



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du jeudi 17 décembre 2009

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. BORDAT et M. GRANDGUILLAUME

Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. Benoît BORDAT	M. Alain LINGER
M. Pierre PRIBETICH	M. Joël MEKHANTAR	M. Pierre LAMBOROT
M. Jean ESMONIN	M. Christophe BERTHIER	M. Louis LAURENT
M. Gilbert MENUET	M. Philippe DELVALEE	M. Roland PONSAA
Mme Colette POPARD	M. Georges MAGLICA	Mme Christine MASSU
M. Rémi DETANG	Mme Anne DILLENSEGER	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
M. Jean-Patrick MASSON	Mme Christine DURNERIN	M. Michel FORQUET
M. François DESEILLE	Mme Nelly METGE	M. Claude PICARD
M. Laurent GRANDGUILLAUME	Mme Elizabeth REVEL-LEFEVRE	M. Gaston FOUCHERES
M. Michel JULIEN	Mme Elisabeth BIOT	M. Pierre PETITJEAN
Mme Marie-Françoise PETEL	Mlle Christine MARTIN	M. Nicolas BOURNY
M. Gérard DUPIRE	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY	M. Jean-Philippe SCHMITT
Mme Catherine HERVIEU	M. Alain MARCHAND	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
M. Jean-Claude DOUHAIT	M. Mohammed IZIMER	M. Gilles MATHEY
M. Jean-Paul HESSE	Mme Hélène ROY	Mme Françoise EHRE
Mlle Badiâ MASLOUHI	M. Mohamed BEKHTAOUI	Mme Geneviève BILLAUT
M. Yves BERTELOOT	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	M. Murat BAYAM
M. Patrick MOREAU	Mme Joëlle LEMOUZY	M. Michel BACHELARD
M. Dominique GRIMPRET	M. Jean-Yves PIAN	M. Philippe BELLEVILLE
M. Jean-Pierre SOUMIER	Mlle Stéphanie MODDE	M. Norbert CHEVIGNY
M. André GERVAIS	M. Philippe CARBONNEL	Mme Noëlle CABBILLARD.

Membres absents :

M. José ALMEIDA	M. François-André ALLAERT pouvoir à M. Alain MILLOT
M. Jean-François DODET	M. Didier MARTIN pouvoir à Mme Jacqueline GARRET-RICHARD
M. Patrick CHAUPUIS	Mme Françoise TENENBAUM pouvoir à M. Pierre PRIBETICH
M. Jean-François GONDELLIER	Mlle Nathalie KOENDERS pouvoir à Mme Colette POPARD
M. Lucien BRENOT	Mme Myriam BERNARD pouvoir à M. Mohammed IZIMER
M. Michel ROTGER	M. François NOWOTNY pouvoir à Mme Christine MASSU
Mme Claude DARCIAUX	M. Jean-Claude GIRARD pouvoir à Mme Françoise EHRE
M. Philippe GUYARD	M. Patrick BAUDEMONT pouvoir à Mme Geneviève BILLAUT.
M. Rémi DELATTE	
M. Gilles TRAHARD	

OBJET : HABITAT, POLITIQUE DE LA VILLE ET URBANISME

Avis sur le projet de PLU arrêté de la commune de Dijon

Dijon a arrêté son projet de plan local d'urbanisme (PLU) par délibération du 9 novembre 2009.

Conformément aux dispositions des articles L. 123-8 et L. 123-9 du code de l'urbanisme, la Communauté a demandé à recevoir le projet de PLU arrêté en tant qu'établissement public de coopération intercommunale directement intéressé.

Par courrier en date du 19 novembre 2009, la commune de Dijon a transmis son projet de PLU arrêté à la Communauté.

L'analyse du dossier permet de souligner 4 éléments majeurs :

1. Un PLU replacé dans un contexte de projets et de réflexions à d'autres échelles plus vastes

La réflexion conduite pour l'élaboration du PLU, s'est inscrite dans un contexte plus large, à l'échelle des territoires plus vastes, que sont l'agglomération, celui du Schéma de Cohérence territoriale (SCOT) et de l'aire urbaine et métropolitaine.

Elle participe aussi d'une démarche d'urbanisme intégrée s'appuyant sur les effets et impacts positifs des grands projets structurants comme le Tramway, la LGV Rhin-Rhône, la Liaison Nord Ouest et les réflexions en cours sur les futures haltes ferroviaires, la restructuration et la réalisation d'équipements d'envergure (Hôpital, Musée des Beaux-Arts, Grand Stade, Piscine Olympique, etc.), l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) au travers notamment des prescriptions et recommandations du document d'orientations générales, la politique de l'habitat conduite par l'Agglomération avec le nouveau Programme Local de l'Habitat (PLH) adopté en juin 2009, le dossier d'inscription pour le classement des vignobles des Côtes de Nuits et de Beaune, des villes de Dijon et de Beaune au patrimoine mondial de l'humanité.

2. Un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui traduit des ambitions fortes en matière d'écologie, de solidarité et de cohésion sociale

Le PADD intègre tous les grands principes du développement durable pour permettre la réalisation d'une ville de référence en matière d'écologie urbaine. Il comporte quatre orientations majeures, chacune détaillée en douze axes :

- un éco-développement pour une ville évolutive qui soit dynamique, solidaire, attractive et active,
- une éco-mobilité pour une ville mobile qui soit accessible, en mouvement et apaisée,
- un éco-habitat pour une ville mosaïque qui soit une ville renouvelée et compacte, inventive et équilibrée,
- un éco-territoire pour une ville environnementale qui soit économe et préservée.

3. Des orientations particulières d'aménagement qui constituent la mise en œuvre concrète du PADD en favorisant l'émergence d'un nouveau modèle urbain

7 orientations particulières d'aménagement ont été élaborées avec comme principaux objectifs à atteindre :

- l'excellence écologique tant sur le plan des constructions que dans la conception des nouveaux quartiers,
- la diversité urbaine et sociale,
- la valorisation du cadre de vie,
- la connexion avec la ville au travers notamment, des problématiques d'entrées de ville et de franges urbaines,
- la mobilité multimodale et partagée.

4. **Des principes de zonage et réglementaires qui traduisent, la relation forte avec la politique des transports et la proximité des équipements et services (connectivité et ville des courtes distances), le renouvellement de la ville sur elle-même (densité/intensité), la diversité des fonctions et des usages (programmation et temps de la ville) et la qualité des espaces publics et la préservation du patrimoine.**

5.

Les principales dispositions réglementaires concernent :

En matière de développement économique,

- la requalification des parcs d'activités existants en confortant des zones exclusivement dédiées aux activités de bureaux, artisanat, industrie, entrepôts, services publics ou d'intérêt collectif et non aux commerces, déjà largement présents sur l'ensemble de la ville.
- la poursuite du développement économique avec la zone AUE au nord du territoire correspondant au Parc Valmy et à ses extensions et la zone AUE au nord et à l'est constituant une réserve foncière à long terme ; ces zones représentent 129,6 ha.
- la diversité fonctionnelle dans l'ensemble des quartier avec la zone urbaine générale (UG) dans laquelle sont autorisées des constructions à usage d'habitation, d'activité, de commerces, d'équipements publics, ..., un secteur UGc où la diversité fonctionnelle est imposée pour les constructions situées le long des axes du tramway et une zone UZ et AUE dans lesquelles sont autorisés les constructions, ouvrages et travaux destinés aux commerces et services liés, nécessaires ou participant au bon fonctionnement de la zone.

A cela s'ajoute, une adaptation de la norme de stationnement pour les commerces et l'artisanat, imposant un seuil par tranche de 100 m², au delà d'une SHON de 300 m².

En matière de transports et déplacements,

- le renforcement de l'accessibilité ferrée au coeur de l'agglomération, avec la reconduction de l'emplacement réservé pour la réalisation de la branche ouest de la LGV Rhin-Rhône et le secteur UGr pour la valorisation du site de la gare actuelle.
- des transports publics privilégiés, avec les emplacements réservés inscrits pour le tramway, le secteur UGc qui s'appuie sur les axes du tramway et cherche à favoriser une certaine intensité urbaine, des zones AU délimitées à proximité du tracé du tramway.

Au règlement du PLU, l'article 12 des zones instaure des minimas de places de stationnement en fonction des SHON et de la destination des constructions et met en place des coefficients modérateurs pour les terrains proches des transports en commun, selon les préconisations du Plan de déplacements urbains (PDU). Dans les secteurs UGr et UEr, le stationnement sera déterminé en fonction du projet, dans un objectif de mutualisation en cohérence avec la politique de transports publics.

- la desserte routière de l'agglomération, améliorée, avec la reconduction des emplacements réservés pour la liaison entre la RD 974 et la RD 903 (projet LINO), l'aménagement de la RD 903, l'aménagement de la route d'Ahuy et l'instauration d'un emplacement réservé pour l'accessibilité des terrains situés à l'angle de la RD 903 et de la RN 74.
- l'aménagement d'un réseau continu, agréable et sécurisé d'itinéraires piétons et vélos, avec à travers l'article 12, des normes ambitieuses pour faciliter le stationnement des vélos et encourager cette pratique de déplacement (1,5 places par tranche de 50 m² de SHON), le réaménagement des espaces publics avec le futur tramway, des emplacements réservés inscrits pour des liaisons piétonnes, des principes de cheminements piétons et dans les secteurs UGr (futurs éco-quartiers) les circulations douces prises en compte.
- une politique de stationnement en cohérence avec les transports publics, avec une réglementation adaptée aux différents modes de fonctionnement urbains.

L'article 12 des zones instaure des minimas de places de stationnement revus dans le sens de favoriser une mobilité des habitants basée sur l'utilisation des transports publics et du vélo.

L'article 12 conserve les coefficients modérateurs (du PDU) pour les terrains ayant un accès piéton dans des bandes de 50 m de part et d'autre des voies desservies par les transports collectifs et de 150 m de part et d'autre d'un axe des transports collectifs renforcés.

En matière d'habitat, de nombreuses mesures réglementaires visent à favoriser :

- l'utilisation économe de l'espace, en proposant la recomposition de la ville sur elle même (nombreux secteurs UGr), en limitant l'extension urbaine, sur les 201 ha de zones AU, seuls 71 ha constituent un prélèvement sur la zone agricole.

De nombreuses dispositions réglementaires concourent également à optimiser le foncier en zone urbaine, avec :

- la suppression des coefficients d'occupation des sols (COS),
- la hauteur des constructions en zone urbaine générale (UG) est augmentée de façon modulée en fonction de la proximité du tramway et de la morphologie des quartiers,
- la profondeur de la bande constructible en bordure de voie, est fixée à 21 m (17 m dans le POS) pour faciliter la prise en compte des projets BBC notamment, avec un recul des constructions possible modulable de 0 à 6 mètres,
- la construction à l'alignement et en limite séparative est une possibilité étendue à tous les secteurs de la ville dans la bande de 21 m sauf cas particulier ; la construction de logements en limite de propriété, qui est possible au-delà de la bande de 21 m avec une hauteur limitée à 3,20 m (au POS aujourd'hui seules les annexes sont autorisées).
- la mixité sociale en réalisant l'objectif imposé par la loi de 20% de logements à loyer modéré d'ici 2020 et en répondant aux prescriptions du Programme Local de l'Habitat (PLH) de construire 440 logements par an en locatifs à loyer modéré.

9 secteurs correspondant au découpage des quartiers sont identifiés pour lesquels, a été défini un taux de mixité à respecter dans chaque opération immobilière privée en faveur de la réalisation de logements locatifs à loyer modéré (de 30 à 40% selon l'indice actuel du quartier). En secteur UGc, le taux applicable au secteur est majoré de 5%.

Dans les secteurs de recomposition (UGr) pour lesquels un projet global d'aménagement est étudié, la mixité en faveur du logement à loyer modéré devra être conforme à la répartition définie dans le cadre de l'opération.

En matière de protection de l'environnement, de nombreuses dispositions sont prises, visant au maintien de la biodiversité (continuités vertes, préservation des grands espaces naturels), à la protection des ressources naturelles et à la prise en compte des risques.

La zone naturelle N d'une surface de 423 ha, des secteurs de forte sensibilité paysagère (Ap) sont institués en zone agricole, des secteurs Av relatifs aux terres classées AOC sont également créés, plus de 334 ha d'espaces verts protégés. Le patrimoine bâti d'intérêt local est repéré et protégé. Les sites NATURA 2000 limitrophes, sont pris en comptes, pour lesquels aucune incidence notable du projets PLU est observée.

En matière de ressources, il est noté, la protection de la nappe, la maîtrise des eaux pluviales avec un principe de réparation, allant au-delà de la non aggravation, prévu pour tout terrain dont la superficie imperméabilisée est supérieure à 50 m². Le volume d'eau à prendre en compte est calculé à partir d'une pluie de récurrence décennale et pour les secteurs UGr de recomposition urbaine et les zones AU, une récurrence cinquantennale.

De plus, de nombreuses dispositions réglementaires concourent à l'utilisation des énergies renouvelables, la prise en compte des déchets...et les risques technologiques (SEVESO) et naturels ont été intégrés.

Enfin, il est proposé en informations complémentaires, un ensemble de conseils destinés à tous, à travers des guides de recommandations environnementales et paysagères.

Compte tenu de ces éléments et après examen du dossier de PLU arrêté, il est souligné les nombreuses mesures volontaristes prises par la ville de Dijon, pour permettre la mise en oeuvre concrète des politiques communautaires :

Pour le développement économique, l'ensemble des dispositions prise dans le PLU, concourent à la création des conditions favorables au maintien et développement de l'activité économique, en accord avec les orientations du Grand Dijon. En effet, toute l'action de la Communauté de l'agglomération dijonnaise, qu'elle soit directement à vocation économique ou qu'elle vise à rendre plus attractif le cadre de vie, est tournée vers la nécessité de développer des activités, créer de la richesse, donc de favoriser l'emploi. L'ensemble des mesures exposées dans le PLU va dans ce sens.

Pour les transports et déplacements, la prise en compte du futur tramway a permis à la ville d'adopter dans le cadre du PLU, un projet de ville durable et raisonnée, qui met en relation étroite l'urbanisme et les déplacements. Les différentes mesures proposées, cohérentes avec le PDU, donnent une place plus affirmée aux transports publics et modes doux, et au contraire minimisent la place de la voiture. En effet, tout l'enjeu de l'agglomération est bien de réussir le développement économique et urbain, tout en s'assurant que la mobilité des personnes soit maintenue grâce à la fluidité des transports.

Pour d'habitat, la communauté d'agglomération s'est donnée comme objectif de construire plus de logements, de construire en diversité et d'encourager un habitat économe et durable.

Le PLU de Dijon prend part à cet effort, en mettant en oeuvre des mesures concrètes visant à produire du logement, pour répondre à une demande croissante (soit 1000 logements par an), proposer plus de mixité sociale dans les programmes et promouvoir un habitat économe et durable, tel que l'impose le Programme Local de l'Habitat (PLH). En effet, les zones et secteurs dédiés à l'habitat, ainsi que les dispositions réglementaires oeuvrant pour une forme urbaine plus économe en espace, mais aussi en énergie, et permettant de proposer une réelle mixité sociale dans leur répartition, concourent à cet engagement.

Pour l'environnement, la communauté est sensible à l'ensemble des mesures mises en oeuvre pour préserver le cadre de vie des habitants, les ressources naturelles et les efforts afin de minimiser les nuisances et contraintes.

LE CONSEIL,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- d'émettre un avis favorable sur le projet de plan local d'urbanisme de Dijon.

Convocation envoyée le 10 décembre 2009

Publié le 18 DEC. 2009

Déposé en Préfecture le

Pour extrait conforme,

Le Président

Pour le Président



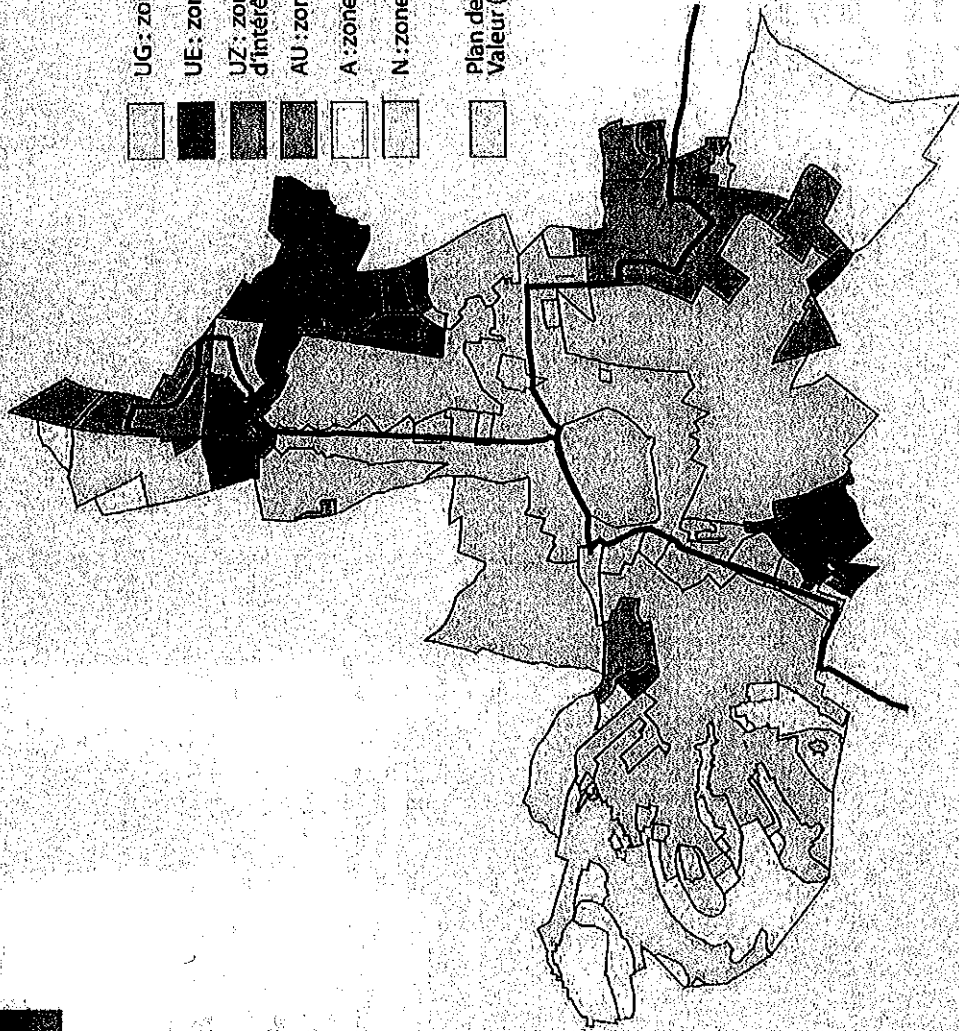
PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

21 DEC. 2009



PRINCIPE DU ZONAGE

- UG : zone urbaine générale
- UE : zone urbaine économique
- UZ : zone urbaine d'équipement d'intérêt métropolitain
- AU : zone à urbaniser
- A : zone agricole
- N : zone naturelle et forestière
- Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) : pour mémoire



Tramway pour information

VU pour être annexé à délibération 52
du Conseil du : 17 DEC. 2009
DIJON, le : 18 DEC. 2009
LE PRÉSIDENT,

Pour le Président,
le vice-Président,



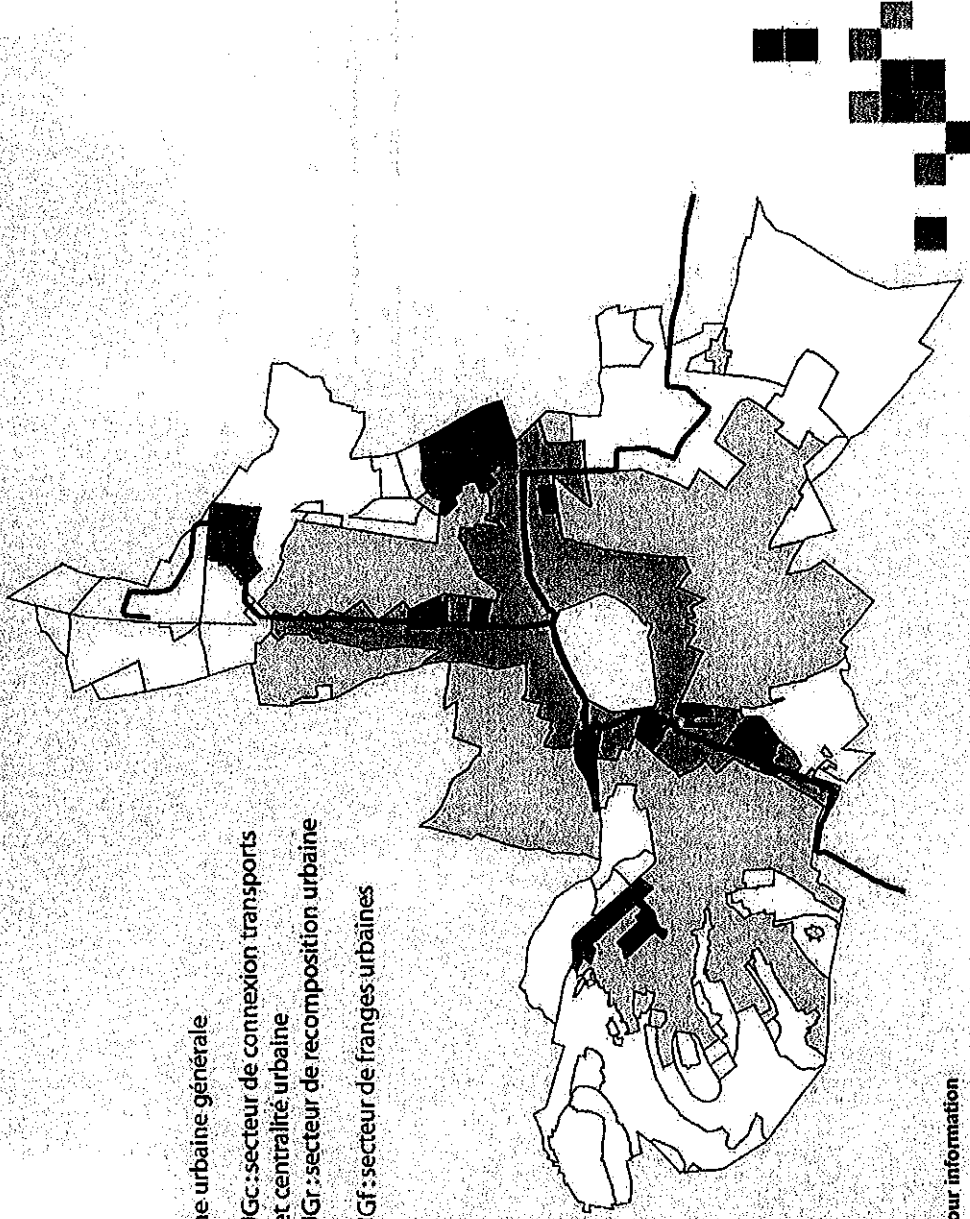
PRÉSIDENT DE LA CÔTE-D'OR
posé le :

21 DEC. 2009



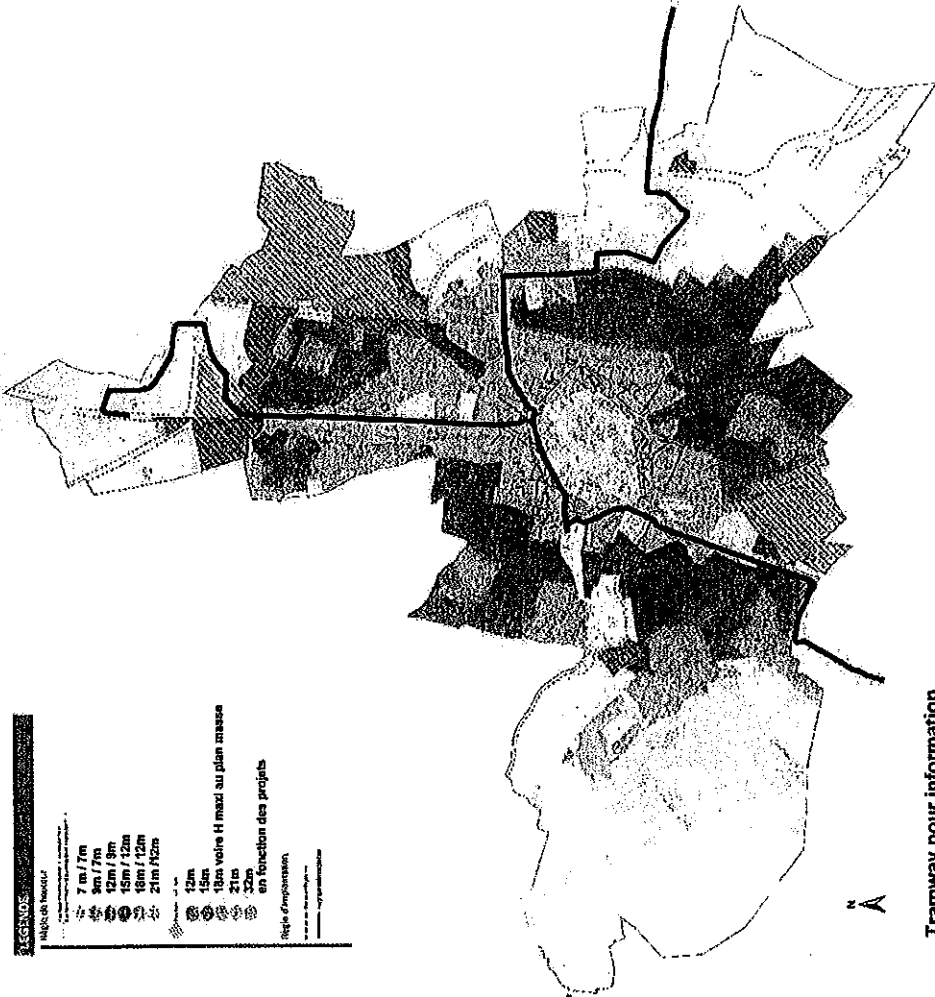
SECTEURS DE LA ZONE UG

- UG : zone urbaine générale
- UGc : secteur de connexion transports et centralité urbaine
- UGr : secteur de recomposition urbaine
- UGf : secteur de franges urbaines



— Tramway pour information

PLAN DES FORMES URBAINES



LEGENDES

MARQUEUR

- 7 m / 7m
- 11 m / 11m
- 15 m / 15m
- 15m / 12m
- 18m / 12m
- 21m / 12m

12m

15m

18m voir le maxi au plan masse

21m

32m

en fonction des projets

Règle d'emprise

100% d'urbanisation

Tramway pour information

MIXITE

