végétalisé avec notamment des arbres haute tige en alignement sur rue.

Toutefois, il s'agit d'éléments paysagers périphériques, le caractère industriel reste en effet largement présent dans cette zone compte tenu des bâtiments qui y sont implantés et de la quasi absence de traitement végétal de l'espace public lui-même.

L'absence d'espaces verts ne permet pas d'alléger l'aspect bitumeux et industriel de la zone d'activités. Outre une réaffectation des bâtiments abandonnés, il existe un fort enjeu de valorisation de l'espace public tant en matière de réfection des chaussées, que de végétalisation et d'aménagements pour modes doux, pour renforcer l'attractivité de cette zone.



*Vue sur la rue de l'Industrie*

## 7. FOCUS SUR CERTAINES FRAGILITES DU PAYSAGE URBAIN

Les parties précédentes du présent diagnostic urbain ont été l'occasion de relever certaines fragilités du paysage urbain de la Commune appelés aussi des « points noirs » ou « verrues » du paysage. Il s'agit ici de récapituler les principales.

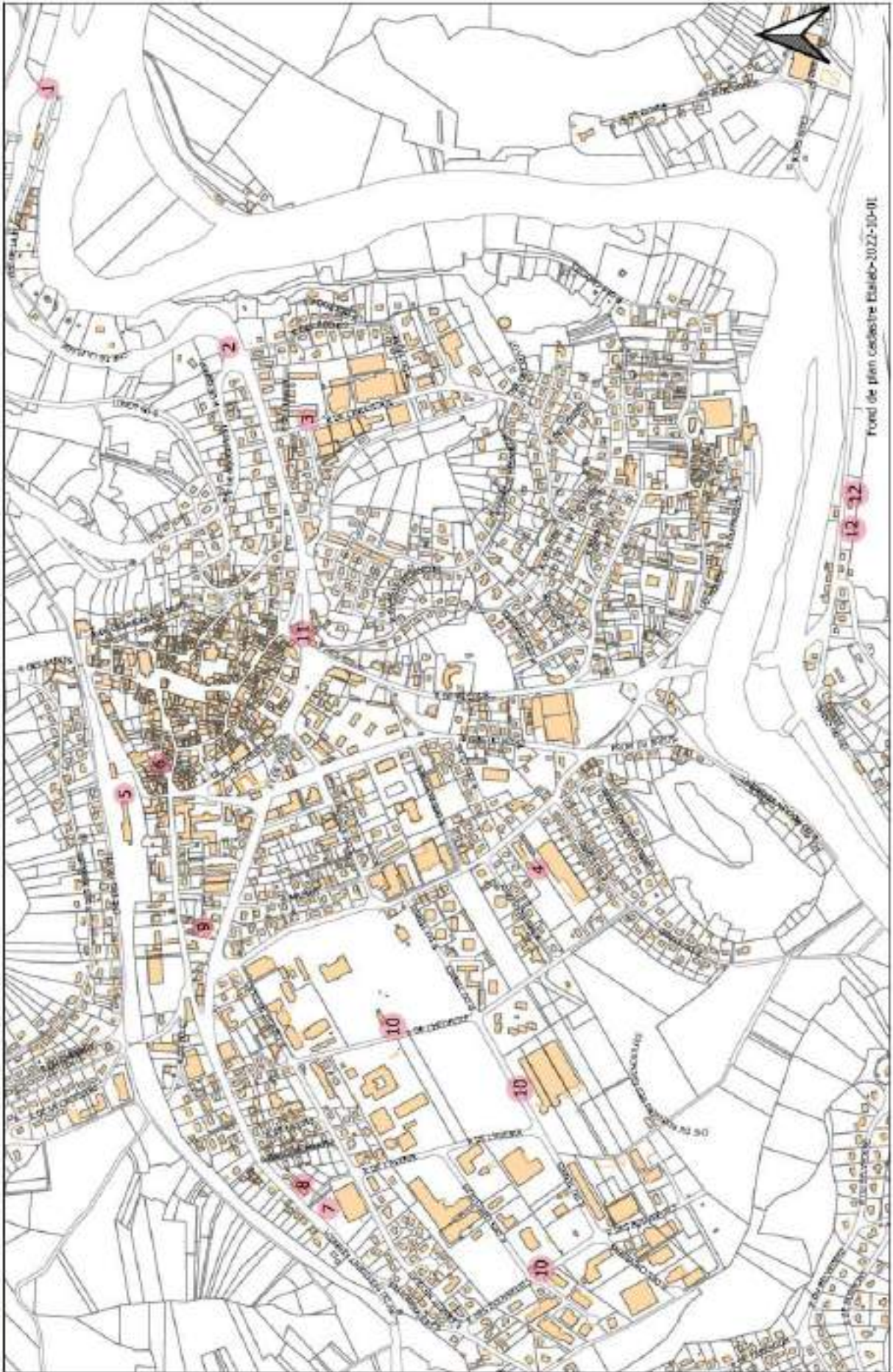
N°	Désignation	Sensibilité	Enjeu
1	Base nautique	Désuétude de l'ancien restaurant dancing Chaussée et accès véhicule zone dégradée Sensibilité d'exposition visuelle car entrée de ville et ouverture de la vue sur le Doubs	Préserver les vues sur le Doubs, Encadrer les stockages et installations diverses de la base nautique, Améliorer la qualité du traitement de voirie au moins au niveau de l'entrée du quartier du chemin de la Plage.
2	Carrefour d'entrée Est de la RD683 depuis Montbéliard	Sensibilité d'entrée de ville Carrefour routier RD683/RD50 complexe, peu lisible Aspect très technique	Sécurisation du carrefour, Conférer une ambiance plus urbaine, Étudier la faisabilité technique d'une connexion douce entre le quartier de la Plage et le Faubourg d'Anroz
3	Rue de l'Industrie	Une partie du patrimoine bâti en friche Un espace public dégradé Une ZAE mal signalée Pas de traitement paysager de l'espace public Besoin de fonctionnalité pour les poids lourds	Renforcer l'attractivité de la ZI Reconvertir les bâtiments en friche Résoudre certaines contraintes (séparation des flux PL et VL, offre en stationnement VL, sécurisation des circulations douces, faciliter les manœuvres PL au sud de la rue de l'Industrie, entre autres). Améliorer l'insertion paysagère des activités économiques Travailler les lisières avec les quartiers d'habitation en intégrant un traitement végétal adapté et de qualité. Valoriser l'espace public tant en matière de réfection des chaussées, que de végétalisation et d'aménagements pour modes doux. Améliorer la signalétique annonçant la ZI.
4	Location service et BTP de la rue de la Prairie (au nord de la butte de Château Simon)	Bâtiments imposants et espaces de stockages à caractère technique au sein d'un environnement résidentiel et à proximité immédiate du petit centre commerçant Zone rouge et bleue du PPRi	Permettre une reconversion du site à terme Accompagner la délocalisation des entreprises et avoir une stratégie d'intervention foncière.
5	Talus de la voie ferrée et hangar de la SNCF	Talus délaissé Sensibilité zone AVAP et vitrine du principal équipement de l'intermodalité Hangar SNCF en moellons apparents (verru) + série de préfabriqués SNCF Situation en contre-haut très exposée à la vue depuis le centre et les points de vue du grand paysage	Agrémenter le talus SNCF par un véritable aménagement paysager (couvre sols et arbustes par exemple) Traitement façade hangar en moellon Conservation des caractéristiques architecturales du hangar en dur typique de l'architecture des bâtiments de gare.
6	Dent creuse Rue des Juifs	Sensibilité patrimoine car située au cœur du centre historique Squat	Redonner une fonction à cet espace, par exemple végétale pour contribuer aux îlots de fraîcheur en ville et à la gestion des eaux pluviales.

7	Espace commercial Av Kennedy l'Isle aux Trésors »	Désuétude du parking et des maigres espaces verts Accès très dégradé visuellement et insécurisé (pente, vitesse, pas de voie de décélération). Sous affectation du bâti Entrée de ville avec panorama sur la ville entière. Zone bleue et rouge du PPRI	Préserver le panorama sur la ville et l'améliorer. Désimperméabiliser une partie du parking en cohérence avec le zone rouge et bleue du PPRI. Végétaliser ce dernier Sécuriser l'accès depuis la D683 Supprimer la possibilité de connexion entre la D683 et la rue Ernest Nicolas par un véritable aménagement (et non un simple panneau sens interdit).
8	Cellules commerciales 62 av. du P. Kennedy (tronçon le plus à l'ouest)	Partie la plus dégradée en termes d'image et avec le moins d'intérêt architectural de la traversée de la RD 683 Devanture constituée d'une aire bétonnée de stationnement Présence d'une ancienne activité semi démolie. Sensibilité de l'entrée de ville et du panorama offert sur la ville basse et vers le centre. Hétérogénéité des destinations et des architectures. Aucun aménagement urbain de la voirie de type plantations trottoirs.	Requalifier le bâti vieillissant du petit îlot commercial de manière homogène et le traitement de sol des devantures (sur domaine privé) Requalifier l'espace public devant l'îlot (opportunités offertes par la largeur de l'espace public). Végétaliser Limiter la hauteur des bâtiments pour ne pas obstruer la vue vers le centre Conférer une lisibilité à la vocation commerciale du tronçon sud de l'avenue (interdire le changement de destination vers l'habitat). Traiter la verue du bâtiment démoli (ôter les dépôts à minima).
9	Cellule commerciale et hangar îlot MACTOM av. du Général Leclerc	Cellule commerciale vieillissante Hangar désaffecté Impression de vaste surface imperméabilisée du parking privatif couplé au stationnement latéral de l'espace public	Anticiper une reconversion complète de l'îlot y compris tout ou partie de la bâtisse d'habitat accolée à l'arrière, qui semble présenter des signes d'effondrement. Avoir une stratégie d'intervention foncière Prévoir démolition du hangar désaffecté Enjeu de désimperméabilisation potentielle
10	Aspect routier de plusieurs rues de la Pairie (Bouveuils/ Tennis et Helbétie)	Voierie vieillissante et d'aspect routier. Aspect tout bitume chaussée/trottoirs Trajectoires rectilignes Absence ou forte insuffisance du végétal sur l'espace public de la rue. Zones rouges et bleues du PPRI	Réaménager l'espace public par une plus grande végétalisation en cohérence avec le PPRI. Confère préconisations du Schéma des Mobilités pour un partage de la voie.
11	Publicité place Chamars	Foisonnement publicitaire sur un bâtiment Sensibilité localisation à l'angle des D683 et 50, au droit du site inscrit de la Place Chamars. Sensibilité patrimoine bâti avec une bâtisse identifiée comme Immeuble de qualité	Maitriser l'affichage publicitaire anarchique Préférer une signalisation harmonisée et cohérente avec les éventuels futures signalisation du centre-ville.
12	Stockage de matériaux entrée de ville RD 50 rue des Cités Champart	Entrée de ville principale depuis le site naturel classé de la Vallée du Cusancin Plateforme de stockage de matériaux	Intégrer visuellement la plateforme pour la masquer au moins partiellement à la vue, par un dispositifs semi-occultants de qualité doublé d'une haie (non monospécifique) Débarasser les dépôts de tôles et ferrailles situés à l'extrémité ouest du jardin de la première maison sur flanc sud de la RD50



Jan. 2023

Plan de localisation des principaux points de fragilité visuelle du paysage urbain



## 8. SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX ENJEUX DU DIAGNOSTIC URBAIN.

### 8.1. SYNTHÈSE PAR THEME

#### 8.1.1. Thème paysage urbain



Un cadre de vie exceptionnel à **PRESERVER** et **VALORISER** :

- Insertion paysagère de la ville
- Trame urbaine - Morphologie urbaine générale / Fonctionnement général de la partie urbanisée
- Patrimoine bâti
- La trame végétale en ville

##### 8.1.1.1. Enjeux insertion paysagère de la ville

Les constats	
<p><b>Un cadre de vie exceptionnel</b> La qualité paysagère de la Ville de BLD repose sur 3 piliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>La qualité des grands paysages naturels</b> construite par les massifs</li> </ul>	<p>De nombreuses fenêtres paysagères sensibles et d'importance :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grands axes de découverte,</li> <li>• Les 4 entrées de ville principales,</li> <li>• Points de vue remarquables sur les espaces naturels et les ensembles bâti patrimoniaux (belvédères et panoramas).</li> </ul>

rocheux et l'hydrographie (Doubs, Cusancin, Canal Rhône au Rhin.

- **L'homogénéité de l'ensemble urbain historique.**
- **La richesse de son patrimoine bâti :** édifices remarquables (classés ou non au titre des Monuments Historiques).

1 site classé : Vallée du Cusancin.

1 site inscrit : Place Chamars.

Site emblématique DRAC de la Moyenne vallée du Doubs = intérêt national.

Principaux ensembles urbains remarquables :

- Noyau historique,
- Hameau des Pipes ROPP,
- Hameau de l'Aigle,
- Centre ancien de Cour.

Enjeux	Déclinaison
<p><b>Protéger et à valoriser le patrimoine bâti et paysager remarquable, notamment dans le centre-bourg.</b></p>	<p>⇒ Un PLU en cohérence avec le projet d'AVAP :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concernant le projet politique.</li> <li>• Et dans la traduction réglementaire : cohérence des limites de zones constructibles, destinations admises, protection d'éléments bâtis et naturels, Orientations d'Aménagement et de Programmation.</li> </ul>
<p><b>Préserver/ valoriser les points de vues remarquables (belvédères autres panoramas) =&gt; sur les sites eux-mêmes mais impose également une exigence sur la quasi-totalité de la ville observable depuis ces derniers.</b></p>	<p>⇒ Contenir l'enveloppe urbaine actuelle sauf :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuite Bois Carré et Dames du Quin.</li> <li>• Hameau de l'Aigle (suite AEP) mais de manière très limitée.</li> <li>• Stopper l'urbanisation pavillonnaire du hameau des Pipes ROPP : ne peut que dévaloriser le site. A réserver aux équipements d'intérêt collectif touristiques ou hébergement.</li> </ul>
<p><b>Sauvegarder les ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables et mettre en valeur celui du noyau historique.</b></p>	<p>⇒ Cohérence avec l'AVAP (protection du patrimoine).</p> <p>⇒ Limitation de la densification des quartiers résidentiels de coteau.</p> <p>⇒ Possible dé-densification du centre par actions ponctuelles de curetage ou démolitions.</p> <p>⇒ Amélioration de la qualité des espaces publics pour un cœur de ville apaisé et permettant une meilleure accessibilité pour tous et un meilleur partage de l'espace (moins de tout-voiture).</p>
<p><b>Aménager de manière qualitative les entrées de ville.</b></p>	<p>⇒ Stopper étirement linéaire de l'urbanisation.</p> <p>⇒ Conserver les espaces libres aux abords du rond-point de Champvans après l'urbanisation du dernier lot C1.</p> <p>⇒ Prévoir des dispositions spécifiques pour assurer une bonne intégration paysagère du futur lot C1 de la ZAC.</p> <p>⇒ Prévoir des dispositions constructives et d'aménagements paysagers de la base nautique de Lonot.</p> <p>⇒ Permettre un réaménagement du carrefour Est entre la D683 et la D50 (entrée de ville Montbéliard).</p> <p>⇒ Résorber les points noirs de l'EDV sud et solutionner le problème de stationnement des logements de l'ancienne Citée Champard.</p>

### 8.1.1.2. Enjeux frame urbaine

#### Les constats sur la **morphologie urbaine générale** de la ville

**L'urbanisation n'est pas condensée mais au contraire étendue / éclatée sur plusieurs zones, se répandant entre les buttes ou sur les coteaux doux, et épousant la sinuosité du Doubs, là où l'urbanisation était propice.**

**Une ville de plateau et une ville de plaine.**

**Un cadre physique de grande valeur mais un environnement contraignant qui crée des coupures à l'urbanisation (RD 683, RD 50, voie ferrée, Doubs, Canal navigable).**

⇒ La morphologie urbaine générale actuelle de la ville s'explique par les éléments naturels et historiques :

- Doubs et du canal Rhin-Rhône limitent les possibilités de développement à une seule rive, en raison des zones humides et inondables.
- Développement chronologique : noyau historique (moyen âge) puis faubourgs (XIXème) puis développement des anciens hameaux de Cour, Croyot Tatre et Necchie (fin XIXème début XXème), puis les quartiers résidentiels des coteaux (années 60), la Prairie (années 70 à 90), et l'urbanisation récente (Bois Carré et Champvans depuis les années 2000).
- 3 hameaux principaux historiques et des écarts de construction.

⇒ Un équilibre global entre quartiers spécialisés et quartiers mixtes, avec une tendance moderne à la spécialisation :

- Les quartiers de la ville basse affichent une diversité de fonctions tandis que ceux de la ville haute et ceux à l'écart ou de l'autre côté du Doubs sont spécialisés (emprises distinctement dédiées habitat, économique, loisirs).
- Une urbanisation périphérique résidentielle souvent en impasse ou mi-clos.
- Les ZA contemporaines offrent une alternative de délocalisation aux entreprises contraintes par le PPRi de 2008.

⇒ Un certain déséquilibre entre le noyau historique dense et homogène et une plaine attenante plus disparate en ce qu'elle présente des espaces libres dans l'urbanisation et des volumes très divers.

⇒ L'urbanisation des hauteurs présente une ambiance paysagère plutôt homogène de quartiers résidentiels végétalisés, peu denses.

⇒ Champvans et de Bois Carré présentent une ambiance paysagère très contemporaine.

#### Les constats sur le **fonctionnement général de la partie urbanisée**

**Baume-Les-Dames est le pôle urbain principal de la Communauté de communes du Doubs Central.**

⇒ Un flux important d'entrées /sorties quotidien (actifs, scolaires et autres), principalement en voiture, du fait de l'éloignement et de l'absence de réseau de transport en commun autre que ferré sur la commune (hormis réseau de ramassage scolaire régional Mobigo).

	⇒ Génère du dynamisme économique et social.
<b>Trame urbaine éclatée en différents quartier, à renouer.</b>	⇒ Déficit des possibilités de liaisons inter quartiers par voie douce.
<b>Le centre ancien, constitué du noyau historique de la ville et d'une partie des Faubourgs : le cœur battant de la Commune, de là où tout part...</b>	⇒ Forte densité d'équipements et services publics structurants (Mairie, gare, hôpital, équipements scolaires autres services administratifs...) et tissu commerçant encore dense (même s'il s'est fortement réduit ces dernières décennies). ⇒ Forte densité bâtie et une haute valeur patrimoniale . ⇒ Une forte proportion de logements vacants. ⇒ Noyau excentré au nord de la D683 laquelle fait coupure avec le reste de la ville. ⇒ Mais l'organisation urbaine autour de ce centre ancien glisse vers le sud, sous la RD 683 (avenue de Verdun), scindant ainsi son fonctionnement.
<b>Une desserte routière de la ville en croix : Les RD 683 (Est/ouest) et RD50 (Nord/Sud).</b>	⇒ Principaux axes de transit régional et principaux axes de desserte véhicule pour les déplacements intra ville. <ul style="list-style-type: none"> <li>• La RD 683 : l'axe de transit majeur avec sa vitrine commerciale, mais qui fait barrière, ne propose pas de portes d'entrées vers le noyau historique et ne laisse pas leur place aux liaisons douces.</li> <li>• La RD 50, axe principal de liaison véhicules nord-sud de la ville, mais presque autant que la rue de la Prairie, et à terme probablement pas l'axe de connexion privilégié du centre pour les modes actifs de déplacements (marche et cycles).</li> </ul>
<b>Les quartiers des coteaux et des plateaux qui fonctionnent en impasse et difficilement accessibles en modes doux.</b>	⇒ Les autres quartiers anciens, principalement ceux de la ville basse, présentent une bonne diversité de fonctions avec un maillage d'équipements publics et de polarités commerciales assez bien réparti. ⇒ 8 polarités commerçantes (dont le centre ancien) : <ul style="list-style-type: none"> <li>• permet une animation des différents quartiers</li> <li>• Risque de fragmentation de l'offre commerçante</li> </ul> ⇒ Certains équipements publics structurants répartis dans les autres quartiers (Zone de loisirs, base d'Aucroix, scolaire et petite enfance sur Cour...).
<b>Malgré un certain éclatement des quartiers de la ville du aux contraintes naturelles (topographie, Doubs) ou anthropiques, la ville présente un potentiel significatif de développement des modes actifs de déplacements.</b>	⇒ Localisation du collège et du Lycée Professionnel : accessible à pied pour 50% de la population baumoise et à 99 % en moins de 10mn à vélo. ⇒ Future cité scolaire : accessible à pied pour 60% de la population en moins de 15mn. ⇒ Gare SNCF : accessible à pied pour 47 % de la population en moins de 15mn . ⇒ Un début de maillage pour les mobilités douces à partir de l'atout de l'Eurovéloroute n°6, mais qui reste à compléter significativement à sécuriser pour le maillage existant.

	<p>⇒ Un maillage projeté de 26,1 km de voies piétonnes ou cyclables dans le Schéma des Mobilités Douces de 2022.</p>
<p><b>Baume-Les-Dames est une ville de bord de l'eau au sud.</b></p>	<p>⇒ Atout en termes de cadre de vie et d'attractivité touristique, qui n'est que partiellement exploité (déficit captation flux en mobilités douces).</p> <p>⇒ Contrainte de la zone inondable PPRi qui frappe plusieurs quartiers de la ville</p> <p>⇒ Valeur patrimoniale historique de Cour liée au passé industriel de bord de l'eau.</p> <p>⇒ Corridor écologique majeur trame bleue.</p>

<p><b>Enjeux morphologie urbaine générale et fonctionnement général de la partie urbanisée</b></p>	
<p><b>Enjeu</b></p>	<p><b>Déclinaison</b></p>
<p><b>Un centre ancien à valoriser, à réhabiliter et à conforter.</b></p>	<p>⇒ Poursuivre les actions de revitalisation de centre bourg.</p> <p>⇒ Valoriser certains espaces publics : Places publiques et rues du centre historique.</p> <p>⇒ Accroître la visibilité et l'accessibilité du centre historique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en valeur /marquer les seuils d'entrée du centre historique</li> <li>• Faciliter la traversée de la ceinture du centre historique</li> <li>• Requalifier les espaces publics visibles depuis la ceinture, intégrant la recherche d'une meilleure cohabitation des modes doux avec la circulation motorisée.</li> </ul> <p>⇒ Préserver l'authenticité du noyau historique (cohérence avec l'AVAP).</p> <p>⇒ Réduire la vacance de logements.</p> <p>⇒ Préserver et conforter le pôle de services et commercial du centre ancien :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire les difficultés de stationnement et de circulation,</li> <li>• et anticiper une politique de renouvellement urbain (transformation d'ilots bâtis).</li> </ul>

<p><b>Une ville éclatée à renouer dans une perspective de :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Renforcement de l'attractivité du territoire (favoriser le développement économique et touristique).</b></li> <li>- <b>Levier de transition écologique.</b></li> <li>- <b>Levier d'amélioration de la qualité de vie.</b></li> </ul> <p><b>Connecter le centre-bourg à son territoire en organisant les déplacements doux sur l'ensemble de la commune.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Constituer un centre historique perméable (cf. ci-avant).</li> <li>⇒ Valoriser et hiérarchiser les axes urbains.</li> <li>⇒ Améliorer la cohabitation des modes doux avec la circulation véhicules sur les RD683 et 50 et sécuriser les traversées de ces dernières (4 en particulier).</li> <li>⇒ Renforcer le rabattement des piétons et cycles autour des principaux services et équipements.</li> <li>⇒ Activer deux connexions majeures : celle de l'urbanisation du plateau de Champvans avec la ville basse et celle de l'Eurovéloroute avec le centre ancien. La Promenade du Breuil présente un enjeu principal dans cette capacité à créer une connexion verte entre le centre et les quartiers sud ainsi que l'EV n°6.</li> <li>⇒ Pour le reste des déplacements à l'échelle de BLD : créer un maillage de voies à circulation apaisée, basée par exemple sur des zones à 30km /h pour un meilleur partage de l'espace public, ne nécessitant « que » quelques aménagements de signalisation et de portes d'entrée de zones 30.</li> </ul>
<p><b>Favoriser un environnement urbain agréable, fonctionnel et intégré.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Mettre en valeur la « nature en ville ».</li> <li>⇒ Gérer le risque d'inondation et ne pas accroître l'exposition au risque</li> <li>⇒ Préserver et mettre en valeur, en particulier au niveau de la place J. D'abbans.</li> <li>⇒ Traiter les principales fragilités du paysage urbain identifiées (liste de 12 sites).</li> <li>⇒ Traiter la transition architecturale et paysagère entre certains quartiers : recherche de cohérence dans l'implantation et le gabarit des nouveaux bâtiments.</li> <li>⇒ Préserver le « bien vivre » de Cour et veiller à le connecter au mieux avec le centre.</li> </ul>
<p><b>Disposer d'une stratégie foncière d'intervention publique.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Pour la reconversion de friches industrielles, la requalification du centre historique ou celles des espaces publics mais aussi rendre possible une intervention publique sur les principales fragilités du paysage urbain identifiées (points noirs).</li> </ul>
<p><b>Pérenniser les 8 pôles commerçants existants.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Relative dispersion des pôles commerçants qui peut à terme les mettre en péril. Enjeu de limiter voire interdire la création de nouvelles polarités commerçantes pour pérenniser les actuelles.</li> </ul>

### Enjeux spécifique à la « ville haute »

La ville « haute » : Super Baume, Château Simon, Sur Croyot, Necchie, Bois Carré, Champvans...

<p><b>Des quartiers résidentiels de la ville haute globalement homogènes grâce à une bonne végétalisation mais fonctionnement en mode mi-clos et avec des déficits de liaisons piétonnes (ou cycles).</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Conserver l'homogénéité : ne pas chercher à sur-densifier.</li> <li>⇒ Créer des connexions par modes doux tels qu'identifiées dans le Schéma des Mobilités douces (priorité au rabattement vers certains pôles et d'activation de deux connexions principales).</li> </ul>
---	---

<p><b>Particularité de Bois Carré : ambiance paysagère contemporaine et zone artisanale en entrée de ville</b></p> <p><b>Particularité ZAC Champvans : ambiance paysagère peu marquée, qui s'étoffera un peu avec le temps.</b></p>	<p>⇒ Gérer proximité habitat/activité.</p> <p>⇒ Préserver les perspectives visuelles du plateau et connecter avec la ville basse.</p> <p>⇒ Préserver l'agriculture.</p> <p>⇒ Préserver la qualité de l'entrée de ville ouest par le Rd-point de Champvans et améliorer la seconde séquence de l'entrée de ville (secteur l'Isle aux Trésors et cellules commerciales désuètes au sud de l'Av. du Président Kennedy).</p> <p>⇒ Soigner la qualité de l'espace public.</p> <p>⇒ Soigner la connexion avec Super Baume (espaces de convivialité bénéficiant aux deux quartiers par ex.).</p>
<p><b>Des quartiers de la ville haute en proximité immédiate des espaces naturels forestiers ou de pelouses/falaises présentant un très grand intérêt écologique.</b></p>	<p>⇒ Conserver des couloirs écologiques / Gérer les eaux pluviales.</p> <p>⇒ Gérer la proximité avec les lisières forestières ou arborées.</p>
<p><b>ZI NECCHIE en partie désaffectée et vieillissante.</b></p>	<p>⇒ Enjeu de renouvellement urbain et d'attractivité économique. : requalification de l'ancienne friche et de la ZA Necchie en général:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Le bâti par une stratégie d'intervention foncière facilitant la reprise par les entreprises déjà sur site.</li><li>• Requalifier la voie publique (rue de l'Industrie) pour l'image de la zone et un meilleur partage des usages (flux PL, VL et modes doux).</li><li>• Améliorer l'attractivité économique de la ZA : améliorer sa cohabitation avec l'habitat riverain, résoudre les difficultés de manœuvre /stationnement des poids-lourds et améliorer la signalisation de la ZA.</li></ul>

### 8.1.1.3. Enjeux liés au patrimoine bâti

#### Les constats

Baume Les Dames est une « **Petite Cité Comtoise de Caractère** ».

Patrimoine bâti riche et ancien, principalement dans le centre ancien mais pas seulement.

Principaux ensembles urbains remarquables :

- Noyau ancien de Cour,
- Hameau de l'Aigle,
- Hameau Pipes ROPP.

Présence de quelques autres bâtis à valeur patrimoniale identifiés par l'AVAP ou par le diagnostic urbain (analyse par quartier).

Un patrimoine bâti bientôt protégé par l'AVAP pour l'essentiel.

Enjeux	Déclinaison
Protéger et à valoriser le patrimoine bâti et paysager remarquable, notamment dans le centre-bourg, <b>en cohérence avec le projet d'AVAP</b> = > Enjeu fort pour le caractère de Baume Les Dames .	Cf. § insertion paysagère ville ci-avant
Sauvegarder les ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables et <b>mettre en valeur celui du noyau historique</b>	

### 8.1.1.4. Enjeux liés à la trame végétale en ville

#### Les constats

**Forte présence de la nature en ville en général, qui borde et pénètre la ville.**

**Des quartiers résidentiels de coteaux anciens où le végétal est très présent** dans l'espace privatifs et en bordures (buttes et Monts arborés ou forestiers, dont la partie résidentielle de bois Carré).

**Mais beaucoup moins sur les Dames du Quin**, plus dense et trop récent pour que la végétation de jardins puisse s'être encore développée.

**Un centre ancien très minéral : densité des espaces privatifs et très forte minéralité de l'espace public.**

En conséquence, un certain nombre de jardins privatifs repérés dans le projet d'AVAP pour être préservés.

Certains quartiers présentent une dimension naturelle très marquée, que ce soit par les jardins privatifs ou les aménagements de l'espace public (Promenade du Breuil, Place Charmars, abords de la D 50, quartier d'Aucroix, Sur Croyots, Mi-Cour...).

L'ambiance paysagère de la ZA de Bois Carré est très dépendante de :

- la présence du petit bois au nord de la zone d'habitat
- Des aménagements paysagers de la rue de Chaillé
- de la présence d'une haie champêtre bordant le flanc Est de la zone et participant à son insertion visuelle lointaine.
- des espaces verts dégagés donnant sur le rond-point de Champvans
- Trop faible présence du végétal dans le traitement urbain des rues du centre du quartier de la Prairie et sur le tronçon le plus à l'ouest de l'avenue du Président Kennedy –D683).

**Un certain nombre de jardins et d'espaces naturels ou plantations d'alignement repérés comme étant à préserver dans le projet d'AVAP**, tant dans le centre que les faubourgs, Cour et la vallée du Doubs.

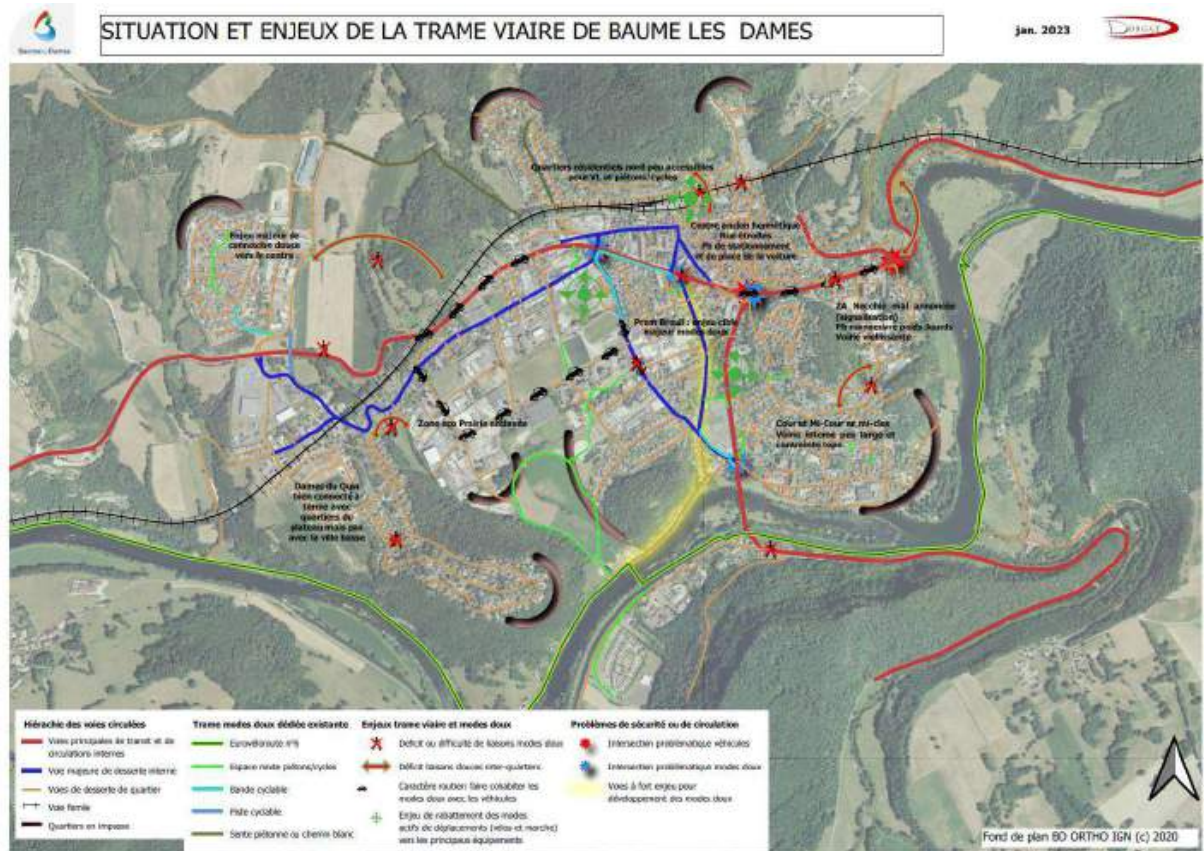
Enjeux	Déclinaison
<p><b>Enjeu de maintien d'une trame de nature en ville</b> : enjeu d'intégration paysagère de la ville / de lutte contre les îlots de chaleur / de réduction du risque d'inondation / de maintien d'une trame verte en « pas japonais » / de bien être des habitants.</p>	<p>⇒ Protection de certains jardins et alignements d'arbres en cohérence avec le projet d'AVAP.</p> <p>⇒ Préservation d'espaces verts privatifs confortables sur les coteaux résidentiels pour maintenir leur bonne insertion visuelle actuelle, très importante dans le grand paysage.</p>
<p><b>Enjeu fort de végétalisation de l'espace public centre historique</b></p>	<p>⇒ Intégrer le végétal et réintroduire l'eau à l'occasion des futurs projets de requalification des places et espaces publics du centre ancien.</p> <p>⇒ Permettre des actions de type « « végétalisons nos ruelles » ».</p>
<p><b>Enjeu de végétalisation à poursuivre sur les Dames du Quin</b></p>	<p>⇒ Dames du Quin :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre et développer les plantations d'arbres d'alignement sur les voies.</li> <li>• Encadrer les possibilités réglementaires de densification et d'imperméabilisation des terrains privatifs pour assurer une intégration paysagère à terme de ce nouveau quartier. Vigilance quand à la tendance à la densification des parcelles après le premier temps de la construction du logement initial conduisant à terme à une imperméabilisation quasi complète du terrain (création d'annexes, adjonction ultérieure de terrasses, allées, parements de sol minéraux et imperméables...).</li> <li>• Maintien et végétalisation des espaces libres immédiatement attenants au rond-point de Champvans (hors dernier lot C1 en cours de commercialisation pour lequel une attention particulière devra être portée pour ne pas « casser » l'ambiance végétale).</li> </ul>
<p><b>Enjeu de création de connexions en modes doux devant opportunément s'appuyer sur la trame verte et la conforter</b></p>	<p>⇒ Permettre la création de la voie verte connectant l'EV6 au centre ville envisagée par le Schéma des Mobilités Douces par la rue du Moulin Vermoret et la promenade du Breuil.</p>



**Enjeu de végétalisation des voies du quartier de la Prairie**

⇒ Enjeu de qualité d'ambiance paysagère mais aussi de lutte contre le risque d'inondation (zones PPRI), pouvant se traduire par l'ajout de plantations d'arbres d'alignement, la création de noues, le remplacement (lorsque possible) des traitements de sols perméables par des semi-perméables...

## 8.1.2. Thème mobilités et stationnement



### 8.1.2.1. Enjeux des mobilités à Baume-Les-Dames

#### Les constats généraux

Baume Les Dames = une localisation, un statut et une desserte qui confortent le caractère central au niveau régional de Baume-Les-Dames. **Pôle centre de la CCDB et d'emploi majeur.**

- ➔ Induit forts flux entrants (actifs, scolaires, utilisateurs des équipements et services) ;
- ➔ Mais aussi importants flux sortants (actifs, étudiants lycées et postbac, et pour certains approvisionnements).

Desserte par ligne de chemin de fer Besançon — Belfort (ligne 85200), ce qui relie la Commune à la LGV Rhin Rhône indirectement (Ligne de chemin de fer à grande vitesse Besançon – Montbéliard/Belfort).

**Mais pas de réseau de transport en commun urbain** : seul transport à la demande et ramassage scolaire.

**La RD 683** : l'axe de transit majeur avec sa **vitrine commerciale**, mais qui fait **barrière**, ne propose pas de portes d'entrées vers le noyau historique et **ne laisse pas leur place aux liaisons douces**.

**La RD 50, axe principal de liaison véhicules nord-sud de la ville**, mais presque rattrapée par la rue de la Prairie pour les déplacements internes à la ville, et à terme probablement pas l'axe de connexion privilégié pour les modes actifs de déplacements (marche et cycles).

Un **centre historique hermétique** qui concentre une grande partie des enjeux de mobilité de la ville et cristallise l'essentiels des problématiques relatives au **stationnement**.

Les quartiers des coteaux et des plateaux qui fonctionnent **en impasse** et **difficilement accessibles en modes doux**.

Malgré un certain éclatement des quartiers de la ville dû aux contraintes naturelles (topographie, Doubs) ou anthropiques, la ville présente un **potentiel significatif de développement des modes actifs de déplacements**.

Un début de maillage pour les mobilités douces à partir de l'atout de l'Eurovéloroute n°6 mais qui reste à compléter significativement à sécuriser pour le maillage existant.

## Les constats mobilités douces et intermodalité

### Un centre ancien :

- Avec une densité d'équipements structurants et une polarité commerçante forte.
- Accueillant le point central de l'intermodalité : gare SNCF.
- Mais confidentiel et hermétique, faisant la part belle aux voitures, avec des difficultés de stationnement générant en conséquence une insécurité pour les piétons et cycles.
- Coupé en deux par la D683.
- Mal connecté au reste de la ville pour les modes doux.
- Difficile à aménager densité étroitesse des rues.
- Dont les aménagements existants pour les mobilités douces sont insuffisamment sécurisés, surtout pour la traversée de la RD683.

Préexistence d'un maillage de circulations pour les modes actifs (piétons et cycles), dont la qualité et le taux de couverture varie selon les quartiers.

### Mais :

- Un déficit majeur de lien piétonnier et cyclable entre la ville basse et les hauteurs du plateau de Bois Carré et de Champvans et entre le centre historique et le reste de la ville.
- Un déficit majeur de lien piétonnier entre la ville basse et les hauteurs du plateau de Bois Carré et de Champvans.
- Une mauvaise connexion de l'Eurovéloroute n°6 avec le reste du maillage de voies douces de la Ville.

Une gare accessible à pied en moins de 15mn pour 47% des habitants de la ville, mais des difficultés d'accessibilité identifiées pour les piétons et les cycles.

Une fréquentation de la gare irrégulière ces dernières années mais globalement en hausse malgré tout depuis 2015.

Les dénivelés naturels de la ville et les barrières naturelles (Doubs) ou anthropiques (voie ferrée, D683, D50, canal) dans le centre ancien comme dans les quartiers résidentiels des coteaux, compliquent les circulations piétonnes.

**Quelques points noirs de la mobilité piétonne** identifiés par le SMD.

Un potentiel significatif de développement des modes actifs de déplacements, identifié par le Schéma des mobilités Douces de 2022, tant pour les scolaires que les actifs travaillant et résidant à BLD.

La plupart des enjeux de mobilités sont liés et se recoupent avec ceux traités ci-avant dans le cadre du fonctionnement de la partie urbanisée.

Enjeux	Déclinaison
<p>Une ville éclatée à renouer dans une perspective de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- renforcement de l'attractivité du territoire (favoriser le développement économique et touristique )</li> <li>- Levier de transition écologique,</li> <li>- Levier d'amélioration de la qualité de vie</li> </ul>	<p>Confère enjeu Trame urbaine ci-avant</p>
<p>Valoriser et hiérarchiser les axes urbains</p>	<p>Confère enjeu Trame urbaine ci-avant</p>
<p>Accroître la visibilité et l'accessibilité du centre historique</p>	<p>Confère enjeu Trame urbaine ci-avant</p>
<p>Favoriser l'intermodalité</p>	<p>⇒ Compléter le maillage de cheminements piétons et cyclables</p> <p>⇒ Assurer un meilleur partage de l'espace public,</p> <p>⇒ Assurer le développement d'un système de cohabitation avec les infrastructures de transport pour les RD 683 et RD 50,</p> <p>⇒ Sécuriser certaines intersections,</p> <p>⇒ Renforcer le rabattement autour des principaux services et équipements dont le collège et le Lycée, le futur groupe scolaire de Mi-Cour <b>et la gare pour accroître l'intermodalité.</b></p> <p>⇒ Mettre en œuvre les principales préconisations et itinéraires prioritaires identifiés par le SMD (connexion EV n°6 au centre, connexion Champvans/ Bois Carré au centre), traitement des infrastructures de transport principales (D683 et 50) pour une meilleure cohabitation avec les modes doux...</p>

### 8.1.2.2. Les enjeux liés au stationnement

#### Les constats sur le stationnement

Un peu plus de **1900 places** de stationnement pour véhicules légers dans les parcs de stationnement ouverts au public sur l'ensemble de la Commune (publics comme les parcs privés ouverts au publics des ensembles commerciaux).

Pas de place de stationnement réservée aux véhicules électriques mais 5 sites de bornes de recharge de voitures électriques avec leurs places de stationnement afférentes.

Une place de stationnement dédié à l'autopartage (Citiz Bourgogne Franche-Comté).

9 espaces de stationnement vélo soit 75 places sur l'ensemble de la commune.

Seul le parking de la Place de l'Europe dispose de stationnements pour les autocars.

Pas de parking de stationnement réservé aux poids-lourds à l'heure actuelle (projet quartier de la Prairie?). Un besoin particulier de parking-Poids-lourds rue de l'Industrie.

**Centre ancien (noyau historique et ses abords) :**

635 places dont 150 en « zone bleue ».

Déficit de stationnement privatif du parc de logements et du parc commerçant.

nombre de places libres en période de pointe globalement faible (8%).

Un taux de voitures « ventouses » élevé (17%).

Parking de la Gare jamais plein, mais offrant peu de places libres pour pouvoir absorber un report éventuel, tandis que le cinéma et l'hôpital proches induisent un besoin en stationnement.

**Centre ancien : offre de stationnement non adaptée à la demande, entraînant une vacance des commerces et logements, ainsi que du stationnement gênant ou abusif en centre-bourg, notamment sur des sites historiques dont l'image est ainsi dégradée (places de l'Abbaye et de la République).**

Enjeux	Déclinaison
<p><b>Enjeu de saturation et de mauvaise répartition du stationnement en centre bourg</b></p>	<p>Réduire le nombre de voitures ventouses par une poursuite de l'action des services municipaux (repérer, contacter, relancer avant une éventuelle verbalisation).</p> <p>Améliorer l'accessibilité piétonne des espaces de stationnement proches du centre</p> <p>Répondre aux besoins spécifiques de stationnements « longue durée » pour les résidents et commerçants.</p>
<p><b>Enjeux liés à la politique de renouvellement urbain dans le centre : reconquérir l'espace public, résorber la vacance de logements, soutenir les commerces et valoriser le patrimoine</b></p>	<p>Prendre la mesure de la place trop importante de la voiture dans l'espace public du centre ancien, au détriment des autres usages et de la qualité patrimoniale du centre.</p> <p>Relier les enjeux du stationnement avec les autres enjeux de la dynamique sociale et commerçante du centre, la vacance de logements, ainsi que d'image du centre (valorisation patrimoniale et environnementale).</p> <p>Conforter l'intermodalité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redonner une véritable place aux vélos et aux piétons</li> <li>• Accroître la capacité du parking de la gare pour conforter l'intermodalité : permettre le rabattement de quelques déplacements vers le vélo à la gare (potentiel théorique de 28 cyclistes supplémentaires selon le SMD)</li> </ul>

	<p>Répondre au besoin de stationnement nouveau et/ou spécifique induit par réhabilitation de logements vacants (notamment îlot Saint-Vincent) et l'implantation de services et activités (notamment pôle socio-culturel).</p> <p>Reconquérir l'espace public à terme, en visant un plan de circulation plus rationnel, sans craindre la création d'une belle aire piétonne dans le cœur (Cf étude Rauch et Digitale paysage 2021)</p> <p>Anticiper la suppression potentielle de places de stationnements situées en centre-bourg et notamment sur les places de l'Abbaye et de la République. En compensation, le nombre nécessaire de places de stationnement à reporter à proximité du centre-bourg a été estimé à 80-90 places par l'étude de faisabilité de 2022 (étude BAFU/ art&amp;Fact).</p>
<b>Répondre aux besoins spécifiques du stationnement des poids-lourds</b>	<p>Organiser des manœuvres et aires de stationnements poids-lourds dans la ZA de Necchie</p> <p>Faire évaluer le besoin précis en stationnements poids-lourd dans la ZA de la Prairie</p>
<b>Favoriser la mutualisation des certains espaces de stationnement des polarités commerciales</b>	<p>Pérenniser et développer les cas de de mutualisation sur plusieurs sites commerçants.</p> <p>Existants à pérenniser ou développer : zone co. Dames du Quin, la Prairie, pôle santé rue Ernest Nicolas, av. de Verdun (vers le Fournil et l'hôtel).</p>
<p><b>En dehors du centre bourg, faire en sorte que le stationnement privatif soit assuré en dehors de l'espace public pour laisser la place aux modes doux (vigilance sur la densification de certains quartiers résidentiels).</b></p>	

### 8.1.3. Thème réduction de la consommation foncière

ENJEUX	Déclinaison
<b>Enjeu de réduction des consommations d'espaces agricoles et naturels</b>	<p>Préserver les espaces agricoles et naturels est un enjeu majeur pour la protection de l'agriculture (tant dans ses dimensions économiques et sociales, que de souveraineté alimentaire), et pour la protection de l'environnement (biodiversité), mais également pour l'intérêt paysager de la commune, le cadre de vie, réduire la pollution des sols, etc.</p> <p>Cet enjeu de réduction de consommation foncière des espaces agricoles, naturels ou forestier est aussi un enjeu juridique de compatibilité du PLU avec les normes supérieures.</p>
<b>Fixer des objectifs quantifiés de consommation foncière compatibles avec les plafonds du SCOT de 2016</b>	<p>Pour mémoire le SCOT de 2016 prévoit des seuils plafond de consommation foncière pour Baume-Les-Dames sur la période 2017-2032 de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>21,7 ha pour l'habitat (P n°41)</b> 9,94 réalisés selon photo-interprétation à fin 2022 =&gt; Reste 11,76 ha</li> <li>• <b>12,5 ha pour l'activité (P n°42 + tableau rapport SCOT page 42)</b> 0,91 ha réalisés selon photo-interprétation =&gt; Reste 11,59 ha</li> </ul>

	<p>① Mais le SCOT prévoit aussi de requalifier les friches urbaines et reconquérir les logements vacants (Pn°67) et une densité minimale de 20 logmts/ha pour les opérations de construction neuves de logements (P n°72).</p>
<p><b>Réduire le rythme de la consommation foncière dans le PLU révisé</b></p>	<p><b>Trajectoire de réduction des consommations foncières et de ZAC de la Loi Climat de 50% par tranche de 10 ans :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en l' absence de déclinaison locale par le SDRADDET</li> <li>• Sinon taux d'effort projeté dans travaux du SRADDET en cours pour le Doubs Baumoisi : 50,2 %</li> </ul>

En hectares	Réalisé Du 01/01/2011 au 01/01/2021	Droits à consommer pour la 1 <sup>ère</sup> décennie post Loi climat Du 01/01/2021 au 31/12/2030 si réduction de 50%	Droits à consommer pour la 2 <sup>ème</sup> décennie post Loi climat Du 01/01/2031 31/12/2040 si réduction de 50% / 1 <sup>ère</sup> décennie	Total droits à consommer d'ici le 31/12/2040	Déduire le déjà consommé depuis le 01/01/2021	Reste à consommer pour le PLU révisé d'ici le 31/12/2040
Données OAS	20,92	10,46	5,23	15,69	0,15	15,54
Photo interprétation	20,46	10,23	5,12	15,35	0,15	15,20
Moyenne	20,69	10,35	5,17	15,52	0,15	15,37

**"BIEN PARTIR DE LA TRAME VERTE ET BLEUE ET PRÉSERVER LES AMÉNITÉS PAISAGÈRES"**

Une offre de services en lien avec la trame verte et bleue de la commune, en lien avec les objectifs de la loi de 2015 et de la loi de 2021, afin de garantir la continuité et la qualité des services offerts aux habitants.

**Recommandations de mise en œuvre :**

- ➔ Mettre en œuvre des actions de préservation et de valorisation de la trame verte et bleue.
- ➔ Mettre en œuvre des actions de préservation et de valorisation de la trame verte et bleue.
- ➔ Mettre en œuvre des actions de préservation et de valorisation de la trame verte et bleue.

**"PRENDRE EN COMPTE LE RISQUE INONDATION"**

Le risque d'inondation est un risque majeur pour la commune, en lien avec la situation géographique de la commune et la présence de zones inondables.

**Recommandations de mise en œuvre :**

- ➔ Mettre en œuvre des actions de prévention et de réduction du risque d'inondation.
- ➔ Mettre en œuvre des actions de prévention et de réduction du risque d'inondation.
- ➔ Mettre en œuvre des actions de prévention et de réduction du risque d'inondation.

**"FAIRE VILLE : RESSOURCER DU BIEN, DU LIANT"**

Une offre de services en lien avec le bien-être et le lien social, afin de garantir la qualité de vie des habitants et de favoriser le développement de la commune.

**Recommandations de mise en œuvre :**

- ➔ Mettre en œuvre des actions de développement du bien-être et du lien social.
- ➔ Mettre en œuvre des actions de développement du bien-être et du lien social.
- ➔ Mettre en œuvre des actions de développement du bien-être et du lien social.

**"Mettre en œuvre une revitalisation globale de la ville"**

Une offre de services en lien avec la revitalisation globale de la ville, afin de garantir la qualité de vie des habitants et de favoriser le développement de la commune.

**Recommandations de mise en œuvre :**

- ➔ Mettre en œuvre des actions de revitalisation globale de la ville.
- ➔ Mettre en œuvre des actions de revitalisation globale de la ville.
- ➔ Mettre en œuvre des actions de revitalisation globale de la ville.



Échelle : 1:10000

0 100 200 300 400 500 m

Legend:

- Zone inondable
- Trame verte et bleue
- Zone d'habitat individuel
- Zone d'habitat collectif
- Zone d'habitat mixte
- Zone d'habitat rural
- Zone d'habitat urbain
- Zone d'habitat périurbain
- Zone d'habitat rural
- Zone d'habitat urbain
- Zone d'habitat périurbain

Logo: Berger Levraud

Carte de synthèse du diagnostic urbain