

# PLAN LOCAL D'URBANISME

VILLE D'IS-SUR-TILLE – JUIN 2022

RAPPORT DE PRESENTATION – TOME 1

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



# SOMMAIRE

Rapport de Présentation – TOME 1 .....	1
Diagnostic TERRITORIAL .....	1
Ville D'IS-SUR-TILLE – JUIN 2022 .....	1
I. Positionnement territorial & documents cadres .....	5
A. CONTEXTE de la révision du PLU .....	5
1. Le Schéma de Cohérence Territoriale du pays Seine-et-Tilles en bourgogne .....	5
3. Le Plan local d'Urbanisme .....	7
4. Analyse du développement urbain et de la consommation des espaces .....	11
5. La Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager .....	14
B. Contexte politique & armature territoriale .....	15
1. Positionnement régional .....	15
3. Rôle dans l'armature territoriale .....	16
4. Bassin d'emplois .....	20
C. Mobilités et déplacements .....	23
1. L'accessibilité de la ville .....	23
2. Les moyens de transport utilisés .....	26
II. diagnostic socio-économique .....	29
A. Évolutions et perspectives démographiques .....	29
1. Profil démographique de la ville d'Is-sur-Tille .....	29
2. Profil des ménages .....	36
B. L'habitat .....	39
1. Contexte .....	39
2. Statut d'occupation des résidences principales .....	41
3. Caractéristiques des résidences principales .....	42
4. Etat du parc .....	44
5. Dynamiques de production de logements .....	44
6. Publics spécifiques et gens du voyage .....	44
C. Profil socio-économique .....	45
1. Caractéristiques de l'emploi .....	45
2. L'économie touristique .....	48
D. Diagnostic agricole et forestier .....	49
1. L'agriculture .....	49
III. Diagnostic URBAIN ET paysager .....	52
A. L'ARMATURE TERRITORIALE ET URBAINE .....	52

1.	Armature urbaine et paysagere .....	52
2.	Évolution de la tache urbaine et occupation du sol .....	54
3.	Polarités urbaines .....	56
4.	Trame viaire et espaces collectifs .....	57
B.	ANALYSE DES TISSUS URBAINS.....	68
1.	Centre-bourg historique .....	69
2.	Périphéries villageoises du centre bourg historique.....	71
3.	Entrée de ville par la route de Dijon.....	73
4.	Entrée de ville par la rue François Mitterrand .....	75
5.	Entrée de ville par l'avenue Carnot.....	77
6.	Entrée de ville par la rue Victor Hugo .....	79
7.	Les lotissements anciens (Avant 1950).....	81
8.	Les lotissements d'après-guerre (1950-1970).....	83
9.	Le Petit Bois.....	85
10.	Les lotissements des années 1980-2000 .....	87
11.	Les lotissements des années 2010-2020 .....	89
12.	Synthèse.....	91
C.	LES TYPOLOGIES BATIES.....	92
1.	Les fronts urbains denses de centre-bourg .....	92
2.	Les maisons de ville.....	92
3.	Les maisons villageoises.....	93
4.	Les maisons de faubourg et de cité ouvrière.....	93
5.	Les pavillons individuels ou groupés.....	94
6.	Les logements collectifs.....	95
7.	Les bâtiments d'activités .....	95
D.	SYNTHESE DES ENJEUX .....	97

# I. POSITIONNEMENT TERRITORIAL & DOCUMENTS CADRES

## A. CONTEXTE DE LA REVISION DU PLU

En lien avec les dernières évolutions législatives et réglementaires, la ville d'Is-Sur-Tille a engagé, par délibérations en date du 18 mai 2021, la révision de son Plan Local d'Urbanisme (PLU) ainsi que celle du règlement de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPAUP). Le PLU doit être mis en compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Seine et Tille. Au-delà de la prise en compte de normes supérieures et des servitudes applicables, les objectifs de la commune sont de mieux répondre aux besoins de qualité environnementale et architecturale des projets d'aménagement et de construction, et d'assurer une meilleure cohérence entre les nombreux projets d'aménagement. La commune d'Is-sur-Tille connaît un développement urbain qu'elle souhaite mieux maîtriser afin de maintenir de bonnes conditions d'habiter pour les populations en place, de dynamiser le centre-bourg et de préserver son environnement rural et paysager.

Une révision de la Zone de Protection du Patrimoine, Architectural, Urbain et Paysager (Z.P.P.A.U.P.) est engagée pour sa transformation en Plan de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (P.V.A.P.). La Z.P.P.A.U.P. ne permet plus de répondre aux besoins d'amélioration énergétique du bâti, à l'amélioration des conditions d'habitat dans l'ancien (luminosité, espaces extérieurs) ainsi qu'à une meilleure prise en compte de l'environnement dans les aménagements urbains.

La commune souhaite ensuite conforter au travers du PLU la démarche de redynamisation du centre-bourg qu'elle a mis en œuvre avec le dispositif « **Petites villes de demain** ». Ce dernier lui permet un accès aux aides et à une ingénierie nécessaires pour mener des projets d'amélioration de l'habitat et de l'activité en centre bourg. Ces projets peuvent porter sur les bâtiments, la voirie et les espaces collectifs, l'environnement et les espaces verts, les cellules commerciales... La communauté de communes des Vallées de la Tille et de l'Ignon et la ville d'Is-sur-Tille se sont portées candidates au programme Petites Villes de Demain piloté par l'Etat. Ce dispositif concerne les villes de moins de 20 000 habitants exerçant des fonctions de centralité, et souhaitant mettre en œuvre une Opération de Revitalisation de Territoire (ORT).

L'avancement conjoint des révisions du P.L.U. et de la Z.P.P.A.U.P. avec le programme Petites Villes de Demain va ainsi permettre de mieux identifier les besoins d'intervention pour le centre bourg.

### 1. LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DU PAYS SEINE-ET-TILLES EN BOURGOGNE

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays Seine-et-Tille a été approuvé le 19 décembre 2019. Il fixe les grandes orientations d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle d'un territoire regroupant 3 intercommunalités de 66 communes et environ 25000 habitants. Il s'impose au PLU dans un rapport de compatibilité. Le SCOT intègre les documents de planification supérieurs et devient ainsi le document pivot.

Le SCOT prévoit à l'horizon 2030 5040 habitants supplémentaires, avec la mise sur le marché de 219 nouveaux logements par an.

Is-sur-Tille forme, avec Marcilly-sur-Tille et Til-Châtel, le pôle principal de développement du territoire du SCOT. Ce pôle doit conforter sa capacité à répondre à une grande diversité de besoins en logements, en emplois et en services.

Le SCOT prévoit spécifiquement :

- Le confortement du pôle afin de répondre à une grande diversité de besoins en logements, en services et en emplois : la production de 1000 à 1050 logements à l'échelle de l'ensemble du pôle, ainsi que la localisation des activités économiques et du grand commerce au sein d'un pôle préférentiel. Ainsi, Is-sur-Tille comporte trois parcs d'activités structurants et un parc potentiel à créer aux Champs Besançon dans la continuité de la zone industrielle. Le SCOT prévoit la redynamisation de l'appareil commercial du cœur de ville, et identifie la commune pour l'accueil des équipements commerciaux d'importance.
- La limitation de la consommation de l'espace pour l'habitat à 74,4 hectares à l'échelle du territoire du SCOT et à 45,4 hectares à l'échelle de la communauté de communes. A cette fin, une enveloppe urbaine bâtie doit être identifiée, au sein de laquelle la commune intensifie le développement. Les extensions urbaines doivent être en continuité immédiate de la trame bâtie existante. La densité moyenne est de 20 à 22 logements par hectare. Une densité plus volontariste doit être mise en œuvre dans les opérations de plus de 10 logements localisés en extension au travers d'OAP.
- La limitation de la consommation de l'espace pour l'activité à 43 hectares de surface à aménager à l'échelle de la communauté de communes, dont 12 hectares en création de parc d'activités. La création de nouvelles zones d'activités est conditionnée au remplissage des parcs existants ou à l'inadéquation des projets avec ces parcs.
- La prise en compte des milieux naturels et des espaces agricoles : les réservoirs de biodiversité, les corridors écologiques fonctionnels ou dégradés, les franges multifonctionnelles, les obstacles et éléments fragmentant de la Trame verte et Bleue, le potentiel des espaces agricoles.
- L'amélioration des entrées de ville d'Is-Sur-Tille : avenue Carnot en venant de Marcilly-sur-Tille, rue Georges Serraz au Nord en venant d'Avelanges, rue Victor Hugo à l'Ouest en venant de Denay ou d'Avelanges.

### 3. LE PLAN LOCAL D'URBANISME

---

#### → LE PLU D'IS-SUR-TILLE

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'Is-sur-Tille a été approuvé le 8 avril 2013. Ceux de Marcilly-sur-Tille et Til-Châtel sont approuvés en 2019.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) a pour objectif une reprise de la croissance démographique afin d'atteindre une population de 4200 à 4300 habitants. Le parti d'urbanisation présente les caractéristiques suivantes :

#### → Un confortement du pôle formé avec Marcilly-sur-Tille porté principalement par la requalification de la friche AMI

Les objectifs en logements à l'horizon 2030 sont de 500 pour le PLU d'Is-sur-Tille et de 350 logements pour celui de Marcilly-sur-Tille. Les PADD des deux PLU prévoient ainsi près de 850 logements à l'horizon 2030. Une proportion de 20% de logements aidés et le développement d'une gamme de petits logements (du studio au T2) sont prévu par le PLU d'Is-sur-Tille.

Les deux projets de PLU ont un parti d'urbanisation similaire de confortement de l'urbanisation au sein de l'enveloppe urbaine.

Le projet conjoint de requalification de la friche AMI, limitrophe entre les deux communes (250 logements pour la seule partie issoise), constitue l'élément majeur pour l'atteinte des objectifs de logements. Il renforce également la connexion urbaine entre les deux communes.

Les autres sites d'urbanisation principaux sur les deux communes sont localisés au sein de l'enveloppe urbaine. Ce sont principalement des grands espaces libres ou des grandes surfaces de jardins insérés dans le tissu bâti.

Pour le PLU d'Is-Sur-Tille, le foncier nécessaire est estimé à 13 hectares (dont 6 hectares pour la friche AMI pour la partie issoise).

Cinq des six OAP du PLU portent sur la densification des principaux gisements fonciers pour l'habitat. Il faut souligner que les OAP permettent d'envisager la création de près de 400 logements, dont 250 au niveau de la friche AMI. D'autres potentiels permettent d'atteindre les objectifs de logements : les sites de renouvellement urbain inscrits en OAP (bâtiment de la gendarmerie, site des tanneries), certains gisements fonciers significatifs (zone AUh2 à proximité de la rue Budé). De plus, le PADD prévoit la création de près de 40 logements sans foncier, par réhabilitation et résorption de la vacance.

Actuellement, trois des cinq OAP dédiées à l'habitat sont en cours de mise en œuvre au travers de la requalification de la friche AMI, des deux opérations Portes du Sud, et de la réalisation du lotissement en cours au niveau du bas de Montchevreuil.

#### Présentation des OAP :

**OAP de l'entrée Sud par la route de Dijon :** elle englobe trois grands gisements fonciers le long de la route, pour lesquels elle prévoit une densification à 30 logements par hectare. Elle prévoit également un renforcement de la trame verte et de liaisons modes doux, permettant notamment une valorisation de la route de Dijon et un étoffement du maillage viaire autour de cette infrastructure.

**OAP au niveau du site « L'Entre Deux » et Tanneries :** cette OAP englobe des sites de densification et de renouvellement urbain de part et d'autre de l'avenue Carnot, entre la friche AMI et le centre-bourg. Il est prévu une densification des tènements de l'ordre de 25 à 30 logements par hectare, une liaison modes doux le long de l'avenue Carnot ainsi qu'une interconnexion par ce mode avec la rue Roger Salengro.

**OAP dite « Au-dessus de la Côte »**, à l'amont du collège, qui forme la dernière extension du bourg sur le coteau Nord. L'OAP prévoit 15 logements par hectares et le maintien d'une zone verte en entrée de ville au niveau du chemin du Petit Clocher.

**OAP au bas de Montchevreuil** afin de développer de l'habitat dans un espace intermédiaire entre le quartier résidentiel de la rue Budé et la zone d'activités de la Rochotte. La densité minimale préconisée est de 25 logements par hectare. Des connexions modes doux sont également prévues.

**OAP relative à la reconversion de la friche industrielle AMI pour la création d'un nouveau quartier** : l'OAP fixe des premiers principes relatifs aux accès principaux et à une densité de l'ordre de 40 logements par hectare.

#### → Le confortement des principaux sites économiques

Les orientations du PLU sont la conservation d'un tissu dynamique en centre-ville, le confortement de la zone industrielle de Champs-Besançon et de la zone artisanale rue François Mitterrand, ainsi que le développement de l'activité tertiaire sur le futur éco-quartier AMI. Des surfaces sont réservées à l'activité.

Au niveau de la ZA de la Rochotte, ce sont près de 5 hectares qui sont inscrits en zone AU, auxquels s'ajoutent d'importantes surfaces non bâties.

Au niveau de la ZI Champ Besançon, ce sont près de 25 hectares inscrits en zone U et un peu plus de 30 hectares en zone AU.

Les zones AU sont restées non urbanisées, tandis que des activités s'implantent progressivement en zone U le long du chemin de La Rochotte ou au sein du parc d'activités de Champ Besançon. L'urbanisation se fait au coup par coup, en fonction des opportunités d'implantation, sans démarche urbanistique globale.

Il faut souligner que les surfaces disponibles en zone AU, d'un peu moins de 40 hectares, représentent la majeure partie du potentiel prévu par le SCOT à l'échelle de la communauté de communes. De plus, l'aménagement de la zone AU de Champs Besançon, qui est apparentée au titre du SCOT à une nouvelle zone d'activités, est conditionnée au remplissage des parcs existants ou à l'inadéquation des projets avec ces parcs.

La révision du PLU appelle une réflexion globale sur l'aménagement des zones prévues pour l'accueil d'activité sur les plans de la qualité urbaine et paysagère des projets, ainsi que sur l'optimisation de la consommation de l'espace.

#### Présentation des OAP :

**OAP relative à l'extension de la zone d'activités de La Rochotte, rue François Mitterrand**, portant sur l'accessibilité, l'implantation des bâtiments et les aménagements paysagers.

#### → L'urbanisme et l'environnement

Le projet de PLU porte sur le confortement d'un maillage viaire visant à éviter la congestion du centre bourg, la préservation de l'environnement agro-naturel, du patrimoine, ainsi que le développement d'une trame verte et bleue et des projets de renouvellement urbain en centre-bourg.

Le parti d'urbanisation prévoit ainsi des boucles de liaisons douces à créer, des plantations à recréer et des places à requalifier. La majeure partie des aménagements prévus n'a pas été mise en œuvre, plus



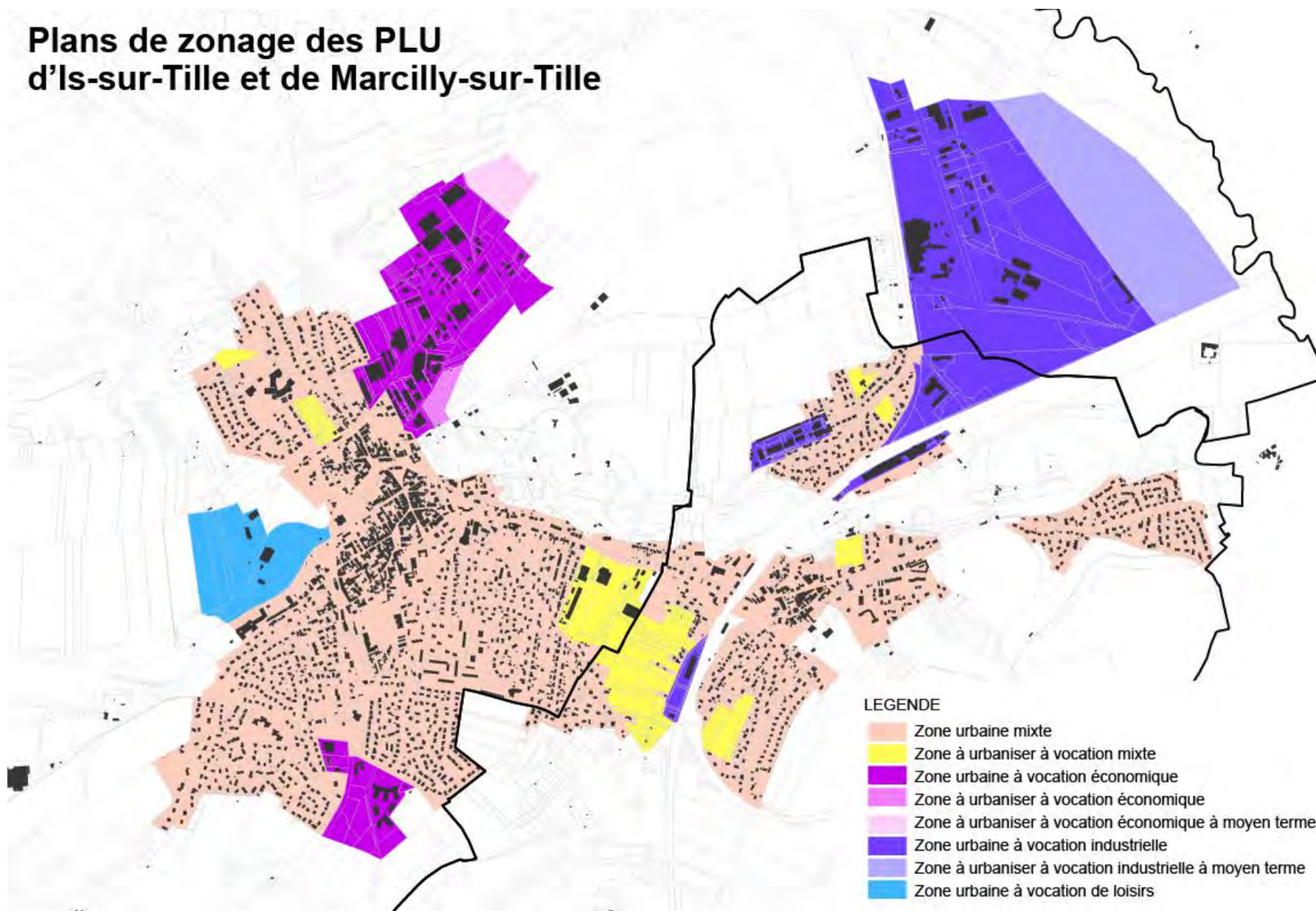
particulièrement :

- la requalification des voies de manière à créer un maillage modes doux et de développer la végétation.
- Des liaisons modes doux inter-quartiers.
- Des sites à requalifier : secteurs du Petit Bois, de la rue Budé, des Tanneries, de la rue Roger Salengro, de la route de Dijon.

Le règlement du PLU préconise pour les zones urbaines mixtes de centre bourg (zones UA), de bâti plus récent (zones UB et UC) ou à urbaniser (zone AUh) une certaine souplesse d'implantation des constructions, rendant possible la localisation des constructions à l'alignement de la voie et des limites de propriété, mais également en retrait. Il en résulte une hétérogénéité des possibilités d'implantation qui explique en partie le développement du phénomène des divisions de jardin en vue de construire.

Le règlement des zones UE et AUE dédiées à l'activité économique privilégie cette même souplesse, rendant possible une implantation possible à l'alignement de la voie ou sur la limite de propriété. En cas de retrait de la construction par rapport à la voie, celui-ci est prévu à 10 mètres minimum afin de tenir compte de la volumétrie significative et des besoins d'accès des bâtiments d'activités.

## Plans de zonage des PLU d'Is-sur-Tille et de Marcilly-sur-Tille



## 4. ANALYSE DU DEVELOPPEMENT URBAIN ET DE LA CONSOMMATION DES ESPACES

### → CONSOMMATION DES ESPACES AGRICOLES, NATURELS ET FORESTIER (ENAF) ENTRE 2012 ET 2021

La comparaison des données issues de photos aériennes et le recensement des permis accordés donnent les résultats suivants :

	Habitat	Equipements	Economie	Agriculture	TOTAL
2012-2021	2,1 ha	2,6 ha	1,1 ha	1,6 ha	7,4 ha

Les données provisoires de l'Observatoire de l'artificialisation, issues de la période 2012-2020 (9 ans) pondérée sur une période de 10 ans, donnent les résultats suivants :

- Habitat : 7,4 hectares de consommation d'ENAF.
- Economie : 10,6 hectares de consommation d'ENAF.

L'Observatoire de l'artificialisation mentionne une consommation de l'espace pour l'habitat et l'activité significativement plus élevée que celle issue de la comparaison de photos aériennes et du recensement des permis accordés.

Le recensement des permis accordés permet de préciser les modalités d'urbanisation pour l'habitat :

	Terrains libres	Terrains bâtis	Renouvellement urbain	Réhabilitation	Extension	TOTAL	TOTAL NEUF
TOTAL	2,5 ha	1,3 ha	0,2 ha		2,1 ha	6,1 ha	6,1 ha
	39 logts	20 logts	4 logts	27 logts	37 logts	127 logts	100 logts
Densité	16 logts / ha	15 logts / ha	20 logts / ha		18 logts / ha		16 logts / ha

Mise en perspective au regard du SCOT :

Le SCOT approuvé le 19/12/2019 prévoit pour 2030 1000 à 1050 logements pour le pôle Is-Marcilly-Til-Châtel. Les PLU de Marcilly-sur-Tille et Til-Châtel, approuvés en 2019, prévoient 400 logts.

Il faut en déduire que 600 logements restent à créer, dont une grande partie à Is-sur-Tille.

Soixante-huit logements sont en cours ou programmés pour les années 2020 et 2021, y compris les 28 de la nouvelle caserne de gendarmerie route de Dijon. Par ailleurs, 129 logements sont envisagés dans la projection du quartier ex AMI en septembre 2020.

Ce sont donc près de 200 logements qui sont réalisés ou programmés à terme à Is-sur-Tille.

Il manquerait ainsi 400 logements pour atteindre les 600 unités susmentionnées, soit un besoin de

18,2 ha avec la densité optimisée de 22 logts/ha fixée par le SCOT.

De plus, comme cela a été expliqué précédemment, les surfaces prévues pour l'économie par le PLU en vigueur dépassent celles inscrites au SCOT. La délimitation des zones AU pour l'économie nécessitent d'être questionnées.

→ CAPACITE DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DES ESPACES URBANISES

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Ces objectifs chiffrés tiennent compte de deux critères :

- La réduction de la consommation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) conformément à la loi Climat et Résilience promulguée en août 2021, qui a fixé pour la période 2021 à 2031 un premier objectif global de division par deux de la consommation des ENAF au cours des dix années précédant la promulgation de la loi.
- La capacité de densification des espaces urbanisés : le Projet d'Aménagement et de Développement Durables ne peut prévoir l'ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers que s'il est justifié, au moyen d'une étude de densification des zones déjà urbanisées, que la capacité d'aménager et de construire est déjà mobilisée dans les espaces urbanisés. Pour ce faire, il tient compte de la capacité à mobiliser effectivement les locaux vacants, les friches et les espaces déjà urbanisés pendant les six années comprises entre l'approbation du PLU et l'évaluation du document d'urbanisme prévue à l'article L151-27 du code de l'urbanisme.

Ces deux critères sont cumulables. Il n'est pas possible de justifier une consommation des ENAF supérieure aux objectifs de la loi Climat et Résilience au motif d'une capacité insuffisante de densifications au sein des espaces urbanisés.

Les superficies obtenues sont les suivantes :

Dans les tissus urbains mixtes :

Types de surface	Fonds de jardin	Jardins divisibles	Renouvellement urbain	Terrains libres	TOTAL
<b>Superficies</b>	2,4 hectares	2,1 hectares	6,7 hectares	6,5 hectares	<b>17,7 hectares</b>

Au regard des objectifs de logements du SCOT, le potentiel de densification hors surfaces du site AMI est d'un peu moins de 15 hectares. Il est donc théoriquement proche du besoin estimé à 18 hectares. Toutefois, certaines surfaces fléchées en densification sont difficilement mobilisables parce qu'elles sont déjà à usage d'habitation : ce sont les fonds de jardin et les jardins divisibles qui représentent près de 4,5 hectares.

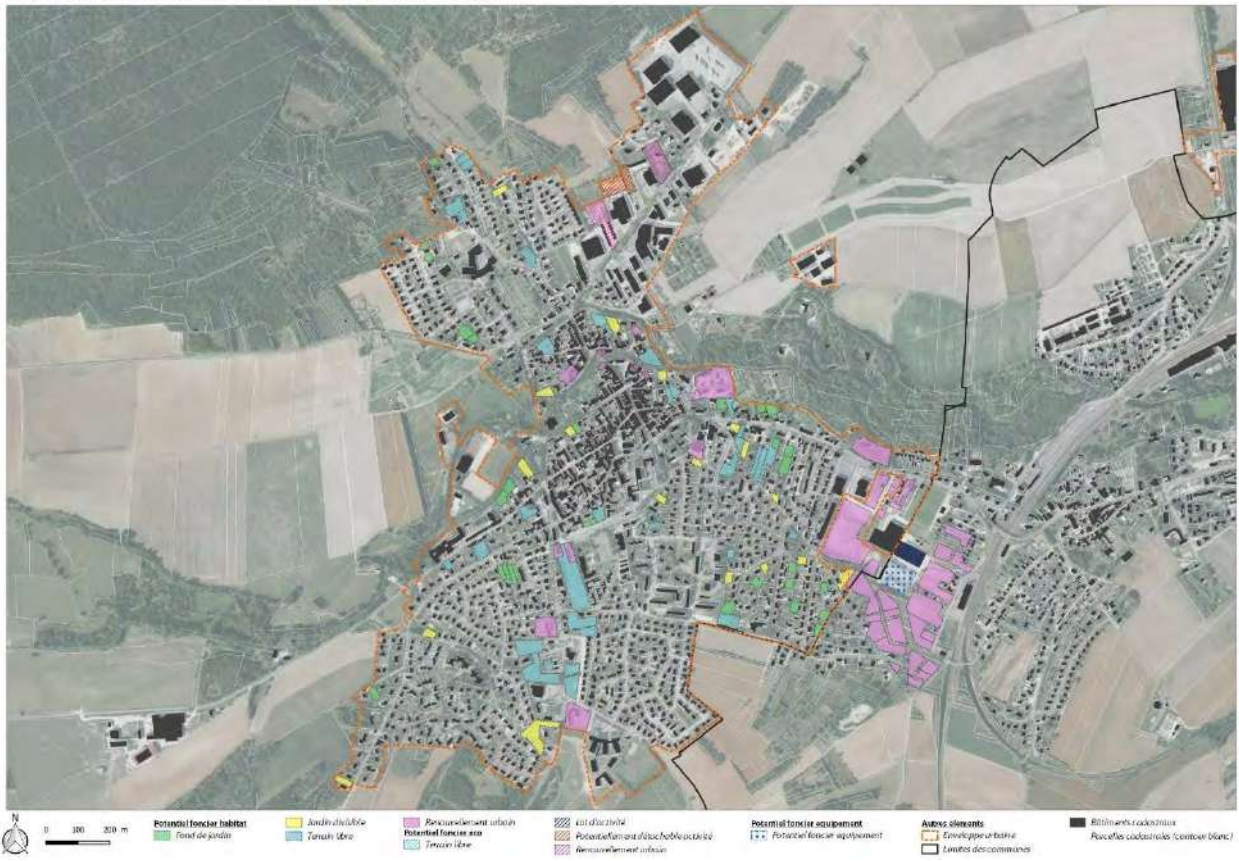
Dans les tissus à vocation économique :

Types de surface	Lots d'activités	Parcelles détachables	Renouvellement urbain	Terrains libres	TOTAL
<b>Superficies</b>	0 hectares	0,6 hectares	1,2 hectares	1,8 hectares	<b>3,6 hectares</b>

Le potentiel de densification est réduit. La limitation des besoins d'extension pour accueillir des activités nécessite de renforcer la mixité urbaine des projets nouveaux.



# Repérage du potentiel foncier - v1 - Is-sur-Tille - Bourg



---

## 5. LA ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER

---

La commune d'Is-Sur-Tille est couverte par une Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP). La ZPPAUP vaut servitude d'utilité publique et doit à ce titre être annexée au PLU. La ZPPAUP comprend un règlement, structuré de la manière suivante :

### **Secteurs A et B – constructions nouvelles admises :**

Les règles portent sur les implantations, les modes constructifs, les composants, matières et couleurs, relativement indifférenciées selon les types de constructions.

### **- Secteurs C, D et E – secteurs « non constructibles »**

Ces secteurs correspondent aux espaces à vocations agricole et naturelle.

## B. CONTEXTE POLITIQUE & ARMATURE TERRITORIALE

---

### 1. POSITIONNEMENT REGIONAL

---

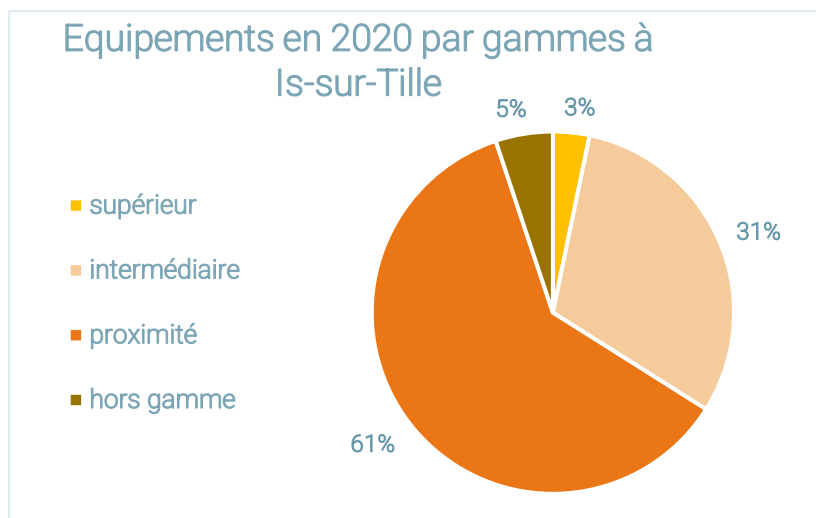
La ville (4406 habitants ; 6086 habitants en comptant Marcilly-sur-Tille) fait partie des six principales villes du département de Côte d'Or en dehors des agglomérations de Dijon et de Beaune. Elle forme le principal pôle urbain de la Côte d'Or au Nord-Est de Dijon. Elle est située à une vingtaine de kilomètres au Nord de l'agglomération de Dijon.

Is-sur-Tille joue un rôle de pôle urbain conservant une certaine autonomie malgré la proximité de l'agglomération dijonnaise. Ainsi, bien qu'au sens de l'Insee la ville fasse partie de la zone d'emplois et de l'aire d'attraction de Dijon au sens de l'Insee, elle forme également un bassin de vie de 62 communes. Le bassin de vie au sens de l'Insee constitue le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants. L'unité urbaine d'Is-sur-Tille et de Marcilly-sur-Tille forment un pôle de près de 3600 emplois (dont 3000 environ à Is-sur-Tille) au sein d'une intercommunalité qui en compte un peu moins de 4200 emplois. Il existe une dynamique économique locale qui explique le maintien d'un taux de concentration de l'emploi relativement élevé, un peu moins de 70%, pour un territoire situé dans l'aire d'influence de l'agglomération dijonnaise. Le bassin d'emplois se caractérise par un secteur tertiaire marchand fortement représenté grâce notamment à la présence du laboratoire du groupe SEB et aux transports CORDIER à Is-sur-Tille, ainsi qu'à un secteur industriel qui reste important.

Bien que la ville bénéficie d'une accessibilité routière très aisée depuis Dijon par la RD903, elle souffre d'une situation plutôt en retrait par rapport à l'échangeur de l'A31, dont l'accès oblige à traverser toute la ville et la commune de Til-Châtel, et d'une accessibilité modes doux limitée par rapport à la gare de Marcilly-sur-Tille.

### 3. RÔLE DANS L'ARMATURE TERRITORIALE

Désignée « Pôle de proximité » par le SRADDET et formant le pôle principal du Pays Seine-et-Tille selon le Schéma de Cohérence Territoriale, Is-sur-Tille est un site d'habitat, de services et d'emplois dont dépend un bassin de vie de 62 communes situé au Nord-Est de la Côte d'or. Les bassins de vie limitrophes sont ceux de Dijon, Châtillon-sur-Seine, Mirebeau-sur-Bèze et Gray.

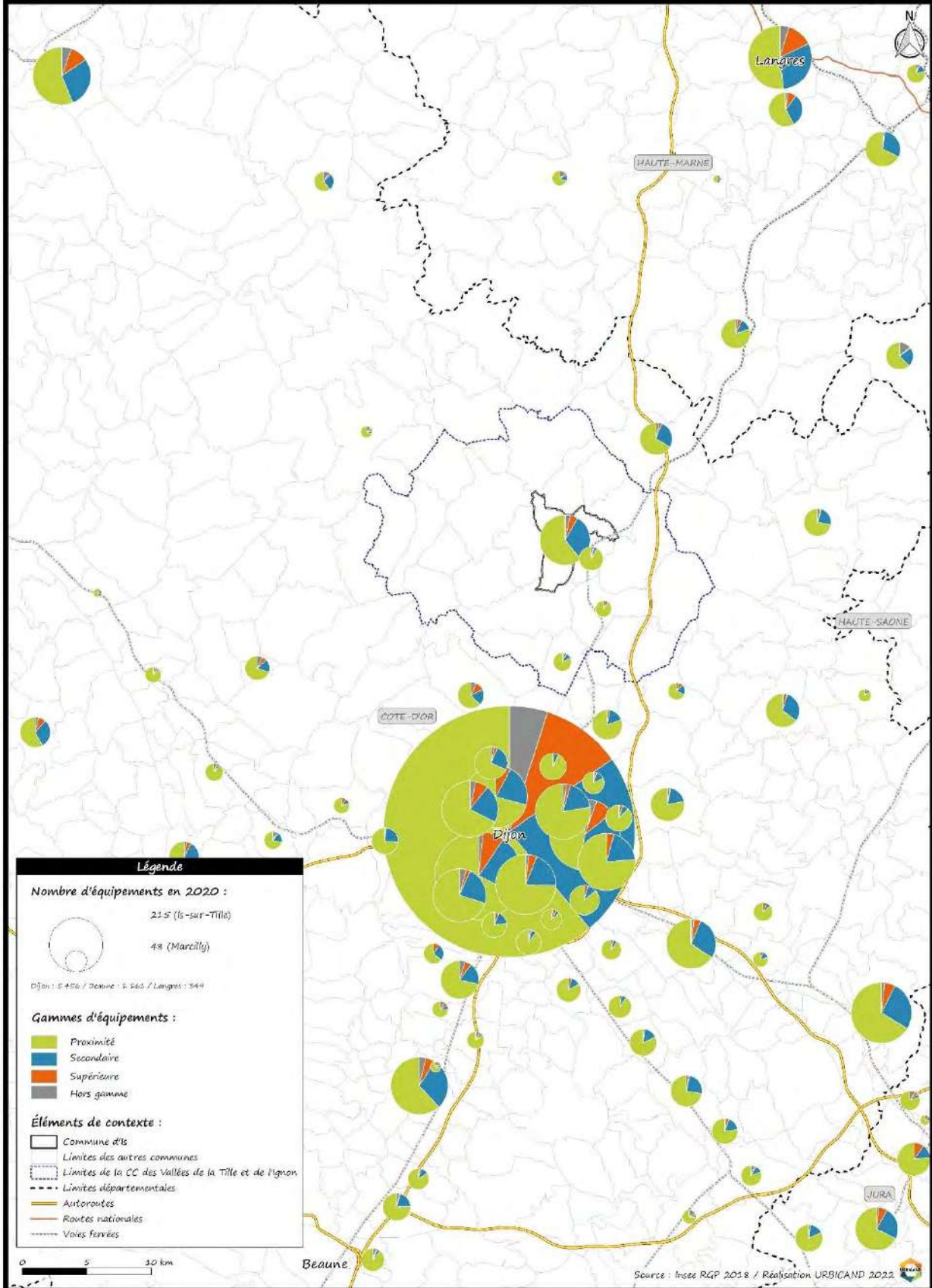


On dénombre ainsi 215 équipements à l'échelle d'Is-sur-Tille et 263 à l'échelle de l'unité urbaine formée par cette commune avec Marcilly-sur-Tille. Is-Sur-Tille concentre 73 équipements qui participent particulièrement au rayonnement du bourg au-delà de son territoire propre (gammes « intermédiaires » et « supérieures » des équipements selon l'Insee). A l'échelle de l'unité urbaine, le total monte à 76, soit les 4/5<sup>ème</sup> des équipements de gammes

« intermédiaire » et supérieure » à l'échelle de la communauté de communes, et 43% à l'échelle du territoire du Pays Seine-et-Tille. Pour cette raison, l'unité urbaine formée par Is-Sur-Tille et Marcilly-sur-Tille forme le principal pôle d'équipement à l'extrémité Nord-Est de Dijon. en permettant de répondre à des besoins spécifiques ou exceptionnels de la population et ainsi de limiter les besoins de déplacement vers les grands pôles voisins : hôpital, collège, gendarmerie, centre pour adultes handicapés,... Is-sur-Tille et l'unité urbaine formée avec Marcilly-sur-Tille affirment leur rayonnement par rapport aux bourgs centres voisins : Selongey, Fontaine-Française, Saint-Julien, Messigny-et-Ventoux.



# Pôles d'équipements par gammes en 2020



Parmi les équipements d'Is-sur-Tille issus des gammes supérieures et intermédiaires, on retrouve notamment :

Domaine	Exemple d'équipements existants (BPE Insee 2020)
Services aux particuliers	Gendarmerie, Finances publiques, Maison de services publics, Caisse d'épargne, Contrôle technique automobile, écoles de conduite, vétérinaire, agences de travail temporaire, pressing laverie,
Commerce	Supermarché, grande surface bricolage, poissonnerie, librairie-papeterie, vêtements, équipement du foyer, chaussures, électroménager, meubles, articles de sports, quincaillerie et bricolage, horlogerie bijouterie, optique, matériel médical et orthopédique, station-service
Enseignement	Maternelle, élémentaire, collège
Santé et action sociale	Hôpital, pédiatrie, sage-femme, orthophoniste, pédicure-podologue, audio-prothésiste, psychologue, laboratoire d'analyses médicales, hébergement personnes âgées, établissement handicapés
Transports et déplacements	Gare à <i>Marcilly-sur-Tille</i>
Sports, loisirs, culture, tourisme	Bassin de natation, athlétisme, salles de combat, remise en forme

Is-sur-Tille possède également une offre développée et diversifiée en services, commerces et équipements répondant aux besoins de proximité de la population.

La ville d'Is-sur-Tille a 3 écoles primaires, dont :

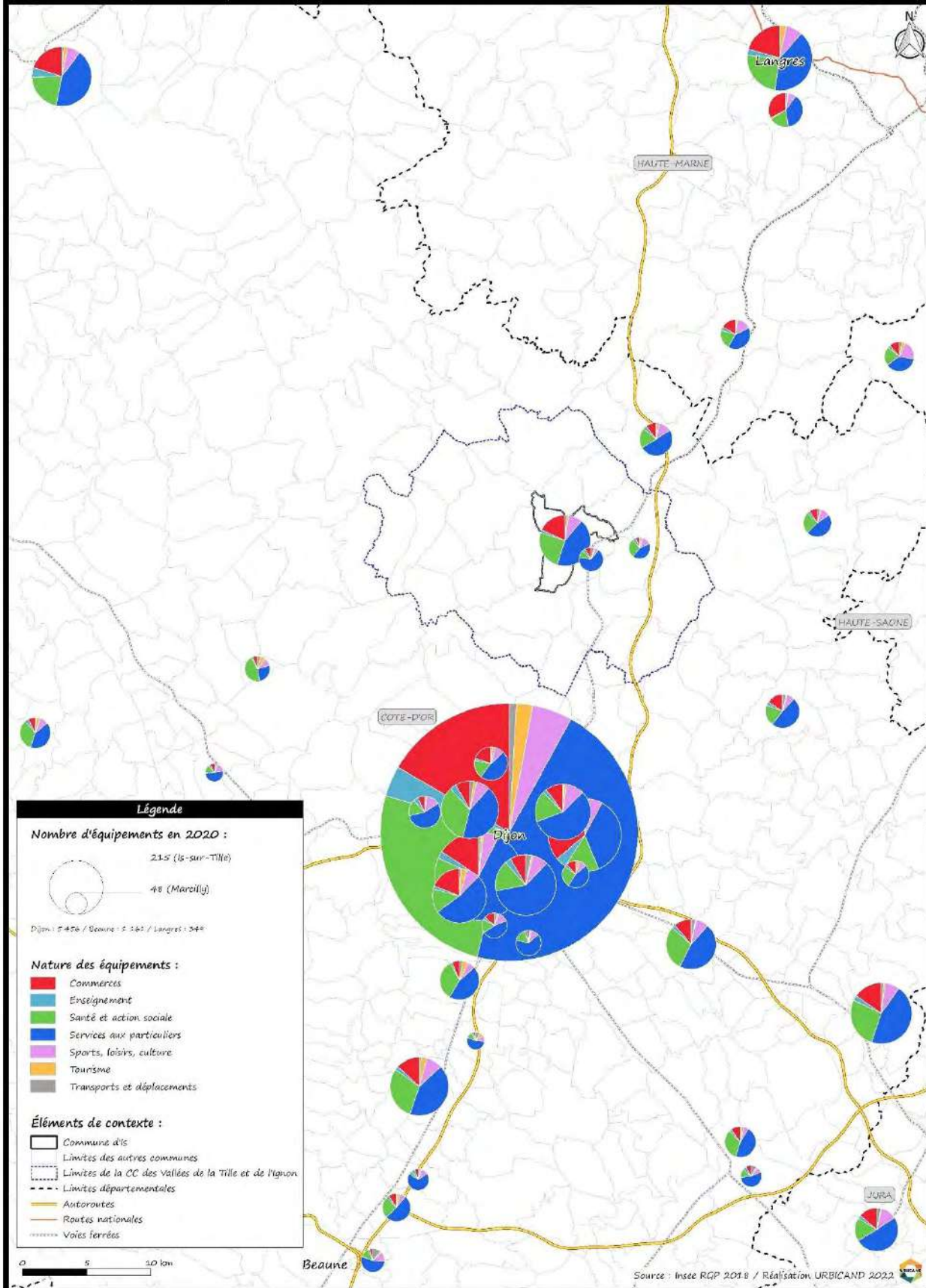
- | 1 école maternelle publique accueillant près de 130 élèves
- | 1 école élémentaire publique : 258 élèves
- | 1 école maternelle et élémentaire privée accueillant 252 élèves.

#### Evolution des effectifs

La ville possède une structure multi-accueil pour la petite enfance de 45 places.

Plusieurs équipements sportifs et de loisirs notables sont situés principalement au niveau de la plaine sportive. Un bâtiment accueillant une salle de sports est situé au niveau des Tanneries. Ancien et inadapté, son devenir est questionné.

# Pôles d'équipements par nature en 2020



## 4. BASSIN D'EMPLOIS

---

La ville d'Is-sur-Tille affiche 3120 emplois. A l'échelle de l'unité urbaine, l'Insee comptabilise 3 357 emplois sur place. Le nombre dépasse celui des actifs occupés : l'indicateur de concentration d'emplois est de 185 à l'échelle de la commune et de 140 à l'échelle de l'unité urbaine. La commune représente un pôle d'emplois important pour les communes situées dans un rayon de 10 kilomètres.

Près de 41% des actifs d'Is-sur-Tille travaillent sur leur commune de résidence, ce qui est significativement plus élevé que la moyenne intercommunale, de l'ordre de 21%. La commune conserve donc une réelle attractivité de l'emploi local malgré la proximité de Dijon.

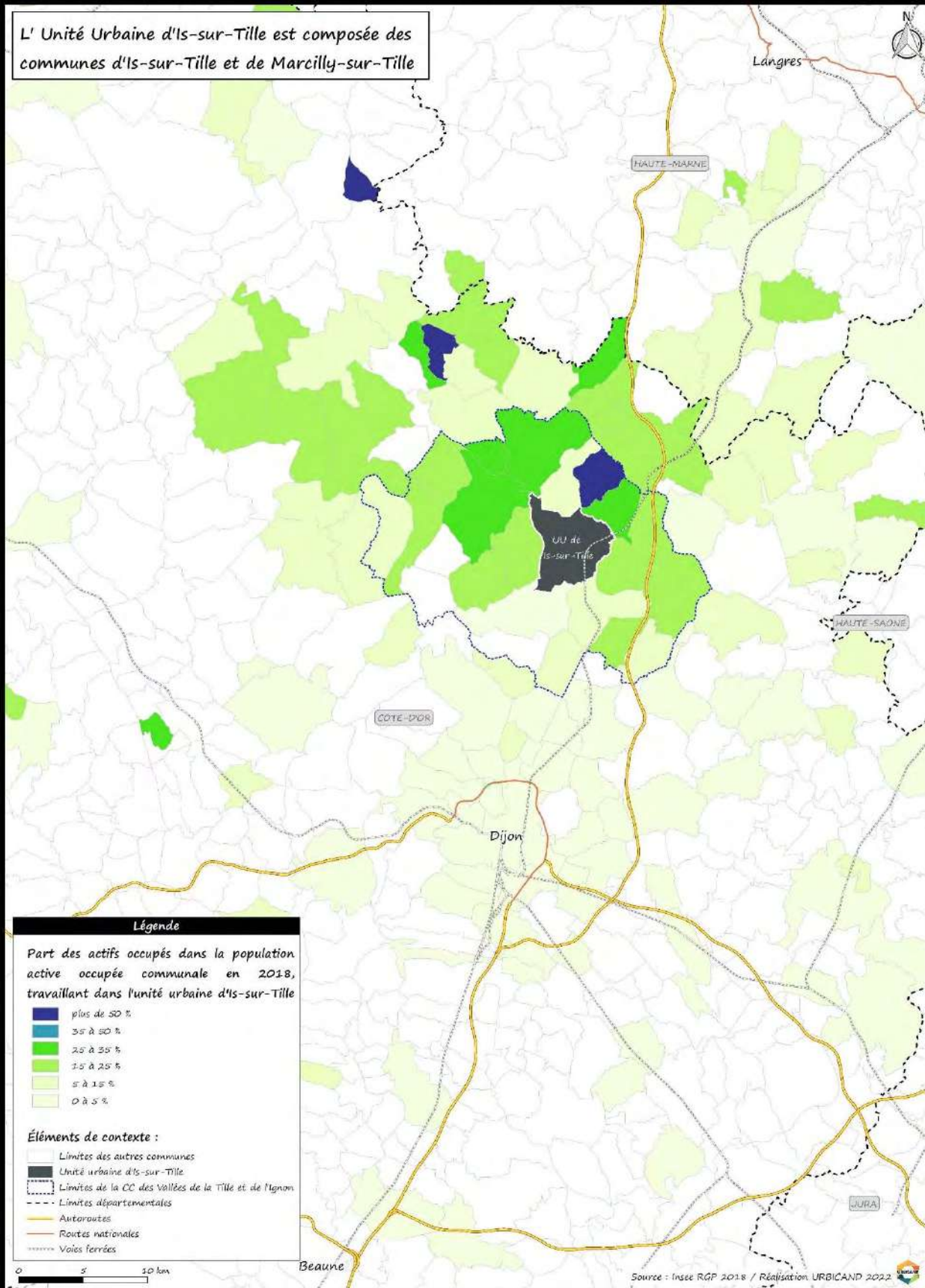
Le nombre d'actifs d'Is-sur-Tille travaillant à l'extérieur est de 982. La répartition des actifs d'Is-sur-Tille travaillant à l'extérieur est la suivante : Dijon pour moitié (48%), les autres communes de la métropole dijonnaise pour un cinquième et une autre commune du SCOT pour un cinquième (20%). Le lieu de travail des actifs d'Is-sur-Tille est donc très majoritairement concentré sur la commune et la métropole dijonnaise.

Près de 2550 actifs de l'extérieur viennent travailler à Is-sur-Tille. Ils proviennent pour 39% d'une commune du SCOT, 16% de Dijon et 12% d'une autre commune de la métropole de Dijon. La provenance des actifs travaillant sur Is-sur-Tille est plus localisée, confirmant la fonction de pôle d'emplois de la commune pour un bassin d'emplois centré sur le Nord-Est de la Côte d'Or.

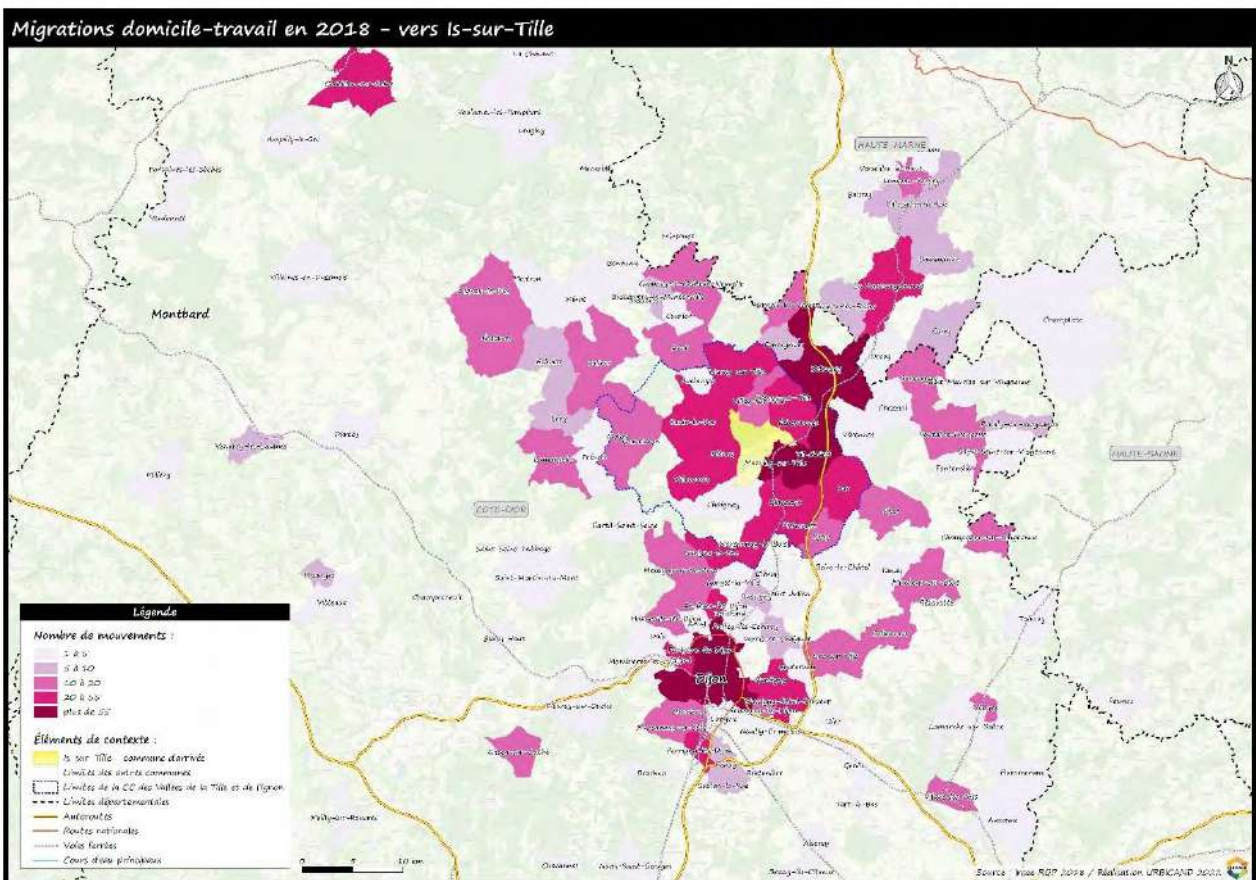
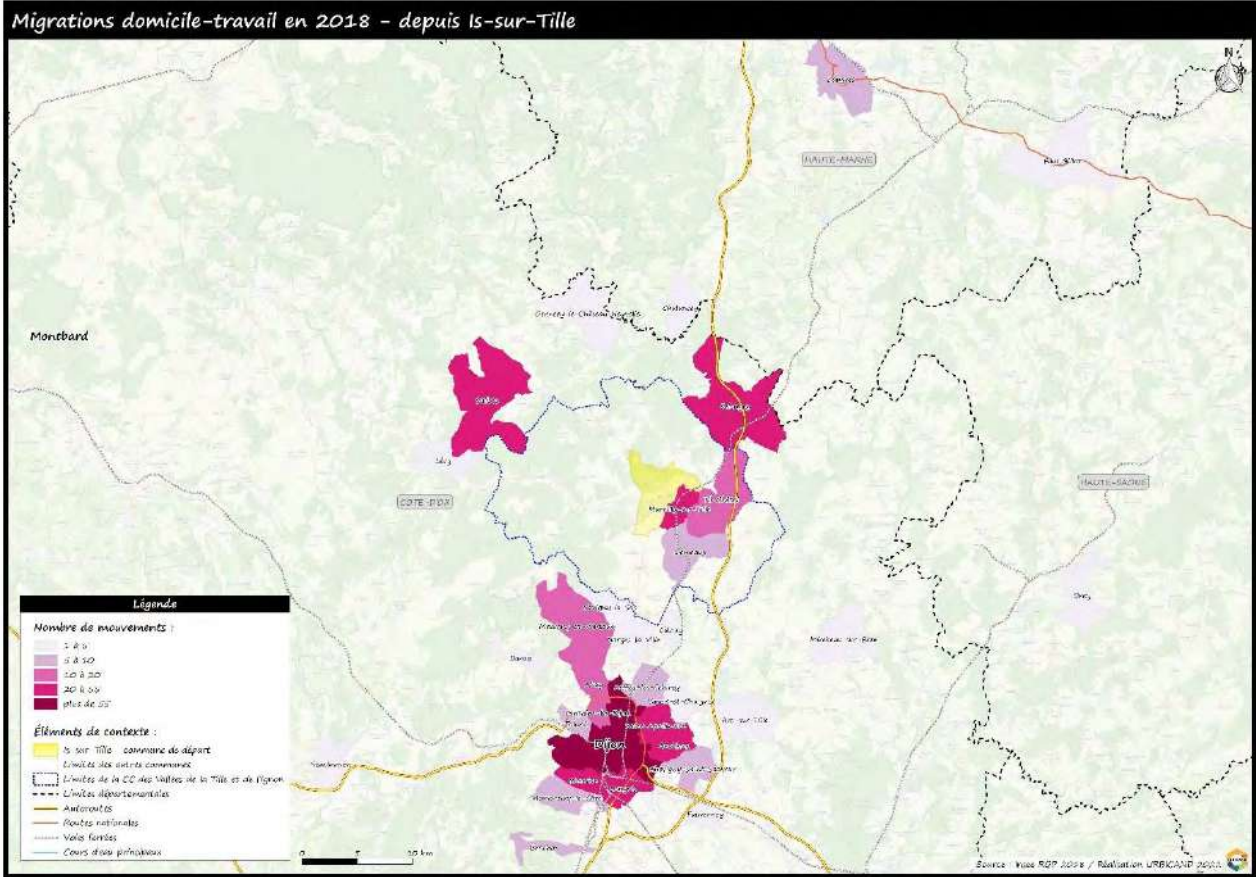


# Attractivité de l'Unité Urbaine de Decize en 2018

L' Unité Urbaine d'Is-sur-Tille est composée des communes d'Is-sur-Tille et de Marcilly-sur-Tille







## C. MOBILITES ET DEPLACEMENTS

### 1. L'ACCESSIBILITE DE LA VILLE

La ville d'Is-sur-Tille est située à environ 20 kilomètres de l'agglomération dijonnaise. Elle offre des facilités d'accès routier vers l'agglomération dijonnaise. Elle souffre toutefois de contraintes locales d'accessibilité liées à l'obligation de traverser toute la ville quel que soit l'itinéraire : en direction de la gare ou de l'échangeur autoroutier ou en direction de Dijon. La ville pâtit également de l'absence de voie cyclable le long des principaux axes de communication.

Le trafic de transit au sein de la ville est toutefois limité par la présence de voies de contournement permettant aux véhicules en provenance de Selongey au Nord ou des villages à l'Ouest de la vallée de la Tille de rejoindre les grands axes de circulation sans passer par Is-sur-Tille.

#### → L'ACCESSIBILITE ROUTIERE

Is-sur-Tille forme un carrefour à une échelle très localisée, à la jonction entre la RD959 d'orientation Nord-Sud et la RD9 d'orientation Est-Ouest. La situation en vallée et la présence de la rivière réduit l'armature viaire de transit à ces deux voies, rendant incontournable la traversée de la ville. A une échelle plus élargie, au-delà de 5 kilomètres de rayon par rapport à la ville, des voies permettent de rejoindre d'autres axes structurants en direction de Dijon, notamment la RD901 à l'Ouest et la RD974 à l'Est. Cette situation limite la circulation de transit à Is-sur-Tille, notamment au niveau des poids lourds. Les données trafic montrent que le trafic poids lourds est très minoritaire. Toutefois, la situation d'Is-sur-Tille dans un contexte périurbain et sa fonction de pôle d'emplois et de services génèrent des pointes importantes de trafic à certains moments de la journée, en lien avec les déplacements domicile-travail ou pour faire des achats.

Les principaux axes routiers sont les suivants :

- la RD959 et la RD903, qui forment l'axe principal, reliant Is-sur-Tille à Selongey au Nord et à Dijon au Sud. C'est au niveau de la route de Dijon au Sud que le pic de circulation est le plus élevé sur la commune,
- la RD6 et la RD959, axe structurant local qui longe la vallée de l'IGNON en traversant la zone agglomérée d'Is-sur-Tille et de Marcilly-sur-Tille, ainsi que Til-Châtel en direction de l'échangeur autoroutier. En raison de son caractère très urbain et de sa fonction de liaison localisée, cet axe peut être décrit comme une « rue intercommunale ».

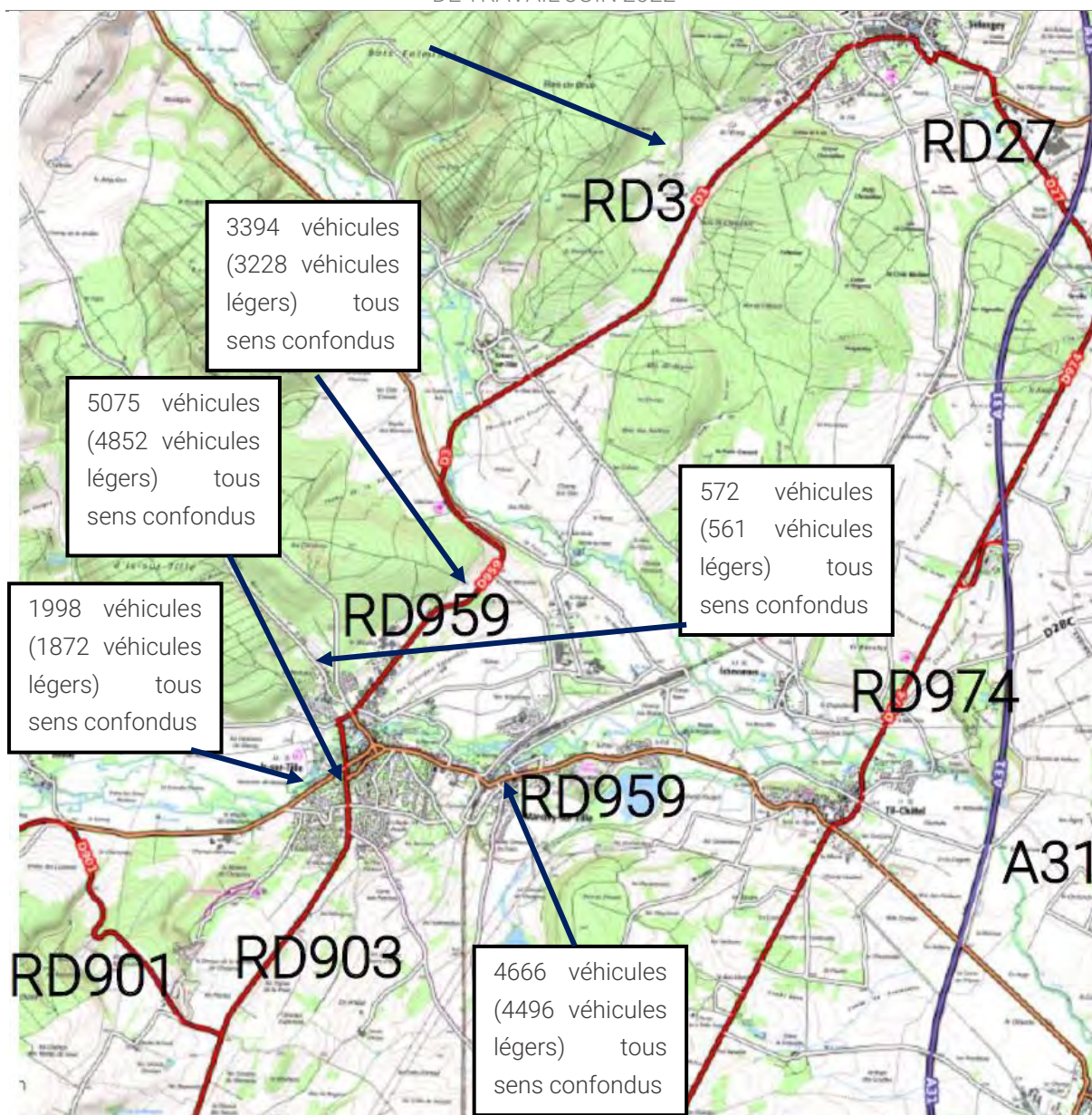
La RD901 traverse le territoire d'Is-sur-Tille mais elle est principalement un barreau de liaison entre la RD903 en direction de Dijon et les villages de la vallée de l'IGNON situés à l'Ouest d'Is-sur-Tille.

Des axes secondaires assurent des liaisons avec les communes proches :

- la RD120d en direction d'Avelanges,
- la RD112 en direction de Gemeaux.

Par contre, la ville d'Is-sur-Tille est en retrait de certaines grandes infrastructures de transport : l'échangeur autoroutier qui nécessite de traverser toute la ville via la RD959, ainsi que la gare de Marcilly-sur-Tille plus difficilement accessible à pied en raison de sa localisation à plus d'un kilomètre du centre-ville d'Is-sur-Tille.





### → L'ACCESSIBILITE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

La ville d'Is-sur-Tille est également desservie par la ligne de chemin de fer Nevers-Dijon. La cadence du trafic est la suivante :

- en direction de Dijon (25 à 30 minutes de trajet) : 12 aller-retours directs par jour,
- en direction de Langres : quelques allers-retours par jour, pour des temps de trajet pouvant dépasser une heure.

La ville bénéficie d'un réseau de 3 lignes de car (réseau Mobigo) assurant quelques liaisons journalières :

- ligne LR102 entre Dijon et Culmont-Chalindrey
- ligne LR101 entre Is-sur-Tille et Chanceaux
- ligne LR125 entre Is-sur-Tille et Châtillon-sur-Seine.

### → MODES DOUX

Is-sur-Tille n'est pas sur le trajet d'une grande infrastructure cyclable. Un aménagement cyclable est



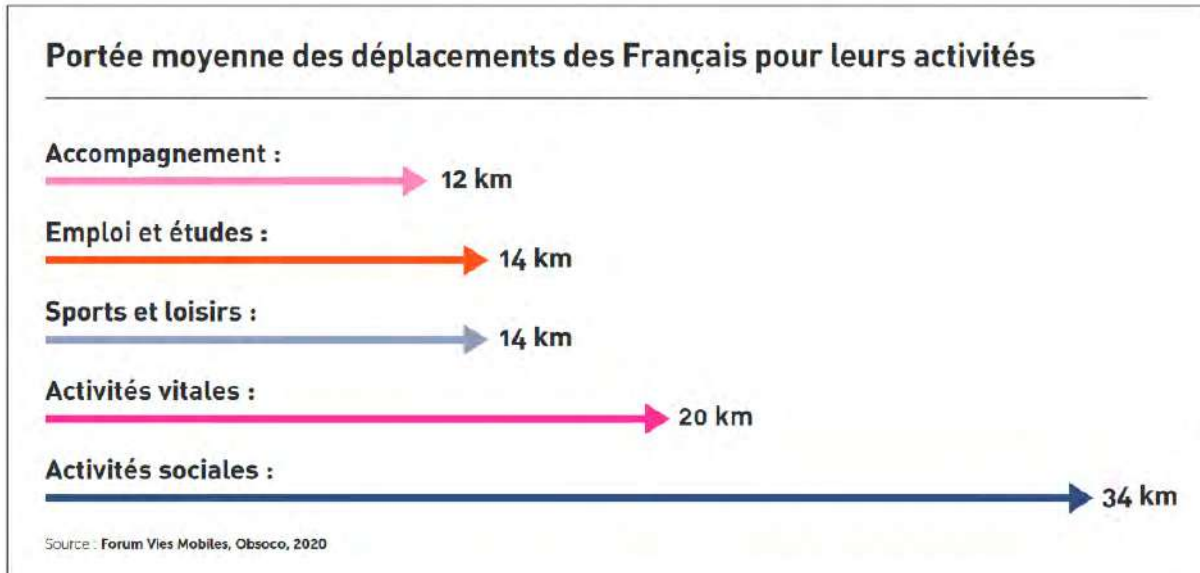
prévu le long de l'avenue de la Gare.

→ ACCESSIBILITE NUMERIQUE

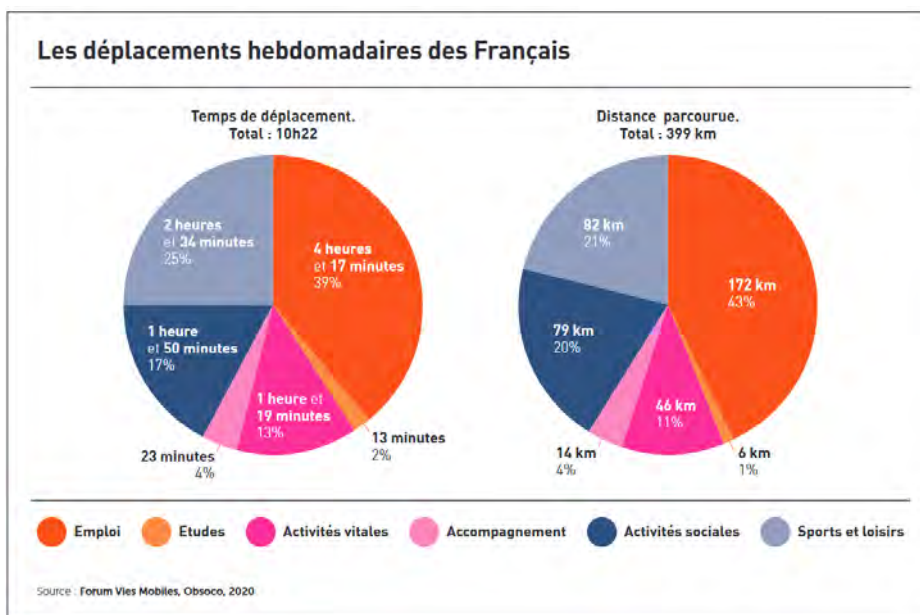
XXX

## 2. LES MOYENS DE TRANSPORT UTILISES

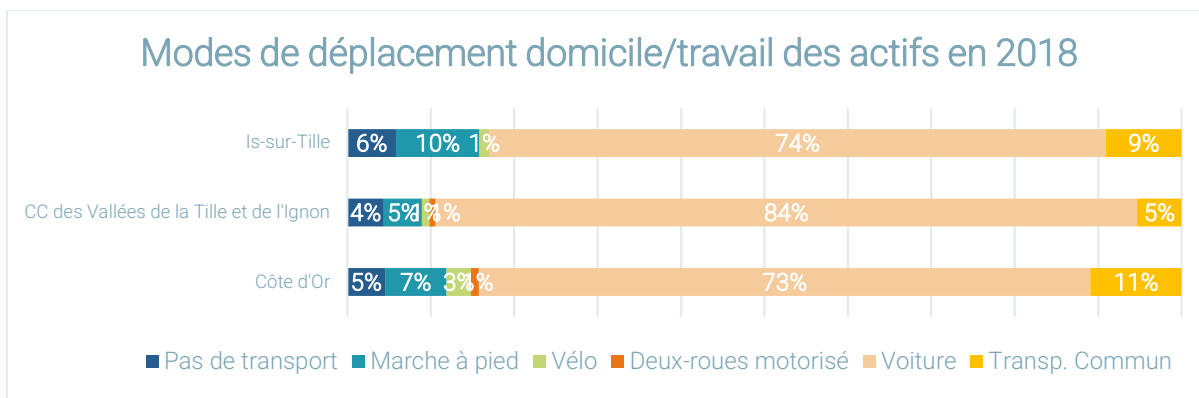
Les déplacements effectués au sein de la ville sont pluriels et le mode de transport utilisé peut varier selon leur motif et leur origine. L'enquête nationale Mobilité et Modes de Vie 2020 donne quelques indicateurs permettant d'apprécier les spécificités des déplacements :



Au total, près de 60% du temps et des distances consacrées aux déplacements le sont dans le cadre d'activités liées au travail, aux études, aux activités vitales ou à l'accompagnement.



A Is-sur-Tille, les habitants effectuent principalement leurs trajets domicile-travail en voiture (74%), Is-sur-Tille se distingue par une proportion d'utilisation des modes doux plutôt supérieure à la moyenne nationale (9%), malgré un faible recours au vélo. La part des transports en commun est proche de la moyenne départementale mais inférieure à la moyenne nationale (17%). L'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail reste prépondérante malgré la forte proportion d'actifs travaillant sur leur commune de résidence. Ces chiffres montrent l'importance des aménagements modes doux et de l'évolution des pratiques à impulser à l'échelle du pôle urbain formé par Is-sur-Tille et Marcilly-sur-Tille.



La ville d'Is-sur-Tille offre une taille adaptée à la marche à pied pour le centre bourg et les quartiers limitrophes. Toutefois, les extensions urbaines se sont traduites par un éloignement à plus d'un kilomètre du centre-ville d'une proportion significative de la population. Il est ainsi courant que les habitants prennent leur voiture pour des achats en centre-ville. Le développement des modes doux pose la question de la qualité des déplacements piétons, actuellement peu valorisés entre le centre ses quartiers périphériques. Il questionne également l'aménagement des zones commerciales périphériques, qui ont été pensées pour la voiture alors qu'elles sont au voisinage de quartiers d'habitat.

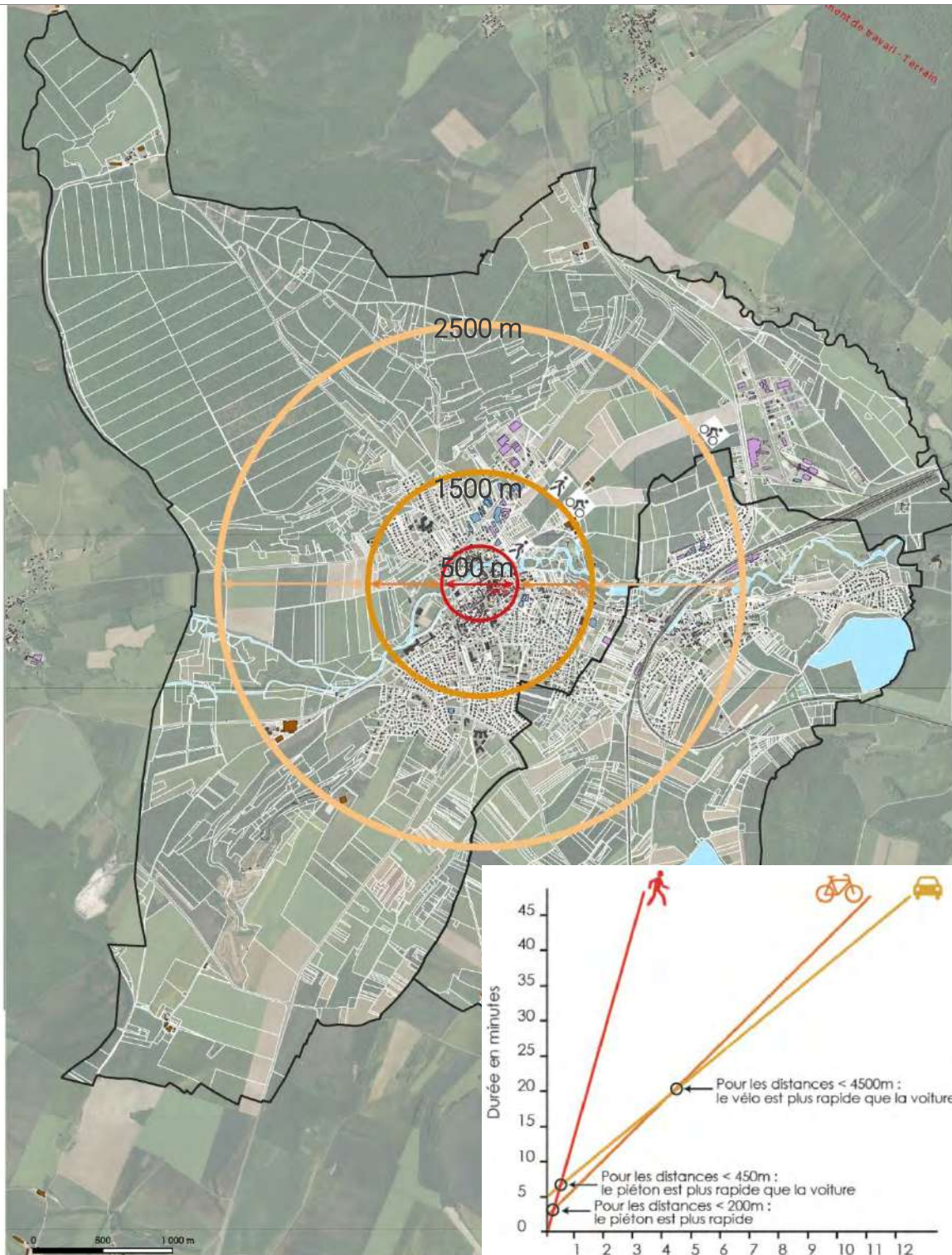
La ville d'Is-sur-Tille a également une configuration adaptée au développement du vélo en termes de distance et de relief pour la majorité des quartiers. L'axe Est-Ouest entre le centre bourg et la gare se prête particulièrement au développement du vélo. Sont à souligner des projets de développement des modes actifs (pistes et bandes cyclables, voies vertes, chaussidoux, etc.) le long de certains axes, le long de l'avenue de la Gare à Marcilly-sur-Tille, mais également d'autres liaisons potentielles dans le cadre de l'étude Petites Villes de Demain. Ces aménagements permettent d'accompagner la densification résidentielle des axes qui les portent, en réduisant la présence de la voiture individuelle dans l'espace public (part de l'emprise réservée à la voiture dans les rues, emprise du stationnement, ...) et son impact sur le fonctionnement urbain (confort et sécurité des autres modes de déplacements, nuisances sonores, pollutions, ...).

Les transports en commun ont une part très minoritaire dans les liaisons domicile-travail, mais ils restent un moyen de locomotion pour les publics n'ayant pas accès à moyen de transport individuel : jeunes, personnes âgées, ménages modestes, ainsi qu'une forte proportion de la population féminine en milieu rural.

Le transport par car avec les communes voisines ou par train permet notamment des déplacements occasionnels pour les habitants d'Is-sur-Tille et des communes du bassin de vie. Le transport scolaire répond plus spécifiquement aux besoins des plus jeunes.

En 2018, Is-sur-Tille accueille un peu plus de 1100 individus de moins de 19 ans, et un peu plus de 900 individus de plus de 65 ans. La population d'Is-sur-Tille est touchée par des contraintes à la mobilité individuelle potentielles importantes : absence de véhicule individuel, pas de permis de conduire, fragilités financières et précarité énergétique, freins à la conduite physiques ou psychiques, ... Ces individus sont ainsi fortement dépendants de solutions alternatives à la voiture individuelle : modes actifs, covoiturage, et transports en commun.

A ces besoins d'ordre socio-économique s'ajoutent d'autres justifications liées à l'armature urbaine du bassin de vie d'Is-sur-Tille. L'unité urbaine formée avec Marcilly-sur-Tille regroupe une petite moitié de la population de l'intercommunalité. De ce point de vue, les enjeux de diversification des modes de transport ont un réel impact à l'échelle de ces polarités.



## II. DIAGNOSTIC SOCIO-ECONOMIQUE

### A. ÉVOLUTIONS ET PERSPECTIVES DEMOGRAPHIQUES

#### 1. PROFIL DEMOGRAPHIQUE DE LA VILLE D'IS-SUR-TILLE

En 2018, la commune d'Is-sur-Tille accueille environ 4400 habitants. L'unité urbaine qu'elle forme avec Marcilly-sur-Tille représente environ 43% de la population de la communauté de communes (environ 13 600 habitants).

Depuis les années 1980 et jusque dans les années 2000, la ville d'Is-sur-Tille connaît une décroissance modérée de sa population, de l'ordre de 8%, qui est passée de 4200 habitants environ en 1982 à 3900 habitants environ en 2008. Après une remontée très importante entre 2008, et 2013, de l'ordre de 14%, la population se stabilisé à 4400 habitants.

Toutefois, à l'échelle de l'unité urbaine formée avec Marcilly-sur-Tille, les tendances décrites ci-dessus sont plus atténuées, la baisse de population n'ayant été que de 2% entre 1982 e 2008.

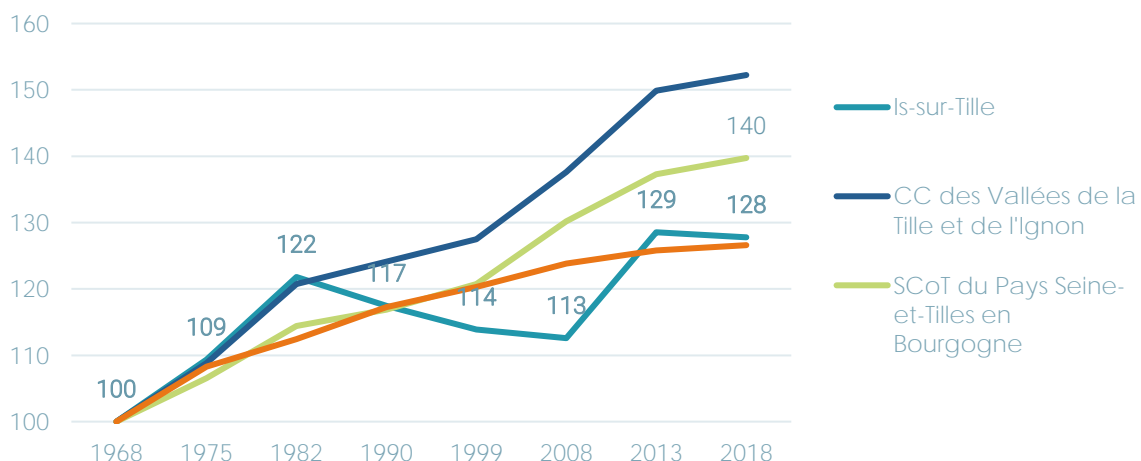
A l'échelle de la communauté de communes, la croissance démographique est continue, puisqu'elle dépasse les 50% entre 1968 et 2018, alors qu'elle est de moins de 30% à Is-sur-Tille.

La croissance démographique à Is-sur-Tille est tributaire exclusivement du solde naturel.

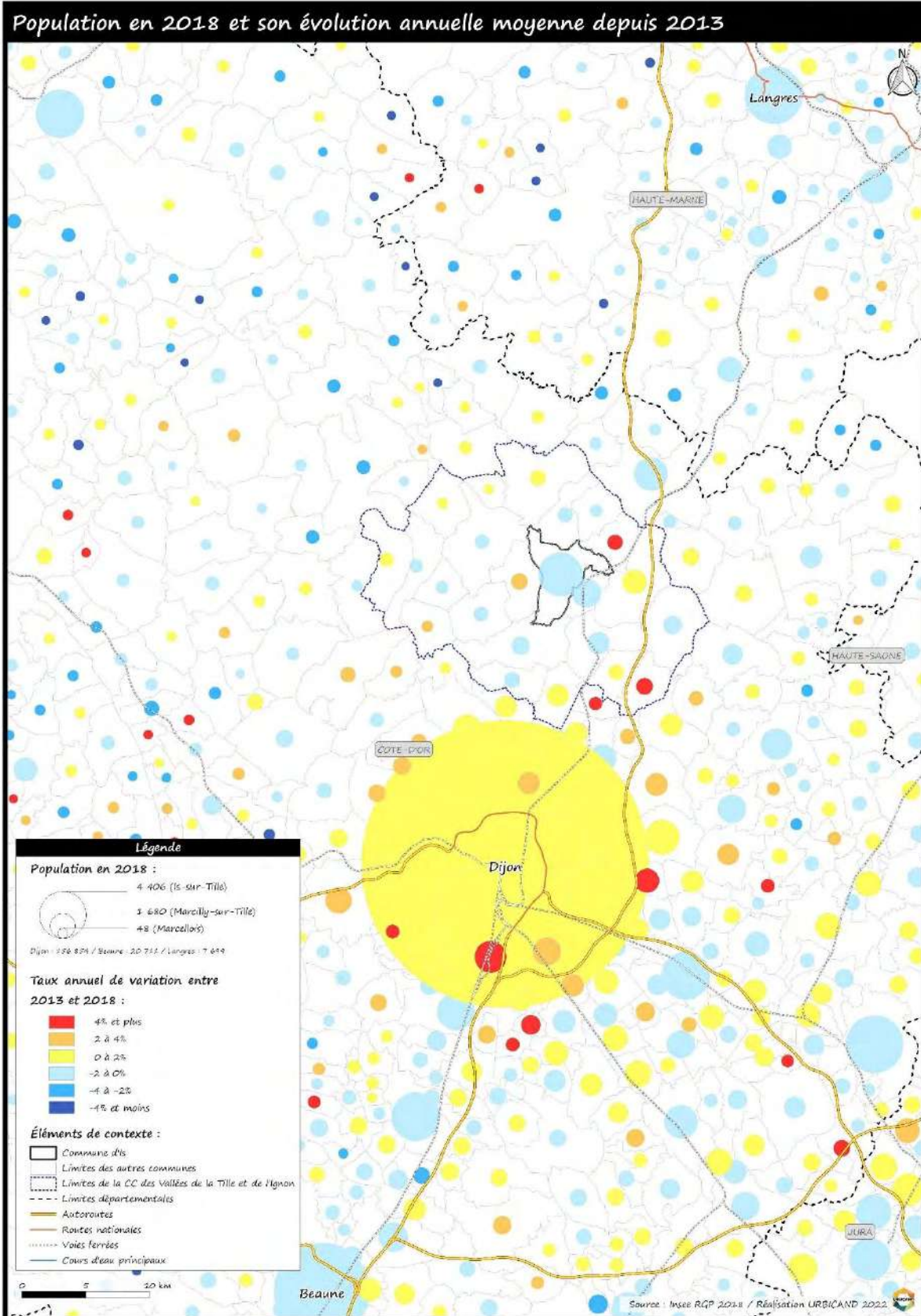
	Population 2008	Population 2013	Variation 2008-2013			Population 2018	Variation 2013-2018		
			Variation annuelle totale	liée au solde naturel	liée au solde migratoire		variation annuelle totale	liée au solde naturel	liée au solde migratoire
<b>Is-sur-Tille</b>	3 882	4 432	2,7%	0,2%	2,4%	4 406	-0,1%	0,0%	-0,1%
CC Vallées Tille Ignon	12 324	13 419	1,7%	0,5%	1,2%	13 631	0,3%	0,4%	-0,1%
SCoT Pays Seine-et-Tilles	23 842	25 142	1,1%	0,2%	0,8%	25 590	0,4%	0,1%	0,3%
Côte d'Or	521 608	529 761	0,3%	0,3%	0,0%	533 220	0,1%	0,2%	0,0%
Région BFC	2 802 519	2 819 783	0,1%	0,2%	0,0%	2 807 807	-0,1%	0,0%	-0,1%
France hors Mayotte	63 961 859	65 564 756	0,5%	0,4%	0,1%	66 732 538	0,4%	0,3%	0,0%

Source : INSEE RGP 2018

#### Evolution démographique depuis 1968, base 100







Il est possible de conclure qu'Is-sur-Tille s'inscrit dans une dynamique de croissance démographique périurbaine. Cette situation révèle une certaine attractivité du territoire, mais également une fragilité liée à une dépendance vis-à-vis de la production de nouveaux logements. Is-sur-Tille présente également une dynamique de bourg-centre qui lui est propre, avec une forte concentration de petits ménages qui font peu d'enfants pour des raisons d'âge trop élevé ou d'entrée dans la vie active. Cette situation conforte la dynamique migratoire comparativement à la dynamique naturelle.

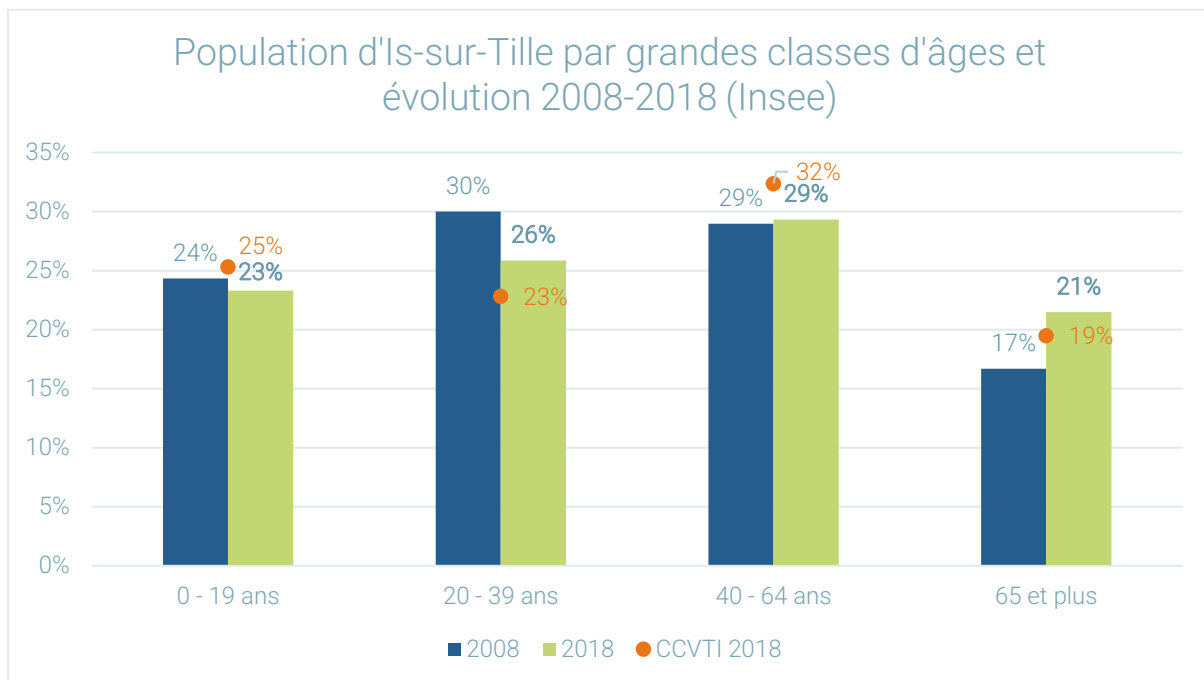
### Un renouvellement des populations jeunes qui s'affaiblit

La répartition par grandes classes d'âges montre l'attractivité de la commune pour les jeunes adultes de moins de 40 ans. Bien que leur proportion se soit nettement réduite, cette tranche d'âge reste supérieure à la moyenne nationale de l'ordre de 24%. Une explication possible est l'importance de l'offre locative privée et de petits logements en accession, qui correspond à l'offre de logements recherchée par ce public.

La population communale est donc relativement jeune, les moins de 40 ans représentant une proportion similaire à la moyenne nationale.

La part des 65 ans et plus est élevée, en augmentation de quatre points. Cette caractéristique met en évidence la fonction d'accueil d'Is-sur-Tille pour des personnes plus âgées. Ces dernières s'installent au plus près des commerces et des services, dans des logements plus adaptés, ou dans des établissements spécifiques d'accueil.

La part intermédiaire des 40-64 ans est relativement faible, de 29% contre 32% à l'échelle nationale. Cette plus faible proportion s'explique par la prédominance de ménages jeunes et âgés plutôt que par un manque d'attractivité de la commune pour cette classe d'âge.

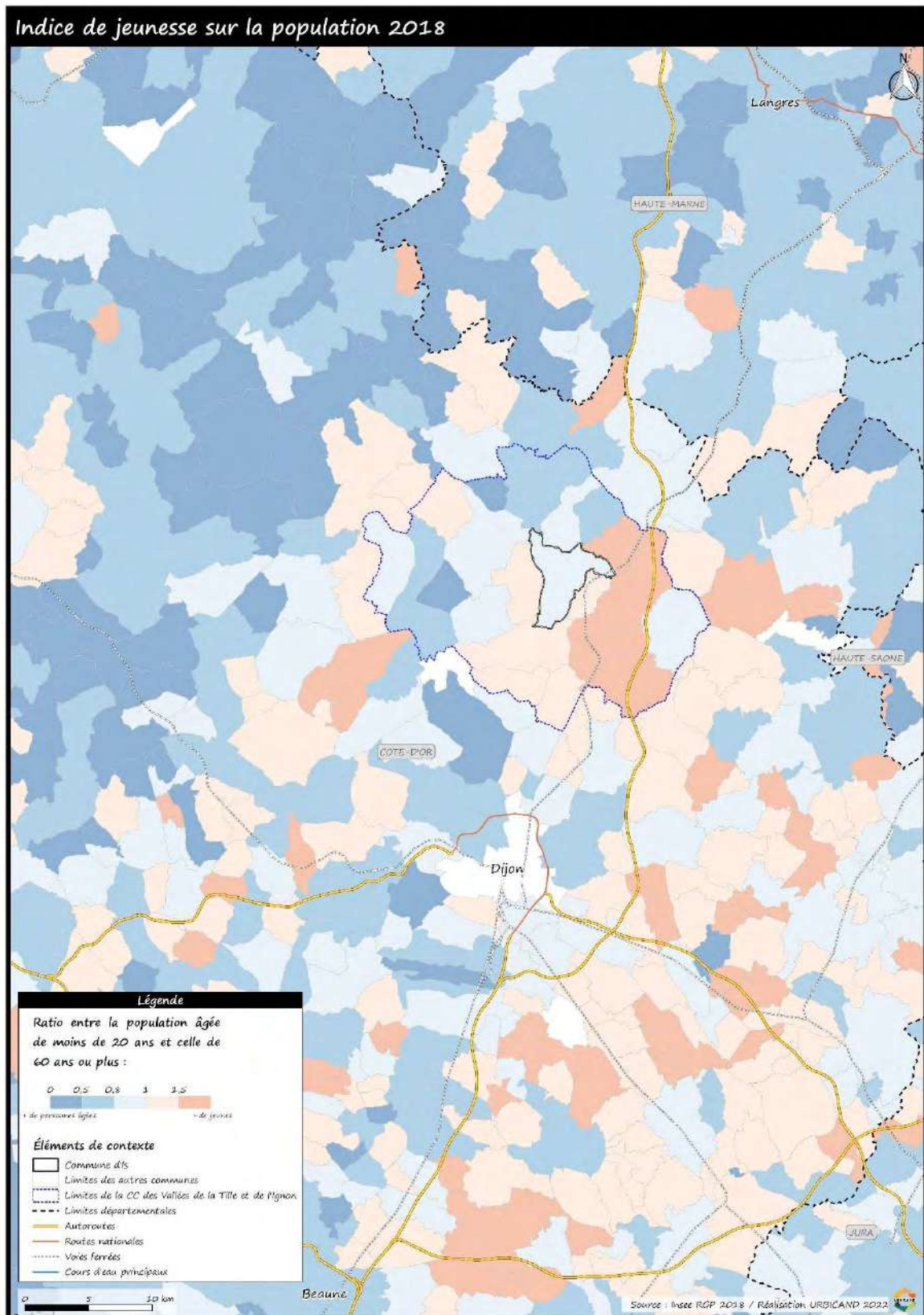


Dans ce contexte, l'indice de jeunesse, qui mesure le rapport entre les plus de 60 ans et les moins de 20 ans, recule. Supérieur à 1, l'indice de jeunesse marque la prédominance des personnes de moins de 20 ans sur celles de 60 ans et plus. Cet indice est de l'ordre de 1 en 2008 et 2018, bien qu'il ait basculé en 2018 vers une légère prédominance des personnes de 60 ans et plus. Is-sur-Tille se distingue des



villages voisins situés dans l'aire d'attractivité forte de Dijon, au sein desquels l'indice marque la prédominance de la jeunesse.

A l'échelle de l'unité urbaine, ces spécificités propres au caractère de centre-bourg s'atténuent légèrement, Marcilly-sur-Tille présentant un indice de jeunesse qui rapproche cette commune des villages proches.





Le profil socio-démographique d'Is-sur-Tille diffère globalement de celui de la communauté de communes. Cette dernière se caractérise par une plus forte représentation des moins de 15 ans et une faiblesse de la classe d'âge des 15-29 ans. La communauté de communes se caractérise par un profil socio-démographique plus fortement représenté par les familles, qui constituent 75% des ménages contre 58% dans le département.

## Une part de la population sujette à la précarité

La population en âge de travailler (de 15 à 64 ans) est répartie ainsi :

- | La majorité sont des actifs ayant un emploi (75%)
- | 11% sont au chômage, en recherche d'emploi
- | Un quart sont inactifs, répartis entre :
  - o les retraités (8%)
  - o les élèves et étudiants (9%)
  - o les autres inactifs (9%). Cette dernière sous-catégorie regroupe notamment les personnes en incapacité de travailler, les personnes au foyer, les militaires du contingent.

La population se caractérise par un taux d'activité plutôt élevé, mais une forte proportion de chômeurs, en augmentation constante.

Parmi les 15 ans ou plus ayant un emploi, 90% sont salariés. Si plus des trois quarts ont un emploi stable (fonction publique, CDI), près de 200 actifs possèdent des emplois potentiellement précaires (courte-durée, intérim, ...) et peuvent subir des contraintes dans leur choix de localisation : pas d'accès à l'emprunt bancaire, difficultés à louer un logement, budget mensuel limitant vis-à-vis de la localisation et/ou de la superficie du logement, etc.

10% des actifs occupés sont non-salariés : indépendants, employeurs et aides familiaux. Ces catégories d'emploi sont plus fortement soumises aux fluctuations de l'économie (à l'exemple de la crise sanitaire vécue en 2020 et de ses conséquences : pénuries de matières premières, fragilisation du petit commerce, risques accrus de perte d'emploi...) et les concernés peuvent ainsi présenter des besoins spécifiques en matière de logement comme de local professionnel : location, accession maîtrisée, ...

## POPULATION DE 15 A 64 ANS PAR TYPE D'ACTIVITE EN 2018 (INSEE)

EMP G1 - Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2018



Source : Insee RGP2018

## STATUT ET CONDITION D'EMPLOI DES 15 ANS OU PLUS EN 2018 (INSEE)

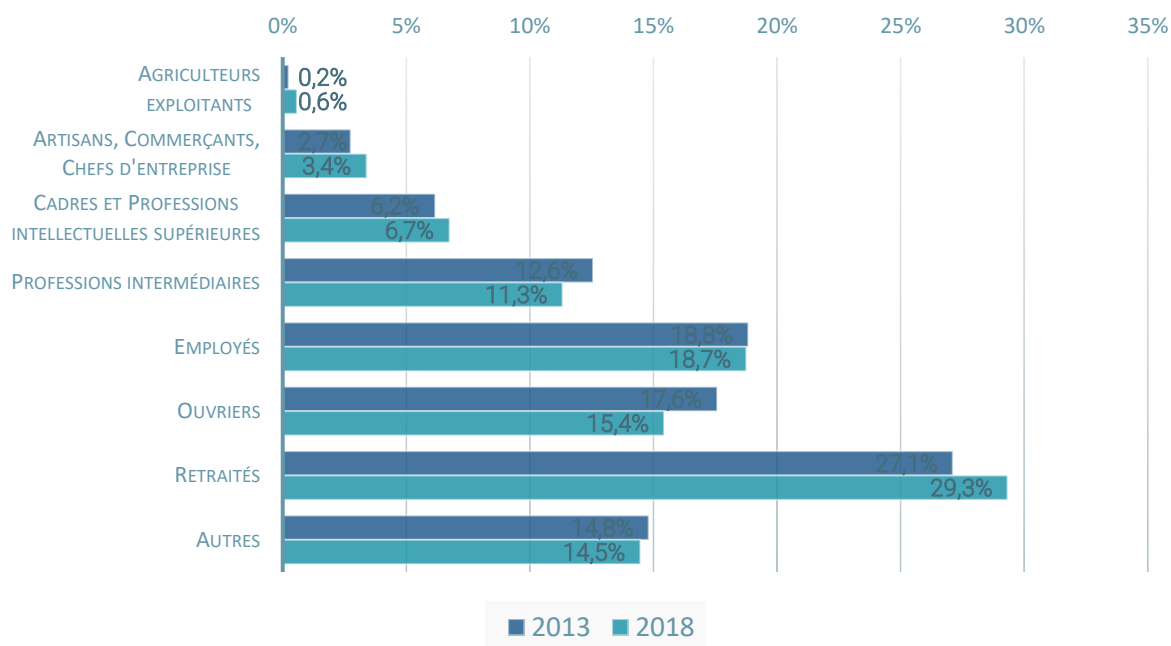
	Total	%
<b>Ensemble</b>	<b>1688</b>	<b>100%</b>
<b>Salariés</b>	<b>1527</b>	<b>90%</b>
<i>Titulaires de la fonction publique et contrats à durée indéterminée</i>	1325	78%
<i>Contrats à durée déterminée</i>	118	7%
<i>Intérim</i>	31	2%
<i>Emplois aidés</i>	22	1%
<i>Apprentissage - Stage</i>	42	2%
<b>Non-Salariés</b>	<b>161</b>	<b>10%</b>
<i>Indépendants</i>	90	5%
<i>Employeurs</i>	70	4%
<i>Aides familiaux</i>	1	1%

### Une redistribution spatiale des catégories socioprofessionnelles

L'emploi et la répartition de la population par catégories socioprofessionnelles ont connu d'importantes évolutions entre 2008 et 2018 :

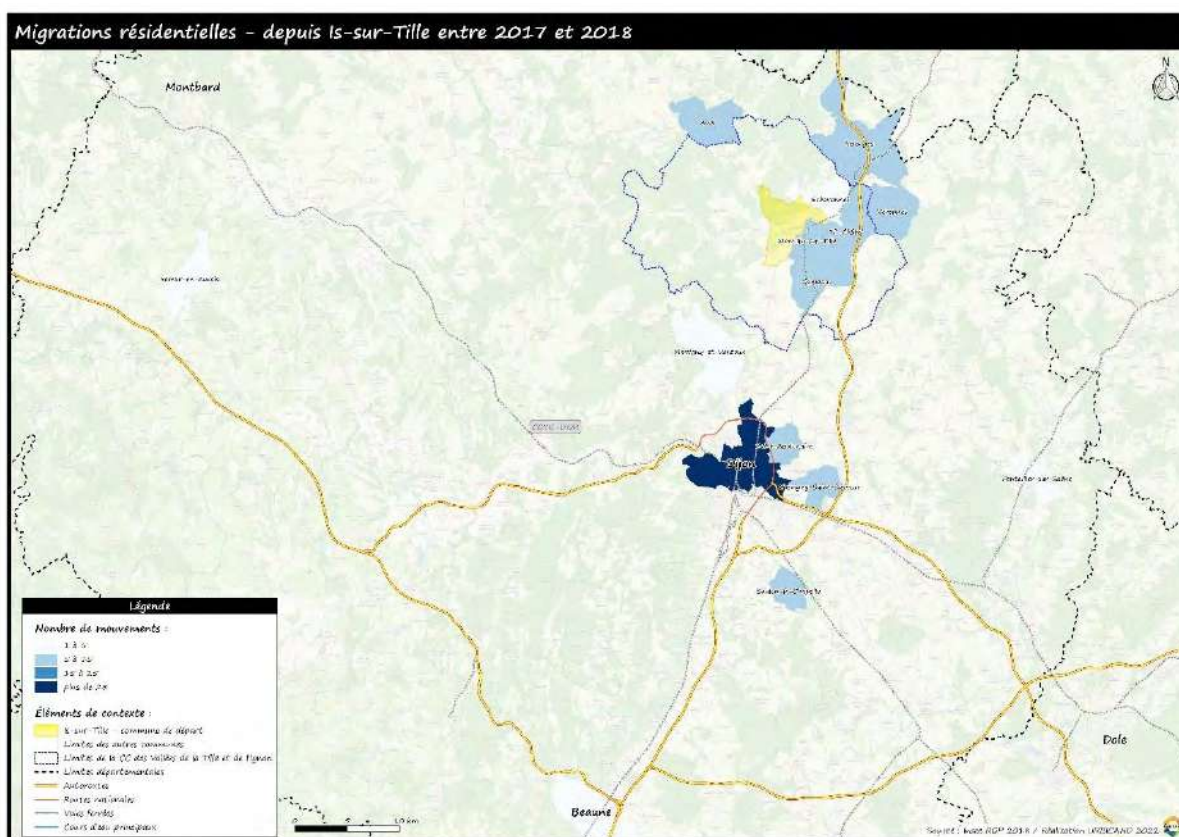
- | La population active occupée diminue, en raison de l'augmentation du chômage, alors que le nombre d'emplois sur la commune augmente. Il en résulte un décalage croissant entre l'emploi local et la population active communale, avec pour conséquence un élargissement géographique du recrutement par les entreprises.
- | La population ouvrière a connu une forte baisse, mais elle reste proportionnellement très significative, nettement supérieure à la moyenne nationale.
- | La baisse de population des employés est peu significative. Cette catégorie socioprofessionnelle reste également fortement représentée.
- | La baisse du nombre d'activités dans la catégorie des professions intermédiaires diminue significativement, tandis que celle des cadres et professions supérieures augmente légèrement.
- | La population des retraités augmente fortement en part et en nombre.
- | Les artisans, commerçants, chefs d'entreprise sont la seule catégorie en dehors des retraités qui connaît une augmentation plus significative.

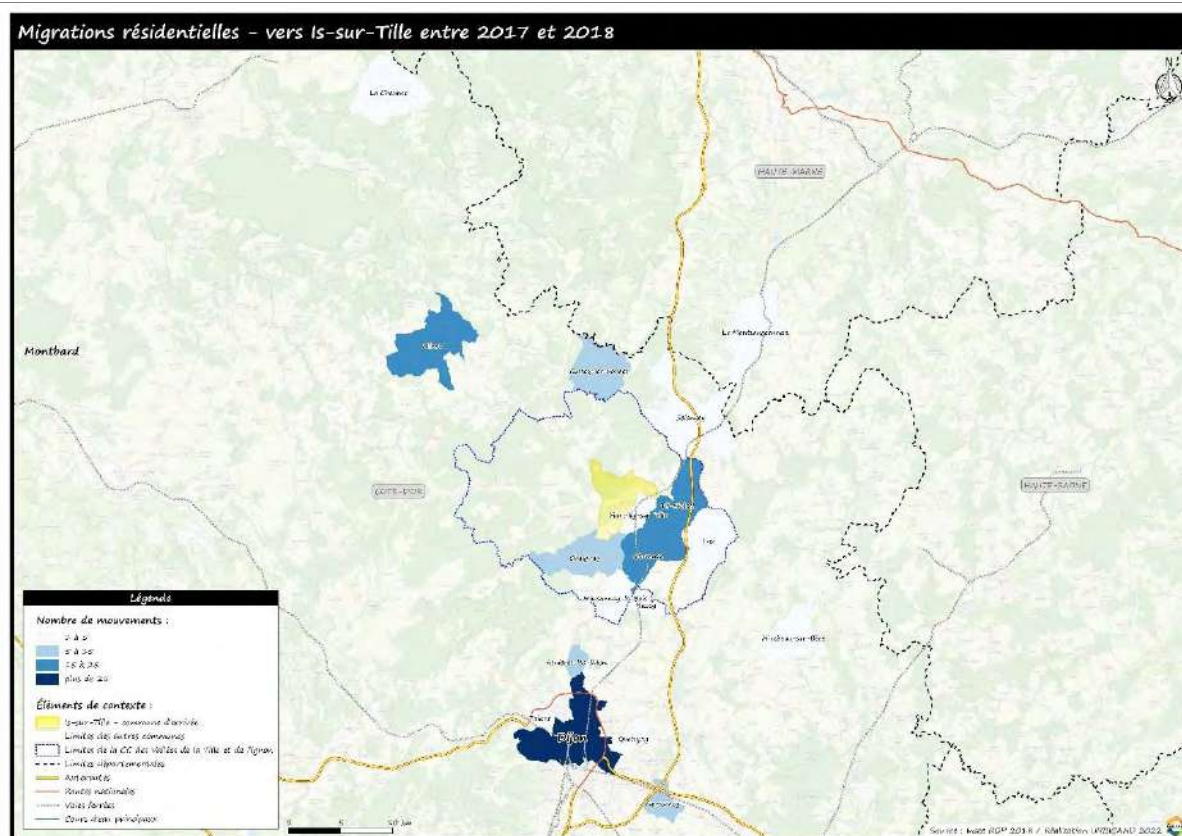
## Evolution de la répartition de la population d'Is-sur-Tille par CSP



### Migrations résidentielles

Les migrations résidentielles entrantes et sortantes observées entre 2017 et 2018 (Insee) sont très centrées sur le département de la Côte d'Or. Elles s'exercent principalement au niveau de la métropole dijonnaise, du Pays Seine-et-Tille.





On note ainsi 274 déménagements depuis la ville d'Is-sur-Tille vers :

- | L'agglomération dijonnaise (Dijon Métropole) (environ 70 flux).
- | Le pays Seine-et-Tille (environ 80 flux).

Les emménagements sur Is-sur-Tille sont un peu plus nombreux, avec 298 nouveaux habitants.

On note ainsi 298 emménagements à Is-sur-Tille en provenance de :

- | L'agglomération dijonnaise (Dijon Métropole) (environ 50 flux).
- | Le pays Seine-et-Tille (environ 80 flux).

## 2. PROFIL DES MENAGES

La ville d'Is-sur-Tille comptabilise 1829 ménages en 2018, valeur en forte hausse depuis 2008 (+15%) en raison de l'augmentation de la population et de la baisse de la taille des ménages. Cette dernière a diminué, passant de 2,4 à 2,3.

Cette diminution est portée essentiellement par une véritable explosion du nombre de familles monoparentales, dont le nombre est passé de 103 à 256 en dix ans. A l'inverse, les couples avec enfants sont redescendus sous leur niveau de 2008 suite à une très forte baisse de leur nombre entre 2013 et 2018. est visible au travers de la typologie des ménages : les couples avec enfants sont passés de près de 17% à 13% en dix ans (-118 personnes), alors que les personnes seules représentent pratiquement la moitié de la population communale (+140 personnes). La part cumulée des personnes seules et des couples sans enfants représente environ les trois quarts des ménages de la commune.

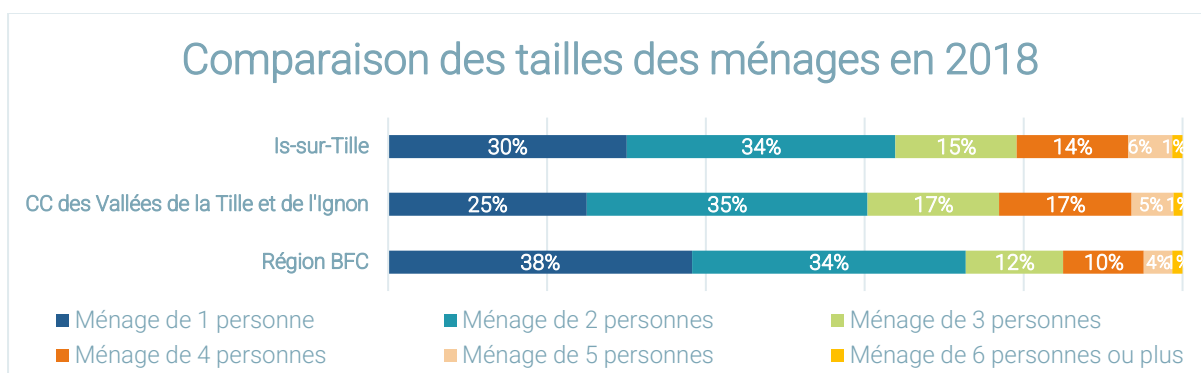
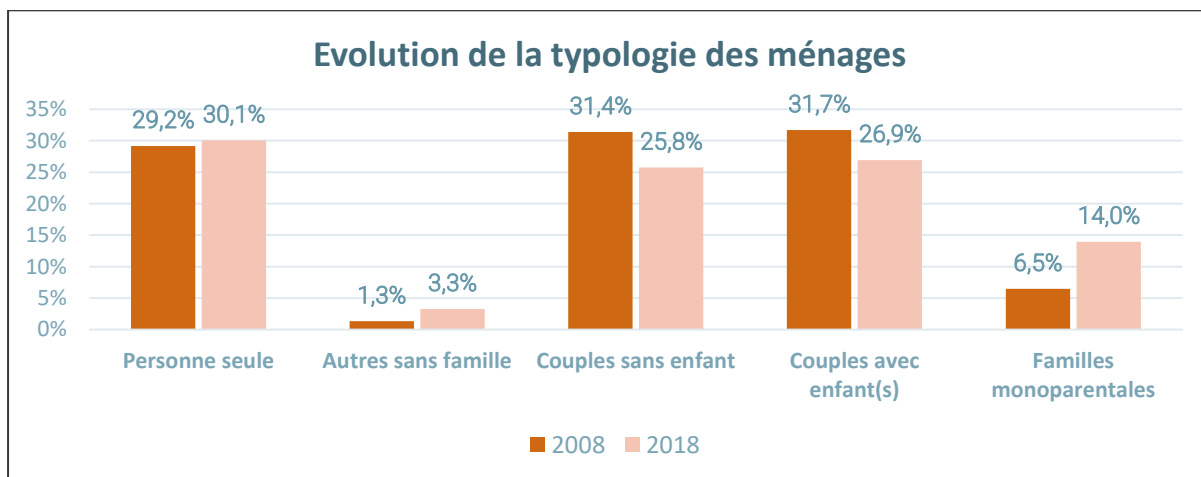
Ainsi :

- | Is-sur-Tille accueille une très forte proportion de familles avec enfants, qu'elles soient en couple

ou monoparentales, raison pour laquelle la proportion des ménages de 3 à 4 personnes est significative ;

Près d'un tiers des ménages sont des personnes seules ou sans familles.

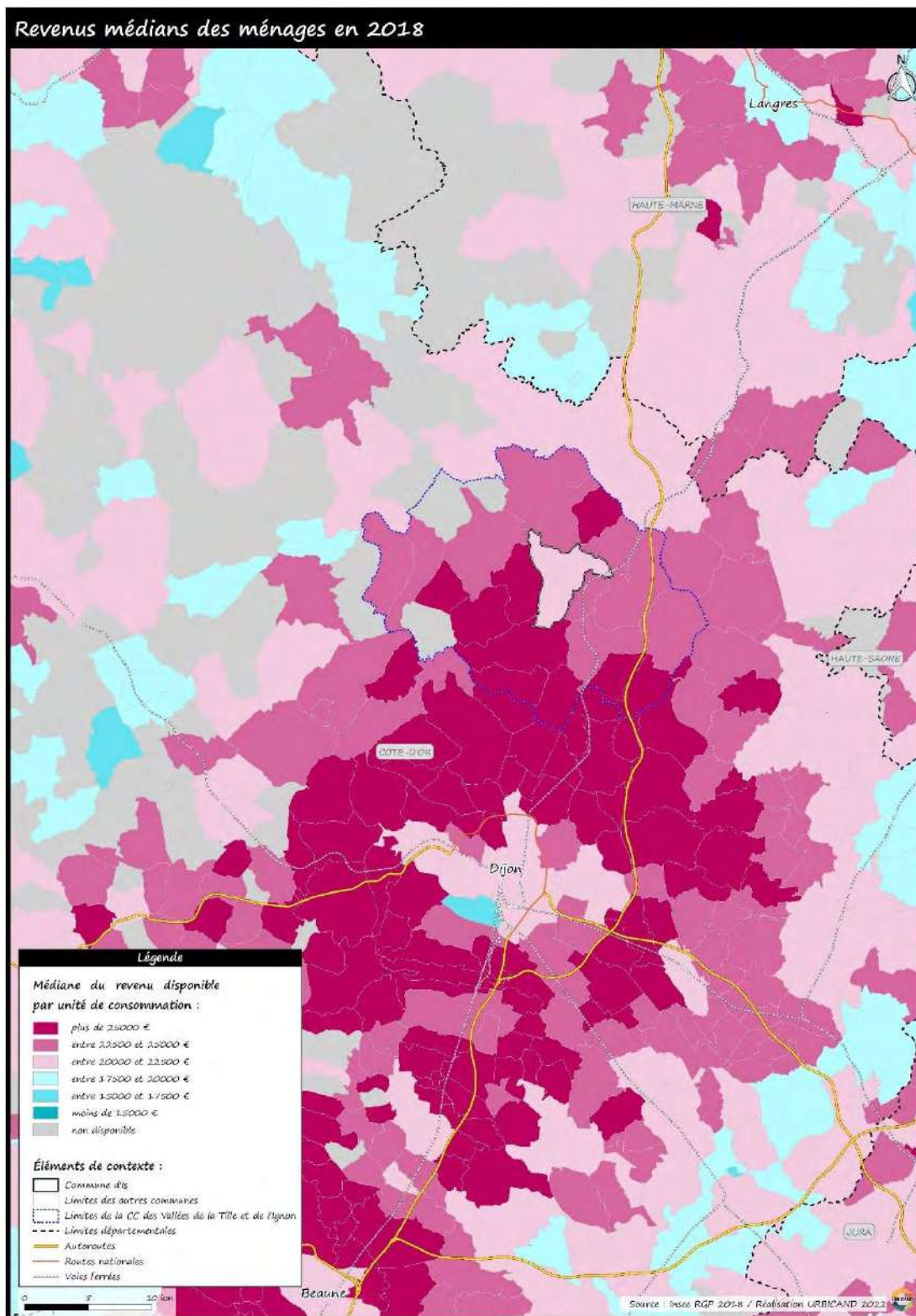
Le profil des ménages témoigne d'une précarisation potentielle d'une partie significative de la population communale.





Le revenu médian à Is-sur-Tille, 21 560 euros en 2019, est proche de la moyenne nationale, mais inférieur à la moyenne intercommunale.

La carte des répartitions de revenus montre une différence forte entre Is-sur-Tille et les communes de la couronne périurbaine de Dijon.



## B. L'HABITAT

### 1. CONTEXTE

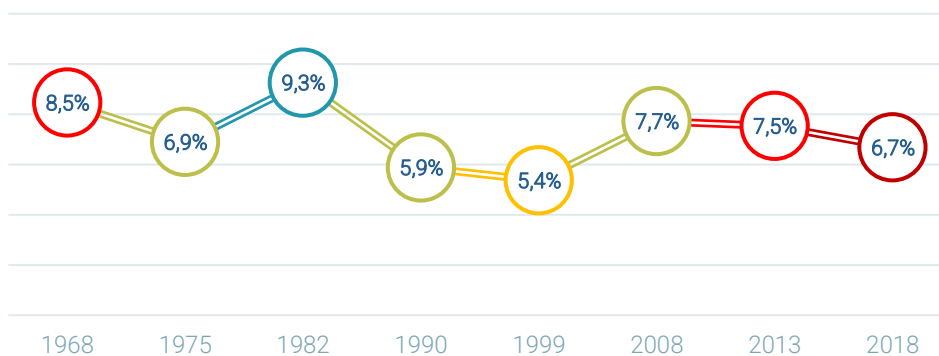
Le parc de logements total de la ville d'Is-sur-Tille s'élève à 1 994 logements en 2018. Parmi ces logements :

- | 91% sont des résidences principales (1 823 logements)
- | 2% sont des résidences secondaires (38 logements)
- | 7% sont vacants (133 logements).

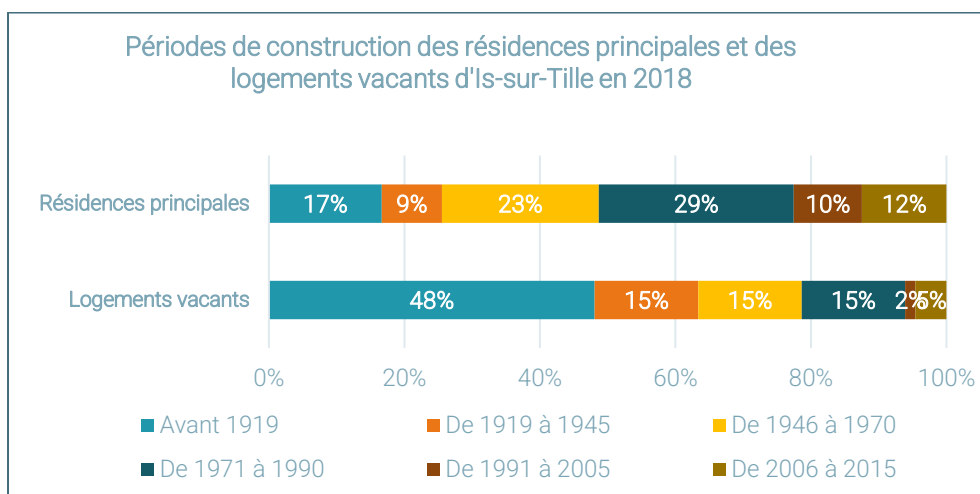
Le parc de logements d'Is-sur-Tille est relativement récent : il date pour près de la moitié de la période 1946 à 1990.

Le nombre de logements vacants a légèrement diminué, passant de 7,4% à 6,8% selon l'Insee. Elle touche de manière similaire les appartements et les maisons au regard de la proportion que représentent ces catégories d'habitat dans le parc de logements. Le parc ancien concentre près de la moitié du parc de logements.

ÉVOLUTION DE LA PART DES LOGEMENTS VACANTS D'IS-SUR-TILLE ENTRE 1968 ET 2018



Périodes de construction des résidences principales et des logements vacants d'Is-sur-Tille en 2018



Les données Majic, qui permettent de localiser la vacance, confirment les résultats de l'Insee. La vacance est concentrée dans le centre bourg, où se concentre le parc ancien : une petite centaine de logements y sont comptabilisés. Seul un quart de la vacance dans le centre bourg est structurelle, c'est-à-dire cinq ans ou plus. Elle concerne pour une part significative (environ le quart) des logements en mauvais état.

Près de 60% des logements dans le centre bourg sont des appartements. La vacance concerne essentiellement le parc locatif privé.

Ainsi, la vacance reste principalement conjoncturelle, de faible durée et très fortement liée à l'importance du parc locatif privé. La vacance longue est fortement associée à des problèmes de mauvais état du logement et de difficulté de remise sur le marché.

La vacance a un niveau très faible sur la commune. L'enjeu n'est pas sa résorption mais plutôt l'amélioration du parc de logements, occupé ou vacant.

Si les lotissements pavillonnaires sont aujourd'hui peu touchés par la vacance, les lotissements des années 50 à 70 arrivent en fin de cycle et certains nécessiteront des travaux lourds pour être remis sur le marché. Il s'agit de la seule catégorie de logements qui concentre une proportion très majoritaire de performances faible à mauvaise (classes F et G des diagnostics de performance énergétique). Leur réhabilitation est aujourd'hui techniquement et financièrement concurrencée par la construction neuve sur terrain à bâtir. Ces logements pourront potentiellement renforcer la vacance dans les 10 prochaines années.



## 2. STATUT D'OCCUPATION DES RESIDENCES PRINCIPALES

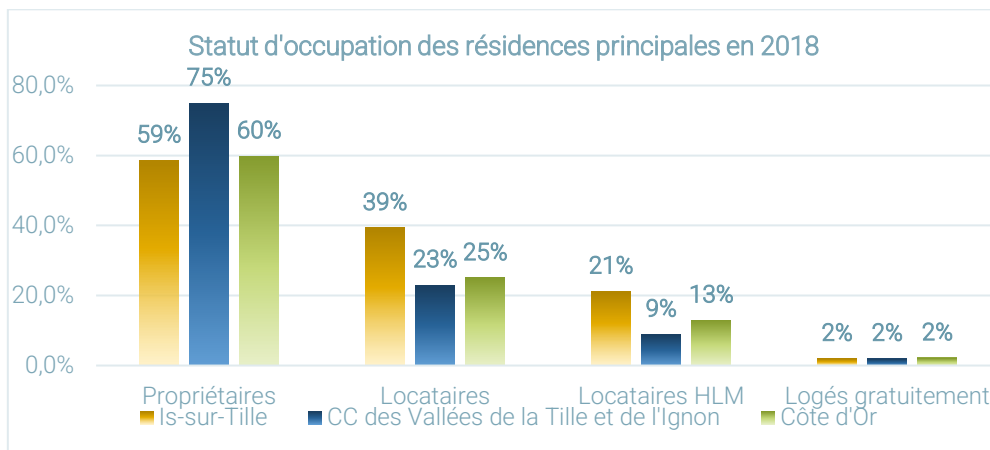
Les résidences principales sur Is-sur-Tille sont occupées :

- | à 59% par leur propriétaire (1 069 logements)
- | à 39% par des locataires, dont la part reste stable entre 2013 et 2018
  - o ... dont 18% dans le cadre d'une location privée (330 logements),
  - o ... dont 21% dans un logement locatif social (387 logements),
- | à 2% à titre gratuit (logement de fonction, prêt d'un membre de la famille).

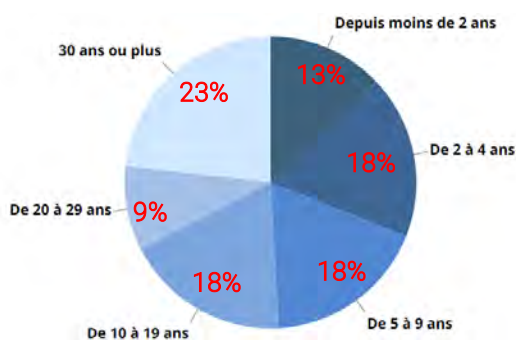
L'importance du parc locatif sur Is-sur-Tille marque le rôle de la ville dans l'accueil de populations diversifiées, et offre des solutions de logements pour des ménages à revenus modestes, des jeunes et des personnes âgées. L'offre locative peut également avoir une fonction de porte d'entrée sur le territoire auprès de nouveaux ménages, et constituer une offre adaptée aux familles monoparentales, dont les besoins peuvent être amenés à évoluer périodiquement (enfants qui grandissent, recombinaison familiale, ...).

L'ancienneté d'emménagement des ménages dans les résidences principales est de :

- | moins de 5 ans pour 21% des ménages, et de 5 ans à 9 ans pour 18% des ménages, 10 à 29 ans pour 27% des ménages et 23% pour une durée plus importante. La proportion des courtes durées d'emménagement (moins de 5 ans) est de 5 points supérieur à la moyenne intercommunale, tandis que les durées d'emménagement moyenne à longue (10 à 29 ans) sont plus faibles de six points. Au-delà, la proportion s'équilibre. L'importance du parc locatif ou la présence de logements spécialisés favorisent une forte rotation des ménages, tandis que la présence de services et commerces de proximité favorise le maintien des ménages les plus âgés.



### Ancienneté d'emménagement des ménages en 2018



Source : Insee  
RP2018

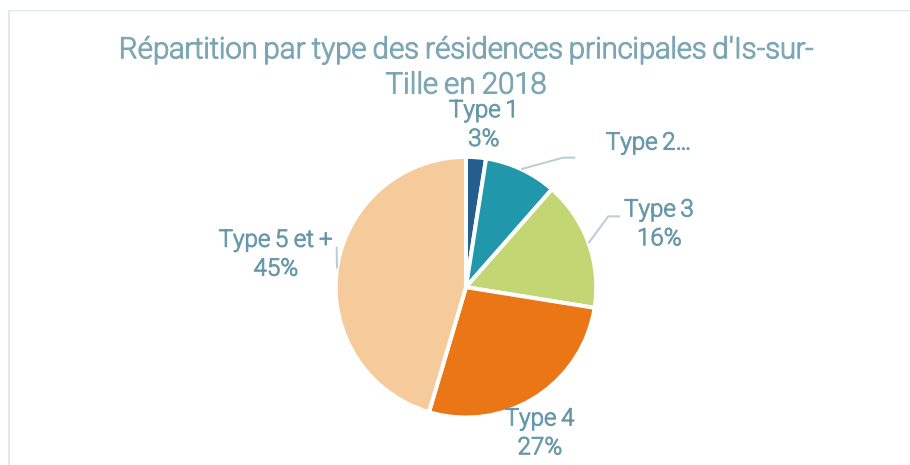
### 3. CARACTERISTIQUES DES RESIDENCES PRINCIPALES

Les résidences principales sont représentées par :

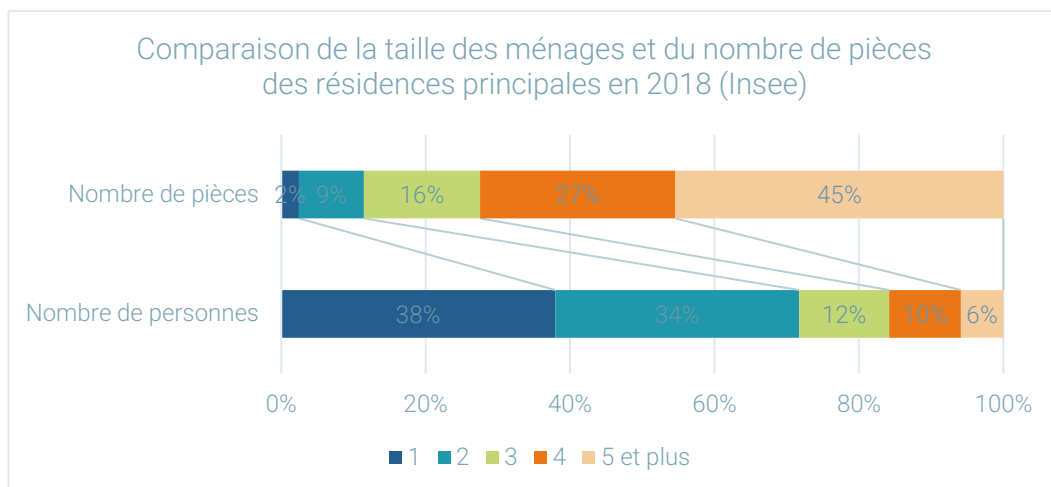
- | en majorité, des maisons : 68% du parc, comprenant les logements individuels de type pavillonnaire, les logements mitoyens et les maisons de ville ;
- | une minorité d'appartements : 32% du parc.

La taille des logements est représentative de cette répartition :

- | la plupart sont des grands logements, comprenant 3 chambres ou plus, soit 72% du parc de Type 4 ou plus ;
- | les résidences principales sont pour un sixième d'entre elles des Types 3 (soit 2 chambres) ;
- | les petits logements sont faiblement représentés, avec environ 12% de logements constitués d'une ou deux pièces de vie.

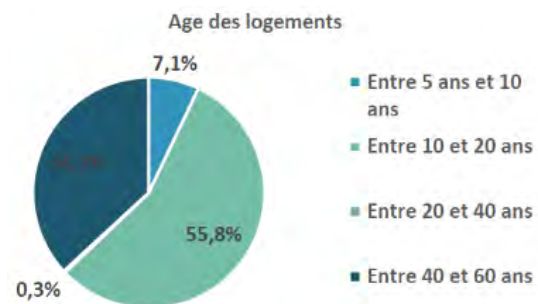


La comparaison de la taille des ménages et de la taille des logements montre le décalage entre l'offre et la demande potentielle : 72% de T4 et T5 pour 16% de ménages de quatre personnes ou plus. Cet écart pourrait être amené à se renforcer dans les prochaines années du fait de la poursuite de la diminution de la taille des ménages (veuvages, décohabitation, ...) conjointe à un problème de vacance sur les petits logements, ainsi qu'une production de logements très tournée vers l'habitat individuel.



Le parc de logement social

Les logements sociaux sont concentrés dans le quartier du Petit Bois.



Le parc de logements est vieillissant.

Les types de financements sont les suivants :

- > 8 logements PLAI avec un loyer moyen de 4,62 €
- > 146 logements PLUS avant 1977 avec un loyer moyen de 4,62 €
- > 242 logements PLUS après 1977 avec un loyer moyen de 5,14 €

La commune ne compte aucune offre de logement social de type PLS (8 € par m<sup>2</sup>).

149 DPE ont été réalisés : 64 logements classés D, 84 logements classés E et 1 logement classé F.

## 4. ETAT DU PARC

---

Le niveau de confort global présente les caractéristiques suivantes :

- | La part des ménages en situation de précarité énergétique est de 20% (360 ménages), contre 15% à l'échelle de la communauté de communes et 14% en France.
- | Les résidences principales disposent dans leur quasi-totalité (98%) d'une salle de bains avec baignoire ou douche ;
- | Pour 18% des résidences principales, le mode de chauffage est le « tout électrique ». Combiné à des enjeux de mauvaise isolation, cette situation peut générer des factures importantes ;
- | Sur la base des données Majic, 13 logements sont dans un état médiocre.

Au sein de la communauté de communes, 498 demandes de renseignements concernant l'OPAH ont été identifiées et 137 dossiers ont été déposés. Ces demandes auront permis de rénover 141 logements, dont 54 à Is-sur-Tille. En ce qui concerne le profil des propriétaires des dossiers déposés, 59 ménages sont considérés comme modestes, 73 comme très modestes. Les types de travaux réalisés par les propriétaires occupants sont les suivants :

- Deux tiers des travaux réalisés sont liés à l'amélioration énergétique des logements,
- 36 dossiers concernent l'adaptation du logement aux personnes âgées,
- Et seulement 4 logements sont rénovés au titre de l'habitat dégradé et indignes.

En revanche, l'OPAH a très peu séduit les propriétaires bailleurs car seulement 2 logements ont été rénovés à Is-sur-Tille.

## 5. DYNAMIQUES DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

---

Sur la base du recensement des permis de construire accordés pour la période 2012-2021, les logements sont autorisés :

- | Suivant un rythme d'une douzaine de logements par an ;
- | L'habitat s'est réalisé majoritairement sous forme de logements individuel (600 m<sup>2</sup> de consommation de l'espace en moyenne par logement) ;
- | Les permis de construire accordés concernent pour un cinquième de la réhabilitation.

Selon le site Efficity d'estimation de biens en lien, les prix aux m<sup>2</sup> tous bien confondus sont de 1850 €/m<sup>2</sup> pour une maison et de 1720 €/m<sup>2</sup> pour un appartement. Les prix à l'achat peut varier entre 125 000 € pour une maison de village et 230 000 € pour une village. Une proportion significative du parc proposé à la location ou la vente mériterait une amélioration ou au moins un rafraîchissement.

## 6. PUBLICS SPECIFIQUES ET GENS DU VOYAGE

---

La commune d'Is-sur-Tille accueille :

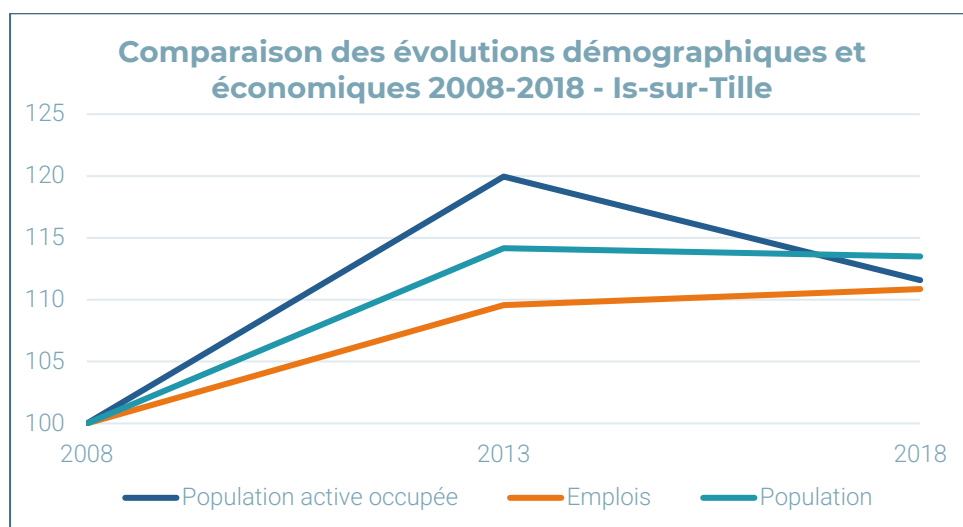
- EHPAD
- Centre pour handicapés.
- Aire d'accueil des gens du voyage.

## C. PROFIL SOCIO-ECONOMIQUE

### 1. CARACTERISTIQUES DE L'EMPLOI

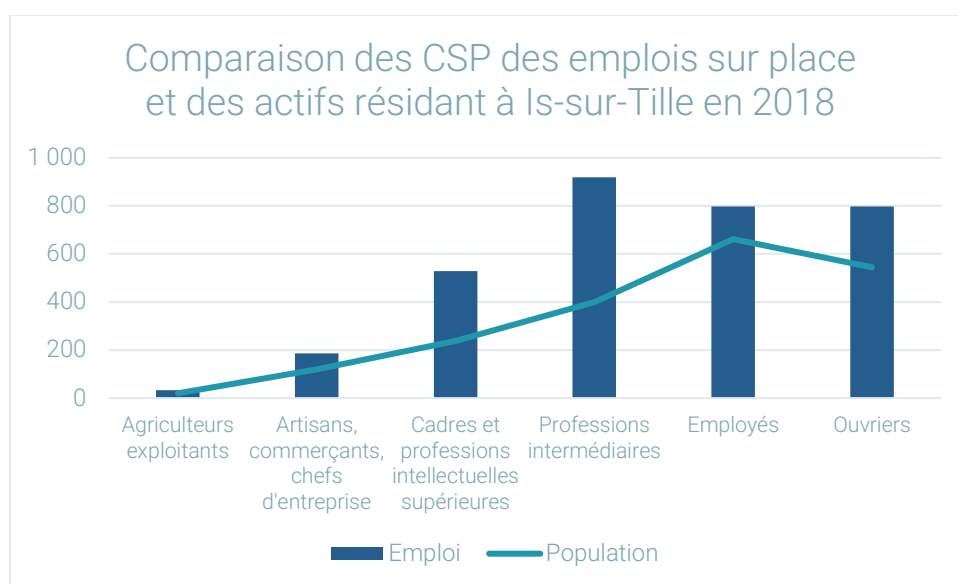
La ville d'Is-sur-Tille affiche 3 120 emplois sur place, en légère augmentation depuis 5 ans (+37 emplois).

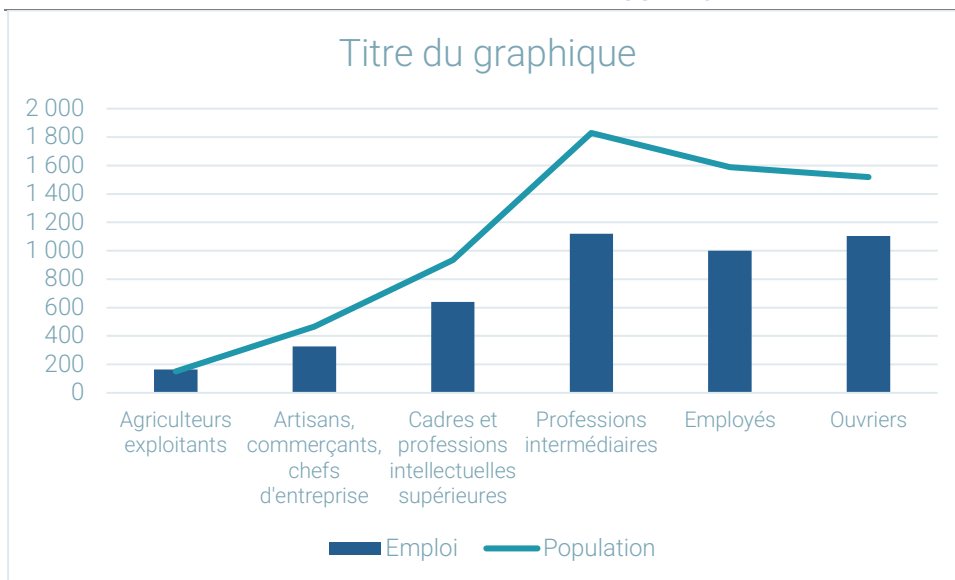
Abritant 1689 actifs occupés à la même date, la ville d'Is-sur-Tille présente un indicateur de concentration de l'emploi s'élevant à 185%, traduisant l'attractivité économique de la commune auprès d'actifs résidant à l'extérieur, mais également une augmentation du chômage qui entraîne une diminution de la population active communale.



A l'échelle de la communauté de communes, l'indice de concentration d'emplois est de 0,71, avec une population active occupée qui augmente. Le pôle d'emplois d'Is-sur-Tille dépend de plus des actifs extérieurs à la commune.

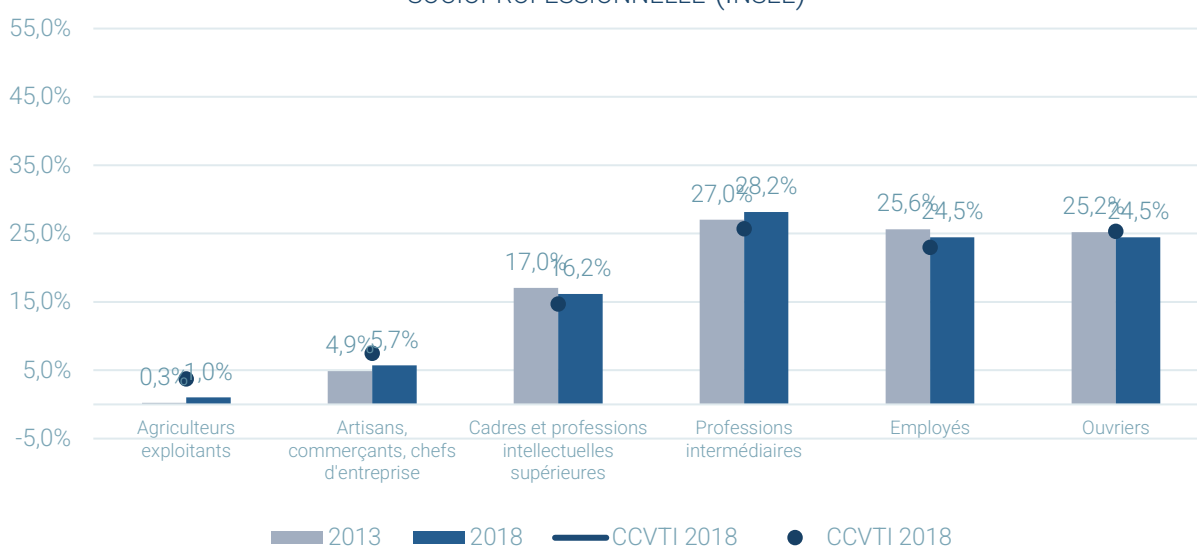
Toutefois, à l'échelle de la communauté de communes, le nombre d'actifs occupés dépasse le nombre d'emplois. Une proportion significative des actifs de la communauté de communes travaillent en dehors de l'intercommunalité, notamment sur le bassin d'emplois de Dijon.





Cette problématique de recrutement sur une aire d'emplois de plus en plus élargie accentue potentiellement l'écart entre le profil socioprofessionnel des emplois proposés localement et celui des actifs résidant sur la commune d'Is-sur-Tille, avec une concurrence d'actifs venus de l'extérieur. La ville d'Is-sur-Tille se caractérise par une proportion plus importante de la catégorie socio-professionnelle des ouvriers au sein de la population communale.

EVOLUTION 2013-2018 DE L'EMPLOI SUR PLACE PAR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE (INSEE)

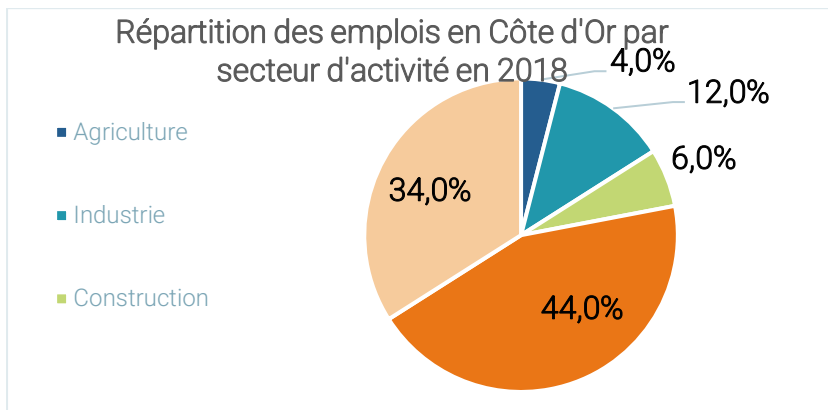
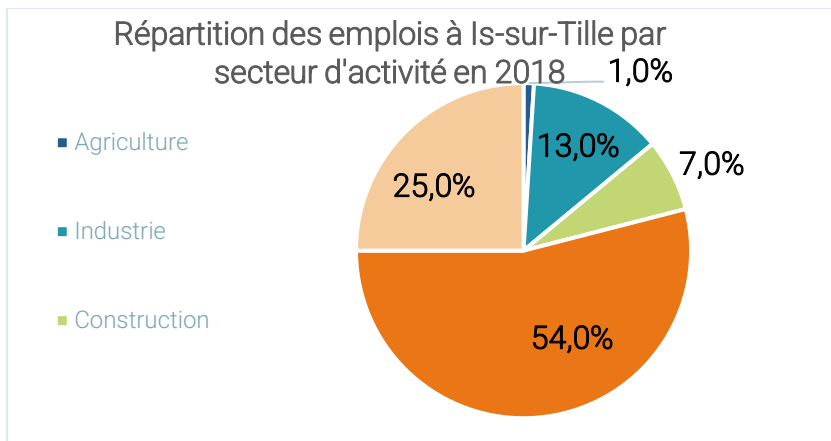


Les emplois sur place témoignent de la dynamique du secteur privé, qui représente les trois quarts des emplois sur la commune :

- | Pour plus de la moitié au secteur tertiaire privé comprenant les commerces, les transports et les services, avec la présence de gros employeurs dans les domaines des transports, de la recherche en lien avec l'industrie
- | Pour 12% l'industrie, proportion légèrement inférieure à la moyenne départementale
- | Pour un quart au secteur public, représenté par l'hôpital, la mairie, la gendarmerie, les pompiers

La part des emplois publics est sous-représentée par rapport à la moyenne départementale.

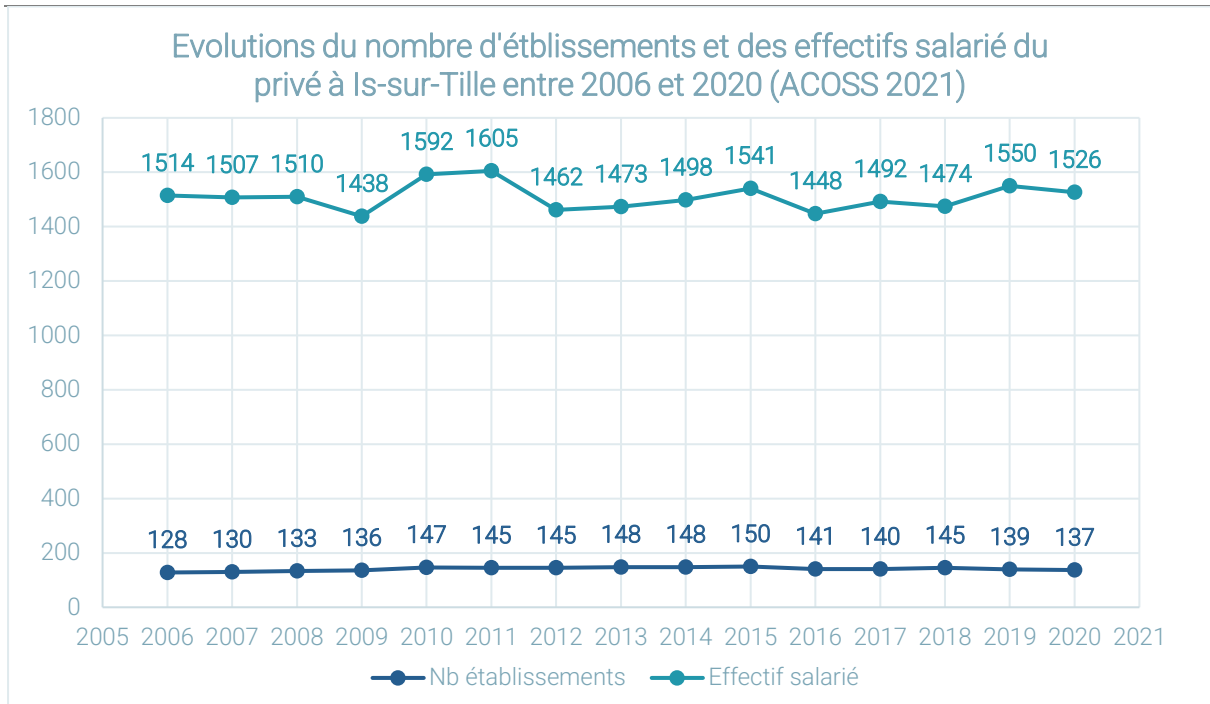
L'emploi de la ville d'Is-sur-Tille est donc très dépendant du secteur privé tertiaire et de la bonne santé de quelques gros employeurs.



GRANDS EMPLOYEURS D'IS-SUR-TILLE – source SIRENE/ville de Decize 2021

Dénomination	Domaine	Effectifs salariés
TRANSPORTS CORDIER	TRANSPORTS	250-499
SAS SEB	RECHERCHE	100-199
EHPAD	ACTION SOCIALE	50-99
COLLEGE	ENSEIGNEMENT	50-99
COMMUNAUTE DE COMMUNES	ADMINISTRATION	50-99
ADAPEI	SANTE ET ACTION SOCIALE	50-99
DORAS	COMMERCE	20-49
MAIRIE	ADMINISTRATION	20-49
ECOLE ELEMENTAIRE	ENSEIGNEMENT	20-49
SYNDICAT MIXTE DES ORDURES MENAGERES	GESTION DES DECHETS	20-49
HOPITAL	SANTE ET ACTION SOCIALE	20-49
NUVIA PROCESS	ACTIVITES SPECIALISEES	20-49
SODHEXO	HEBERGEMENT ET RESTAURATION	20-49
AVRIL SEDAM	CONSTRUCTION	20-49
SYSTEM GROUP FRANCE	INDUSTRIE	20-49
TECHNOFIBRE	CONSTRUCTION	20-49
ORANO DS	ENERGIE	20-49
INTERMARCHE	COMMERCE	20-49
ECOLE JEANNE D'ARC	ENSEIGNEMENT	20-49





## 2. L'ÉCONOMIE TOURISTIQUE

La ville de d'Is-sur-Tille se situe dans un secteur desservi par l'A31 et le réseau ferré, ce qui permet de capter des flux touristiques potentiellement importants. La ville d'Is-sur-Tille bénéficie également d'une notoriété locale. Ainsi, la commune rassemble aujourd'hui un panel d'activités touristiques notamment grâce à son patrimoine culture, à certains sites paysagers, ainsi qu'à ses produits gastronomiques et à certaines activités sportives d'envergure nationale. De plus, la ville est sur les chemins du pèlerinage de Saint-Jacques-de-Compostelle.

La ville d'Is-sur-Tille compte un hôtel trois étoiles de 10 chambres. Elle n'a pas de camping. La ville compte ensuite plusieurs gîtes et chambres d'hôtes, ainsi qu'une dizaine de logements loués par la plateforme ArbNb..

## D. DIAGNOSTIC AGRICOLE ET FORESTIER

### 1. L'AGRICULTURE

#### Caractéristiques de l'activité agricole locale

La ville d'Is-sur-Tille a une activité agricole orientée vers l'élevage bovin. Les données du Recensement Général Agricole de 2010 indiquent :

- La présence de 7 exploitations agricoles sur la commune, contre 10 en 1988. Les superficies mises en valeur par ces exploitations augmentent toutefois : elles passent d'un total de 1318 hectares à 1466 hectares.
- Les surfaces en terres labourables sont dominantes et augmentent en surface : les surfaces mises en valeur par les exploitations de la commune sont de 12104 hectares, tandis que les superficies toujours en herbe représentent 262 hectares.
- Le cheptel en unité gros bétail des exploitations agricoles de la commune est de 702 bêtes, en augmentation par rapport à l'année 1988 (384 bêtes).

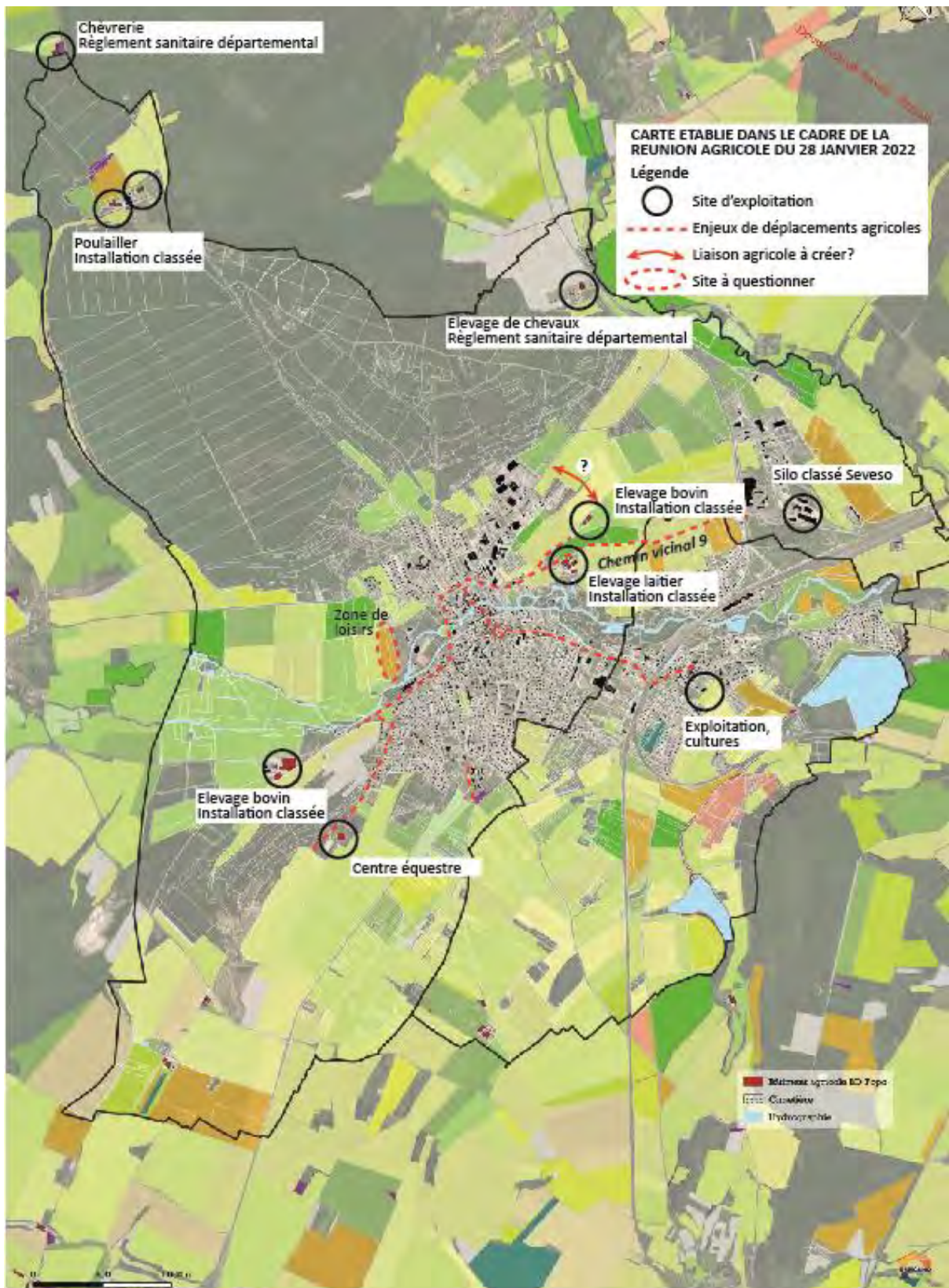
Dans le cadre du diagnostic agricole, les enjeux suivants ont été mis en avant :

- ✓ **Une diminution du territoire agricole en raison de la pression exercée par l'urbanisation.**  
L'urbanisation prend les bonnes terres agricoles. Ces dernières sont plutôt en fond de vallée, et sont généralement en zone inondable. En remontant vers le plateau, la qualité des terres va de « moyen » à « très mauvais ».
- ✓ **Le voisinage entre l'activité agricole et les habitations :** il est de plus en plus difficile. Il s'agit toutefois d'une évolution générale, qui ne se limite pas à Is-sur-Tille. De plus, les constructions nouvelles se font sur des petites parcelles, et sont pour cette raison au contact direct avec l'activité agricole. Un enjeu de protection particulier concerne le silo agricole au Champ Besançon, classé SEVESO.
- ✓ **L'amélioration des déplacements agricoles est un enjeu très fort pour les exploitants :** l'armature urbaine oblige à circuler en zone urbanisée, sans possibilité de contournement. Les exploitants doivent circuler sur des voies non adaptées à leurs engins, cohabiter avec des circulations importantes à certaines heures. La question des déplacements agricoles pose celle des aménagements : les écluses, peu adaptées aux engins agricoles, répondent à un besoin de sécurité.

Les exploitations exploitant principalement le territoire communal sont les suivantes :

Dénomination	Bâtiments sur la commune	Superficies sur la commune	Activité	Règlement applicable	Remarques ou projets
Gaec Asdrubal	Oui	250 sur 460 ha	Bovin viande	Installation classée	L'exploitant a son activité sur deux sites sur la commune d'Is-sur-Tille, soumis au régime des installations classées.
EARL Les Mauritaines	Oui	62 ha sur 90 ha	Cultures et élevage de poulets	Installation classée	
EARL	Non	80 ha sur	Céréales et	Non	

BRULARD		200 ha	oléoprotéagineux		
SCEA COLTIER	Non	57 ha sur 216 ha	Grandes cultures	Installation classée	
GAEC du PAQUIER BLANC	Oui	170 ha sur 425 ha	Polyculture élevage bovins allaitants et ovins	ICPE	L'activité implantée à Is-sur-Tille, à proximité de la zone commerciale.
EARL Ecuries de JAM	Oui	2 ha	Elevage équin	Règlement sanitaire départemental	Souhait d'habiter à proximité de l'activité.
EARL MOYEMONT	Non	16 ha sur 191 ha	Céréales et légumineuses		Siège localisé à Marey-sur-Tille
SCEA des VIGNOTTES	Non	331 ha sur 339 ha	Colza, lentilles, blé, orge d'hiver et printemps, protéagineux, tournesols, trèfle porte graine		L'activité doit faire des aller-retours avec Till-Châtel, et traverser la commune de Marcilly-sur-Till, notamment la rue de la Gare.
SCEA LES GRILLOTES	Non	16 ha	Prairies et céréales		
FERME GUENOT	Non	0,7 ha sur 181 ha	Grandes cultures		
Florent SAUVADET	Non	65 ha sur 111 ha	Grandes cultures		
EARL LA CROISOTTE	Non	5 ha sur 345 ha	Prairies temporaires et cultures		
GAEC du Metolant	Non		Elevage de chèvres	Règlement sanitaire départemental	Elevage, transformation et vente
EARL CHARIOT	Non				Exploite une seule parcelle sur la commune

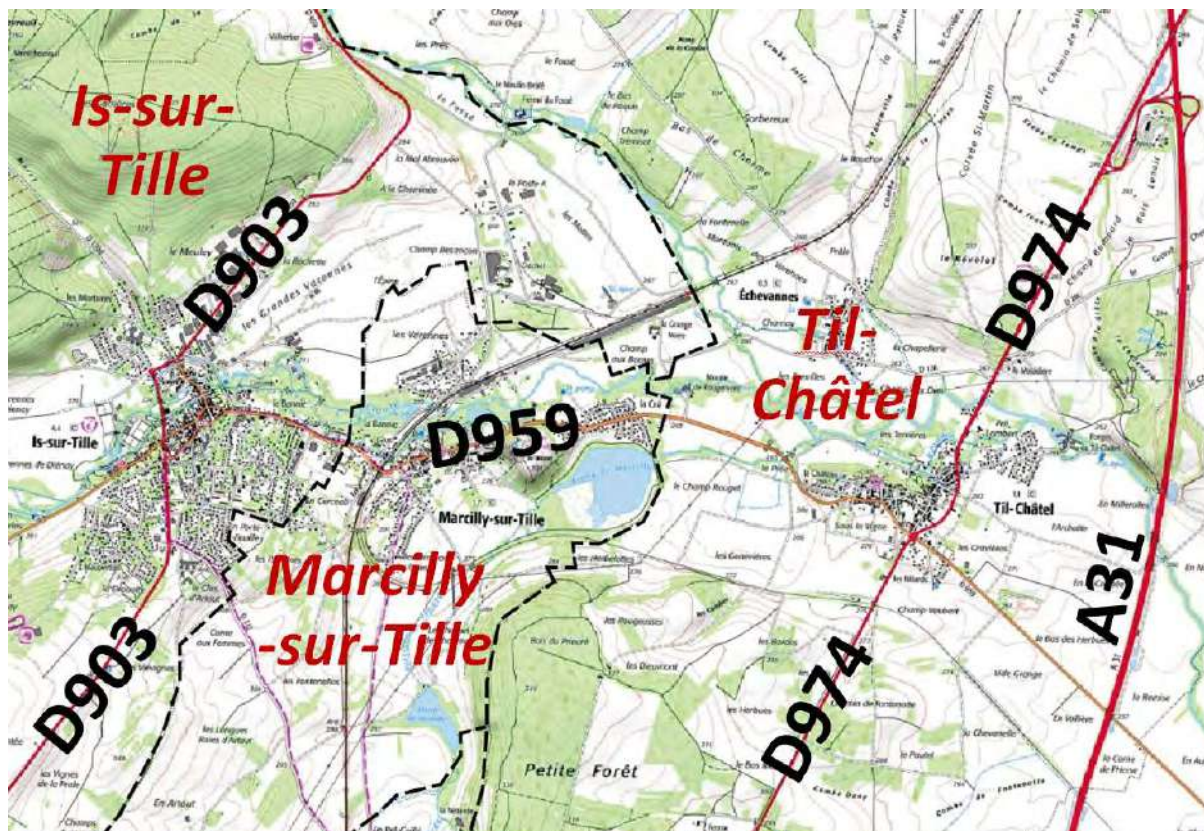




## III. DIAGNOSTIC URBAIN ET PAYSAGER

### A. L'ARMATURE TERRITORIALE ET URBAINE

#### 1. ARMATURE URBAINE ET PAYSAGERE



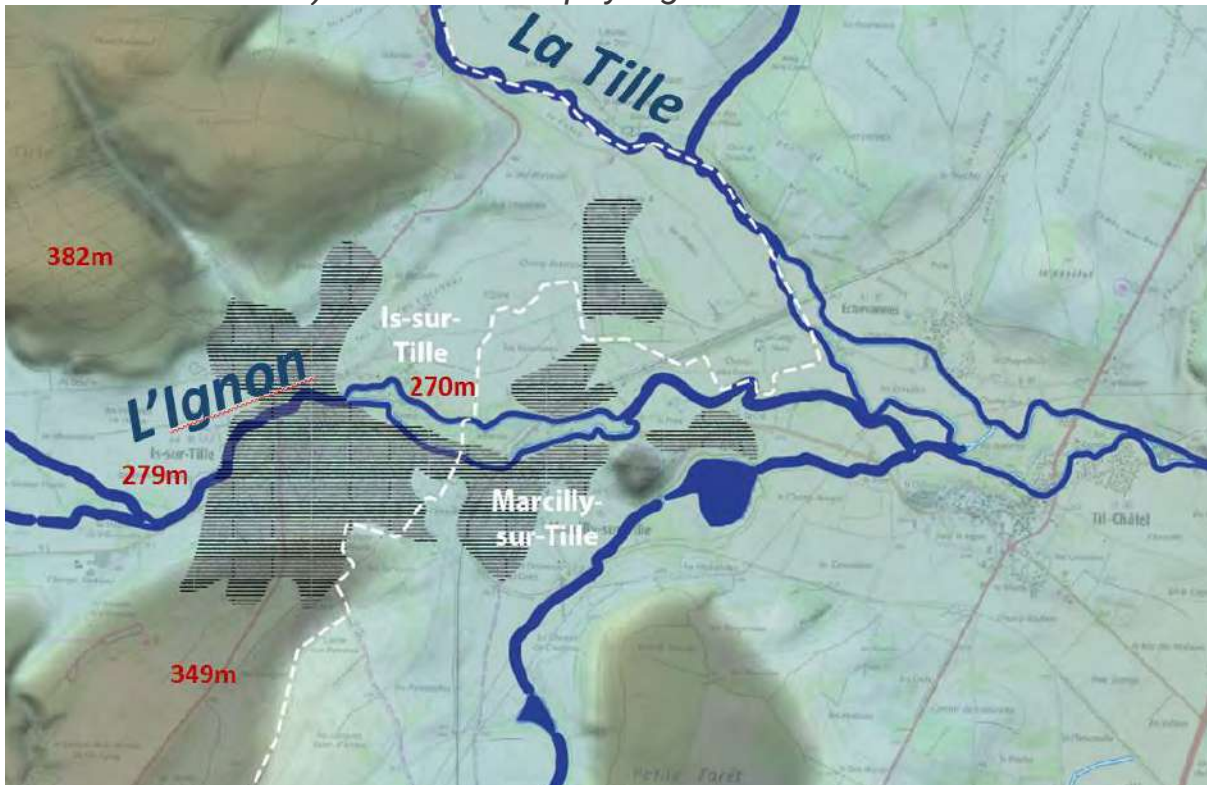
La commune d'Is-sur-Tille est intimement liée aux communes de Marcilly-sur-Tille et Til-Châtel dans son fonctionnement et son organisation urbaine. Si Til-Châtel demeure physiquement dissociée des deux premières, Is-sur-Tille et Marcilly-sur-Tille constituent un continuum urbain dont le passage de l'une à l'autre n'est autrement perceptible que par le panneau d'entrée ou de sortie de chacune des communes. Le positionnement de la gare d'Is-sur-Tille sur le territoire communal de Marcilly-sur-Tille traduit cette intrication du fonctionnement urbain des communes entre elles.

Ce territoire *fonctionnel* est ainsi structuré par 5 axes de communication majeurs, dont 4 sont orientés Nord-Sud et permettent de relier les trois communes à Dijon : l'A31 et la D974 sur la commune de Til-Châtel, la voie ferrée sur la commune de Marcilly-sur-Tille, et la D903 sur la commune d'Is-sur-Tille.

Le 5<sup>ème</sup> axe, la D959, est orienté Est-Ouest et constitue le trait d'union entre les 3 communes. Cette voie permet ainsi de relier la D903, et donc le centre-bourg d'Is-sur-Tille, à l'autoroute A31. Cet axe, bâti sur tout son linéaire à Is-sur-Tille et Marcilly-sur-Tille, constitue ainsi une sorte de « rue intercommunale » stratégique dans les déplacements quotidiens et le fonctionnement général de la commune d'Is-sur-Tille. Elle dessert notamment la gare d'Is-sur-Tille.

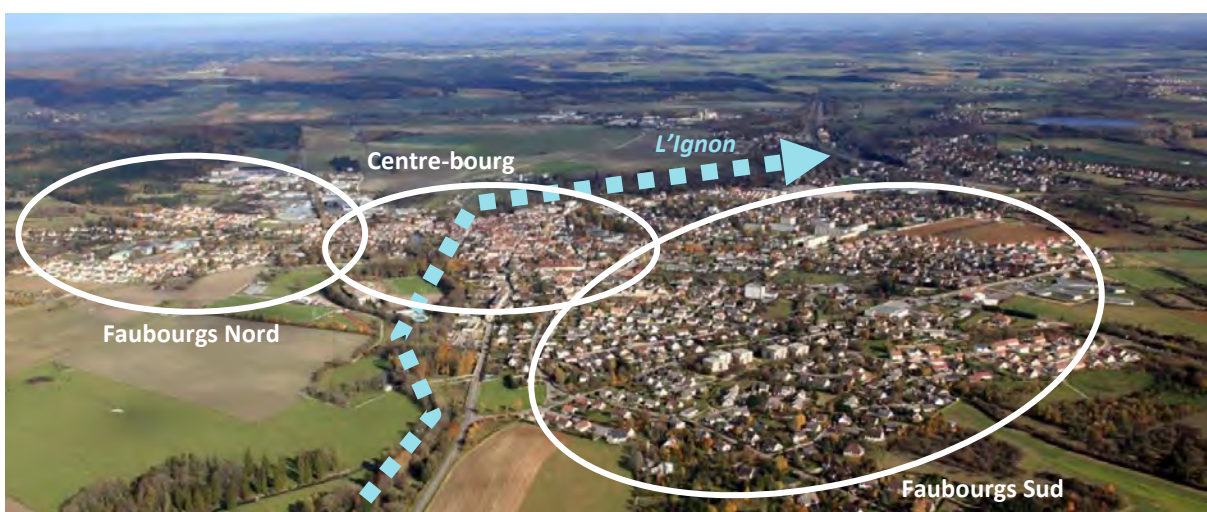


a) L'armature paysagère

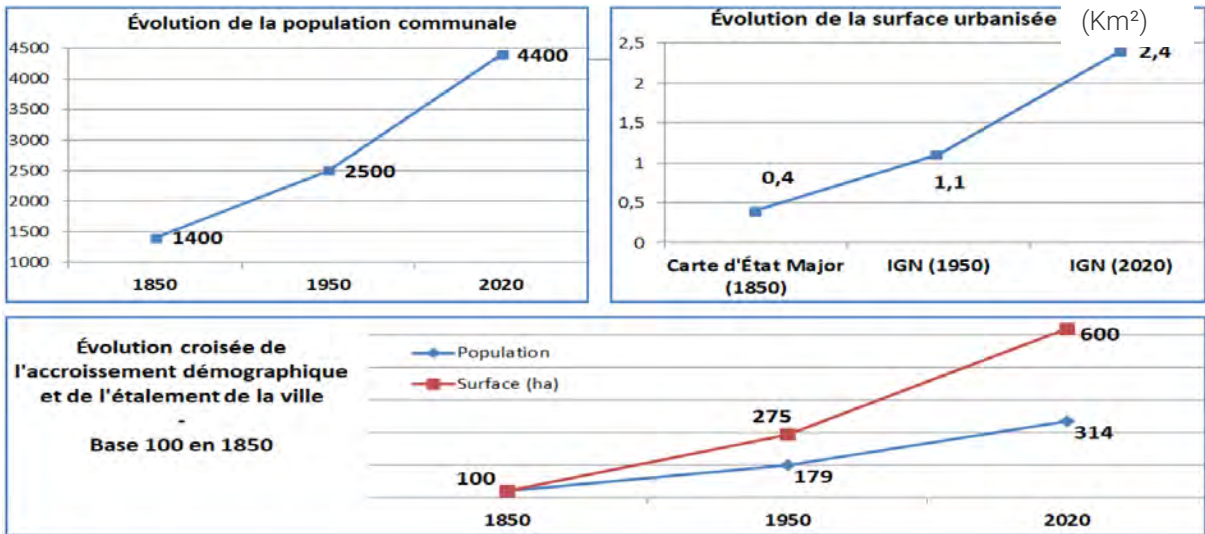


L'armature paysagère de la commune d'Is-sur-Tille est caractérisée d'une part par l'Ignon qui traverse la commune d'Is-sur-Tille d'Ouest en Est avant de se jeter dans la Tille (qui matérialise la limite Nord de la commune); et d'autre part les versants orientaux du plateau forestier du Châtillonnais (Cf. *Atlas départemental des paysages de la Côte d'Or*, 2010) qui encadre le cours de l'Ignon.

Cette configuration typo-morphologique représente ainsi un double enjeu en matière d'aménagement du territoire communal. Le relief et l'eau (la pente, avec 100m de dénivelé entre le fond de vallée et Bois d'Is-sur-Tille au Nord; et le risque inondation de l'Ignon) conditionne les capacités d'aménagement et de développement, tout en conférant à la commune un cadre paysager remarquable, avec des versants et des crêtes boisées et les méandres de l'Ignon serpentant dans la plaine, offrant aux habitants un cadre de vie proche de la nature et hautement qualitatif.



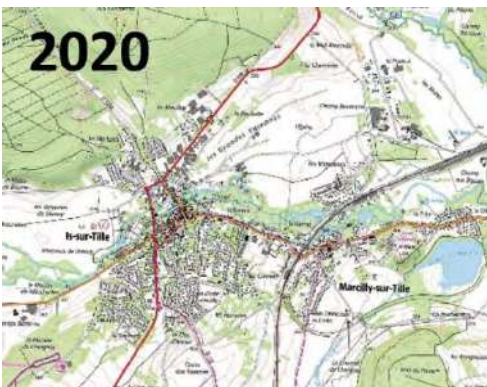
## 2. ÉVOLUTION DE LA TACHE URBAINE ET OCCUPATION DU SOL



Le bourg d'Is-sur-Tille, historiquement, était jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle enserré entre les remparts de la vieille ville. La population communale est passée de 1400 habitants en 1850 à près de 4400 en 2020, soit un facteur de 1 à 3. Dans le même temps, la surface urbanisée pour accueillir la population supplémentaire et le développement économique est passée d'environ 0.4 km<sup>2</sup> à près de 2.5km<sup>2</sup>, soit un facteur de 1 à 6.



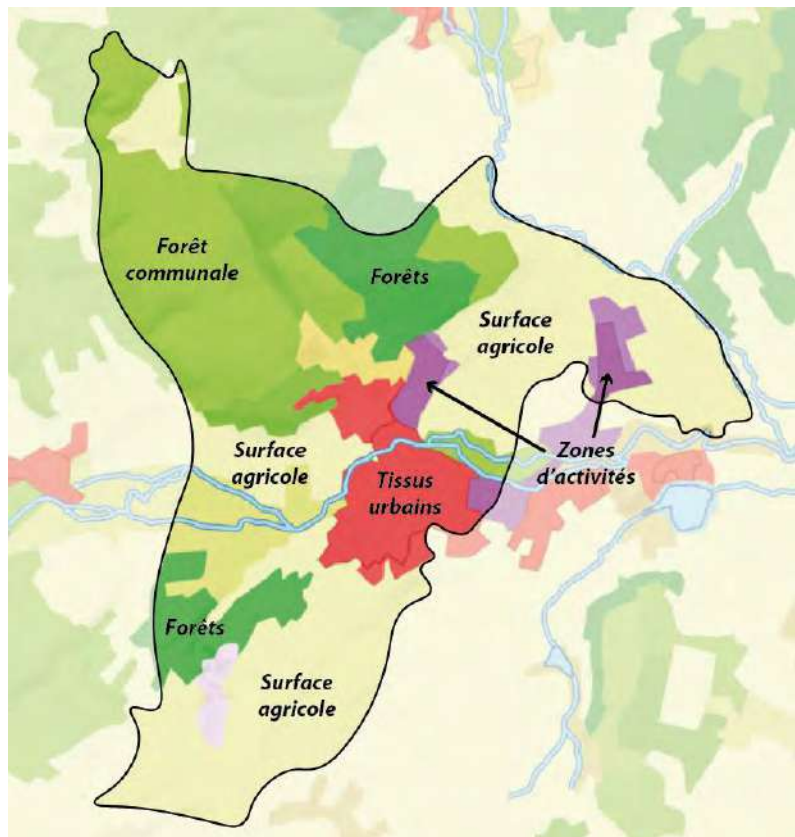
Ces évolutions traduisent le dynamisme et l'attractivité d'Is-sur-Tille en matière de développement urbain, mais également la tendance, constatée à l'échelle nationale, à privilégier un mode de développement de moins en moins sobre en consommation d'espace naturel, agricole ou forestier. La divergence entre la croissance de la population et la croissance de la tache urbaine se renforce à partir de la moitié du 20<sup>ème</sup> siècle, date à laquelle se généralise le recours à la technique du « zoning » : dissociation nette entre les secteurs dédiés à l'habitat (quasi exclusivement pavillonnaire), aux zones d'activités, et aux équipements publics ou de loisirs.



A Is-sur-Tille, le développement s'est effectué de manière concentrique autour du centre-bourg (principalement vers le Sud), et le long de la route reliant le bourg à Marcilly-sur-Tille. Le développement de la zone d'activité au Nord de la voie ferrée constitue également une large emprise urbanisée à partir des années 1970.

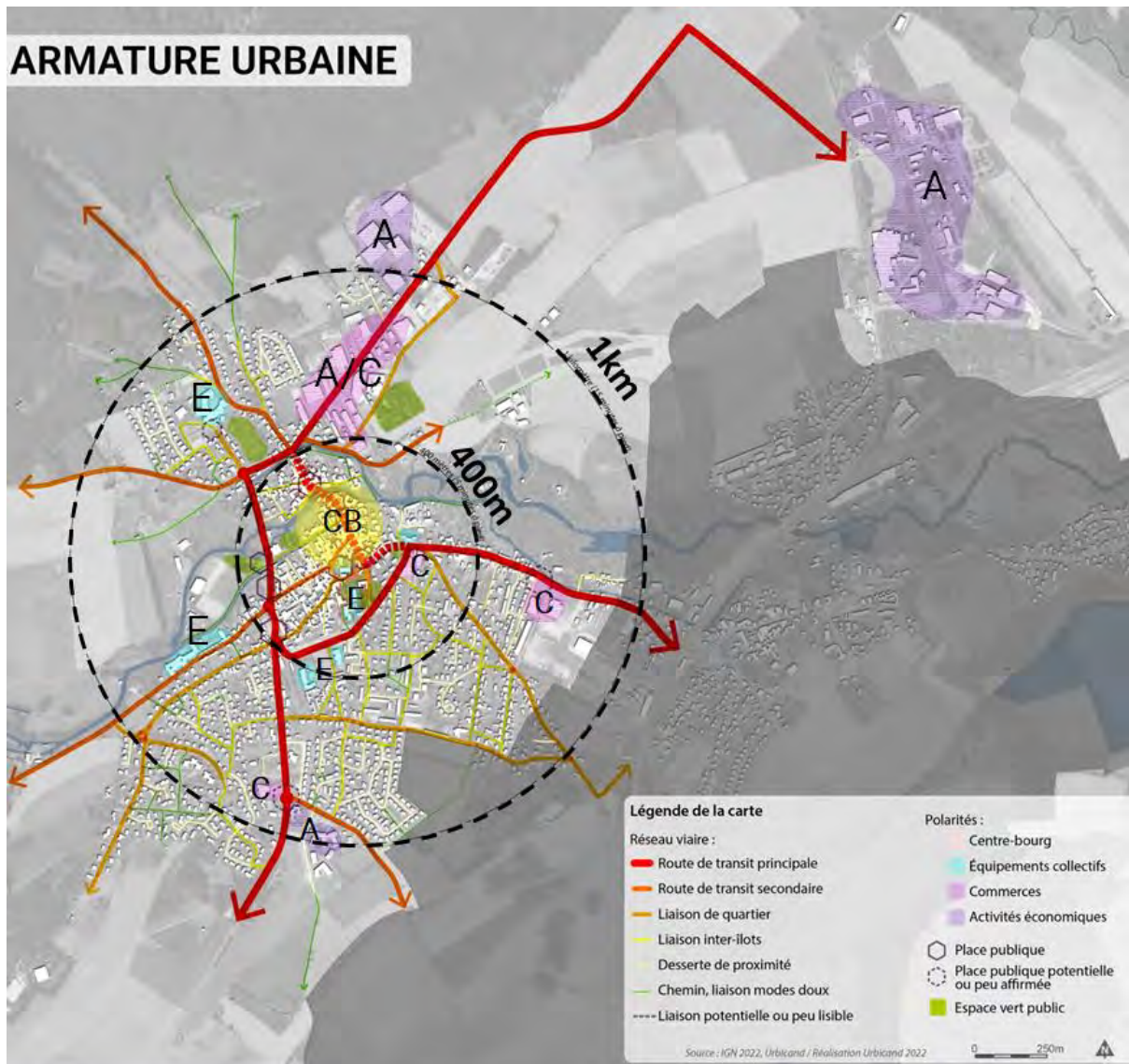


La commune d'Is-sur-Tille présente aujourd'hui une occupation du sol répartie entre les surfaces urbanisées mixtes, organisées autour du centre-bourg ; les surfaces urbanisées spécialisées à vocation d'activités économiques (industrielles, artisanales ou commerciales), situées le long de l'avenue François Mitterrand en entrée Nord du bourg et le long de la route du camp américain ; des surfaces boisées situées sur les versants et les plateaux encadrant la vallée de l'Ignon (dont la forêt domaniale d'Is-sur-Tille totalisant près de 375ha) ; et les surfaces agricoles : en amont du centre-bourg de part et d'autre de l'Ignon, en aval du centre-bourg entre l'Ignon et la Tille, et au Sud de la commune, de part et d'autre de la D903. Ces espaces confèrent aux différentes portes d'entrées d'Is-sur-Tille une physionomie rurale et agricole affirmée.



*Le bourg vue depuis le massif des Lavières (source : ville d'Is-sur-Tille)*

### 3. POLARITES URBAINES



Les « *générateurs de flux* » correspondent aux lieux qui, par leurs fonctions, entraînent des déplacements et des flux de personnes quotidiens (commerce de détail, services aux habitants, zone d'emploi, établissements scolaires), hebdomadaires (commerces spécialisés, équipements et services publics, médiathèque, parcs publics), ou occasionnels (hôpital, administrations publiques, gare). Les principaux générateurs de flux à Is-sur-Tille se situent :

- à l'intérieur et sur le pourtour du centre-bourg qui présente une grande mixité fonctionnelle (habitat, commerces, services, artisanat, équipements publics et collectifs, places et jardins publics) ;
- le long des axes structurants qui rayonnent autour du centre-bourg :
  - o route de Dijon vers le Sud : activité (Enedis, GRDF), service et équipement (AIST 21, Adapei 21), commerce (Utile)
  - o avenue Carnot vers l'Est : Commerces (GMS alimentaires, garage automobile, artisanat et commerce de détail)
  - o avenue François Mitterrand vers le Nord : Activités industrielles et artisanales (Transports Cordier) et commerciales (GMS alimentaire, restauration, magasins de bricolage)

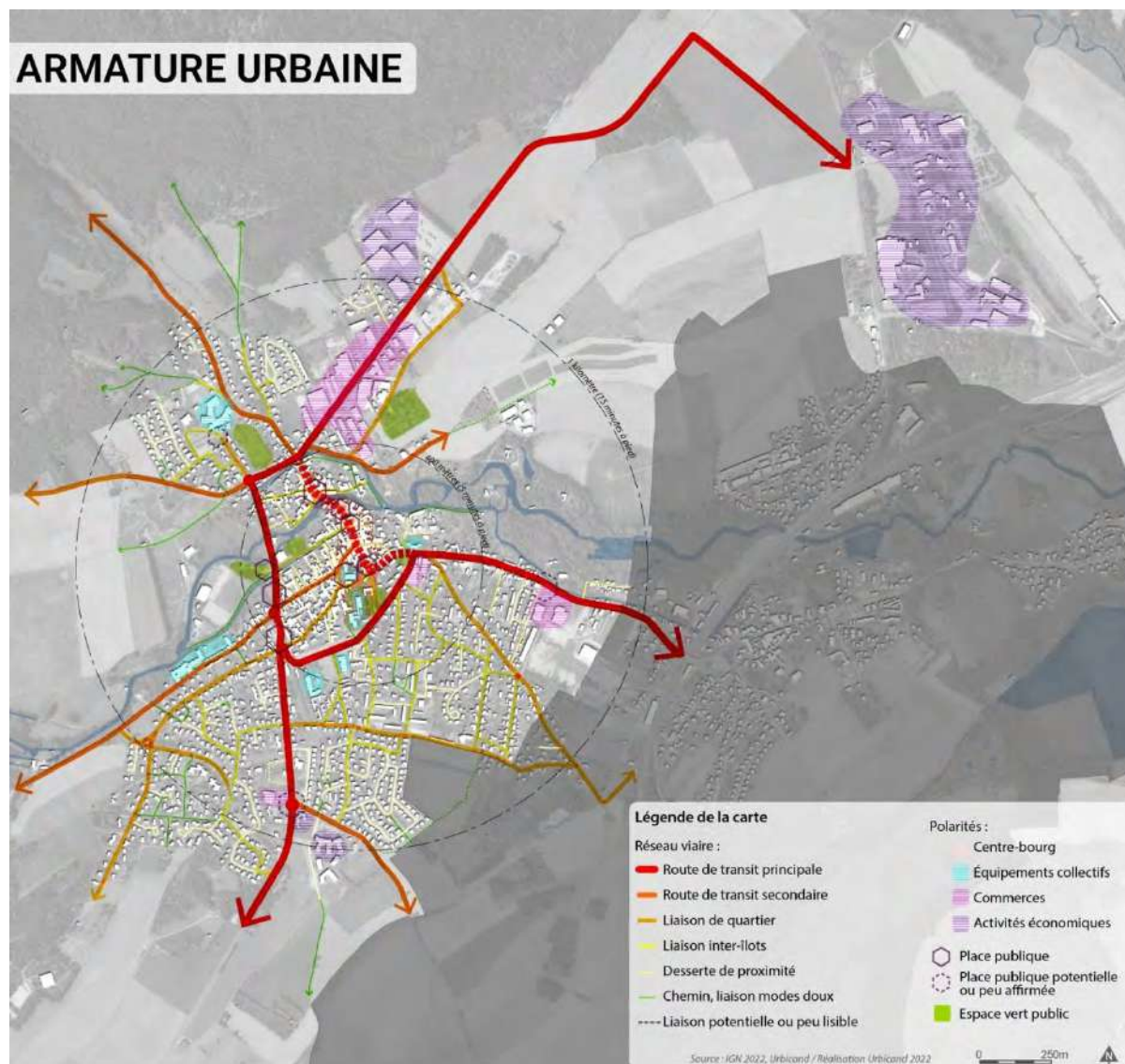


- dans la zone d'activité industrielle et artisanale de la route du camp américain.

Est identifié également deux sites générateurs de flux quelque peu isolé, du moins qui ne sont directement rattachés au réseau viaire structurant : le collège Paul Fort situé au Nord du centre-bourg et accessible par la rue Jean Zay, et le centre hospitalier situé rue Victor Hugo.

Dans tous les cas (hormis la zone d'activité de la route du camp américain), l'ensemble des *générateurs de flux* identifiés se situe dans un périmètre restreint de 1km depuis le cœur du centre-bourg, soit environ 15 à 20mn à pied.

#### 4. TRAME VIAIRE ET ESPACES COLLECTIFS





### **a) Armature viaire structurante**

Les voies principales qui structurent le bourg sont principalement conçues et aménagées pour fluidifier le trafic automobile et poids-lourds qui transite par la commune : large chaussée, vocabulaire routier, signalisation routière, recours dominant à l'enrobé. Les profils en travers des rues et avenues intègrent les mobilités douces (trottoirs des deux côtés de la chaussée) mais absence de pistes cyclables.



À gauche : avenue François Mitterrand ; à droite : route de Dijon



À gauche : rue Anatole France ; à droite : avenue Carnot en arrivant dans le centre-bourg

Si la rue Anatole France permet de limiter le trafic à l'intérieur du centre-bourg en le contournant par le Sud et ainsi relier la route de Dijon (entrée Sud) à l'avenue Carnot (entrée Est), la situation n'est pas la même entre l'avenue Carnot (entrée Est) et l'avenue François Mitterrand (entrée Nord). Bien qu'il soit possible de contourner le centre-bourg par la rue Anatole France, rue des Capucins, rue Marie Estivalet, une grande partie du trafic traverse le centre-bourg par les rues Jean Jaurès, Dominique Ancelot et la place de la République. D'intensité inégale durant la journée, cet axe concentre des difficultés lors des heures de pointes, principalement liées aux déplacements pendulaires des travailleurs, et génère des conflits d'usages et de partage de l'espace entre les différents usagers et modes de déplacement.



*Rue Dominique Ancelot*

### ***b) Espaces publics majeurs***

Le bourg présente un ensemble de places, placettes, parcs et jardins publics qui forment un réseau d'espace public, et autant de respirations de différentes tailles dans le tissu urbain. La grande majorité des places et placettes identifiées comme des espaces publics susceptibles de constituer des lieux de rencontres et de convivialité sont localisées dans le centre-bourg (**Place de la République, place du Général Leclerc et le jardin des Capucins** à l'arrière de la salle du même nom, et dans une moindre mesure **place du Dr. Grepin et place Jean Durant**) ou sur son pourtour (**place Villeneuve Moret, esplanade des Capucins**, ainsi que **l'espace vert ouvert au public bordant la rue Anatole France**, à l'arrière des équipements publics).

Les places et placettes du centre-bourg sont quasiment toutes, à l'exception de la place du Général Leclerc, dédiées au stationnement des véhicules particuliers. Dommageable pour les différentes formes d'appropriation de l'espace public qui pourraient s'opérer dans ces espaces, cette utilisation de l'espace public dégrade la qualité du paysage urbain (vocabulaire routier) et plus globalement la qualité du cadre de vie des habitants du centre-bourg.

On note également qu'un certain nombre de lieux pourraient devenir des espaces publics fréquentables et appropriables par les habitants, mais qui sont aujourd'hui exclusivement dédiés à la fonction circulatoire et aux automobiles. Il s'agit notamment des ronds-points en entrée de ville ou ceinturant le centre-bourg, ou aux abords du collège Paul Fort.





*La place du Général Leclerc (source : ville d'Is-sur-Tille)*



*La place de la République, largement dédiée au stationnement*



*À gauche : Place Villeneuve Moret ; à droite : place de la République*





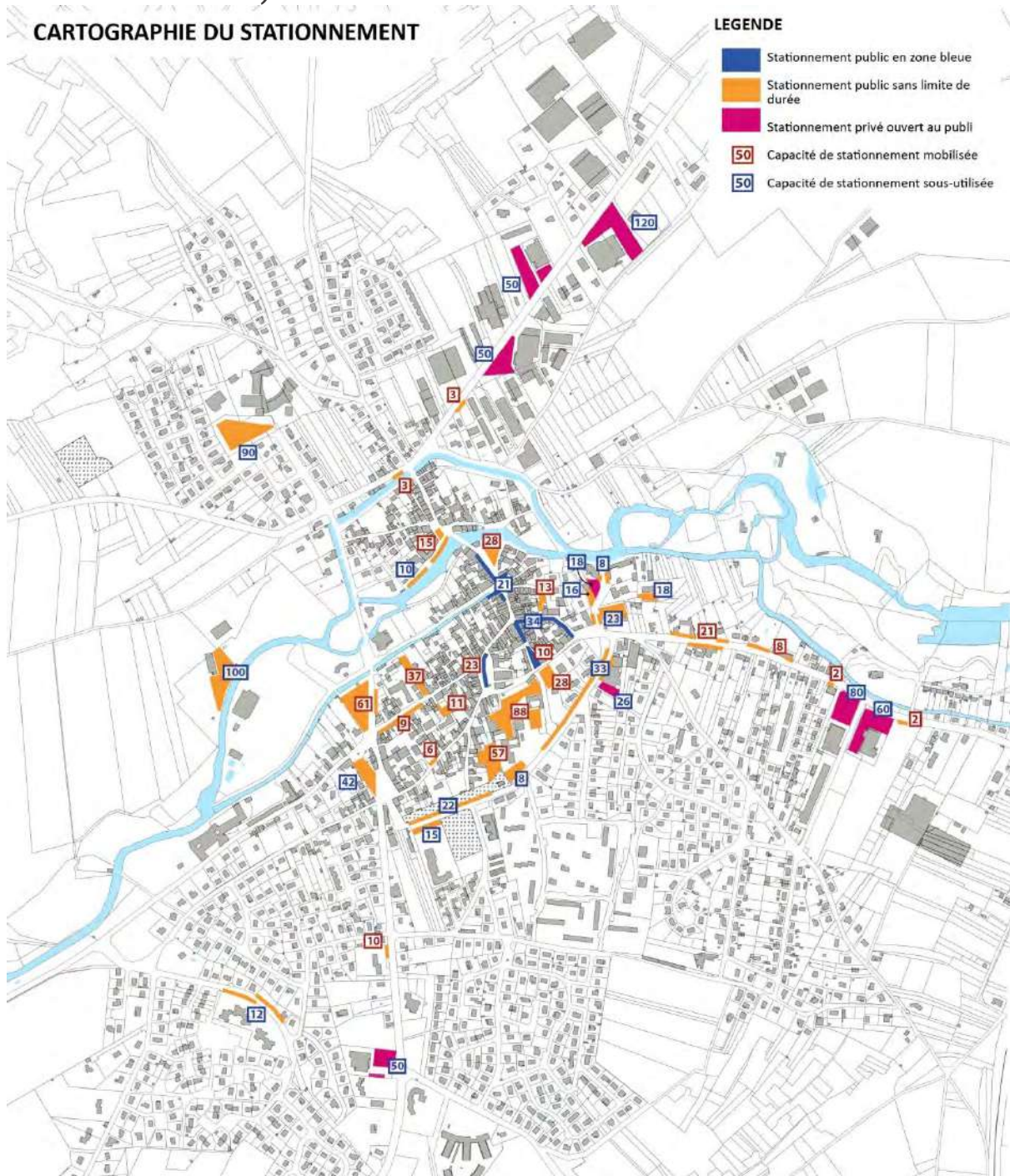
À gauche : place du Dr. Grepin ; à droite : place Jean Durant

Le centre-bourg présente par ailleurs un réseau de rues, ruelles, venelles, dans lesquelles les modes doux (marche et vélo) sont favorisés, soit parce que le gabarit ne permet pas aux véhicules d'y circuler ou d'y stationner, soit parce que l'aménagement y a volontairement été dédié à la déambulation, à la promenade, à l'image de la rue Gambetta, dont la présence du bief lui confère un caractère de promenade très qualitative, et où l'aménagement permet des formes d'appropriation autres que seulement circulatoire.



La rue Gambetta (source : journal le Progrès)

### c) Stationnement



Les capacités de stationnement dans le bourg sont importantes, de l'ordre de 1330 places au total, dont la moitié se situe dans le centre-bourg et son pourtour (près de 680 places, occupant comme nous l'avons décrit précédemment largement les places du centre-bourg).

Par ailleurs, le stationnement dans l'hyper-centre bénéficie d'une zone bleue, ce qui permet d'organiser la rotation du parc de véhicules en stationnement au plus proche des commerces et services. En dehors du centre-bourg et des pôles d'équipements publics (collège, plaine sportive), les besoins en stationnement liés aux « générateurs de flux » (GMS alimentaires principalement) sont principalement assurés par le privé sous la forme d'aires de stationnement privées ouvertes au public.

Les capacités de stationnement dans le bourg se partagent comme suit :

Centre-bourg	680 places, dont 45 privées ouvertes au public
--------------	--



<i>Avenue François Mitterrand</i>	<i>230 places, dont 220 privées ouvertes au public</i>
<i>Avenue Carnot</i>	<i>170 places, dont 140 privées ouvertes au public</i>
<i>Route de Dijon</i>	<i>60 places, dont 50 privées ouvertes au public</i>
<i>Collège Paul Fort</i>	<i>90 places publiques</i>
<i>Plaine sportive</i>	<i>100 places publiques</i>
<b>Total places publiques</b>	<b>875</b>
<b>Total places privées ouvertes au public</b>	<b>455</b>
<b>Total général</b>	<b>1330</b>



*à gauche : une petite poche de stationnement public en accroche sur la rue Jean Jaurès ; à droite : un parking de moyenne surface alimentaire de l'avenue Carnot*

### **d) Armature viaire secondaire**

L'armature viaire secondaire correspond au réseau de voies permettant de mailler le bourg depuis et vers les routes de transit principales (route de Dijon, avenue François Mitterrand, avenue Carnot, et la ceinture du centre-bourg) et secondaires (rue Victor Hugo, route de Diénay).



**Les liaisons de quartier** / *à gauche : rue Charles de Gaulle ; à droite : rue Pierre Brioux, une rue de desserte peu adaptée qui opère le bouclage entre l'avenue de Maupertuis et la route de Dijon*



*Les liaisons inter-îlots / à gauche : rue du Maréchal Foch ; à droite : rue de Soicheron*

Ce réseau (repéré sur la carte de l'armature urbaine comme « *liaison inter-quartier* » et « *liaison inter-îlot* ») fait apparaître localement un certain nombre de dysfonctionnements. En effet, il ressort des visites de terrain une lecture parfois difficile de la hiérarchie du réseau de voies, et même un sentiment d'enfermement dans certains quartiers, notamment dans les lotissements les plus récents au Sud et Sud-Ouest du centre-bourg où le système d'impasses a largement été employé.

Le schéma de l'armature urbaine fait apparaître également un déficit de perméabilité flagrant de connexions dans le maillage viaire de la commune. Ainsi, sont difficiles ou peu lisibles, les itinéraires permettant de traverser les différents quartiers et de relier la route de Dijon à la rue Victor Hugo, de l'avenue Carnot à la rue Roger Salengro.

### **e) Desserte de proximité**

La desserte de proximité correspond au réseau de voie supportant un trafic de faible intensité, principalement lié à la desserte résidentielle. Elle se greffe généralement aux liaisons inter-quartiers ou inter-îlots, plus rarement aux routes de transit principales ou secondaires.

Ces dessertes de proximité présentent des formes et des ambiances très différentes selon les quartiers du bourg. Dans le centre ancien, la desserte de proximité est assurée par des petites rues ou des cours plus ou moins ouvertes sur la trame viaire du centre-bourg. Ces espaces, parfois très réduits, ne permettent pas de marquer par l'aménagement un partage figé de l'espace, où circulations automobile, cyclable et piétonne puissent être dissociées. En résultent des espaces hybrides où plusieurs formes d'appropriations peuvent émerger (installation d'un banc devant la maison, d'un petit massif végétal en pied de façade, aménagement d'un local poubelle partagé, etc.)



*La desserte de proximité dans le centre ancien. A gauche : une cour ouverte sur la rue du Prêche ; à droite : la rue Marie Curie ouverte à la circulation automobile.*

En revanche, la desserte locale dans les quartiers les plus récents a largement été conçue et dimensionnée pour faciliter le trafic automobile. Cette philosophie a généré des voiries



surdimensionnées par endroit, et dans lesquelles la place laissée aux autres mobilités et autres usages est parfois difficile à trouver.



*Desserte de proximité dans les quartiers récents. A gauche : une extrémité d'impasse arborée dans le quartier de Maupertuis ; à droite : l'impasse Isabelle Chapotot qui intègre un accompagnement paysager et du stationnement.*

Dans le centre ancien, un nombre important de ruelles et de venelles, tracée à une époque sans voiture, dessine un réseau d'ultra-proximité, seulement adapté aux déplacements à pied. Ces petites rues ou ruelles permettent des itinéraires alternatifs aux voies de circulation, sécurisés et pittoresques.



Dans les quartiers récents, il existe aussi des chemins qui permettent la recherche d'itinéraires alternatifs. Ce sont généralement des prolongements d'impasses. Ces chemins sont moins lisibles dans le paysage que le sont les ruelles du centre-bourg, en partie dû à la composition urbaine de ces quartiers et à l'implantation des habitations qui brouille la lecture de ce qui est public et ce qui est privé.



*A gauche : l'impasse André Malraux prolongée par un chemin piéton ; à droite : le chemin au bout de l'impasse Chapotot permettant de rejoindre la rue Marie Estivalet où la lecture du domaine privé et du domaine public prête à confusion*

### *f) Liaisons douces vers les espaces agricoles et naturels*

Enfin, un dernier niveau de lecture permet d'apprécier la perméabilité des différents quartiers d'Is-sur-Tille avec les espaces naturels, agricoles ou forestiers qui ceinturent le bourg. Chaque quartier dispose de liaisons vers l'extérieur du bourg. Celles-ci ne sont pas identifiées par une signalétique, et ne sont donc connues que des riverains. On remarque en particulier le chemin se situant dans le prolongement de la rue Felix Lechenet, et qui pourrait constituer une liaison modes doux particulièrement intéressante et directe entre le centre-bourg et la zone d'activité de la route du camp américain.



*Des accès aux espaces naturels, agricoles ou forestiers nombreux, souvent dans le prolongement de chemins devenus rues par l'urbanisation de leurs abords. A gauche : le chemin du Milieu, menant également à la plaine sportive ; à droite : la rue Felix Lechenet dont le prolongement mène à la zone d'activité de la route du camp américain.*

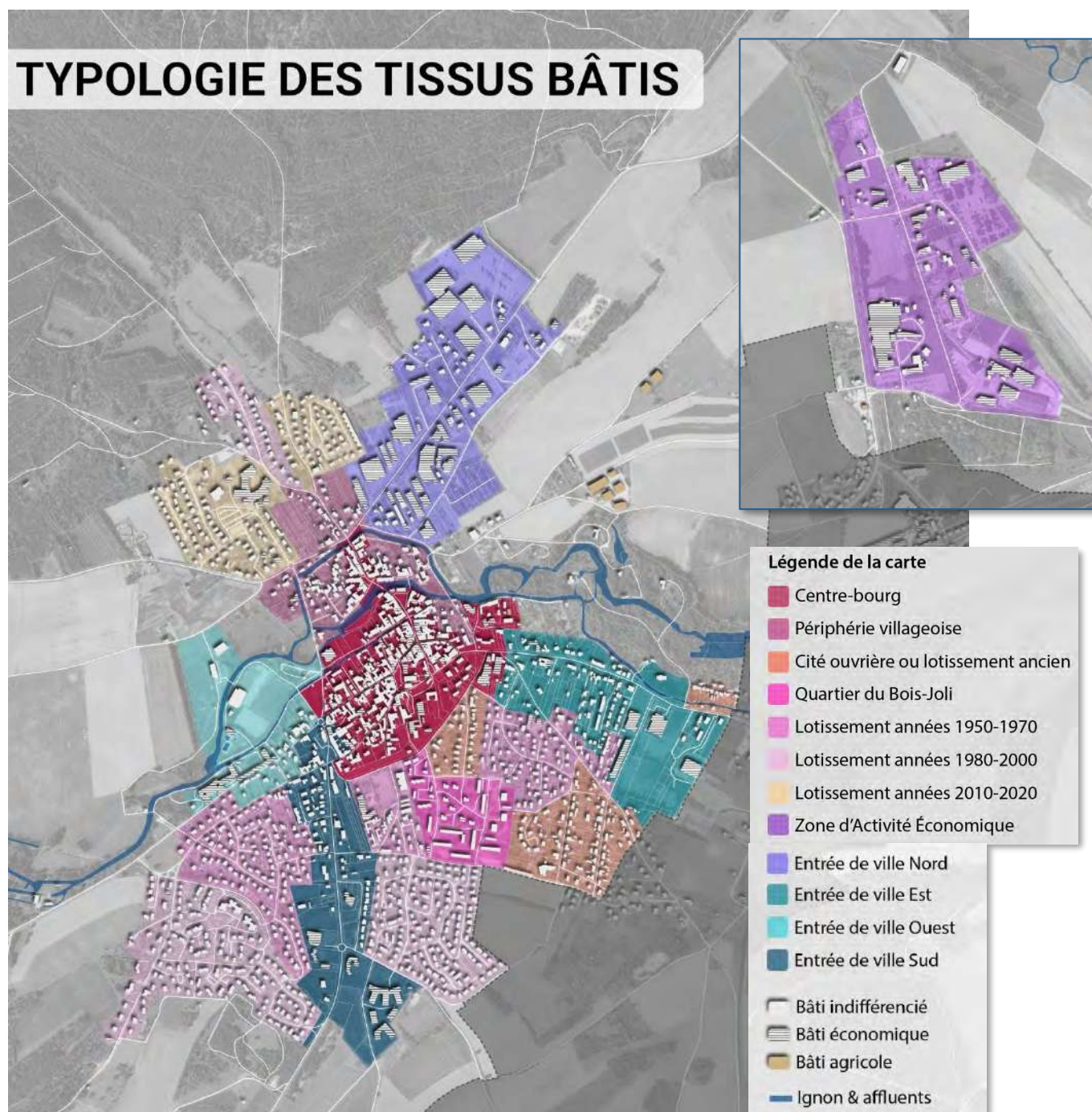


*Extrait de la carte de l'armature urbaine figurant l'absence de perméabilité entre l'avenue Carnot, l'Ignon et ses méandres, et la rue Felix Lechenet.*

Par ailleurs, la carte de l'armature urbaine fait apparaître un secteur dans lequel les perméabilités sont quasi inexistantes et qui pourtant pourrait offrir des itinéraires alternatifs intéressants et très qualitatifs, en lien avec l'Ignon et sa large ripisylve. En effet, l'accès à l'Ignon depuis l'avenue Carnot ne peut se faire qu'à travers la rue des Tanneries et une petite passerelle qui enjambe le cours d'eau pour rejoindre la rue Poisot, puis en longeant l'eau et une autre passerelle la rue Felix Lechenet. En revanche, les bords de l'Ignon au Nord et à l'Est du pôle médical du Colombier ne sont pas mis en valeur.



## B. ANALYSE DES TISSUS URBAINS



La lecture des différents tissus urbains qui composent le bourg d'Is-sur-Tille fait clairement apparaître la logique radioconcentrique du développement urbain au cours du XX<sup>ème</sup> siècle jusqu'à aujourd'hui.

Le bourg présente des quartiers mixtes (habitat, commerces, services, équipement) dans le centre-bourg et dans une certaine mesure le long des axes structurants convergeant vers ce dernier ; et en creux, des quartiers strictement résidentiels, en couronnes successives autour du centre-bourg, et entrecoupés entre eux ou bordés par des pénétrantes urbaines au trafic plus ou moins important (avenue Carnot, route de Dijon, rue Victor Hugo).

## 1. CENTRE-BOURG HISTORIQUE

Population (estimation URBICAND)  
Poids dans la population globale  
Densité brute

**800 habitants**  
**Environ 19%**  
**35 logements/ha**



Le centre-bourg historique d'Issur-Tille accueille près de 20% de la population de la commune, ce qui en fait l'un des quartiers les plus densément peuplés du bourg (fronts bâtis continus, parfois sur plusieurs rideaux). Il compte peu d'espaces libres et de respiration, les parcelles étant entièrement bâties ou dotées de petites cours). Cette densité est bien inférieure aux abords de l'ancienne ceinture de rempart et au bord de l'Ignon, où le bâti alterne avec des espaces de jardins, au plus proche de l'eau dans la partie Nord (tracé vert sur la carte ci-contre).

Cependant, l'analyse socio-économique fait apparaître un taux de pauvreté entre 10 à 15%

des ménages y résidant. Cette statistique est à relier au fait que près de 20% des logements investigués sont classés en catégories F et G sur l'échelle des diagnostics de performance énergétique (performances faible et très faible). On dénombre également dans le centre-bourg près de 80 logements vacants en 2020, dont près d'un tiers est vide depuis au moins 2 ans. On dénombre également dans le centre-bourg environ 140 logements locatifs, disponible sur le marché privé dans leur grande majorité (88%). Cette offre en locatif est à mettre en parallèle avec la forte présence d'appartement (environ 280) dans le tissu urbain ancien du centre-bourg.

Malgré certains besoins en matière d'amélioration de l'habitat, le centre-bourg demeure attractif grâce à la proximité immédiate aux commerces et services. La vacance résidentielle touche principalement les biens les plus difficilement valorisables (nuisances de la circulation, absence de jardins ou d'espace extérieur en prolongement du logement, absence de stationnement, difficulté à remettre le bâti aux normes ou au goût du jour – luminosité, accessibilité, réagencement du bâti, etc.).

Enfin, le secteur du Colombier (entouré en jaune sur la carte ci-dessus), particulièrement bien situé par rapport au centre historique et proche de la rivière, représente une opportunité intéressante à étudier dans le cadre d'une requalification d'ensemble du site pour conforter le centre-bourg dans son rôle de pôle de service et d'accueil de population.

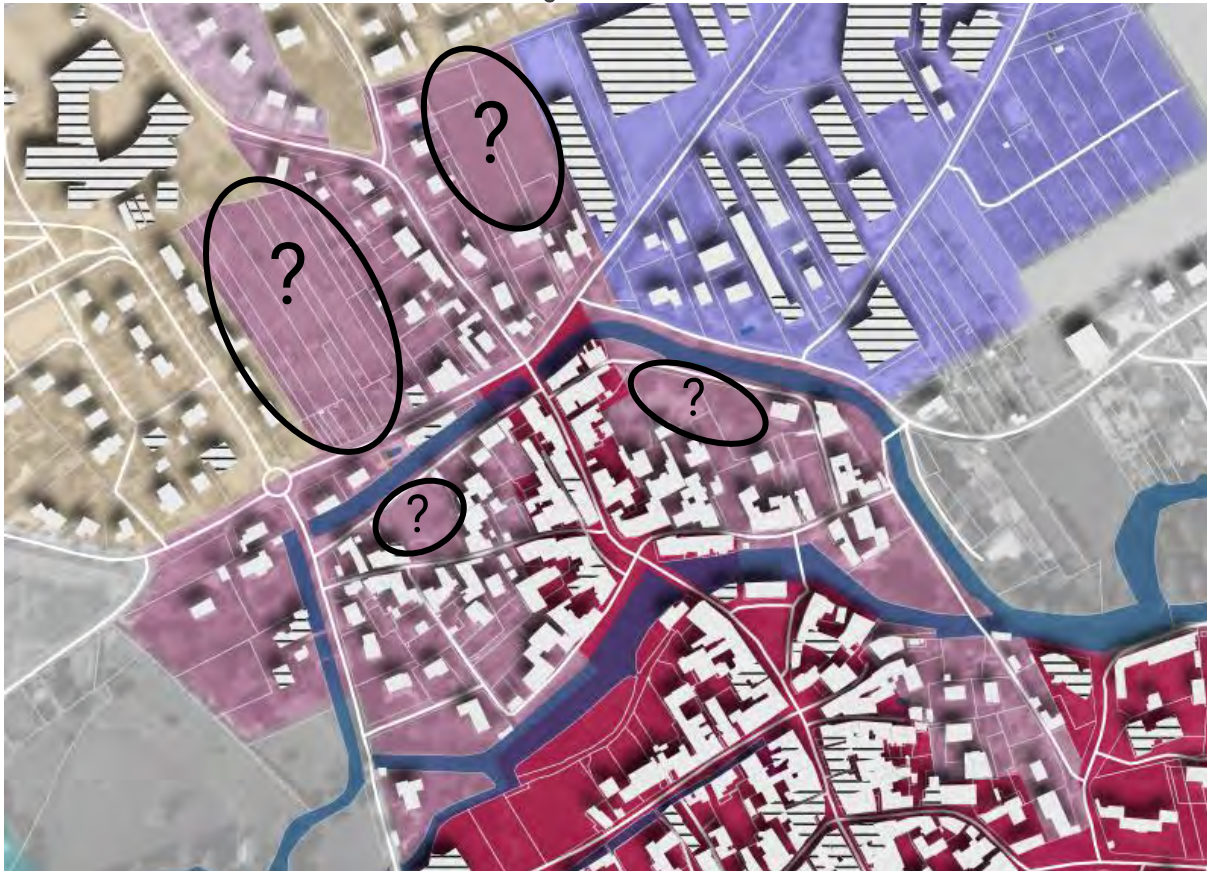






## 2. PERIPHERIES VILLAGEOISES DU CENTRE BOURG HISTORIQUE

Population (estimation URBICAND)	220 habitants
Poids dans la population globale	Environ 5%
Densité brute	18 logements/ha



La « périphérie villageoise », partie Nord du centre-bourg historique en rive gauche de l'Ignon, présente une physionomie très différente, beaucoup plus aérée et apaisée que le centre-bourg dense en rive droite. La densité, forte le long de la rue Pasteur, décroît progressivement en s'approchant des bras de l'Ignon. Le bâti se compose d'immeubles et de maisons de villes le long de la rue Pasteur, et de maisons villageoises et d'anciens bâtiments agricoles (grange, écurie) organisées au sein d'un tissu plus lâche et plus libre dans l'implantation du bâti. Le quartier a été étendu sur la rive droite de l'Ignon afin d'englober les tissus bâtis mixtes (habitat faubourien, pavillonnaire et bâtiments d'activités) de part et d'autre de la rue François Rude. Il existe un fort enjeu de créer un lien fonctionnel et paysager plus étroit de part et d'autre du cours d'eau.

Modeste en superficie, ce tissu accueille environ 5% de la population communale, dont 10 à 15% sont des ménages pauvres. Le parc de logement se compose de logements collectifs (environ 20) et de maisons de faubourgs ou pavillonnaires. On y dénombre une trentaine de logements locatifs, dont la moitié est privée.

Ce quartier a déjà fait l'objet d'une densification assez importante au cours des dernières décennies, des maisons s'étant construites en second rideau (rue du Prêche, rue Poisot), le long des voies (rue François Rude), ainsi qu'au sein des grands jardins qui bordaient l'Ignon. Il reste toutefois des espaces libres dans ce quartier. Leur urbanisation met en balance la possibilité de développer l'habitat d'une part et l'impact sur le paysage bâti d'autre part (maintien d'espaces de respiration et valorisation des berges de l'Ignon comme une promenade « nature », maintien des jardins cultivés en contrebas du collège Paul Fort, maintien à distance des activités de l'avenue Mitterrand).







### 3. ENTREE DE VILLE PAR LA ROUTE DE DIJON

Population (estimation URBICAND)	200 habitants
Poids dans la population globale	Environ 5%
Densité brute	13 logements/ha



L'entrée de ville par la route de Dijon constitue l'une des principales portes d'entrée dans le bourg. Support d'un trafic routier important, vecteur de nuisances sonores pour les riverains, cet axe est en profonde évolution depuis quelques années avec un grand programme de construction de nouveaux logements, (*opération Portes du Sud, encadrée en rouge sur la carte ci-contre*).

Le secteur est délimité (*les points rouges sur la carte ci-contre*), au Sud, par le rond-point devant la GMS « Utile » qui marque l'entrée dans le bourg de façon assez peu qualitative, et débouche au Nord sur la place Villeneuve-Moret, porte d'entrée dans le centre-bourg historique, également très routière.

Cet axe est bordé par des constructions d'époques successives. Il en résulte des formes urbaines variées le long de la route de Dijon : des maisons de faubourg de la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, des immeubles des années 80, des bâtiments commerciaux, et plus récemment des pavillons.

Ce secteur dispose de tènements libres, notamment dans sa partie Nord, aux abords du centre ancien. Une ancienne ferme (*entourée en jaune*) génère un potentiel foncier proche d'un hectare. De plus, le programme d'urbanisation des terrains à l'extrémité Sud (*entourés en jaune*), à proximité des équipements existants, va largement modifier la physionomie de l'entrée de ville Sud d'Is-sur-Tille.





## 4. ENTREE DE VILLE PAR LA RUE FRANÇOIS MITTERRAND

Population (estimation URBICAND)	50 habitants
Poids dans la population globale	Environ 1%



L'entrée de ville s'organise le long d'une axe principale – la rue François Mitterrand – et d'un axe secondaire, la rue de la Rochotte. Elle est principalement dédiée à l'accueil d'activités économiques : logistique et transport, petite industrie et artisanat, GMS alimentaires ou spécialisées, concession automobile, restauration. Le secteur accueille également quelques habitations individuelles et plutôt récentes, intercalées entre les bâtiments d'activités. A noter que la mosquée d'Is-sur-Tille se situe à l'extrémité de la rue de la Rochette.

En résulte un paysage urbain particulièrement hétérogène, sans principes de composition généraux, et dont l'architecture de « boîte » confère au lieu son

aspect banalisé. Il s'agit par ailleurs d'un tissu urbain au sein duquel l'aménagement est conditionné au « tout voiture », caractérisé par de très larges emprises imperméabilisées et dédiées au stationnement des véhicules. A noter cependant que l'axe de l'avenue François Mitterrand bénéficie d'aménagements paysagers et de trottoirs larges facilitant les modes de déplacements doux (marche et vélo).

Très peu habité (environ 1% de la population communale), le secteur présente néanmoins sur sa frange Sud, à proximité de l'Ignon et du centre-bourg, un grand tènement arboré et cultivé (en vert sur la carte ci-contre), dont le maintien permettrait d'opérer une transition paysagère qualitative entre la zone d'activité et l'espace agricole et naturel.





## 5. ENTREE DE VILLE PAR L'AVENUE CARNOT

Population (estimation URBICAND)	250 habitants
Poids dans la population globale	Environ 7%
Densité brute	15 logements/ha



L'entrée de ville – Avenue Carnot – prend appui sur la « **rue intercommunale** » mise en évidence dans le cadre de l'analyse de l'armature urbaine et territoriale. L'avenue est urbanisée de part et d'autre, à l'exception d'une portion bordée par l'Igon, respiration paysagère dans l'entrée de ville, mais peu mise en valeur, surtout à pied. Par ailleurs, apparaît un déficit d'accessibilité aux espaces à l'arrière pour rejoindre la rue du Colombier et la ripisylve de l'Igon.

Du point de vue architectural, le tissu urbain est très hétéroclite. La partie Ouest se compose de maisons de ville et de faubourgs dont certaines présentent une facture caractéristique du début du XXème siècle. Dans sa partie Est, le tissu anciennement industriel laisse place aux GMS alimentaires et à des opérations de logements neufs sous la forme de logements groupés ou intermédiaires.

Ce secteur d'Is-sur-Tille est tout à fait stratégique dans la mesure où il dispose de capacités de densification importantes, et à proximité immédiate du centre-bourg vers l'Ouest, et de la gare d'Is-sur-Tille et de Marcilly-sur-Tille vers l'Est. D'ores et déjà, les terrains de l'ancienne usine AMI-LINPAC (*encadrés en rouge, en limite de Marcilly-sur-Tille*) sont fléchés pour y développer un nouveau quartier, à cheval entre les deux communes, mixte et diversifié (environ 420 logements de plusieurs types : lots libres, maisons de ville, logements intermédiaires, petits collectifs). Enfin, demeure la pointe Ouest du secteur (*encadrée en jaune*), encore peu urbanisée et qui offre des perspectives de densification permettant de développer une offre de logement au plus près du centre-bourg et de ses commodités.







## 6. ENTREE DE VILLE PAR LA RUE VICTOR HUGO

Population (estimation URBICAND) 50 habitants  
Poids dans la population globale Environ 1%



L'entrée de ville – Victor Hugo – constitue une porte d'entrée secondaire dans l'armature urbaine. La perception de ce positionnement secondaire dans la hiérarchie des entrées de ville est renforcée par l'étroitesse de la rue Victor Hugo. L'entrée de ville est caractérisée par la présence du centre hospitalier d'Is-sur-Tille et, en second plan, par l'ensemble des équipements sportifs de la plaine de jeu (piscine, gymnase, stade, tennis). En conséquence, cette entrée de ville est peu peuplée, regroupant près de 1% de la population communale).

Le bâti est constitué, à l'Est, de grandes maisons de ville anciennes, parfois divisées en plusieurs logements (on dénombre ainsi 13 appartements dans le secteur et 4 logements locatifs privés). En revanche, en s'éloignant du centre-bourg, le bâti est plus récent, principalement constitué de maisons pavillonnaires qui s'égrènent le long de la route. Il demeure que l'accessibilité aux piétons et cyclistes n'est pas bonne : pas de pistes cyclables et des trottoirs étroits, voire très étroits à certains endroits.

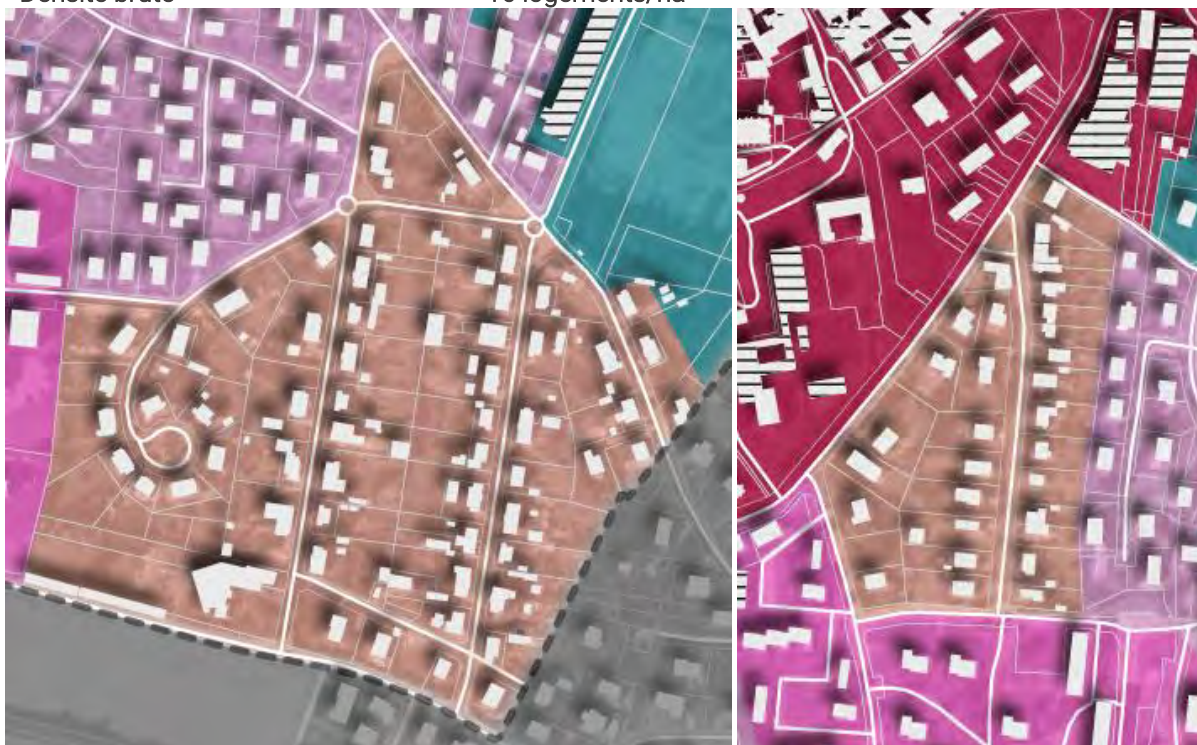
L'analyse de l'armature urbaine fait apparaître un déficit de perméabilité entre la rue Victor Hugo et le quartier de Maupertuis. Un seul passage à pied (rue Traversière) permet cette connexion, à peu près en face d'un passage assurant la liaison entre la rue Victor Hugo et le chemin rejoignant la piscine ou l'esplanade des Capucins. Cette connexion, très structurante pour les déplacements piétons, mériterait de gagner en visibilité et en signalétique pour faciliter les déplacements doux entre les quartiers du bourg





## 7. LES LOTISSEMENTS ANCIENS (AVANT 1950)

Population (estimation URBICAND)	200 habitants
Poids dans la population globale	Environ 5%
Densité brute	16 logements/ha



Les quartiers d'habitations pavillonnaires anciens, développés entre 1900 et 1950 pour accompagner le développement industriel du territoire, se concentrent au sein de deux poches. L'une, que la carte IGN de 1950 nomme « Les Cités » (ci-dessus à gauche) ; et la deuxième est greffée sur la rue Anatole France, autour de la rue du Maréchal Foch (ci-dessus à droite).

Regroupant environ 5% de la population communale, ces quartiers sont caractérisés par une facture architecturale assez homogène à l'échelle d'une rue ou portion de rue. Le quartier est aéré, avec des surfaces de jardin généreuses. Pourtant, il s'en dégage un sentiment d'urbanité harmonieuse, avec des fronts bâtis structurés et ordonnés, une place faite à la végétation dans l'espace public et un traitement des clôtures qualitatif.

Ces quartiers sont également caractérisés par la relative plasticité de leurs tissus urbains. Les grandes surfaces de jardin permettent de densifier le quartier avec la construction de nouveaux logements en second rideau (Cf. images de la page suivante). Cette capacité est intéressante pour optimiser le foncier déjà urbanisé, mais nécessite un encadrement fin pour garantir un cadre de vie de qualité aux riverains de ce type d'opération.







## 8. LES LOTISSEMENTS D'APRES-GUERRE (1950-1970)

Population (estimation URBICAND)	300 habitants
Poids dans la population globale	Environ 7%
Densité brute	13 logements/ha



Les quartiers d'habitat pavillonnaire construits après la seconde guerre mondiale sont particulièrement bien placés dans l'armature urbaine car proches du centre-bourg et/ou des polarités urbaines (les générateurs de flux décrits dans l'armature urbaine).

Le tissu urbain est constitué de maisons volumineuses, le plus souvent construit « sur sous-sol ». Le bâti est implanté le long des voies ou au sein de petits lotissements autour d'une impasse et d'une raquette.

Ces habitations, construites à une époque où la notion de performance énergétique ne revêtait pas l'importance qu'elle a aujourd'hui, sont globalement en deçà des standards actuels (sur 25 DPE réalisés : 7 logements en classe F et 7 logements en classe G), et des attentes des nouveaux ménages. Ces maisons nécessitent des travaux de réhabilitation importants pour les remettre à niveau et concernent en priorité l'isolation du logement et le changement du système de chauffage.

En revanche, ces quartiers sont relativement mutables dans le sens où la taille des parcelles, la nature du bâti et son organisation sur la parcelle offrent localement des conditions favorables à la densification du tissu urbain pour l'accueil de nouveaux logements. Cette évolution peut se faire soit par division parcellaire, soit par extension et division du bâti existant, en recourant aux techniques décrites par les promoteurs du BIMBY (*Build in my backyard*, concept anglo-saxon que l'on peut traduire par *Construire dans son jardin* ». Ce type d'opération (cession d'un bout de terrain ou création d'un logement supplémentaire) permet de financer en partie les travaux de remise à niveau du bâti existant.





## 9. LE PETIT BOIS

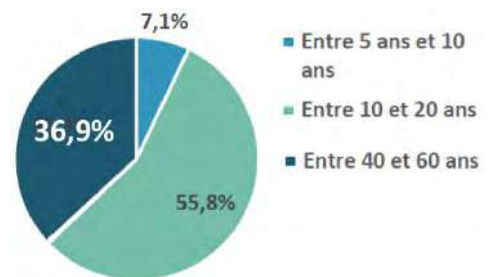
Population (estimation URBICAND)	600 habitants
Poids dans la population globale	Environ 15%
Densité brute	80 logements/ha



Le quartier du Petit Bois, implanté sur le versant du coteau Sud, constitue un marqueur important dans le paysage d'Is-sur-Tille. Le quartier est particulièrement visible depuis le versant opposé, et s'installe comme une toile de fond dont le premier plan est occupé par le centre-bourg historique et son clocher.

Les constructions (immeubles collectifs de 3 à 4 étages sur près de 70 mètres de longueur pour certains bâtiments + maisons pavillonnaires implantées au milieu d'un espace arboré) sont d'une grande homogénéité, et caractéristiques de l'époque de construction du quartier (années 1970). Ce quartier comporte une part importante de ménages pauvres (de l'ordre de 25 à 30% des ménages), et aussi du parc social d'Is-sur-Tille (environ 250 logements sociaux).

Par ailleurs, le bâti est globalement en état moyen. En effet, près de 37% du parc social à Is-sur-Tille date de plus de 40 ans. De plus, sur 148 diagnostics de performance énergétique réalisés, 64 relèvent des logements en classe D (état moyen) et 84 logements en classe E (consommation importante). (Source : diagnostic Petite Ville de Demain)



Enfin, le quartier dispose d'un environnement immédiat qualitatif, avec de larges surfaces libres et enherbées, ainsi qu'une ouverture sur le paysage qui lui confère un attrait indéniable.



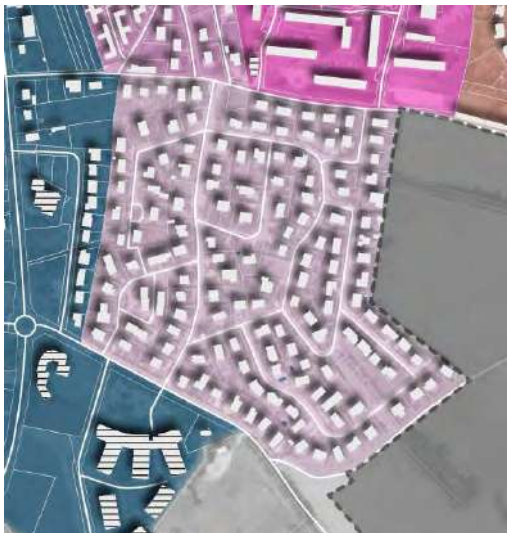




## 10. LES LOTISSEMENTS DES ANNEES 1980-2000

Population (estimation URBICAND)	950 habitants
Poids dans la population globale	Environ 22%
Densité brute	Entre 10 et 15 logements/ha

Les quartiers pavillonnaires des années 1980, 1990 et 2000 se sont principalement développés au Sud du



En deuxième couronne par rapport au centre bourg, rassemblant environ 22% de la population communale, ces quartiers sont aussi ceux qui concentrent le moins de pauvreté (de l'ordre de 5 à 7% des ménages). L'habitat se partage entre l'habitat pavillonnaire, largement dominant, et de l'habitat collectif social situé dans le

quartier de Maupertuis (environ 90 appartements).

Implanté dans la pente, les constructions s'adaptent plus ou moins bien au relief, et dégagent des espaces libres importants. L'implantation des constructions génère par endroit des mouvements de terrains importants (murs de soutènement ou talus planté). En résulte un quartier aéré et végétalisé, offrant des perspectives sur le grand paysage à maintenir et valoriser pour maintenir l'attractivité de ces quartiers légèrement en retrait des polarités urbaines (centre-bourg, des commerces et des services).







## 11. LES LOTISSEMENTS DES ANNEES 2010-2020

Population (estimation URBICAND)	500 habitants
Poids dans la population globale	Environ 12%
Densité brute	



Enfin, les derniers quartiers à être aménagés à Is-sur-Tille l'ont été au Nord du centre-bourg, adossés au versant du plateau forestier du Châtillonnais, et connectés aux rues Marie Estivalet et George Serraz. Regroupant près de 12% de la population communale, ces deux quartiers résidentiels sont composés de maisons individuelles construites sur lot libre à bâtir, et dans une petite proportion de maisons groupées (logements sociaux du groupe Habellis).

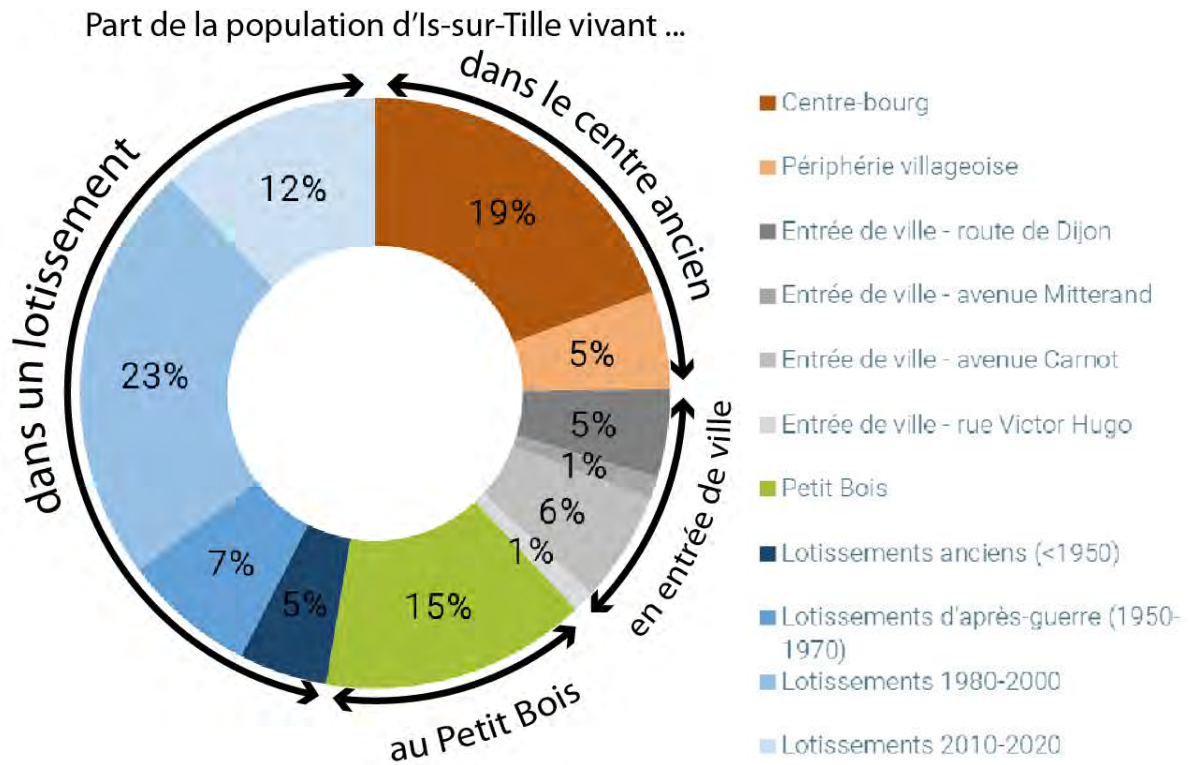
Ces quartiers ont été construits dans un secteur fortement pentu, ce qui conditionne largement les possibilités d'occupation des parcelles. Associé au développement massif dans ces années des maisons de plain-pied, il en résulte un quartier assez saturé de constructions, et des situations où les vis-à-vis entre voisins, les surplombs de jardins en jardins, peuvent générer des mécanismes de cloisonnement importants entre les parcelles (édification de murs supérieurs à 2m de hauteur, haies de cyprès ou de thuyas surdimensionnées, etc.)

Ces quartiers intègrent dans leur conception d'origine les itinéraires modes doux (marche et vélo), leur conférant un caractère beaucoup plus adéquat pour permettre un recours plus massif aux mobilités douces, de surcroît avec le collège Paul Fort qui entraîne un flux quotidien d'élèves, potentiellement à pied ou en vélo. Ces liaisons modes doux se limitent toutefois à une échelle micro-locale et ne permettent pas une perméabilité suffisante des liaisons entre quartiers.





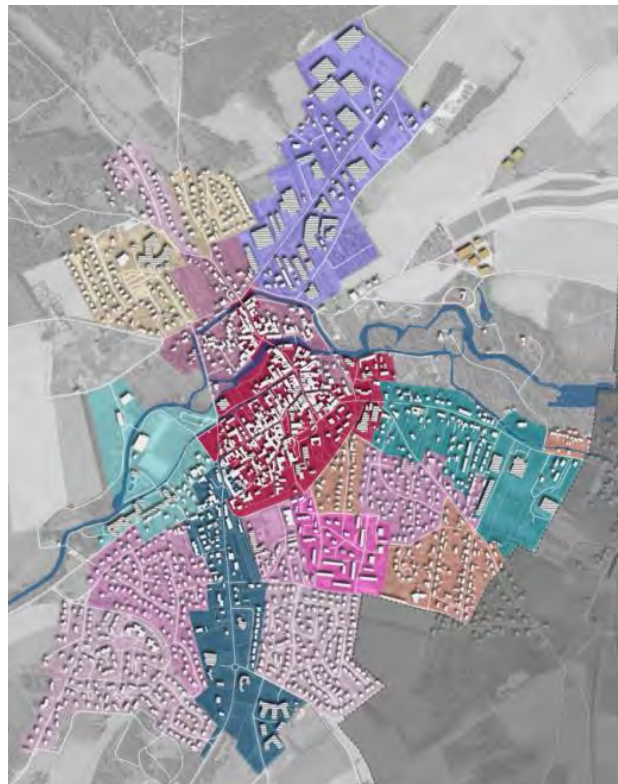
## 12. SYNTHÈSE



Répartition de la population communale entre les différents quartiers (ou type de quartier) d'Is-sur-Tille

L'analyse des tissus urbains fait ressortir une répartition de la population communale qui se divise ainsi :

- 24% dans le centre-bourg et sa périphérie villageoise (habitat ancien et dense)
- 15% dans le quartier du Petit Bois (principalement en habitat collectif)
- 57% dans les lotissements, toutes époques confondues
- 13% dans les quartiers d'entrées de ville, dont l'écrasante majorité réside autour de la route de Dijon et l'avenue Carnot.





## C. LES TYPOLOGIES BATIES

### 1. LES FRONTS URBAINS DENSES DE CENTRE-BOURG



Les fronts bâtis continus du centre-bourg constituent des linéaires entrecoupés de ruelles ou de passages menant aux arrière-cours ou jardins. Ces passages desservent parfois une deuxième rangée de constructions issues de la densification des tenements au fil des époques pour y construire de nouveaux bâtiments d'habitation, des garages ou autres annexes aux logements, ou encore des ateliers ou locaux artisanaux. Les fronts bâtis du centre-bourg comportent entre 2 et 3 étages au-dessus du rez-de-chaussée, et respectent un ordonnancement des façades traditionnel : soubassement, rez-de-chaussée (qui peut-être surelevé), étages courants, et combles (parfois surmonté par un dératellement qui rend l'espace plus facilement aménageable et éclairé par de petites fenêtres en façade).

### 2. LES MAISONS DE VILLE



Les maisons de villes, que l'on retrouve principalement dans le centre-bourgs et ses abords proches, comprennent d'abord les grandes maisons bourgeoises construites entre la fin du XIX<sup>ème</sup> et la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle (*ci-dessus à gauche, l'un des bâtisses marquant l'entrée de ville au début de la rue Victor Hugo*). Ces maisons sont généralement de grands volumes, qui peuvent être divisés en plusieurs logements pour faciliter leur rénovation lorsque de gros travaux deviennent nécessaires pour rétablir le bien dans un confort d'usage au standard d'aujourd'hui. Ces habitations disposent généralement de jardins de belle taille, ce qui accroît leur attractivité sur le marché immobilier. Ensuite, les maisons de villes peuvent être des habitations du centre-bourg mitoyennes entre elles et qui composent une grappe

d'habitation. Elles sont implantées à l'alignement de la voie publique ou en retrait de 5 à 10 mètres. Un mur de clôture ou une petite construction type garage ou annexe ferme généralement la cour par rapport à la rue. Ce bâti ancien nécessite dans la plupart des cas des travaux de réhabilitation pour améliorer sa performance énergétique. Ces travaux peuvent avoir des impacts importants sur leur facture architecturale (modénature de façade, nature des enduits utilisés, matériaux et couleur, etc.), ce qui peut, plus globalement, réduire la qualité du paysage urbain et patrimonial du cœur de bourg d'Is-sur-Tille.

### 3. LES MAISONS VILLAGEOISES

---



Les maisons de villages sont celles qui sont dans le centre ancien mais en retrait des artères principales. Ce sont généralement des constructions qui ont pour origine des bâtiments agricoles (souvent organisés autour d'une cour ou d'une impasse ouverte sur la rue) ou des maisons-ateliers d'artisans (auquel cas la maison est le plus souvent alignée à la rue). Ces logements, à 1 ou 2 niveaux au-dessus du rez-de-chaussée, disposent souvent de jardins à l'arrière de la maison, organisés en lanières perpendiculaires à la rue (ou à l'impasse qui elle-même est perpendiculaire à la rue). Certaines de ces constructions présentent des modénatures en façade intéressantes qui mêlent pierre et brique.

### 4. LES MAISONS DE FAUBOURG ET DE CITE OUVRIERE

---



Les maisons de faubourgs datent généralement de la fin du XIXème ou du début du XXème siècle, et correspondent à la période où le centre-bourg déborde de ses limites historiques et s'urbanise le long des axes structurants convergeant vers le centre-bourg (essentiellement avenue Carnot, route de Dijon). Ces habitations, généralement à un étage aménagé sous la toiture, sont plébiscitées sur le marché immobilier car elles disposent de jardins généreux et, lorsqu'elles n'ont pas été dénaturées, d'un cachet architectural. Avec le temps, la construction principale s'est vue adjointe des extensions, des vérandas ou des annexes (accolées ou dissociées du bâti), réorganisant l'occupation de la parcelle. Les maisons



ouvrières (édifiées à la même période mais pour une population à plus faible revenus) reprennent les mêmes codes (implantation en léger retrait de la rue, uniformisation des clôtures, modénature en façade mais plus légère) mais surtout, sont le plus souvent groupées par 2 voire 4.

## 5. LES PAVILLONS INDIVIDUELS OU GROUPES



Représentant plus de la moitié des logements de la commune, le logement individuel de type pavillonnaire (avec sa déclinaison en logements groupés, largement minoritaires dans le parc de logements) décline toutes les tendances constatées dans le marché de la maison individuelle depuis son essor dans les années 1950. Selon les époques d'urbanisation et leur site d'implantation, les lotissements donnent à voir des possibilités d'évolution très différentes. Les parcelles avec du relief offrent bien moins de possibilités de transformation (densification douce, extension des constructions existantes) que les parcelles à plat. De la même manière, les lotissements les plus anciens ont découpé des lots à bâtir plus généreux en taille que les lotissements les plus récents. Ce facteur accorde plus de possibilités d'évolution aux lotissements anciens, notamment en matière de densification douce.



## 6. LES LOGEMENTS COLLECTIFS

---



Les logements collectifs à Is-sur-Tille présentent des visages contrastés selon l'époque de construction. Au-delà du quartier du petit Bois, archétype des logements collectifs des grandes années du logement social en France, la commune dispose d'une offre de logements collectifs de plus petite échelle : soit au travers de la réhabilitation de gros volumes dans le centre-bourg divisés en plusieurs appartements, soit au travers d'opérations neuves de logements intermédiaires ou en petits collectifs, regroupant 4 logements ou plus au sein d'un même volume.

## 7. LES BATIMENTS D'ACTIVITES

---

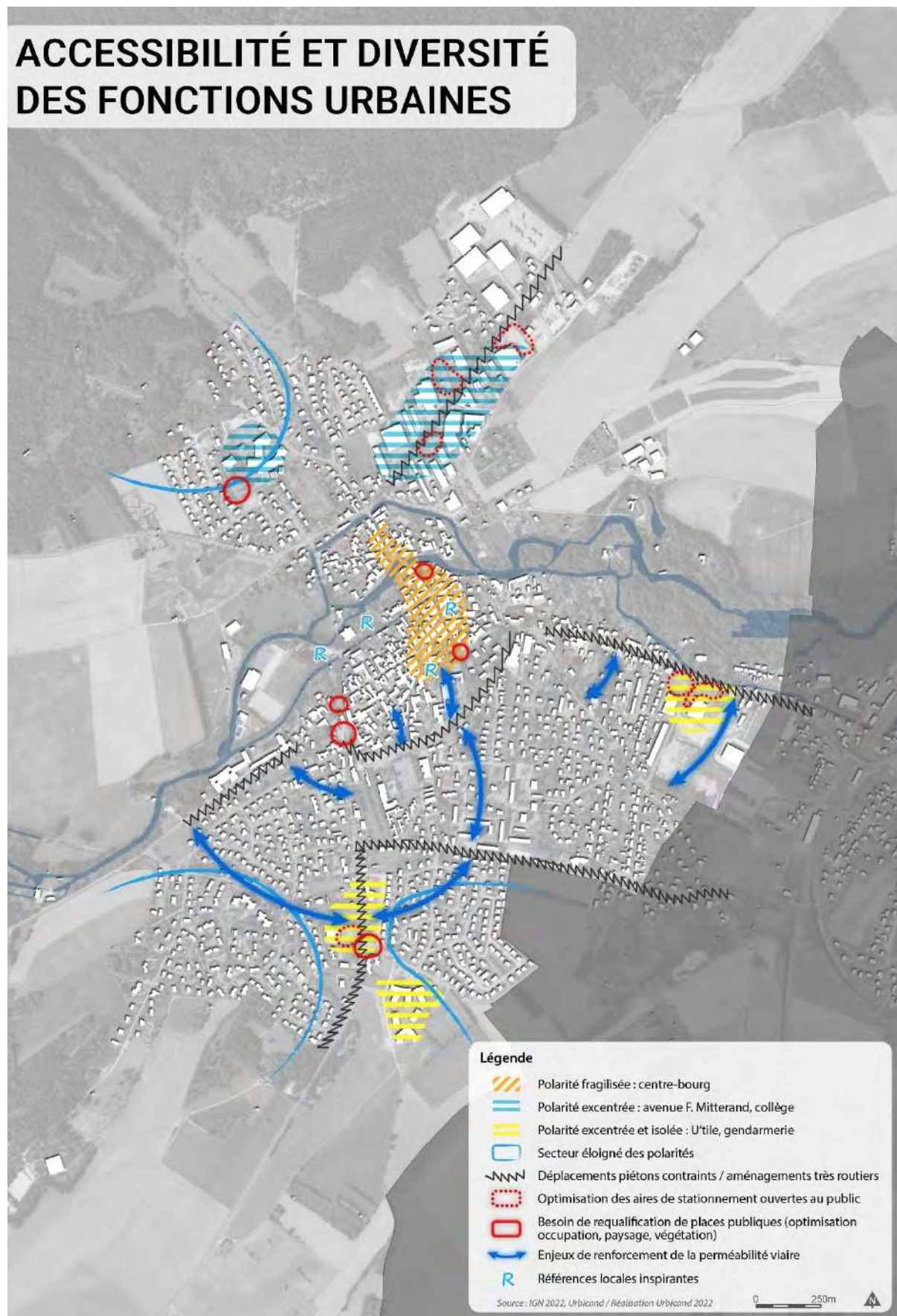
Les bâtiments d'activités se caractérisent par une forme compacte, des façades généralement peu travaillées sur le plan esthétique. L'impact visuel négatif réside à la fois dans l'implantation, la forme massive du bâti, la faiblesse de son dessin et les matériaux peu qualitatifs employés.

L'évolution, la mutation, voire la reconversion de ce type de bâti est une problématique partagée par de nombreux territoires sur le plan national comme international. Ces hangars peuvent offrir des possibilités de reconversion au sein des espaces urbanisés, ce qui peut impliquer leur démolition. Dans les zones d'activités, planter et désimperméabiliser peuvent être une première réponse. A terme, cette forme bâtie doit être questionnée au regard de la forte consommation de l'espace qu'elle implique.





## D. SYNTHÈSE DES ENJEUX



L'enjeu de **renforcement de la perméabilité urbaine** porte sur l'amélioration des liaisons entre quartier,



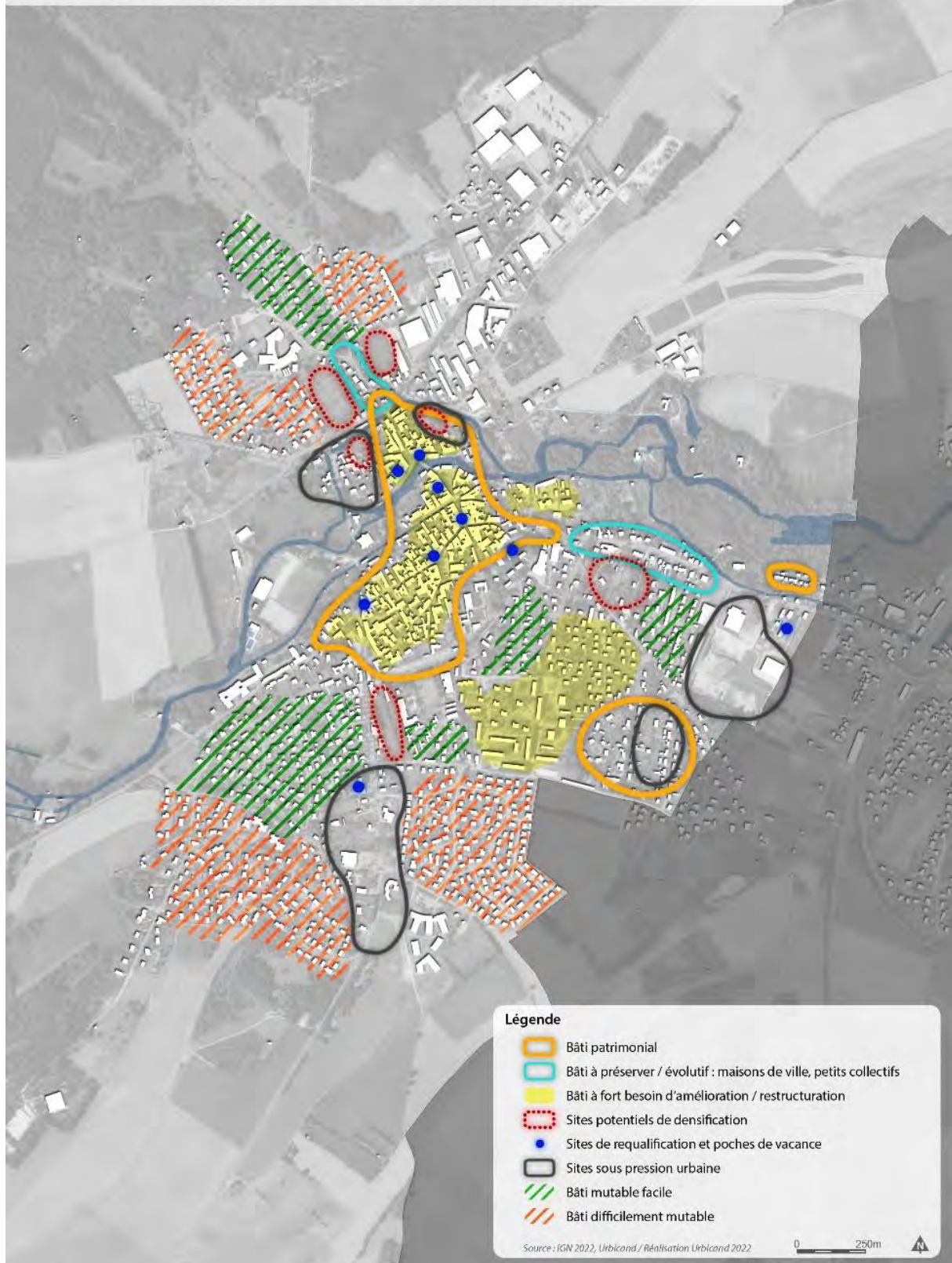
notamment pour faciliter l'accès aux polarités au niveau des quartiers périphériques. Il implique de remédier à certains obstacles au développement des liaisons : voirie peu favorable aux liaisons piétonnes, étirements urbains bloquant les possibilités de liaisons transversales.

L'autre enjeu porte sur la **requalification des places publiques et des espaces ouverts au public** (notamment les parkings de supermarché). Une priorisation des besoins de requalification doit tenir compte de l'importance de la place en matière d'amélioration des usages des habitants, ainsi que des besoins de valorisation paysagère. En périphérie du bourg, l'enjeu porte sur une limitation des grandes surfaces de stationnement, dont l'emprise altère fortement la perception des entrées de ville.

Le troisième enjeu porte sur la **requalification des voies qui présentent un aménagement très routier et se prêtent peu aux déplacements piétons**. L'aménagement de ces voies répond également à un besoin de revaloriser les entrées de ville.

Les priorités en matière d'amélioration des liaisons doivent questionner le rapport des quartiers aux polarités, qu'elles soient en centralité ou en périphérie. La commune doit-elle prioriser le **renforcement du centre-bourg** ou une **meilleure intégration des polarités périphériques à la ville et aux quartiers d'habitat** ?

# AMÉLIORATION DE L'HABITAT, QUALITÉ ÉNERGÉTIQUE ET PATRIMOINE



Il convient de distinguer le **bâti à fort enjeu patrimonial**, caractéristique du centre-bourg ou de ses périphéries villageoises, ainsi que celui lié aux pavillons des cités SNCF. Ce bâti se caractérise par son lien étroit avec son environnement urbain et naturel, ainsi que par son historicité. Il est également le

plus fragile parce qu'il correspond à des modes de construction et d'occupation de l'espace en décalage par rapport aux pratiques actuelles. Ce bâti reste toutefois très attractif mais nécessite pour ce faire des moyens importants. Il est également antérieur au déploiement massif de la voiture et il reste peu adapté à ce mode de trafic : proximité vis-à-vis de voies à fort trafic, tension entre les besoins en stationnement et le maintien d'un cadre urbain et végétalisé qualitatif. Ce bâti présente ainsi de **forts besoin d'amélioration et de restructuration** au niveau de la voirie et des espaces collectifs, ainsi qu'au niveau du bâti proprement dit. Les espaces de jardin et les terrains libres encore présents sont sous **pression urbaine** : leur devenir est en question au regard des enjeux de développement de l'habitat et de préservation de l'environnement urbain ancien.

Il existe ensuite un bâti à **double enjeu de préservation et d'évolution**. Il est composé de maisons de ville et de petits collectifs qui valorisent tout particulièrement certaines entrées de ville. Ce bâti doit pouvoir évoluer pour le développement de l'habitat collectif ainsi que pour améliorer son isolation. Il doit également être préservé pour maintenir la qualité de ses façades et l'élégance de ses formes.

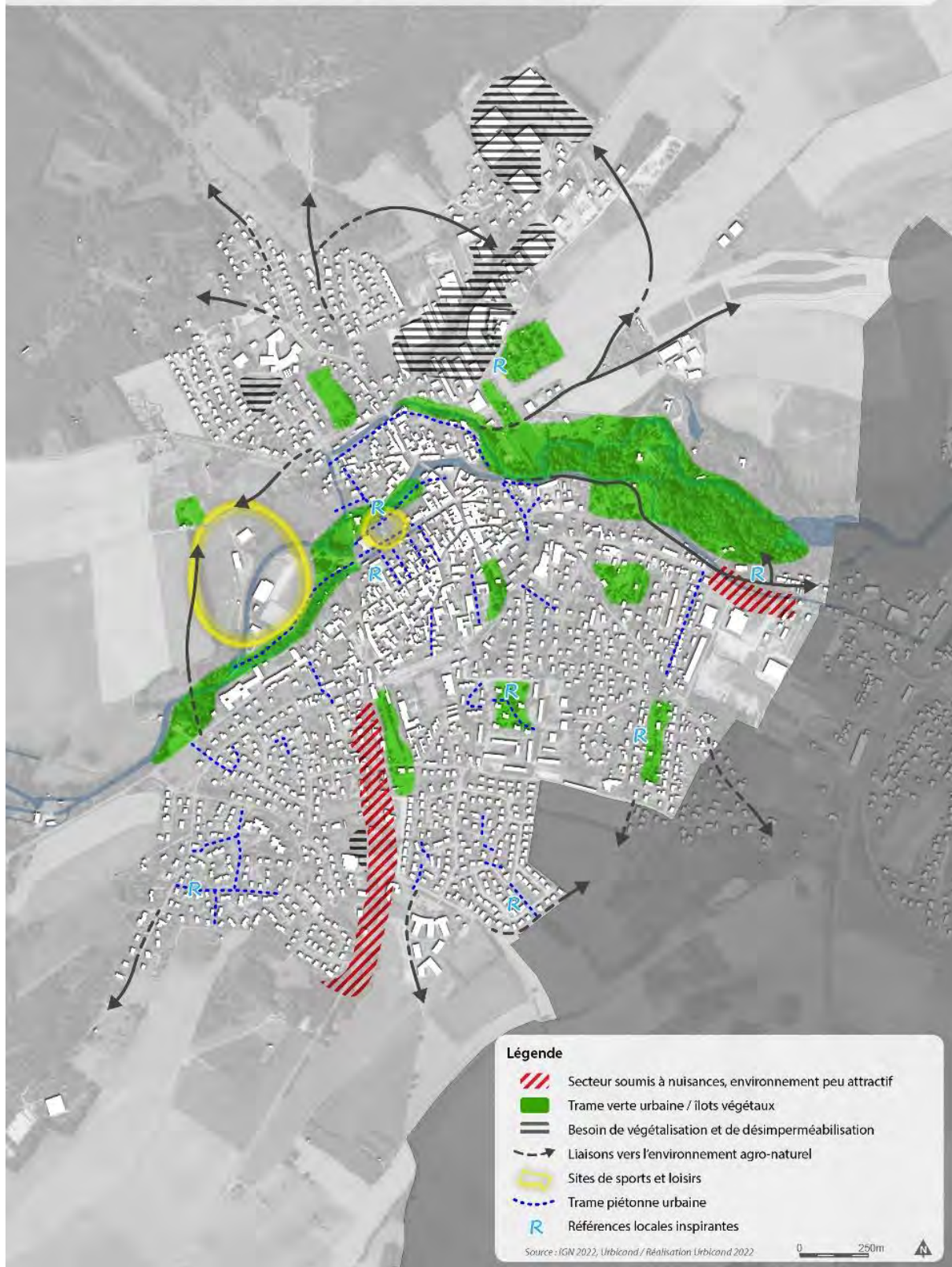
Certains tissus bâtis présentent de **forts besoins d'amélioration et de restructuration** : outre le centre bourg, ce sont les quartiers d'habitat social du Petit Bois, le pôle d'équipements entre le bourg et l'Ignon, ainsi que les habitations pavillonnaires rue Henri Dunant. Les besoins d'amélioration et de restructuration sont liés au confort énergétique des logements, à une meilleure liaison des tissus bâti avec leur environnement immédiat, à une valorisation des espaces collectifs et de la voirie.

Le bâti pavillonnaire présente des possibilités de mutation différenciées selon que l'on est dans le pavillonnaire ancien ou plus récent. Les grandes surfaces de bâti et de jardins combinées avec sa proximité vis-à-vis du centre bourg donnent au bâti pavillonnaire ancien un **potentiel de mutation indéniable**. Le pavillonnaire plus récent, qui occupe de plus petites surfaces et qui est plus éloigné du centre bourg, offrent **peu de possibilités d'évolution**. L'enjeu pour ce bâti est l'amélioration des liaisons vers le centre et les polarités.

Les sites en dents creuses, les potentiels de renouvellement urbain et les grandes surfaces de jardin questionnent les choix de la collectivité en matière de densification : quelle optimisation des surfaces en densification ou renouvellement urbain ? Quels critères de densification au regard notamment de la localisation par rapport aux polarités ? Quelles possibilités de maintenir des surfaces végétalisées en ville ?



# SANTÉ, TRAME VERTE URBAINE ET ACCESSIBILITÉ DES MILIEUX AGRICOLES ET NATURELS



Les liaisons entre les différents quartiers de la ville ainsi qu'entre la ville et les espaces agricoles et naturels environnants sont un enjeu de premier plan. Les enjeux sont les suivants : remédier au caractère peu attractif de certains secteurs caractérisés par des **aménagement trop routiers** ou soumis aux

**nuisances de la circulation**, renforcement des **liaisons vers l'environnement agro-naturel** ainsi que les **cheminements le long des cours d'eau**, valorisation de la **trame piétonne urbaine**, actuellement constituée d'un réseau de cheminements fragmenté et peu lisible. L'ensemble de ces améliorations répond à des enjeux de santé publique par la réduction de l'exposition aux nuisances, l'amélioration des liaisons de proximité et l'accès aux espaces de nature et de loisirs.