



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du jeudi 19 novembre 2009

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. BORDAT et M. TRAHARD

Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. Didier MARTIN	M. Michel ROTGER
M. Jean ESMONIN	M. Benoît BORDAT	M. François NOWOTNY
Mme Colette POPARD	M. Joël MEKHANTAR	Mme Christine MASSU
M. Rémi DETANG	M. Christophe BERTHIER	M. Michel FORQUET
M. Jean-Patrick MASSON	M. Georges MAGLICA	M. Claude PICARD
M. José ALMEIDA	Mme Christine DURNERIN	M. Pierre PETITJEAN
M. Jean-François DODET	Mme Nelly METGE	M. Nicolas BOURNY
M. François DESEILLE	Mme Elizabeth REVEL-LEFEVRE	M. Jean-Philippe SCHMITT
M. Laurent GRANDGUILLAUME	Mme Elisabeth BIOT	M. Philippe GUYARD
M. Patrick CHAPUIS	Mlle Christine MARTIN	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
M. Michel JULIEN	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY	M. Jean-Claude GIRARD
Mme Marie-Françoise PETEL	M. Alain MARCHAND	Mme Françoise EHRE
M. Jean-François GONDELLIER	Mme Hélène ROY	M. Patrick BAUDEMONT
Mme Catherine HERVIEU	Mme Myriam BERNARD	Mme Geneviève BILLAUT
M. Jean-Claude DOUHAIT	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	M. Murat BAYAM
M. Jean-Paul HESSE	Mme Joëlle LEMOUZY	M. Michel BACHELARD
M. Yves BERTELOOT	M. Jean-Yves PIAN	M. Philippe BELLEVILLE
M. Patrick MOREAU	Mlle Stéphanie MODDE	M. Gilles TRAHARD
M. Dominique GRIMPRET	M. Alain LINGER	Mme Noëlle CABBILLARD.
M. Jean-Pierre SOUMIER	M. Louis LAURENT	
M. André GERVAIS	M. Roland PONSAA	
M. Alain MILLOT		

Membres absents :

M. Pierre PRIBETICH	M. Gilbert MENUT pouvoir à M. Patrick CHAPUIS
M. Gérard DUPIRE	M. François-André ALLAERT pouvoir à Mme Elisabeth BIOT
Mme Françoise TENENBAUM	Mlle Badiaâ MASLOUHI pouvoir à M. Alain MARCHAND
Mme Anne DILLENSEGER	M. Philippe DELVALEE pouvoir à Mlle Stéphanie MODDE
M. Mohammed IZIMER	Mlle Nathalie KOENDERS pouvoir à M. Laurent GRANDGUILLAUME
M. Mohamed BEKHTAOUI	M. Philippe CARBONNEL pouvoir à M. Patrick MOREAU
M. Pierre LAMBOROT	M. Lucien BRENOT pouvoir à M. Michel ROTGER
M. Gaston FOUCHERES	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET pouvoir à M. Michel FORQUET
	Mme Claude DARCIAUX pouvoir à M. José ALMEIDA
	M. Gilles MATHEY pouvoir à M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
	M. Rémi DELATTE pouvoir à M. Jean-François DODET
	M. Norbert CHEVIGNY pouvoir à M. Philippe BELLEVILLE.

OBJET : DEPLACEMENTS

Tramway - Déclaration de projet préalable à la déclaration d'utilité publique en vue de la réalisation des deux premières lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise

Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment son article L. 11-1-1 ;
Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 123-1 et suivants, L. 126,1, R. 126-1 et suivants ;
Vu le Code de l'urbanisme ;
Vu le Code général des collectivités territoriales ;
Vu la délibération en date du 10 février 2005 par laquelle le Conseil de communauté a autorisé le lancement d'une étude d'opportunité et de faisabilité pour la mise en œuvre d'un TCSP dans l'agglomération dijonnaise ;
Vu la délibération n°GD2008-05-15-01 en date du 15 mai 2008 par laquelle le Conseil de communauté a validé le principe de réalisation de deux lignes de TCSP et décidé du lancement de la concertation préalable, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme ;
Vu la délibération n°GD2008-09-25-02 en date du 25 septembre 2008 par laquelle le Conseil de communauté a approuvé le bilan de la concertation préalable et décidé de le mettre à disposition au public ;
Vu la délibération n°GD2008-09-25-11 en date du 25 septembre 2008 par laquelle le Conseil de communauté a décidé de la saisine de la Commission nationale du débat public, en application de l'article L. 121-8 du Code de l'environnement ;
Vu l'avis de la Commission nationale du débat public rendu le 5 novembre 2008 ;
Vu la délibération n°GD2008-11-12-07 en date du 12 novembre 2008 par laquelle le Conseil de communauté a approuvé la réalisation et le financement de deux lignes de tramway dans l'agglomération dijonnaise ;
Vu la délibération n°GD 01-22-02_ en date du 22 janvier 2009 par laquelle le Conseil de communauté a sollicité de monsieur le Préfet l'ouverture conjointe des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et à l'arrêté de cessibilité du projet de tramway de l'agglomération dijonnaise, et valant également mise en compatibilité du POS de la commune de Dijon et des PLU des communes de Chenôve et Quetigny ;
Vu l'arrêté préfectoral en date du 6 avril 2009 par lequel le Préfet de la Côte d'Or a prescrit l'ouverture des enquêtes et défini l'objet et les modalités de leur déroulement ;
Vu le dossier soumis à enquête publique ;
Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquête en date du 22 octobre 2009;

Entendu l'exposé du rapporteur ;

Considérant l'objet de l'opération, la nature et les motifs des principales modifications envisagées pour tenir compte des réserves et recommandations émises par la commission d'enquête et l'exposé des motifs et considérations justifiant son intérêt général tels que figurant dans le document de synthèse ci-annexé ;

Considérant que les modifications apportées ne sont pas de nature à altérer l'économie générale du projet soumis à enquête publique ;

Considérant que la création des deux premières lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise présente un intérêt général manifeste;

LE CONSEIL,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- **de prendre** en compte les réserves émises par la commission d'enquête sur le projet de réalisation des deux premières lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise et de répondre favorablement à toutes les recommandations formulées par cette dernière ;
- **d'y apporter**, en conséquence, les modifications et améliorations exposées dans le document de synthèse annexé à la présente délibération ;
- **de déclarer** l'intérêt général du projet de réalisation des deux premières lignes de tramway de

l'agglomération dijonnaise au regard des motifs et considérations exposés dans le document de synthèse annexé à la présente délibération ;

- **d'autoriser** monsieur le Président à solliciter de monsieur le Préfet de la Côte d'Or la déclaration d'utilité publique du projet ainsi modifié ;
- **d'autoriser** monsieur le Président à prendre tous actes nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Pour extrait conforme,

Le Président

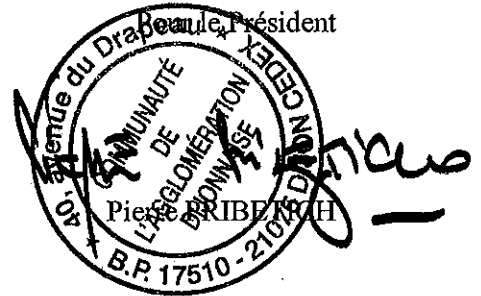
Beaulieu, Président

Convocation envoyée le 12 novembre 2009

Publié le 20 novembre 2009

Déposé en Préfecture le

20 NOV. 2009



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR

Déposé le :

20 NOV. 2009



Vu pour être annexé à la délibération n° 37
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le

Pour le Président,
Le Vice-Président

20 NOV. 2009

OBJET : DEPLACEMENTS – TRAMWAY

**DECLARATION DE PROJET PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE
PUBLIQUE (DUP) EN VUE DE LA REALISATION DES DEUX PREMIERES
LIGNES DE TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE**

PREFECTURE DE LA COTE D'OR
Déposé le :
20 NOV. 2009

DOCUMENT DE SYNTHESE

Conformément aux dispositions des articles L. 11-1-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L. 126-1 du Code de l'environnement, préalablement à la déclaration d'utilité publique du projet de réalisation des deux premières lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise, il appartient au Conseil de communauté de se prononcer, dans un délai maximum de six mois après enquête publique, sur l'intérêt général dudit projet.

Cette déclaration doit mentionner l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à enquête publique et comporter les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle doit également indiquer la nature et les motifs des principales modifications qui lui sont apportées à l'issue de l'enquête, sans pouvoir toutefois en altérer l'économie générale.

Tel est l'objet du présent document de synthèse.

I. Intérêt général de l'opération

1. Présentation générale du projet

Les deux lignes de tramway représentent 20 kilomètres de lignes exploitées sur 18,9 kilomètres d'infrastructures qui comportent 37 stations. Le coût du projet est estimé à 398,9 millions d'euros. Les véhicules sont des rames de tramway fer classique qui présentent une longueur d'environ 30 mètres.

Les trois branches du réseau de tramway sont exploitées avec deux lignes :

- la ligne de tramway A : Parc Valmy - Chenôve (11,5 km et 21 stations),
- la ligne de tramway B : Quetigny – Gare (8,5 km et 16 stations).

Le tracé retenu permet de desservir :

- Sur la branche Nord : la zone d'activités Valmy et le pôle privé de santé, le Zénith et la Toison d'Or, les quartiers de Pouilly et des Coteaux du Suzon, l'avenue du Drapeau et les quartiers situés de part et d'autre de cet axe.
- Sur la branche Est : Quetigny, les zones d'activités situées à proximité, la future piscine olympique, l'université, le CHU, le parc des sports, le quartier des Grésilles, le Palais des Congrès, le parc des expositions et l'Auditorium.
- Sur la branche Sud : Chenôve, son coeur de ville et le quartier en rénovation urbaine du Mail, l'avenue Jean Jaurès et les projets urbains liés à la restructuration urbaine des friches militaires, des minoteries et de l'hôpital général, le secteur de l'Arquebuse.
- Sur le tronç commun aux trois branches : la place de la République, la place Darcy et l'ensemble du centre ville historique, ses commerces et activités et la gare de Dijon Ville.

Au total les deux lignes de tramway desserviront 76 000 habitants et 44 000 emplois. Cela représente environ un tiers des habitants et des emplois du Grand Dijon.

Le tramway dispose sur l'ensemble de son parcours d'une plate-forme protégée de la circulation automobile. Des systèmes de détection permettront d'accorder une priorité aux carrefours pour le tramway. La vitesse commerciale attendue est de 20 km/h et la fréquence de passage des rames sera de 5 minutes aux périodes de pointes. La clientèle journalière attendue est de 87 000 voyageurs sur les deux lignes de tramway.

Le projet de tramway s'inscrit dans un réseau de transport multimodal. Des pôles d'échanges ont été prévus afin d'optimiser le confort des usagers. Outre le pôle d'échange de la gare de Dijon Ville, des pôles d'échange tram/bus sont créés, ainsi que deux parkings relais (P+R). La création d'un centre de remisage et de maintenance des véhicules permettra de regrouper les tramways et les bus au sein d'un même site, à l'emplacement des anciens ateliers de la SNCF.

2. Objectifs d'intérêt général

Le projet de tramway de l'agglomération dijonnaise s'inscrit dans une approche de la ville qui répond aux nouvelles exigences de l'aménagement durable. Ces deux lignes de tramway portent une double vocation de transport et d'outil d'aménagement urbain, reflet de l'imbrication des politiques de déplacement et d'urbanisme menées par le Grand Dijon et ses villes membres.

Les deux lignes répondent à trois objectifs majeurs :

- Premier objectif : **repenser une mobilité durable pour l'agglomération (l'écomobilité)**. Il s'agit de répondre aux besoins de déplacements sans cesse croissants et plus encore de favoriser une mobilité durable grâce à la réalisation d'un réseau de transports en commun attractif, efficace dont les deux lignes de tramway constitueront l'épine dorsale. En effet, le mode tramway offre une capacité de transport adaptée à la situation actuelle de saturation de certaines lignes et dispose de réserves pour inscrire cet investissement dans la durée. Une certaine évolutivité du réseau est donc assurée à travers ce projet. Le projet permet ainsi de repenser la politique de mobilité urbaine en favorisant l'intermodalité (parc-relais, promotion des modes doux, billettique intégrée, politique de circulation qui limite l'utilisation de la voiture au centre-ville, articulation du réseau de transport public avec l'offre de TER) et donc le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs. En effet, au travers de ce projet, l'objectif affiché de report de la circulation automobile vers les transports publics est de 7 000 déplacements par jour. Les actions définies dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération dijonnaise sont ainsi mises en œuvre (développement des modes alternatifs à la voiture, maîtrise des flux et développement de l'intermodalité; amélioration de la qualité de vie des habitants).

- Deuxième objectif : **concourir à la requalification urbaine et au renforcement de la cohésion sociale de l'agglomération** en reliant d'une part les équipements actuels et futurs de l'agglomération et d'autre part, les quartiers d'habitat aux divers pôles d'emplois. En cela, le tramway représente également un outil d'urbanisme. Le tracé retenu dessert les principaux équipements structurants de l'agglomération et notamment les établissements scolaires, de formation et des pôles d'emplois. De plus, le projet dessert trois quartiers en renouvellement urbain (le centre-ville de Quetigny, le Mail à Chenôve et les Grésilles à Dijon) et participera donc au désenclavement de ces territoires en les reliant à des bassins d'emplois et au cœur de l'agglomération. Parallèlement, la desserte de nombreuses opérations de densification actuelles et futures et notamment le potentiel de développement urbanistique autour des

friches militaires ou industrielles, répond à la nécessité de desservir des zones denses en habitat. Enfin, le tramway apporte un réel traitement paysager aux artères qu'il dessert. Dans le cas précis, les « entrées de ville » bénéficieront d'une réelle réhabilitation. Le tramway s'insère donc dans une politique d'urbanisme et d'habitat qui veille à limiter l'étalement urbain dans l'optique de construire une « ville durable et compacte ».

- Troisième objectif: **promouvoir une évolution des usages éco-responsables dans l'agglomération**. La réalisation de ces deux lignes de tramway constitue un réel levier d'actions afin de poursuivre une politique de développement durable qui constitue une priorité pour le Grand Dijon. Ce projet sera le vecteur de toute une série de mesures qui contribueront à respecter davantage l'environnement. D'un point de vue écologique, le tramway permet de répondre aux enjeux environnementaux par la réduction de gaz à effet de serre et par la limitation de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores. Sur le plan économique, la réalisation de ce mode de transport lourd participera à favoriser l'attractivité du territoire pour les investisseurs en offrant un système de déplacement efficient. Enfin, le projet concourt à favoriser la cohésion sociale en reliant des zones en renouvellement urbain avec le reste de la ville, afin d'accroître la mobilité via les transports en commun, élément essentiel au développement économique et social.

II. Conclusions de l'enquête publique et conditions de poursuite du projet

1. Déroulement de l'enquête publique

Par délibération n°01-22-02 en date du 22 janvier 2009 le Conseil de communauté a sollicité de Monsieur le Préfet l'ouverture conjointe des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et à l'arrêté de cessibilité du projet de tramway de l'agglomération dijonnaise, et valant également mise en compatibilité du POS de la commune de Dijon et des PLU des communes de Chenôve et Quetigny.

Par une ordonnance en date du 12 février 2009, à la demande du Préfet, le Président du Tribunal administratif de Dijon a désigné une commission d'enquête composée des membres suivants :

- Président : Monsieur José Thomas
Membres titulaires : Mme Magdeleine Marchand-Herpreux, M. Gérard Millerand, M. Jean-Claude Gaillard, M. Raymond Ulmann

Par arrêté en date du 6 avril 2009, le Préfet a prescrit l'ouverture des enquêtes et défini l'objet et les modalités de leur déroulement.

Les enquêtes se sont déroulées conjointement du 25 mai au 29 juin 2009 inclus.

Plus de 450 observations ont été consignées sur les différents registres d'enquête DUP tenus à la disposition du public ou par lettres adressées, en mairie de Dijon, au président de la commission d'enquête publique.

Parallèlement, les enquêtes parcellaires sur les communes de Dijon, Chenôve et Quetigny se sont tenues du 15 au 29 juin 2009 inclus et ont fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête.

2. Conclusions et avis de la commission d'enquête

A l'issue des enquêtes, la commission a rendu son rapport et ses conclusions le 22 octobre 2009 dont il ressort les éléments suivants :

a) Sur le déroulement de l'enquête préalable à la DUP :

La commission a qualifié la publicité de l'enquête d' « exemplaire » dans la mesure où la COMADI est allée au-delà des obligations que lui imposaient les textes en la matière.

D'après la commission d'enquête, les modalités de mise à disposition du dossier dans les mairies des trois communes concernées et, à DIJON, dans toutes les mairies annexes, ainsi qu'au siège de la COMADI, ont permis à toute personne désireuse de le faire d'en prendre connaissance.

De même, le public a eu tout loisir de s'exprimer, par écrit, sur les registres ou par courrier, ou encore par oral à l'occasion des permanences organisées en nombre, que la commission a positionnées dans des conditions de proximité et de temps couvrant l'essentiel des plages de disponibilité des habitants et des travailleurs.

Au final, la commission a constaté :

- que l'enquête a connu un réel succès ;
- que l'enquête s'est déroulée dans une ambiance dépassionnée ;
- qu'elle a donné lieu à un vrai débat : le nombre et, surtout, la richesse des observations que la commission a eu à analyser en témoignent.

b) Sur le projet de création de deux lignes de tramway :

- les choix faits par le maître d'ouvrage quant au tracé sont raisonnables. Les communes, les quartiers, équipements, zones d'habitation et d'activité, les programmes opérationnels à court ou moyen terme qu'il dessert sont tous à même de tirer un profit direct du tramway
- la structure en réseau du projet en fait une véritable « colonne vertébrale » sur laquelle pourront venir s'accrocher des extensions futures, pouvant être organisées avec des technologies adaptées qui pourront être choisies parmi toute la gamme des systèmes de transport à haut niveau de service. L'évolutivité du projet constitue un véritable point fort.
- le maître d'ouvrage assure une fonction d'intermodalité au travers de ce projet. L'expression « colonne vertébrale », appliquée au rôle qui sera celui du tramway dans un réseau regroupant, articulés dès à présent avec lui, les trains régionaux et les bus urbains ou départementaux, est parfaitement justifiée.
- le bilan carbone et la maîtrise des pollutions par le recours à la technologie électrique constituent de réels avantages du projet.
- le traitement paysager des artères parcourues, qui fera une large place à la végétalisation du tracé, eu égard aux plantations d'arbres maintenues ou systématisées le long des axes, et eu égard à l'engazonnement de la plus grande partie de la plate forme, constitue un des points forts du projet.
- l'existence de grandes artères, larges et présentant de grandes lignes droites, est un facteur qui favorise la vitesse commerciale, facteur que le projet exploite au mieux, il est vrai en sacrifiant les idéaux théoriques de la distance entre les stations.
- le bilan net des suppressions/créations d'emplacements traduit une gestion équilibrée du stationnement en centre ville.

- ni les caractéristiques, ni le calendrier de construction de la LINO ne représentent un obstacle à ce que le projet du tramway soit déclaré d'utilité publique.
- le montant de l'investissement n'était pas sous-évalué, et toutes précautions avaient été prises pour éviter une dérive des coûts. Le projet était financièrement soutenable par le maître d'ouvrage
- le dossier paraît avoir bien pris la mesure des impacts directs du tramway sur l'eau. En revanche, il n'a pas été prêté une attention suffisante à la gestion des eaux de ruissellement provenant de la plate-forme et des superficies imperméabilisées de ses annexes, et le dossier garde la trace de dispositions préconisant l'infiltration, là où les règlements d'urbanisme l'interdisent.
- la technologie du tramway est peu impactante sur la qualité de l'air. Elle remarque toutefois que les études d'analyse de qualité de l'air à Quetigny n'ont pas été effectuées.
- le nouveau mode de transport apportera une diminution notable du niveau de bruit dans les quartiers qu'il emprunte, mais qu'en contre partie cela générera quelques nuisances supplémentaires à la périphérie, là où se feront les reports de circulation automobile.
- l'étude des vibrations annoncée dans l'étude d'impact n'y figurait pas. La commission d'enquête estime que ces études auraient dû être menées au même titre que celles concernant le bruit et que l'étude géotechnique au droit du tracé, si elle avait été réalisée, aurait apporté sa contribution à l'identification et au traitement des secteurs sensibles.
- dès lors que le tracé du tramway évite le secteur sauvegardé de Dijon, les inconvénients visuels de la ligne aérienne de contact sont largement équilibrés par les embellissements paysagers apportés par le tramway.
- le nombre des expropriations, et les conditions dans lesquelles elles sont gérées par le maître d'ouvrage, ne constituent pas, dans le bilan des avantages et inconvénients du projet, un élément de nature à faire obstacle à la déclaration d'utilité publique du projet.
- le dossier d'enquête, et notamment la partie de l'étude d'impact consacrée à la période de travaux et aux moyens d'en atténuer l'impact, montre que la question a bien été analysée, et que le maître d'ouvrage a pleine conscience à la fois du caractère très délicat que représentera pour la population des zones impactées, et des moyens qu'il lui appartient de mettre en œuvre pour atténuer cet impact et, le cas échéant, prendre les mesures de compensation qui s'imposeront, et qui pourront aller jusqu'à l'indemnisation.

A l'issue de l'enquête, la commission d'enquête a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de deux lignes de tramway porté par la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise, assorti de trois réserves expresses et de huit recommandations.

3. Conditions de poursuite du projet

Conformément à l'article L. 126-1 du Code de l'environnement, et dans la mesure où la commission d'enquête a émis des réserves et formulé des recommandations, il convient d'exposer les modifications envisagées par la COMADI qui permettront d'améliorer et de poursuivre le projet sans en modifier l'économie générale.

3.1. Première réserve :

a) Contenu :

La première réserve est fondée sur la constatation que les dispositifs mentionnés au dossier d'enquête pour l'évacuation des eaux pluviales des bassins versants interceptés par le projet

du tramway dans la zone de Valmy et au centre de maintenance et de remisage font une place à l'infiltration, alors que le POS de DIJON et le PLU de CHENOVE l'interdisent. Or, la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme n'a pas traité de cette question. La commission ne peut donc que constater, en l'état du dossier, qu'il y a incompatibilité.

Il est donc demandé à la COMADI d'apporter dans la déclaration de projet les rectificatifs qui s'imposent, et qu'elle est d'ailleurs en mesure de mettre au point très rapidement, ainsi qu'en atteste la note de synthèse sur les problèmes de l'eau, remise à la commission et figurent en annexe.

Ces rectificatifs doivent porter sur l'abandon de toute référence à l'infiltration, et sur la présentation de dispositifs de rétention mentionnant leur dimensionnement, leur positionnement, et le mode d'évacuation des eaux.

b) Modification envisagée :

1. Le Centre de Maintenance mixte bus/tramways

1-a) Point sur l'infiltration des eaux pluviales

Le futur centre de maintenance a la particularité de se trouver à cheval sur les communes de Dijon et de Chenôve. Ces 2 communes disposent en annexe 4 de leurs règlements d'urbanisme respectifs une carte de vulnérabilité de la nappe souterraine de Dijon-Sud. Ces cartes délimitent donc des secteurs au sein desquels l'infiltration est proscrite.

La carte rattachée à l'annexe 4 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Chenôve inscrit l'ensemble de la parcelle du dépôt en zone de vulnérabilité, alors que la carte rattachée à l'annexe 4 du Plan d'Occupation des Sols (POS) de Dijon la met en dehors des zones de vulnérabilité (appendice I)

Aussi, à la lecture des règlements d'urbanisme de chaque commune, il est possible de faire de l'infiltration des eaux pluviales sur la commune de Dijon mais pas sur la commune de Chenôve en ce qui concerne la parcelle dévolu au projet de Centre de Maintenance.

Cette différence de régime réglementaire a abusivement conduit le rédacteur de l'étude d'impact à orienter le choix d'une régulation des eaux pluviales du projet de Centre de Maintenance par infiltration.

Toutefois, cette différence de régime entre les deux communes n'a pas échappé au maître d'ouvrage et le Grand Dijon souhaite s'appuyer sur la partie la plus contraignante des deux règlements pour éviter toute forme de confusion et des traitements dissociés des eaux pluviales sur la parcelle entre Chenôve et Dijon. Ce parti pris s'inscrit dans un souci de protection de la nappe de Dijon Sud et dans un souci de cohérence globale du projet eu égard à sa forte inscription dans un processus de développement durable. Ce même souci de cohérence a conduit le Grand Dijon à opter sur l'ensemble de la parcelle pour un stockage des eaux pluviales dimensionné sur la pluie trentennale imposé par le règlement du PLU de Chenôve alors que celui de Dijon n'impose qu'une pluie décennale.

Ainsi, aucune infiltration des eaux pluviales, qu'elles soient issues des toitures ou des parties imperméabilisées (parking, voiries) ne sera réalisée. Les bassins de rétentions pour

la régulation des débit de rejet des eaux de ruissellement seront donc étanches afin de préserver la nappe de Dijon Sud de toute source éventuelle de pollution.

1-b) La régulation des eaux pluviales du Centre de Maintenance

La parcelle dédiée au projet de centre de maintenance totalise environ 13 hectares de terrain. En matière d'eaux pluviales, le PLU de Chenôve et le POS de Dijon indiquent d'une part que le projet « *ne devra pas avoir pour conséquence d'accroître les débits d'eaux pluviales par rapport à la situation résultant de l'état actuel d'imperméabilisation des terrains* ».

Sur ce premier point, il est important de souligner qu'en l'état actuel des choses, la parcelle est largement imperméabilisée compte tenu de l'activité antérieure de la SNCF. Elle ne dispose d'aucun ouvrage de rétention et de régulation des débits de fuite. Pourtant, le Grand Dijon a demandé au bureau d'études en charge du dossier « Loi sur l'eau » de considérer cette parcelle comme peu imperméabilisée et ce dans un souci de bonne gestion des eaux pluviales et de développement durable. Cette exigence va au-delà de ce qu'exigent le PLU de Chenôve et le POS de Dijon, ce qui constitue en soi une première amélioration de la gestion des eaux pluviales du secteur.

D'autre part, le PLU de Chenôve institue pour le calcul des volumes de rétention des bassins de stockage une pluie de référence trentennale alors que le POS de Dijon impose une pluie de référence décennale.

Encore une fois, **dans un souci d'amélioration de la gestion des eaux pluviales du secteur, il a été décidé d'opter sur le secteur de Dijon pour le régime le plus contraignant, à savoir la pluie trentennale.**

Dimensionnement des ouvrages :

Les études d'avant-projet sont actuellement en cours sur la gestion des eaux pluviales du projet.

Le principe est de créer un volume de rétention suffisant pour un pluie trentennale et de maîtriser les débits de fuite (calculés eux sur une pluie décennale). Les études menées jusqu'à ce jour ont pris en compte une parcelle non imperméabilisée qui pour une pluie décennale rejette un débit de 670 l/s. Après aménagement et imperméabilisation, le débit de fuite est de 1 540 l/s.

Ainsi, selon les seules règles du PLU, le débit de fuite pourrait être de 735 l/s (670 l/s état naturel et 51/s/ha pour l'imperméabilisation supplémentaire). Les études en cours préconisent à ce stade un volume de stockage de l'ordre de 2 500 m³ et un débit de fuite de l'ordre de 260 à 280 l/s, ce qui est nettement inférieur aux exigences réglementaires. Ce dimensionnement du débit de rejet contribuera à améliorer de façon très nette la gestion des eaux pluviales du secteur.

En conséquence, alors que les règlements en vigueur sur Chenôve et Dijon, sont établis en la matière, sur un principe de non-aggravation, le projet du centre de maintenance, alors que rien ne l'obligeait, opte pour un principe de réparation de la situation existante qui pour mémoire correspondait à l'usage d'ateliers pour la SNCF.

Les bassins de rétention seront étanches et seront munis de vannes de sectionnement pour piéger les eaux d'extinction des bâtiments en cas d'incendie. Ils seront par ailleurs munis en

sortie de décanteur/déshuileur (ou séparateur d'hydrocarbures) pour assurer la dépollution de ces eaux potentiellement chargées en hydrocarbure.

D'autres dispositifs sont prévus pour la gestion des eaux pluviales, comme la réalisation de stockages pour le lavage des bus et des tramways, ainsi que des toitures végétalisées sur certains bâtiments, qui permettront de ralentir l'eau en cas d'orage et de limiter les débits.

Positionnement des ouvrages

Dans le cadre des études en cours sur le Centre de Maintenance, il est prévu la réalisation de plusieurs bassins de rétention des eaux pluviales pour une gestion globale sur site. La configuration de la parcelle fait qu'en effet les espaces libres pour l'implantation de tels ouvrages sont réduits d'où un besoin de fractionnement des volumes de rétention.

Deux bassins seront situés tout du long de la façade Est de la parcelle, sur une bande d'une largeur de 15 m environ et de 500 m de longueur environ.

Un troisième bassin sera positionné dans le coin Sud-Ouest de la parcelle, le long de la rue Nicolas CUGNOT, sur une surface d'environ 1 200 m².

Exutoire des eaux pluviales

Pour des questions gravitaires, l'exutoire des bassins de rétention ne peut être le réseau unitaire de la rue des Ateliers, qui observe par phénomènes pluvieux importants des problèmes de saturation.

Aussi, l'exutoire des eaux de ruissellement des deux bassins situés en façades Est du dépôt sera un ouvrage existant appelé « SECOR » qui traverse en servitude la parcelle du dépôt d'Ouest en Est en longeant la façade Nord du bâtiment à réhabiliter (anciens ateliers de la SNCF), passe sous les voies ferrées SNCF, emprunte un fonçage sous le canal de Bourgogne et rejoint l'Ouche via un passage en servitude sur la parcelle des dépôts pétroliers.

L'exutoire du troisième bassin en coin Sud-Ouest de la parcelle pourrait également être le SECOR si les écoulements peuvent toutefois être gravitaires, ce qui reste à démontrer par des études plus approfondies. Toutefois, si le raccordement au SECOR n'est pas possible gravitairement, l'exutoire pourra être un réseau d'eaux pluviales de la Ville de Chenôve passant un peu plus au Sud de la parcelle du dépôt et qui rejoint un bassin de rétention situé sur Longvic en traversant au préalable les voies SNCF. Ce réseau est sensiblement parallèle au SECOR.

En aucun cas, le raccordement de l'exutoire ne se fera sur le réseau unitaire de la rue des Ateliers ou de la rue Nicolas Cugnot pour des problèmes gravitaires.

2. Le PARC VALMY

2-a) Point sur l'infiltration des eaux pluviales

Pour lever toute ambiguïté, il faut considérer sur Valmy trois secteurs distincts :

- le secteur situé entre la Rocade et la ZAC Parc Valmy – Ce secteur est classé en zone NC au POS de Dijon
- le secteur de la ZAC « PARC VALMY » classé en zone 5NA du POS de Dijon
- le secteur du futur parc relais inscrit en zone NDn du POS de Dijon.

Concernant la ZAC PARC VALMY, elle a fait l'objet d'une Convention Publique d'Aménagement avec la SEMAAD (société d'économie mixte d'aménagement de l'agglomération dijonnaise). Cet aménageur a déposé un dossier de demande d'autorisation au

titre de la loi sur l'eau et obtenu un arrêté préfectoral d'autorisation de rejet en date du 26 juillet 2006. Le dossier de demande d'autorisation prenait en compte l'imperméabilisation engendrée par la réalisation de la plate-forme dévolue à un transport en commun en site propre et situé sur l'axe de la voie principale (l'avenue Françoise Giroud). Les eaux de ruissellement de l'ensemble de cette opération sont gérées par plusieurs bassins de rétention à ciel ouvert.

Il est à noter que le règlement de la zone 5 NA n'exclut pas le recours à l'infiltration pour la gestion des eaux pluviales.

Concernant le Parc Relais, le règlement des zones NC et NDn en matière d'eaux pluviales n'exclut pas le recours à l'infiltration pour les eaux pluviales.

L'examen de la carte de vulnérabilité de la nappe constituant l'annexe 4 du POS de Dijon permet de conclure qu'aucun secteur de Valmy n'est concerné. De plus, l'infiltration sur ces secteurs n'est pas proscrite.

Par ailleurs, il n'y a quasiment pas de réseau d'eaux pluviales public au droit des secteurs du Parc Relais et du secteur entre la Rode et le Parc Valmy.

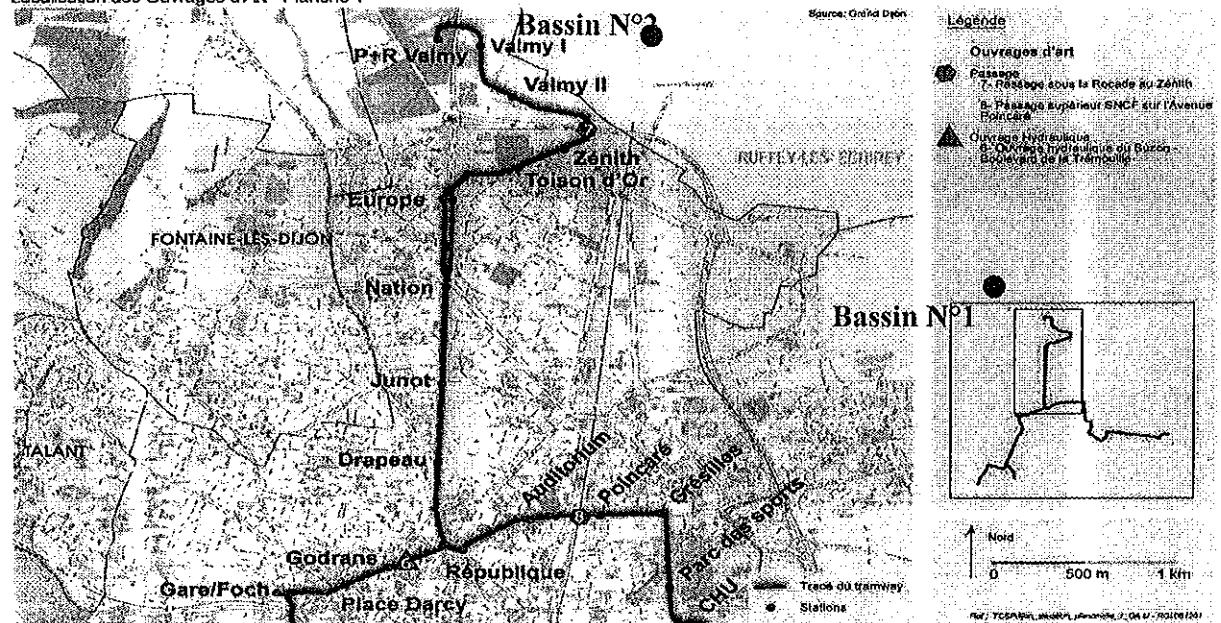
Dans ces conditions, les principes retenus pour la gestion des eaux pluviales dans le secteur de Valmy sont présentés ci-après. Ces principes sont exposés et précisés dans le cadre du dossier de déclaration « loi sur l'eau » au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement, actuellement en cours d'instruction.

2-b) La régulation des eaux pluviales dans le secteur de Valmy

Dimensionnement des ouvrages :

Dans le secteur de Valmy, les eaux pluviales du projet seront collectées et transiteront pas deux bassins de régulation avant rejet dans le milieu naturel. Le plan ci-dessous localise ces deux bassins, au droit du futur P+R de Valmy et au sud de la future station Valmy II.

Localisation des Ouvrages d'Art - Planche 1



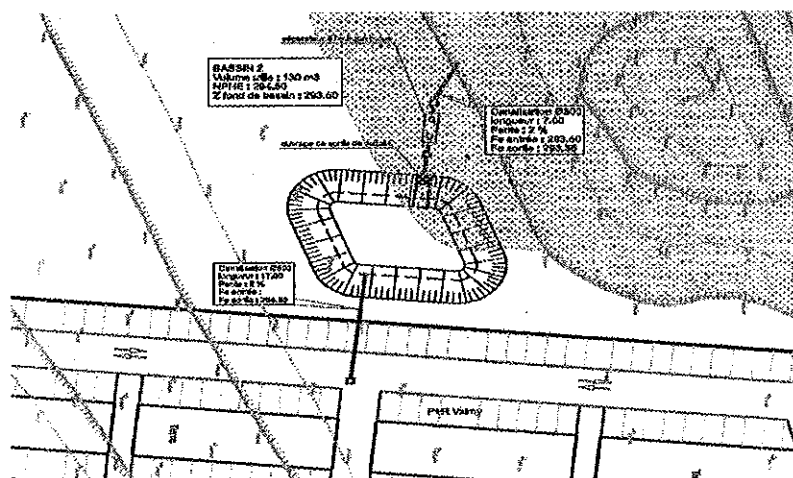
Les dispositifs de collecte et de rétention des eaux seront dimensionnés pour une pluie d'occurrence 50 ans, conformément aux préconisations du SDAGE et du futur SAGE de l'Ouche. Les talus des bassins seront dressés avec une pente de 2(H) sur 3(L).

Chaque bassin sera imperméabilisé avec mise en œuvre d'une couche d'argile afin d'éviter tout risque d'infiltration d'eau polluée dans le sous-sol. Les bassins seront ensuite végétalisés.

Chaque bassin sera équipé en sortie d'un ouvrage comprenant l'orifice de régulation des débits. Le débit de fuite des bassins en projet retenu est égal au débit des bassins versants correspondant au site d'accueil du projet (respect des débits de ruissellement actuels en aval du projet).

Bien que les règlements des zones concernés par ces deux bassins l'autorisent, il ne sera pas fait recours à l'infiltration.

P + R de Valmy :



Pour ce nouveau Parc-Relais, qui sera créé en extrémité nord de la ligne A au niveau de l'actuelle déchetterie, un assainissement autonome sera mis en place, avec rejet, après tamponnement et traitement, dans le milieu naturel.

Les eaux de ruissellement seront récupérées par des grilles (une grille pour environ 500 m² de voirie) et dirigées vers un bassin de régulation de 130 m³ par un réseau de canalisation allant du Ø 300 (pour les canalisations de raccordement aux grilles) au Ø800 (branches principales du réseau) puis vers le milieu naturel.

En sortie de bassin, les eaux seront traitées dans un déshuileur à 5mg/l, équipé d'un by-pass, et dont le débit de fuite et de traitement sera de 94 l/s.

Ce bassin sera équipé d'une vanne en sortie pour piéger toute pollution en cas d'accident. On notera néanmoins que ce parking ne sera accessible qu'aux véhicules légers, ce qui limite fortement le risque d'accident.

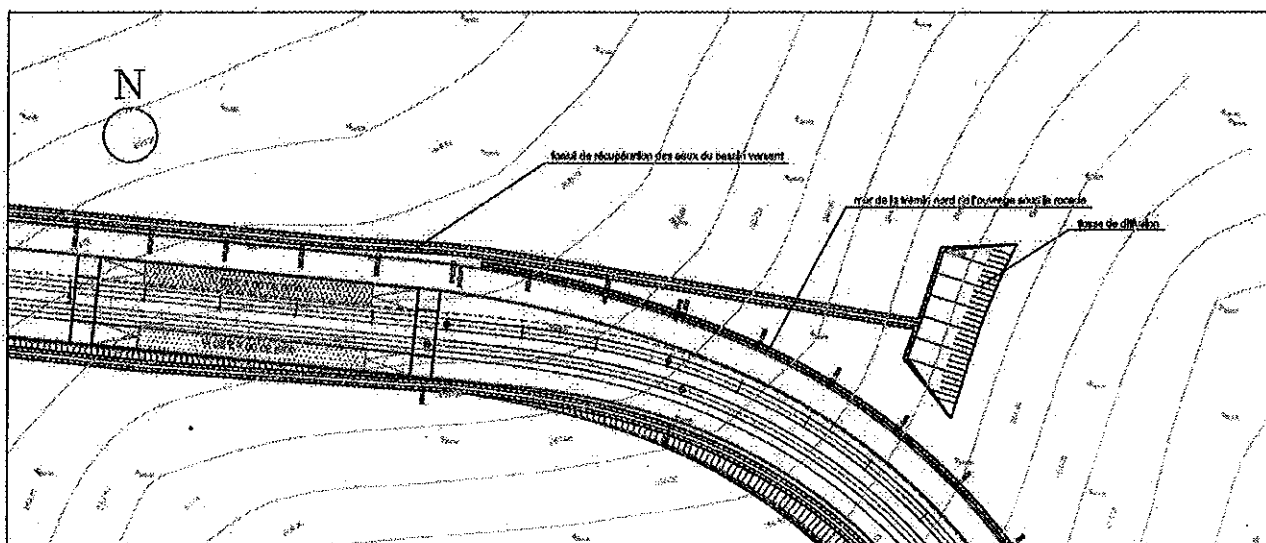
Secteur Valmy du passage sous la rocade à la deuxième tranche de la ZAC Valmy:

Ce tronçon coupe un bassin versant ayant comme exutoire le fossé le long de la rocade de Dijon qui aboutit au Suzon canalisé dans la traversée de Dijon.

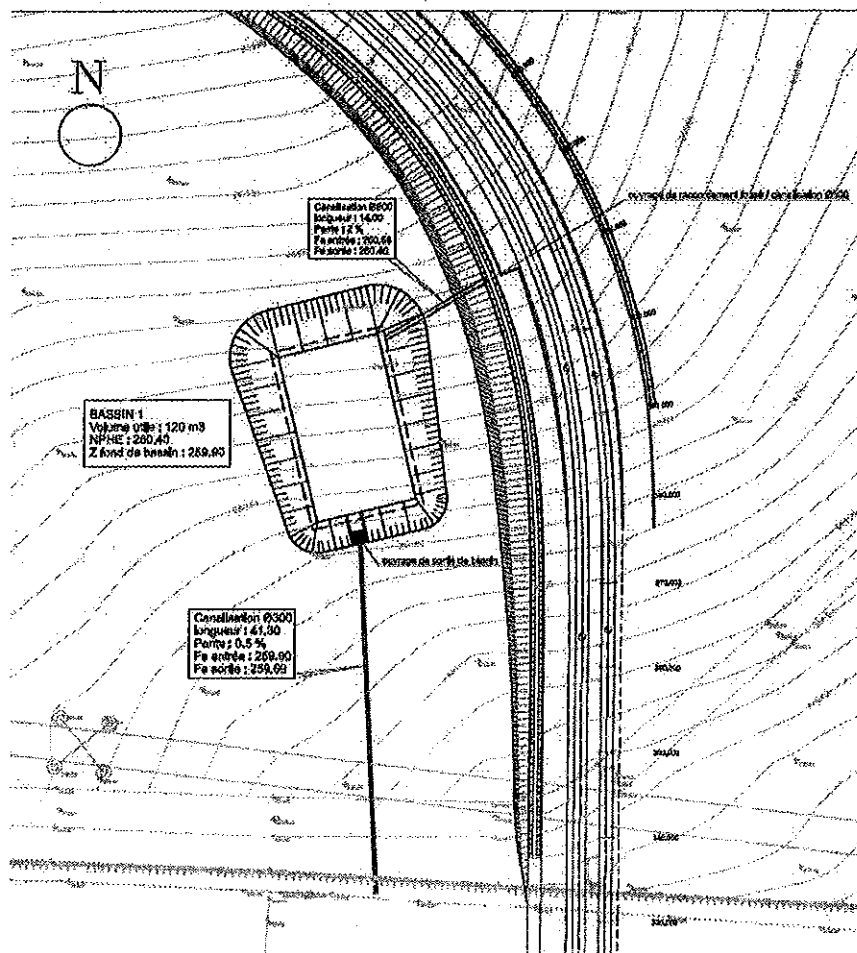
La plateforme du tramway est, dans ce secteur principalement en déblais de hauteur maximale de deux mètres. Cette hauteur sera récupérée par la construction d'un mur de soutènement, depuis la sortie de l'ouvrage sous la rocade, jusqu'à la limite déblais / remblais.

Les eaux ruisselant sur le bassin versant seront piégées en amont du mur de soutènement dans un fossé trapézoïdal.

Elles se rejeteront dans le milieu naturel via une fosse de diffusion implantée en extrémité du fossé (plan ci-dessous).



Les eaux de ruissellement de la plateforme tramway seront rejetées dans un fossé en terre longeant l'accotement, puis canalisées vers un bassin d'écrêtement de 120 m³.
Le débit de fuite de ce bassin sera de 40 l/s.



Seules les eaux provenant de la plateforme ferrée seront récupérées. N'ayant pas de risque de pollution, les eaux de ruissellement ne seront pas traitées avant rejet dans le milieu naturel.

Après régulation, les eaux emprunteront un fossé en béton (du fait de la forte pente) et se rejeteront dans le fossé longeant la rocade, point de rejet naturel du bassin versant.

3.2. Deuxième réserve :

a) Contenu :

La seconde réserve concerne l'absence d'étude des vibrations dues au fonctionnement du tramway. La commission considère que les descriptions techniques figurant au dossier et qui expliquent les procédés de pose anti-vibratoire ne pallient pas les lacunes de l'étude d'impact, qui ne permet pas d'identifier, et donc de porter à la connaissance du public, les secteurs les plus exposés.

La commission d'enquête estime que ces études auraient dû être menées au même titre que celles concernant le bruit et que l'étude géotechnique au droit du tracé, si elle avait été réalisée, aurait apporté sa contribution à l'identification et au traitement des secteurs sensibles

La commission demande donc à la COMADI de compléter sur ce point l'étude d'impact, et de rendre public ce complément d'étude avant qu'intervienne la déclaration d'utilité publique du projet. Elle précise que les études complémentaires à mener doivent tendre à l'identification des secteurs les plus exposés aux vibrations.

b) Modification envisagée :

Afin de répondre à cette réserve, la COMADI a réalisé un complément à l'étude d'impact relatif aux vibrations (joint en annexe de la présente délibération – appendice II) afin de permettre au public d'identifier les secteurs de tracé des deux lignes de tramway les plus exposés.

Le contexte technique relatif aux vibrations est le suivant :

L'origine des vibrations est due au contact de la roue sur le rail et ces vibrations se propagent via le sol, aux ouvrages de génie civil jusqu'aux fondations des immeubles et peut provoquer des nuisances aux riverains.

Les vibrations d'origine ferroviaire ont généralement une énergie importante de l'ordre de 80 à 85 dB dans le 1/3 d'octave située entre 40 et 125 Hz, et elles s'amortissent mécaniquement avec la distance et la nature des sous-sols rencontrés. Il n'existe aucune réglementation qui puisse être directement appliquée en conception et réalisation, mais il est recommandé de ne pas dépasser 68 dB en réf. – 5 10⁻⁸ m/s (niveau de sensibilité humaine correspondant à 0,1 mm/s) de vitesse vibratoire (suivant norme ISO 2631/2).

Aussi, la démarche adoptée pour les études de projets de tramway est une démarche s'appuyant sur les retours d'expérience des conceptions et réalisations d'autres lignes tramway en France ;

Celle –ci repose sur l'atténuation de l'énergie vibratoire selon la distance comprise entre les façades existantes et la voie ferrée la plus proche. Cette méthodologie permet la localisation de zones spécifiques de pose anti-vibratile pour la voie ferrée.

Différents types de pose de voie sont envisageables et ceux-ci sont implantés tout le long de la ligne en fonction du niveau de réduction de vibration à obtenir ou des contraintes liées aux ouvrages existants et aux équipements qu'ils abritent.

A ce stade des études de projet, des hypothèses techniques ont été prises intégrant des dispositions anti-vibratiles qui figurent au dossier d'enquête publique soumis au public et ont été intégrés financièrement au titre des mesures compensatoires dans le volume G1 (résumé non technique) pour un montant de + 4.5 M€ HT)

Les dispositions mises en œuvre par le Maître d'Ouvrage

Ces dispositions seront confirmées à l'issue d'une campagne de mesures vibratoires IN SITU programmée avant fin 2009 de façon à déterminer sur le terrain les fonctions de transfert vibratoire existantes des divers sites sensibles traversés et pouvant présenter potentiellement une problématique vibratoire spécifique au delà du seuil de sensibilité humaine. Si les conclusions de cette campagne les justifient, des mesures compensatoires adaptées seront mises en œuvre.

Le complément d'études d'impact **qui figure en appendice II** reprend en détail les aspects techniques exposés succinctement ci-dessus et **identifie les secteurs du tracé les plus**

sensibles aux vibrations et présente les cartographies des différents types de pose de voies envisagés pour y remédier.

Le complément d'études d'impact joint en annexe reprend en détail les aspects techniques présentés succinctement ci-dessus et présente les cartographies des différents types de poses de voie envisagées ainsi que l'identification des secteurs les plus sensibles du tracé à ce titre.

c) Mise à disposition du public :

Afin de permettre une large diffusion de ce complément d'étude d'impact, la COMADI s'engage à :

- Diffuser l'information sur la possibilité de consulter la déclaration de projet et les compléments à l'étude d'impact dans les mêmes journaux qui ont annoncé officiellement l'ouverture de l'enquête et sur le site internet de la communauté de l'agglomération dijonnaise;
- être tenues à la disposition du public dans les locaux du Grand Dijon et de chacune des mairies des trois communes concernées

3.3. Troisième réserve :

a) Contenu :

La troisième réserve concerne l'analyse des distances entre stations. La commission estime que l'étude d'impact fournit sur ce thème d'une part des références trop théoriques et, d'autre part, des analyses brouillées de la réalité du projet.

La commission demande donc à la COMADI :

- de rendre publiques, avant qu'intervienne la déclaration d'utilité publique du projet, des données décrivant sous une forme cohérente et compréhensible la réalité des distances entre les stations ;

b) Modification envisagée :

Les distances inter-stations n'ont pas été précisément présentées dans le dossier d'enquête publique préalable à la DUP car le calage exact de la position de chaque station dépend d'études techniques plus détaillées postérieures à l'enquête publique.

Le lecteur pouvait apprécier ces distances plus justement dans l'environnement urbain présenté en détail dans les plans fournis dans le volume C (notice explicative).

Il convient de rappeler que la moyenne nationale des distances interstations est de 606 mètres. Dans l'état actuel des études les distances entre stations en mètres sont les suivantes :

Ligne A		
IS	Interstation	Distance (m)
1	Chenôve - De Gaulle	657
2	De Gaulle - Valendons	547
3	Valendons - Henri Camp	501
4	Henri Camp - Bourroches	532
5	Bourroches - Jaurès	627
6	Jaurès - 1er Mai	479
7	1er Mai - Arquebuse	375
8	Arquebuse - Foch	779
9	Foch - Place Darcy	313
10	Place Darcy - Godrans	406
11	Godrans - République A	435
12	République A - Drapeau	715
13	Drapeau - Junot	682
14	Junot - Nation	815
15	Nation - Europe	752
16	Europe - Toison d'Or	600
17	Toison d'Or - Zénith	362
18	Zénith - Valmy II	1 059
19	Valmy II - Valmy I	495
20	Valmy I -P+R Valmy	368
TOTAL Ligne A		11 500

Ligne B		
IS	Interstation	Distance (m)
22	Gare - Place Darcy	478
10	Place Darcy - Godrans	406
11-23	Godrans - République B	565
24	République B - Auditorium	541
25	Auditorium - Poincaré	509
26	Poincaré - Grésilles	423
27	Grésilles - Parc des Sports	735
28	Parc des Sports - CHU	423
29	CHU - Erasme	577
30	Erasme - Campus	658
31	Campus - Mirande	523
32	Mirande/Piscine Olympique	432
33	Piscine Olympique - Chalands	967
34	Chalands - Bourgogne	722
35	Bourgogne - Quétigny centre	537
TOTAL Ligne B		8 496

- d'intégrer, dans la réorganisation du réseau DIVIA, la nécessité de compenser, en fonction des densités de population ou d'emplois desservis, les effets des distances entre les stations, lorsque celles-ci s'éloignent trop de l'idéal théorique de 500 m.

Si la réorganisation du réseau Divia n'était pas l'objet de l'enquête préalable à la DUP, l'appréhension d'un réseau de transport public urbain globalement cohérent et profitable au plus grand nombre d'usagers a été recherché dans l'élaboration de ce projet.

La distance à la station ou l'arrêt le plus proche n'est pas le seul critère qui détermine la qualité d'un réseau de transport public, il reste cependant important pour les personnes ayant des difficultés à se déplacer. Aussi, le Grand Dijon a complété ses études par une analyse de la couverture de l'agglomération par le réseau de transport Divia (tram + bus urbains).

Une évaluation du maillage de l'agglomération a été réalisée, en dessinant des zones d'attraction à pied (isolignes) autour des points d'arrêt et en quantifiant la population et les emplois concernés par les zones de chalandise ainsi tracées.

Cette analyse a été réalisée pour le réseau bus actuel (2009) ainsi que pour le réseau Bus + Tramway à horizon 2013. Les distances en marche à pied prises en considération sont de 500 mètres pour le tramway, et 300 mètres pour les autres lignes de bus et LIANES. (appendice III).

Le nouveau réseau Bus + Tramway du Grand Dijon améliore sensiblement la couverture du territoire. Cette couverture a été superposée aux données des habitants et emplois disponibles page 35 du dossier H (évaluation socio-économique).

La part de la population habitant à proximité d'un arrêt passe de 72% à 91% extensions d'habitat sur les communes périphériques seront mieux pris en compte par le réseau Bus + Tramway : Chevigny (quartiers Mélodie, Poètes, Troubadours...), Saint-Apollinaire (quartier Pré Thomas), Perrigny, Hauteville...

Réseaux 2009 et 2013 - Qualité de desserte de la population

	Réseau 2009	Réseau 2013
Population dans la zone de chalandise des arrêts bus	171 388	150 057
Population dans la zone de chalandise des arrêts tramway		60 057
Total (sur 238 559 habitants)	171 388	216 114
Part de la population desservie	71,8%	90,6%

Le nouveau réseau permet également de mieux desservir les zones d'emplois de l'agglomération et en particulier les zones d'activités : ZAE Cap Nord, ZAC Quetigny, ZI Chenôve, Parc Valmy. **La part des entreprises de plus de 10 salariés desservies passe de 65% à 81% soit 951 entreprises de plus de 10 salariés sur les 1176 que compte l'agglomération.**

Réseaux 2009 et 2013 - Qualité de desserte des entreprises

	Réseau 2009	Réseau 2013
Entreprises de + de 10 salariés dans la zone de chalandise des arrêts bus	767	645
Entreprises de + de 10 salariés dans la zone de chalandise des arrêts tramway		306
Total (sur 1 176 entreprises)	767	951
Part des entreprises de + de 10 salariés couvertes par le réseau	65,2%	80,9%

Les dispositions mises en oeuvre par le Maître d'Ouvrage

Afin de prendre en compte la réserve formulée par la commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage mettra en oeuvre une réorganisation du réseau Divia permettant d'atteindre les performances de couverture spatiale annoncées ci-dessus et de combler les distances les plus importantes entre certaines stations du tramway, dans un cadre de soutenabilité financière du réseau. Ainsi, la distance aux points d'arrêt du réseau de transport public sera fortement diminuée pour la grande majorité des usagers.

C) Mise à disposition du public :

Les données précisées ci-avant seront rendues publiques selon les mêmes dispositions que celles prévues pour les compléments d'études de la seconde réserve.

Afin de permettre une large diffusion de ces données relatives aux stations, la COMADI s'engage à :

- Diffuser l'information sur la possibilité de consulter la déclaration de projet et les compléments à l'étude d'impact dans les mêmes journaux qui ont annoncé officiellement l'ouverture de l'enquête et sur le site internet de la communauté de l'agglomération dijonnaise;
- être tenues à la disposition du public dans les locaux du Grand Dijon et de chacune des mairies des trois communes concernées

3.4 Les recommandations

De même, le maître d'ouvrage répond favorablement aux recommandations de la commission d'enquête.

Première recommandation : La commission recommande qu'il soit effectivement recouru, nonobstant toute considération économique, aux techniques antivibratoires de pose de voie chaque fois que le niveau des vibrations révélé par l'étude demandée causera à la population ou aux activités riveraines de réelles nuisances.

Conformément à ce qui est indiqué dans la réponse à la seconde réserve, le maître d'ouvrage procédera au dispositif de poses antivibratiles dans les secteurs où cela s'avère nécessaire. Les surcoûts liés à cette technique de pose de voie ont déjà été intégrés dans le budget global et figuraient comme mesures compensatoires dans l'étude d'impact.

La seconde recommandation s'appuie sur la constatation que seuls deux parkings relais ont été prévus au projet (sous réserve de l'éventualité d'une utilisation diurne du parking du Zenith), et sur la constatation que deux des trois têtes de ligne n'en sont pas dotées, et sur l'analyse que fait la commission que la COMADI se trouvera à brève échéance confrontée à la nécessité de compléter ce dispositif.

La commission recommande donc que les études en vue de définir de nouvelles emprises de parkings relais, ainsi que leur mode d'organisation, soient conduites avec diligence, vigueur et profondeur.

Le parking du Zénith sera à terme converti en parking-relais avec la réalisation d'un échangeur.

De même un parking (de 150 véhicules) pouvant à terme, moyennant des équipements de billetterie et de signalétique évoluer vers le statut de P+R, situé à proximité du terminus du tramway à Chenôve (au niveau de la plaine Herriot) sera mis à l'expérimentation dès le début des travaux.

L'absence de parc-relais définitivement arrêté au sud résulte de l'absence d'opportunité foncière immédiate, mais le Maître d'Ouvrage assure une veille attentive pour identifier des emprises susceptibles d'accueillir un tel équipement.

Compte tenu des différents retours d'expériences (Grenoble, Lyon) et du succès très contrasté des P+R, le Grand Dijon affiche une ambition mesurée, tout en se laissant des possibilités de réalisation et d'extension en cas de succès.

La troisième recommandation s'appuie sur la vigilance toute particulière qui doit être prêtée à la capacité des réseaux d'eaux pluviales susceptibles de recevoir des eaux en provenance de la plate-forme et de ses annexes, eu égard au degré de saturation de certains de ces réseaux et à leur caractère majoritairement unitaire.

La commission recommande que, dans l'hypothèse où la répartition des compétences entre les collectivités territoriales et leurs établissements publics conduirait à ce que cette question ne soit pas suffisamment prise en charge, la COMADI prévoit dans les emprises du tramway des dispositifs tampon et/ou de drainage suffisamment dimensionnés pour amortir lors des épisodes pluvieux les plus importants les effets d'un afflux d'eau dans les canalisations.

La COMADI s'engage à porter une vigilance particulière à la capacité des réseaux d'eaux pluviales à la fois en anticipant ces questions lors des études sur la base des hypothèses décrites ci-après et conformément aux préconisations en vigueur dans les documents de planification

En section courante, le projet ne génère pas d'apport supplémentaire d'eaux pluviales dans les réseaux communaux. De plus, l'étude d'impact précise que les dispositifs retenus permettent d'améliorer la situation existante et d'éviter la saturation des réseaux récepteurs (en particulier l'engazonnement d'une partie du tracé aura un impact positif sur le ruissellement urbain : retard d'arrivée des eaux de ruissellement dans les réseaux communaux).

Sur Valmy, les eaux du parc-relais et de la plate-forme nouvellement créée seront collectées et transiteront dans 2 bassins de rétention qui assureront une fonction tampon avant rejet dans le milieu naturel.

Le dossier Loi sur l'Eau précise que l'ensemble des dispositifs de collecte et de rétention des eaux de ruissellement sont dimensionnés pour une pluie cinquantennale, ce qui est conforme aux préconisations du SDAGE et du futur SAGE de l'Ouche .

La quatrième recommandation est apparentée à la troisième.

La commission recommande à la COMADI, parce que sa qualité de maître d'ouvrage du tramway lui confère sur cette problématique une responsabilité particulière, d'obtenir, dans une perspective de développement durable, et en mettant en œuvre toutes les ressources de l'intercommunalité, que soit revisités, nonobstant la répartition des compétences entre collectivités, l'ensemble des réseaux souterrains situés dans l'emprise du tramway.

Une étude sous maîtrise d'ouvrage SMD (Syndicat Mixte du Dijonnais) pour l'établissement d'un schéma directeur d'assainissement comprenant notamment un zonage pluvial est en cours et le Grand Dijon apporte une attention toute particulière à la bonne réalisation de cette étude dans les meilleurs délais.

A ce jour le PLU de Chenôve et le POS de Dijon ont intégré la problématique de la maîtrise des eaux pluviales sur l'agglomération en instituant un principe de non aggravation de la

situation existante ; c'est l'objet même des préconisations instituées aux articles 4 de ces 2 documents d'urbanisme. Enfin l'ECOPLU de Dijon, en cours d'élaboration proposera un principe d'amélioration de la situation existante en durcissant les préconisations figurant aux articles 4. Désormais en zone urbaine générale, l'obligation de la maîtrise des eaux pluviales s'appliquera à tous les terrains présentant une surface imperméabilisée de plus de 50 m² et non plus aux seules extensions d'imperméabilisation de plus de 50 m²; en outre pour toutes les zones de recomposition urbaine (zone UGr) et d'urbanisation future (AUG et AUE) l'obligation de prise en compte du volume d'eaux pluviales à "maîtriser" est celui d'une pluie de retour de 50 ans.

D'autre part, au 1er janvier 2011, il sera procédé à la dissolution du Syndicat Mixte du Dijonnais et à la reprise de ses compétences en direct par le Grand Dijon.

La cinquième recommandation est née de la considération que des reprints diffus de circulation seront nécessairement enregistrés dans les quartiers situés à l'intérieur des boulevards périphériques, et de la constatation que leur incidence sur l'environnement, notamment en ce qui concerne le bruit et les pollutions atmosphériques, n'avaient pas été analysée dans l'étude d'impact.

La commission d'enquête recommande que les études soient entreprises au plus tôt, le cas échéant en s'appuyant sur l'expérience d'autres tramways en activité, et que leur résultat soit rendu public, ce qui équivaudra à un complément de l'étude d'impact.

Des études complémentaires seront réalisées afin de mesurer les impacts sur l'air et le bruit au niveau des axes supportant les reprints de circulation les plus importants, dont les résultats feront l'objet de mesures publicitaires appropriées.

Le Grand Dijon est actuellement en train d'élaborer les cartes stratégiques du bruit sur son territoire; la carte de bruit routier correspond à une situation avant la mise en service du tramway, et pourra être comparée avec la situation projetée en tenant compte des différents reprints de trafic. Enfin, concernant la qualité de l'air, des mesures par Atmos'air seront menées afin de répondre à la demande.

La sixième recommandation tend à ce que soit apportée réponse à deux observations du Conseil Général de la Côte d'Or :

- l'une qui a trait à l'impact du tramway sur la circulation des voies situées à l'extérieur du système routier formé par la rocade et par les boulevards périphériques, et notamment sur les voies départementales, impact que le département estime n'avoir pas été suffisamment étudié ;
- d'autre qui a trait au diagnostic de la capacité des ouvrages d'art à supporter le passage des transports exceptionnels.

La commission recommande à la COMADI de faire procéder à l'étude de cet impact, en liaison étroite avec les services du Département de la Côte d'Or.

Elle rappelle que le diagnostic des ouvrages d'art reste à faire et doit être fait.

Le maître d'ouvrage a lancé des études sur la mobilité, à l'échelle de l'agglomération. Ces études prennent en compte les données transmises par le Conseil Général sur son réseau de voirie hors agglomération. Le CG est associé à cette étude pour permettre un partage du diagnostic, des enjeux et des scénarios prospectifs sur la mobilité du territoire dijonnais.

Le diagnostic des ouvrages d'art est en cours de réalisation, en lien avec les gestionnaires concernés.

La septième recommandation

La commission d'enquête recommande que les études de la qualité de l'air à Quétigny soient entreprises – à supposer que la COMADI n'en dispose pas déjà – et qu'en tout état de cause, leur résultat soit rendu public, ce qui équivaldra à un complément de l'étude d'impact.

Une étude de la qualité de l'air au droit de l'aire d'étude, a été effectuée dans le cadre de l'étude d'impact. Cette étude s'appuie sur les résultats obtenus lors de deux campagnes de mesures réalisées par Atmosf'air Bourgogne, du 12 au 26 juin 2008 et du 6 au 20 novembre 2008.

Ces campagnes ont été effectuées à l'aide d'échantillonneurs passifs de type PASSAM. Ces prélèvements ont permis de mesurer la teneur moyenne en dioxyde d'azote (NO₂), bon révélateur de la pollution d'origine automobile, et en benzène.

16 tubes passifs ont été implantés de façon régulière en terme de distance le long du tracé. Ils ont été fixés à des poteaux d'éclairage public à une hauteur de 3 mètres.

Pour le benzène, les mesures ont été effectuées avenue de l'université et avenue du Château à Quétigny et ont été comparées aux résultats annuels (2007) enregistrées sur les stations fixes. Les mesures de NO₂ ont été réalisées sur 15 sites répartis sur l'ensemble du tracé envisagé, dont **deux sur la commune de Quétigny** (Rue Jacques Prévert et Avenue de l'Université). Les résultats de ces mesures sont présentés dans l'étude d'impact, chapitre 5.9.3 La qualité de l'air.

L'étude de la qualité de l'air ainsi réalisée et mise à disposition du public lors de l'enquête publique (étude d'impact, chapitre 5.9.3) intégrant la couverture de Quétigny pour deux points de mesures répond à cette recommandation et ne nécessite pas d'investigations supplémentaires.

La huitième recommandation concerne l'accessibilité aux stations du tramway des personnes à mobilité réduite qui ne sont pas riveraines du tram, mais habitent ou travaillent dans sa zone d'influence.

La commission recommande à la COMADI, parce que sa qualité de maître d'ouvrage du tramway lui confère sur cette problématique un rôle de leader, de rechercher, en mettant en œuvre toutes les ressources de l'intercommunalité, la mise en place d'un programme pluriannuel de mise aux normes PMR de l'ensemble des cheminements situés dans la zone d'influence du tramway, comportant un horizon rapproché et un échéancier réaliste et contraignant.

Dans le respect des compétences de chacun, le maître d'ouvrage se rapprochera des différents gestionnaires de voiries compétents afin de permettre la définition de programmes de mise en accessibilité dans les zones d'influence du tramway.

Par ailleurs, la commission d'enquête a souhaité attirer l'attention du maître d'ouvrage sur les points ci-après.

Des réponses ont été apportées à l'ensemble de ces points.

Point 1

Sur la nécessité dans laquelle se trouvera la COMADI de modifier le plan de déplacements urbains (PDU) en vigueur si elle envisage de concrétiser l'option à terme d'une desserte du PAED à partir de QUETIGNY.

Le maître d'ouvrage procédera à une mise à jour du PDU avant la fin de l'année 2010.

Point 2

Sur le soin qu'il conviendra d'apporter à la mise en place des dispositifs tirés de son panel de mesures techniques propres à répondre aux besoins de stationnement basiques des résidents du centre ville : parking minute pour les chargements / déchargements, acheminement des personnes âgées ou à mobilité réduite etc. Elle devra faire preuve de réactivité et de pragmatisme, au fur et à mesure que d'inévitables difficultés se présenteront.

Le maître d'ouvrage mettra en oeuvre toutes les mesures possibles, et notamment un dispositif de médiation avec des équipes de terrain réactives, permettant de répondre aux besoins de stationnement des résidents, des chalands et des commerçants.

Point 3

Sur la nécessité de prévoir des dispositifs de repli pour gérer, en coordination avec les autres gestionnaires des axes structurants de l'agglomération dijonnaise, les dysfonctionnements ponctuels inévitables de la circulation générale liés au dimensionnement de la LINO à 2 x 1 voies.

Les études menées par l'Etat (maître d'ouvrage de la LINO) et la modélisation de reports de trafics réalisée par le Grand Dijon montre que la LINO est tout à fait adaptée dans sa configuration à 2X1 voie.

Si, le trafic devait continuer de croître à l'avenir, en contradiction avec toutes les études réalisées au niveau national, le sujet sera réexaminé avec l'Etat.

Point 4

Sur la nécessité qui se présentera à terme, notamment lorsque sa fonction de gare TGV aura été activée, d'aménager autour de Porte Neuve une « bulle d'intermodalité » englobant le tramway.

A l'horizon de l'aménagement de la gare TGV Porte Neuve, le maître d'ouvrage oeuvrera afin de mettre en place un véritable pôle d'intermodalité autour de cette infrastructure.

Le présent document est en outre composée des trois appendices suivants :

- appendice I : carte rattachée à l'annexe 4 du POS de Dijon et du PLU de Chenôve
- appendice II : carte identifiant les lieux les plus exposés aux vibrations (complément à l'étude d'impact).
- appendice III : les cartes d'évaluation du maillage de l'agglomération

* * * *

Zones de chalandise autour des stations tramway et des arrêts de bus du réseau Divia 2013

Légende

- Station tramway
- Arrêt bus
- Zone de chalandise autour des stations tramway (500 m en marche à pied)
- Zone de chalandise autour des arrêts bus (300 m en marche à pied)



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

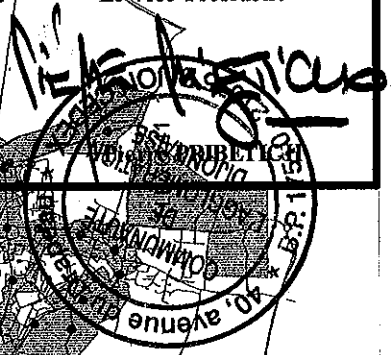
20 NOV. 2009



Vu pour être annexé à la délibération n° 37
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le

Pour le Président,
Le Vice-Président

20 NOV. 2009



Zones de chalandise autour des arrêts de bus du réseau Divia actuel

Légende

- Arrêt bus
- Zone de chalandise autour des arrêts bus (300 m en marche à pied)

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

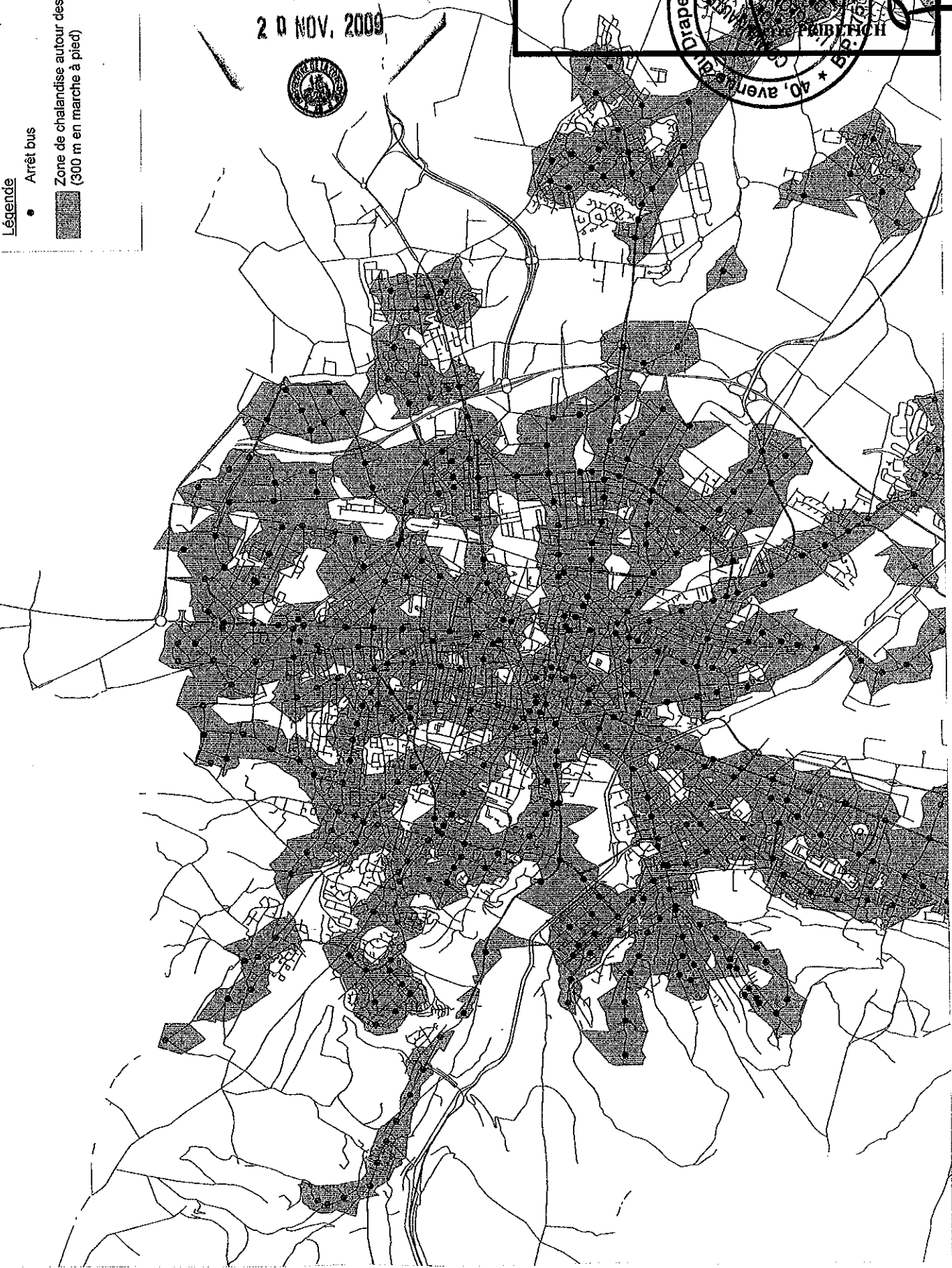
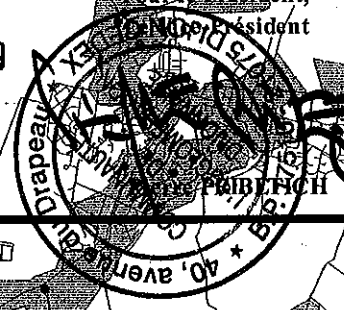
2 0 NOV. 2009



Vu pour être annexé à la délibération n° 37
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le

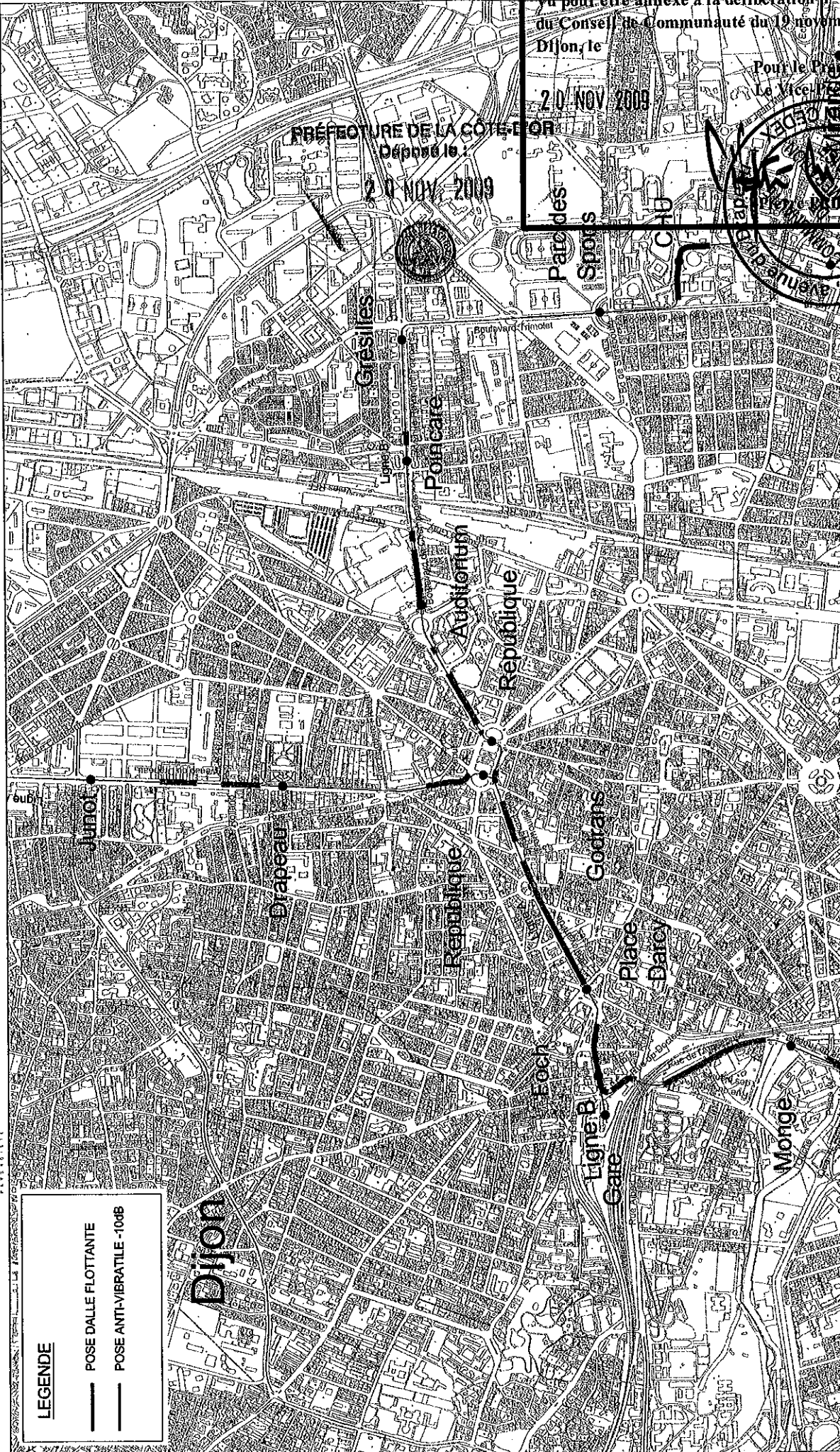
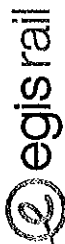
2 0 NOV. 2009

Pour le Président,
Le Président





Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



LEGENDE

- POSE DALLE FLOTTANTE
- POSE ANTI-VIBRATILE -10dB

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Dijon, le 20 NOV 2009

Vu pour être annexé à la délibération n° 37
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le 20 NOV 2009
Pour le Président
Le Vice-Président

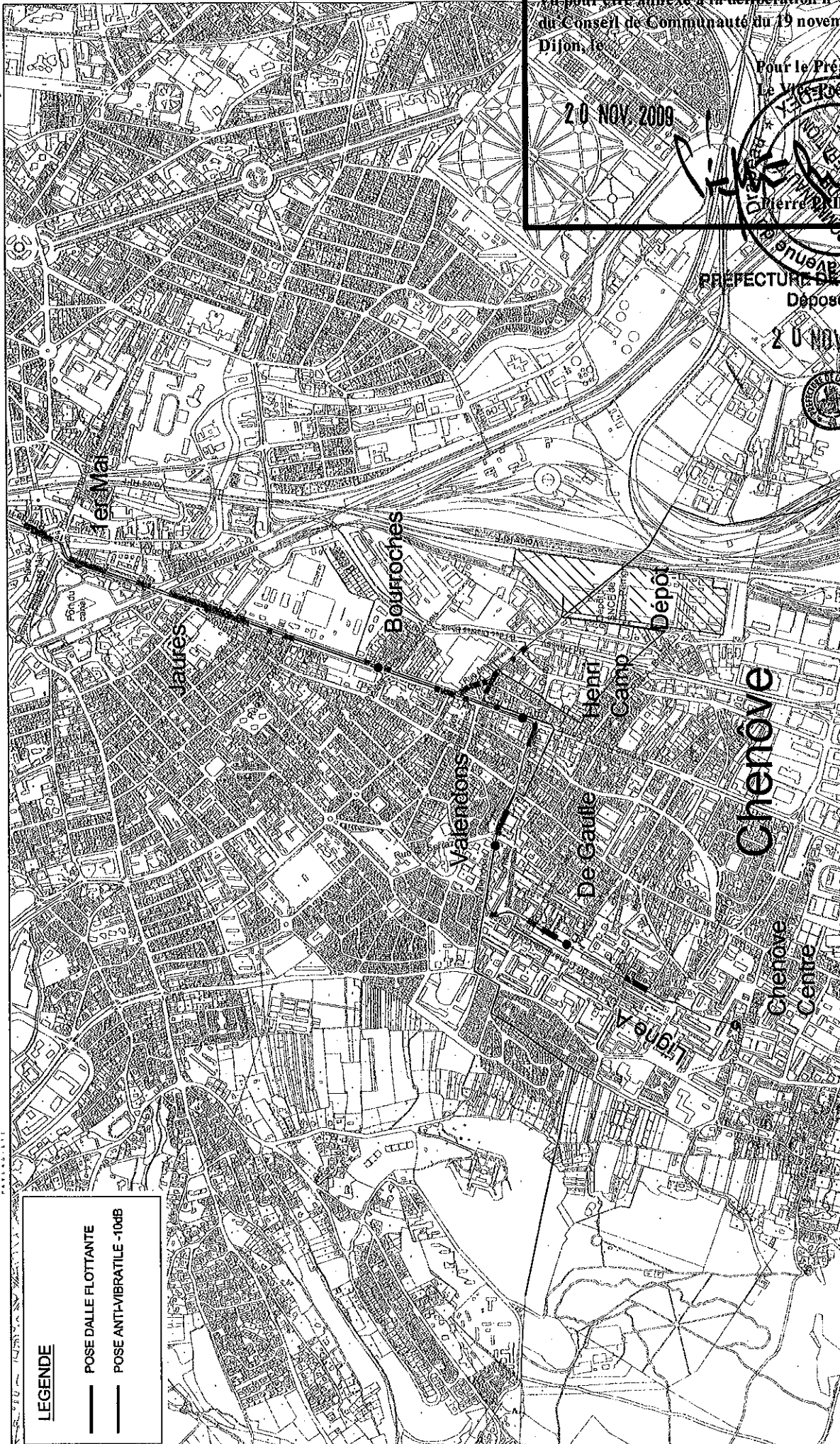


TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE

Complément à l'Etude d'Impact
LIGNE A et LIGNE B

Tranche	Date	Description du document	Destiné à		Approuvé	
			MAE	CTH	CTH	JDC
A	22/10/09	ORIGINAL				

PLAN GENERAL D'AMENAGEMENT
Poses de voie
Echelle(s) : 1/12 500



LEGENDE

	POSE DALLE FLOTTANTE
	POSE ANTI-VIBRATILE -10dB

Vu pour être annexé à la délibération n° 34
 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
 Dijon, le 20 NOV 2009

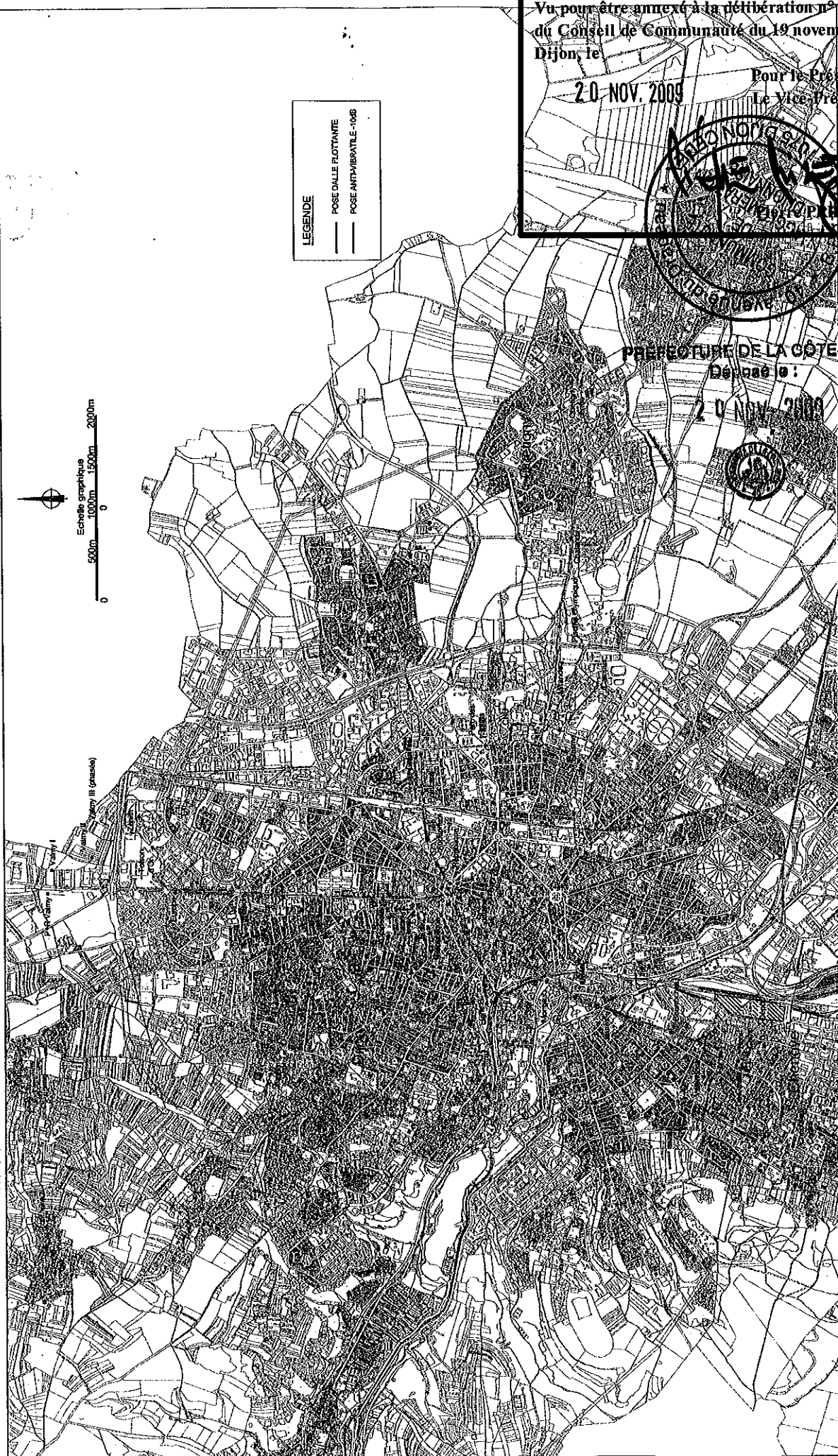
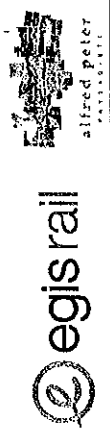
Pour le Président
 Le Maire
(Signature)
 Didier THIÉBAULT (Secrétaire Sud)

PREFECTURE DE LA COCOTTE
 20 NOV 2009
 Déposé
 PLAN DE TRAMWAY
 Poses de voies anti-vibratiles
 Echelle(s) 1/12 500

TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE		Complément à l'Etude d'Impact LIGNE A et LIGNE B			
Incluse	Date	Désignation du document	Designé	Véifié	Approuvé
A	22/10/08	ORIGINAL	MME	CTR	J.DC



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



LEGENDE
— POSE DALLE FLOTTANTE
— POSE ANTI-VIBRANTE -10dB

Vu pour être annexé à la délibération n° 37
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le 20 NOV. 2009
Pour le Président,
Le Vice-Président



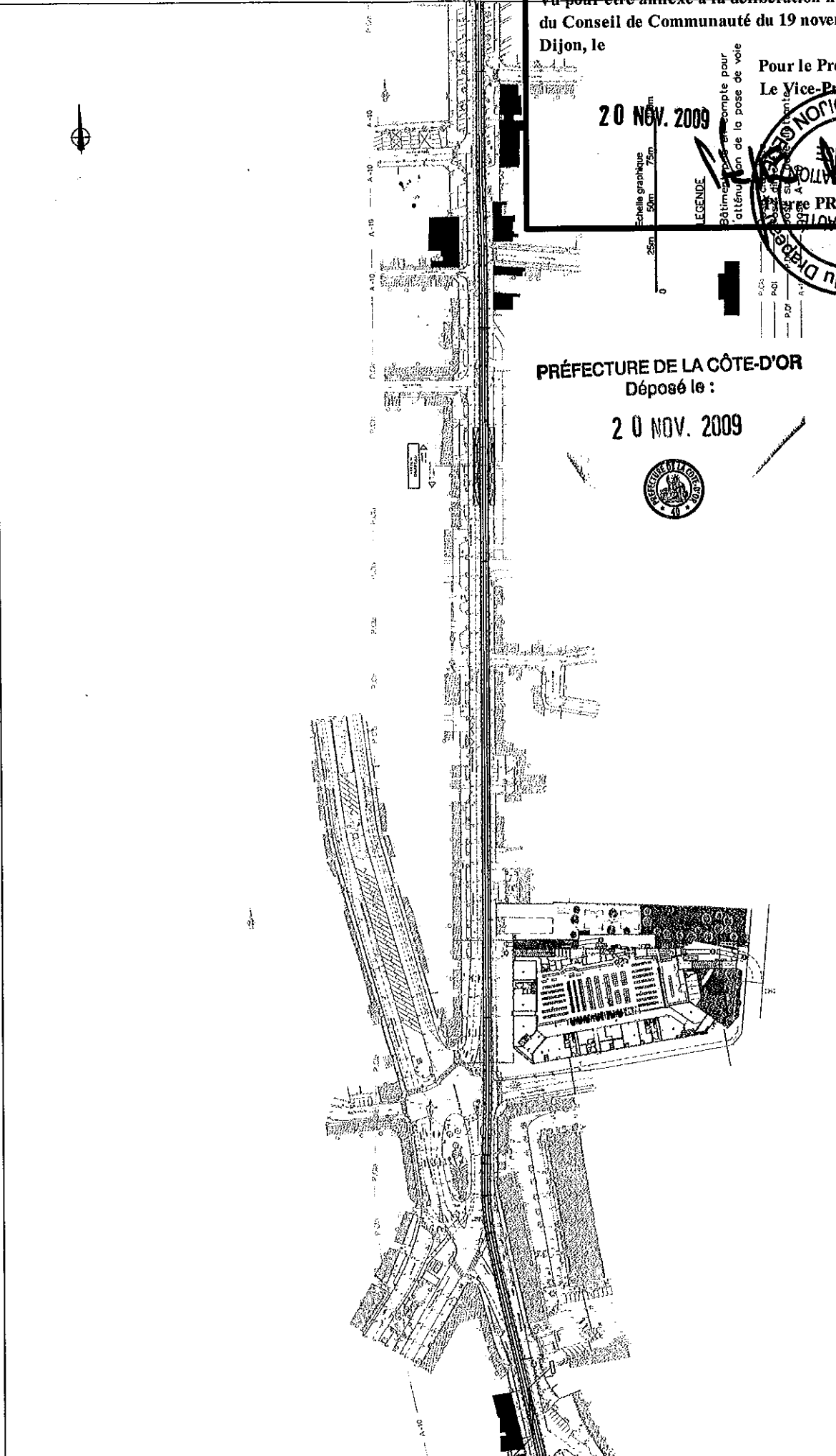
PREFECTURE DE LA COTE D'OR
Département :
20 NOV. 2009

PLAN GENERAL D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME
Poses de voies anti-vibrantes
Echelle(s) : graphique

TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
Complément à l'Etude d'Impact
LIGNE A et LIGNE B

Origine	Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
egis rail	A	22/10/08	ORIGINAL	MAE	CTM	J.DC

egis rail
Agences des transports urbains et régionaux
17 AVENUE DE LA LIBERTE
91000 EVRY-COURCOURONNES
01 39 00 00 00
www.egis.com



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :
20 NOV. 2009

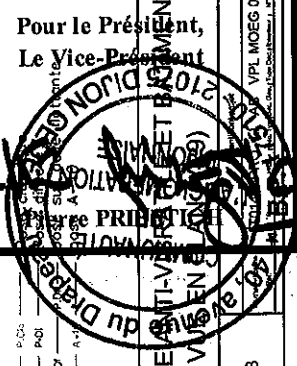


Vu pour être annexé à la délibération n° 37
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le
20 NOV. 2009

Pour le Président,
Le Vice-Président

LEGENDE
Bâtiment pris en compte pour l'atténuation de la pose de voie

Echelle graphique
0 25m 50m 75m



TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DJONNAISE
Complément à l'Etude d'Impact
Avenue Garibaldi - Avenue du Drapeau

Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/09	ORIGINAL	BFR	CTH	JLDC

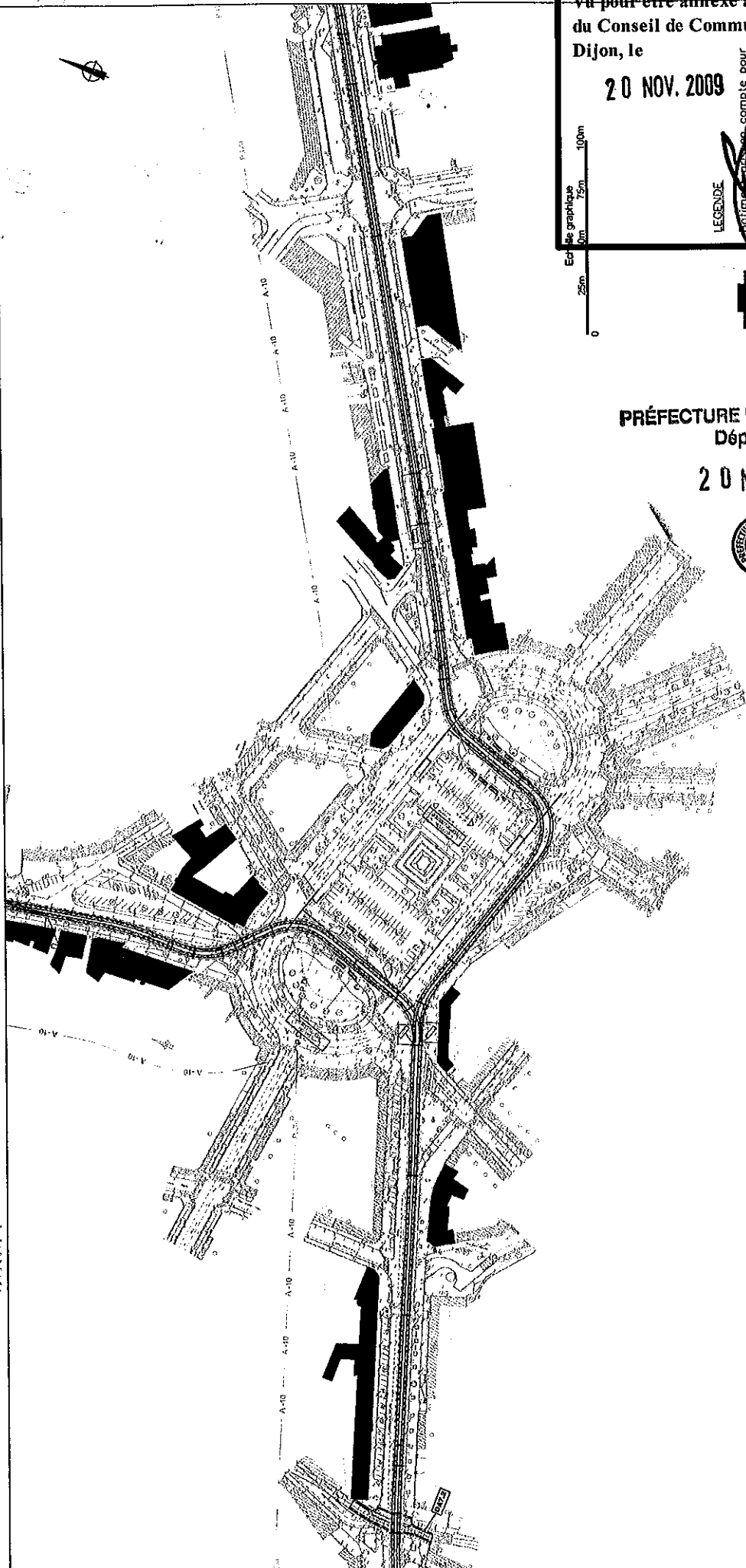
POSE DE VOIE
Echelle(s) : 1/2000 @ A3

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Dijon

Grambo Dijon
VPL MOEG 090000 A



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



Vu pour être annexé à la délibération n° 34
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le
20 NOV. 2009

Pour le Président,
M. [Signature]

LEGENDE
 - Poste de tramway
 - Poste de tramway avec pose de voie
 - Poste de tramway avec pose de voie et pose de caténaire

0 25m 50m 100m

Ed. de graphisme
000 75m 100m

COMMUNAUTÉ AGGLOMÉRÉE DIJONNAISE
 10, avenue de la République
 21000 DIJON
 Tél. 03 80 39 39 39
 Fax 03 80 39 39 30
 www.dijon.fr

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :
20 NOV. 2009



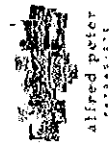
TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
Complément à l'Etude d'Impact
Place de la République

Origine	Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérité	Approuvé
	A	30/10/09	ORIGINAL	BFR	CTH	JLDC

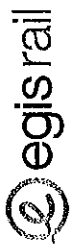
POSE DE VOIE ANTI-TRAVERSÉE
VUE EN PERSPECTIVE

Echelle(s) : 1/2000 @ A3

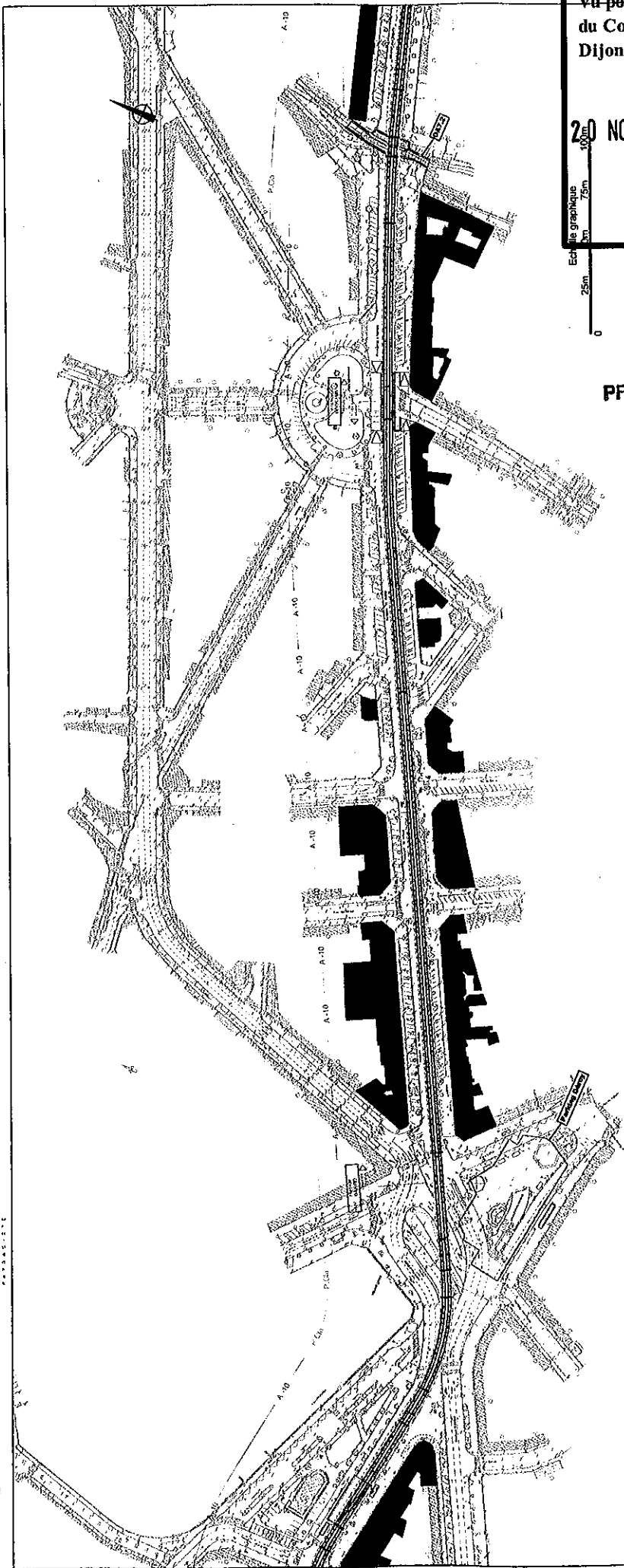
LI AB VPI MOEG (091000) A



alfred peter
architecte



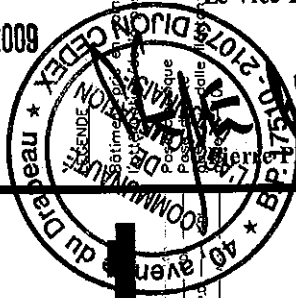
Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



Vu pour être annexé à la délibération n° 34
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le

Pour le Président,
Le Vice-Président

20 NOV. 2009



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

20 NOV. 2009



TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE

Complément à l'Etude d'Impact
Place Darcy - Boulevard de la Trémouille

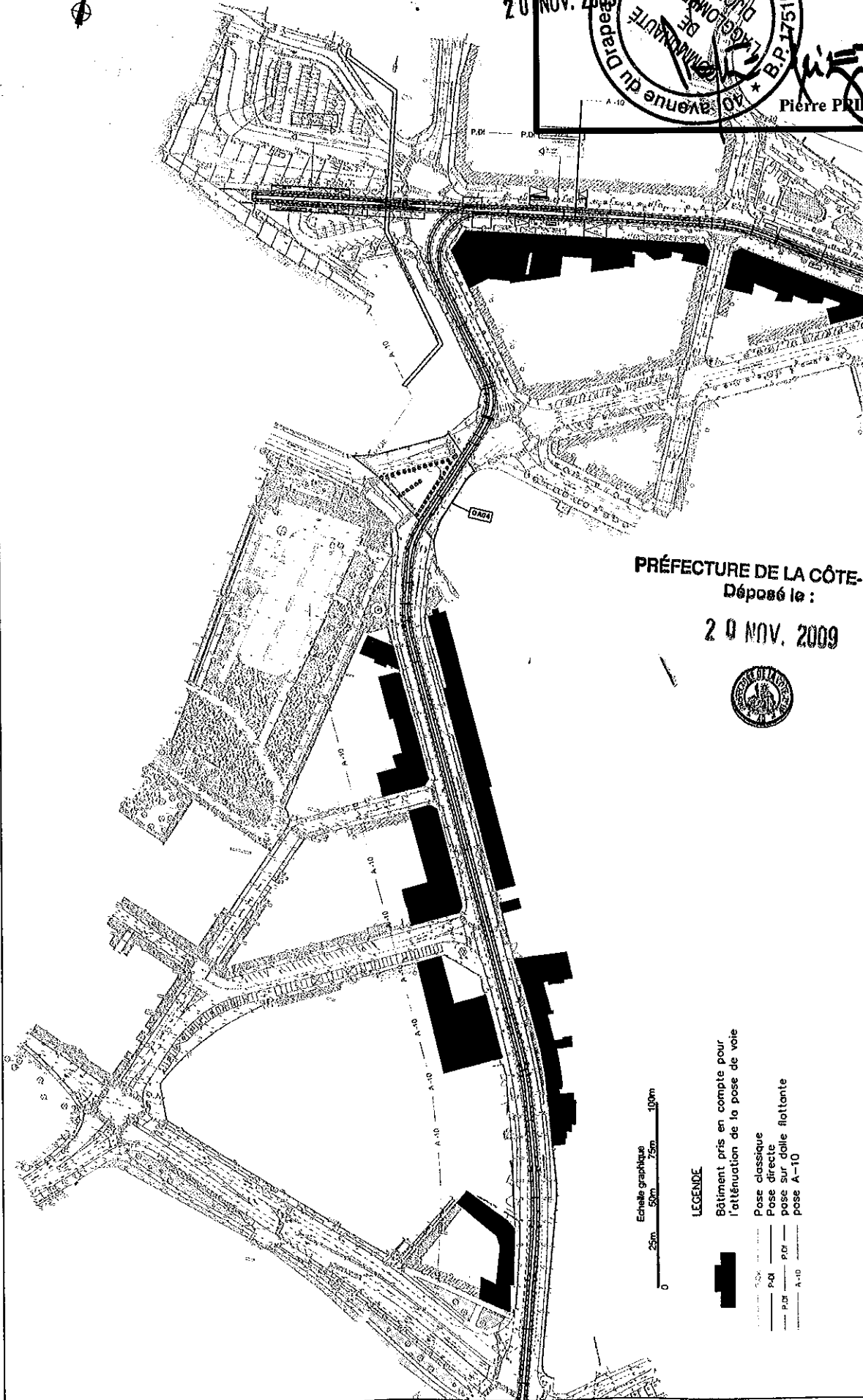
Indice	Date	Designation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	13/10/08	ORIGINAL	BR	CTH	JLDC

Origine : egis rail
 Agence de conseil en ingénierie et services
 100000 DIJON
 21000 DIJON
 21000 DIJON
 21000 DIJON
 21000 DIJON

POSE DE VOIE ANTI-VIBRATIONS
VUE EN PERSPECTIVE

Echelle(s) : 1/2000 @ A3

140 000 000
N° d'identification
N° de plan
N° de plan
N° de plan



Echelle graphique
0 25m 50m 75m 100m

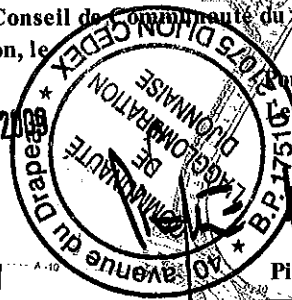
LEGENDE

- Bâtiment pris en compte pour l'atténuation de la pose de voie
- Pose classique
- Pose directe
- pose sur dalle flottante
- pose A-10

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :
20 NOV. 2009



Vu pour être annexé à la délibération n° 27
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le 20 NOV. 2009



Pierre PHILIPPE, Vice-Président

TRAMWAY DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

Complément à l'Etude d'Impact
Rue de l'Arquebuse - Avenue Foch

Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/09	ORIGINAL	BFR	CTH	JDC

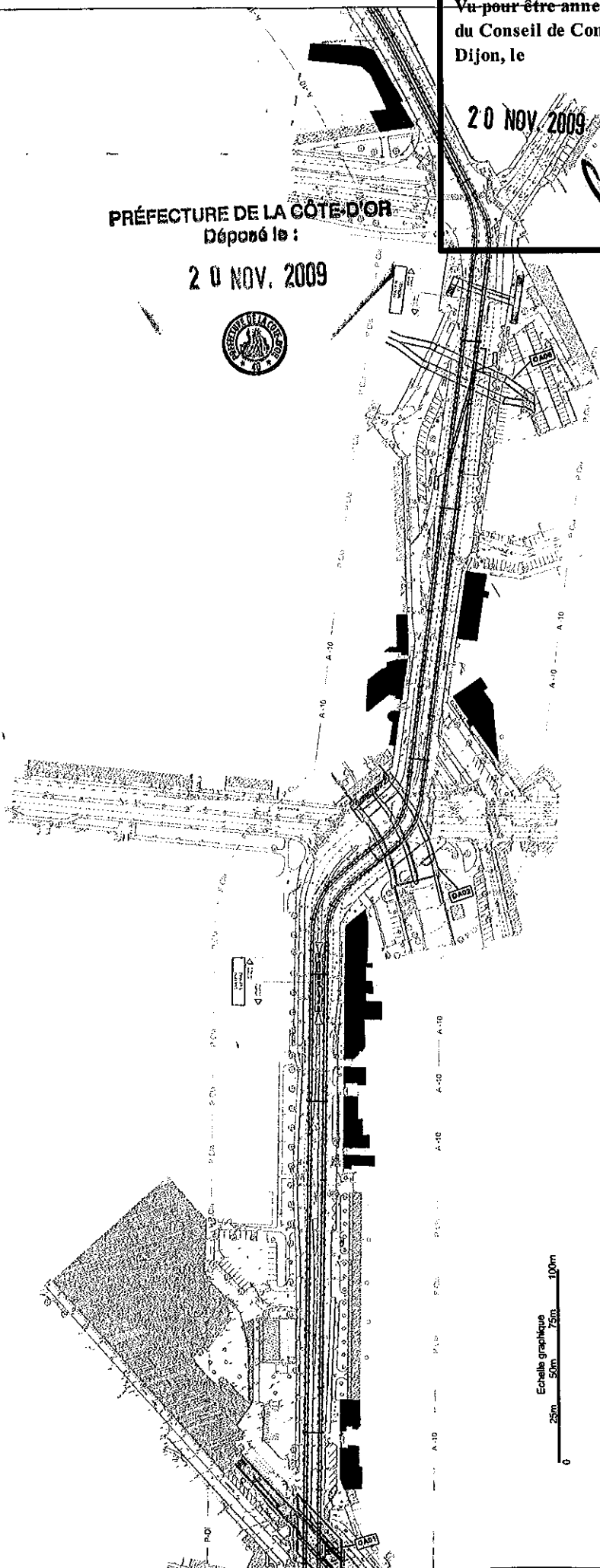
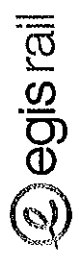
POSE DE VOIE ANTI-VIBRATIONS
VUE EN PLAN

Echelle(s) : 1/2000 @ A3

Identification
T014
NO LI AB VPL MOEG 090000 A
N° d'opération
N° de plan
N° de feuille



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



PRÉFECTURE DE LA CÔTE D'OR
Déposé le :

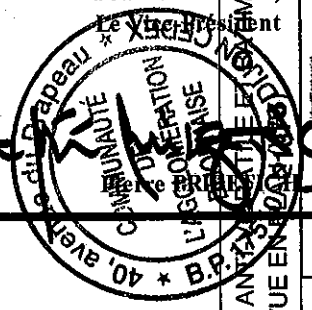
2 0 NOV. 2009



Vu pour être annexé à la délibération n° 37
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le

Pour le Président,
Le Vice-Président

2 0 NOV. 2009



TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE

Complément à l'Etude d'Impact
Avenue Jean Jaurès - Rue de l'Hôpital

Ordre :	Indice	Date	Désignation du document	Desché	Vérité	Approuvé
	A	19/10/09	ORIGINAL	BFR	CTH	J.LDC

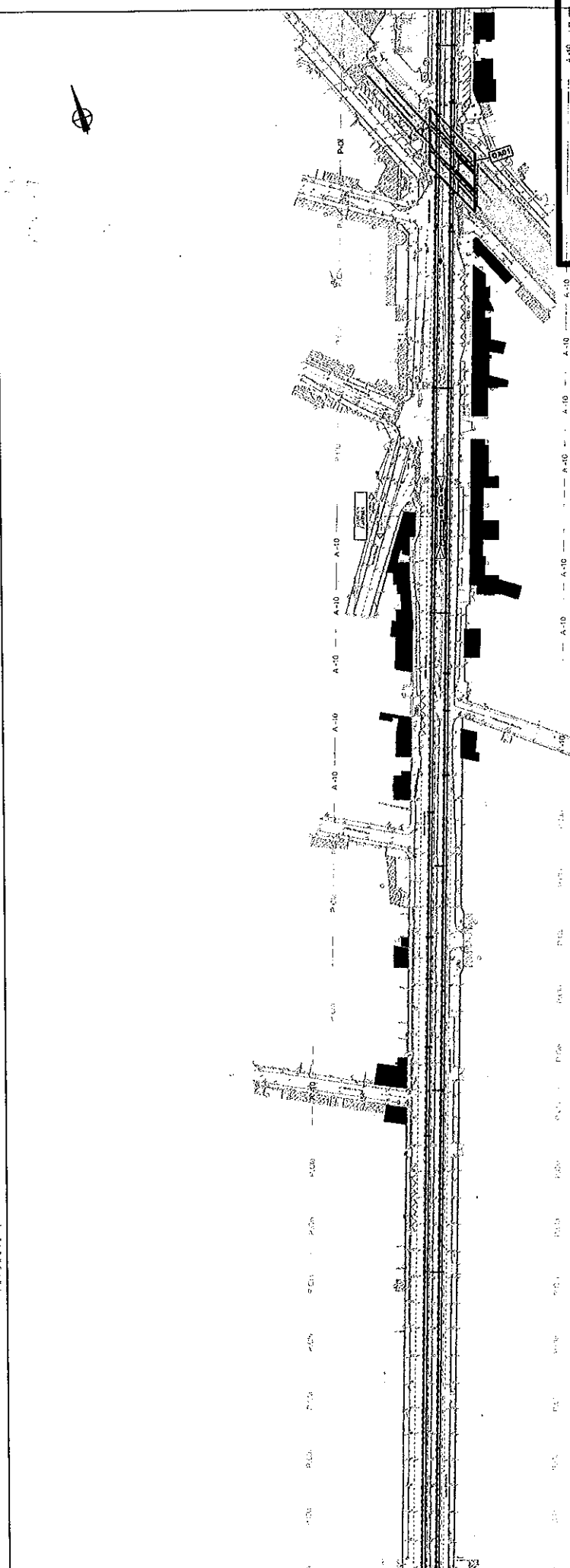
POSE DE VOIE ANTI-ACCIDENTS
VUE EN PLAN
Echelle(s) : 1/2000 @ A3



LEGENDE

- Bâtiment pris en compte pour l'atténuation de la pose de voie
- Pose classique
- Pose directe
- pose sur dalle flottante
- pose A-10

014 000 LI AB VPL MOEG 090000 A
Code : 014 000 LI AB VPL MOEG 090000 A
Date : 19/10/09



Vu pour être annexé à la délibération n° 37
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le **20 NOV. 2009**

25m 50m 100m
Echelle graphique

Bâtiments en compte pour la pose de voies

DESIGNATION CEDEX
B.P. 17510 - 21077 DIJON CEDEX 04

PROJET
PRO LI AB VPL MOEG 090000 A

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :
20 NOV. 2009



POSE DE VOIE ANTI-VIBRATIONS ET BÂTIMENTS
VUE EN PLAN (A4)

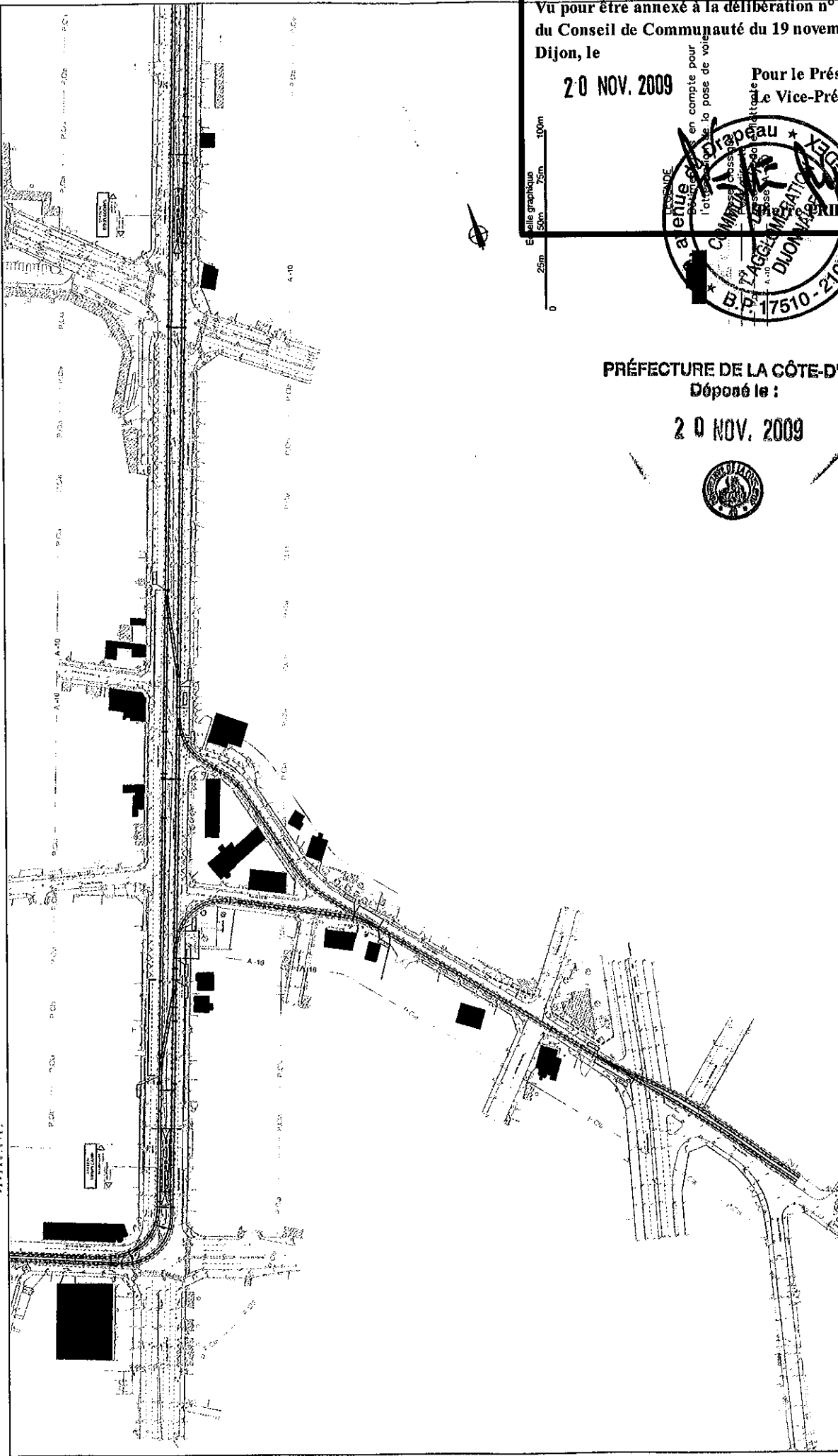
1/2000 @ A3

TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
Complément à l'Etude d'Impact
Avenue Jean Jaurès

Indice	Date	Designation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/09	OFFICIEL	BFR	CTH	JLDC



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



Vu pour être annexé à la délibération n° 37
 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
 Dijon, le
20 NOV. 2009

en compte pour
 l'obtention de la pose de voie

Pour le Président,
 Le Vice-Président

25m 50m 75m 100m

elle graphique

COMMUNAUTÉ AGGLOMÉRÉE DE DIJON
 B.P. 17510 - 21073 DIJON CEDEX 03

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
 Déposé le :
20 NOV. 2009



POSE DE VOIE ANCIENNE ET BAIGNEMENT
 VUE EN PLAN (3)

TRAMWAY DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE
 Complément à l'Etude d'Impact
 Avenue Jean Jaurès - Rue des Ateliers

Indice	Date	Désignation de l'échelle	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/08	ORIGINAL	BFR	CH	JLDC

Origine :

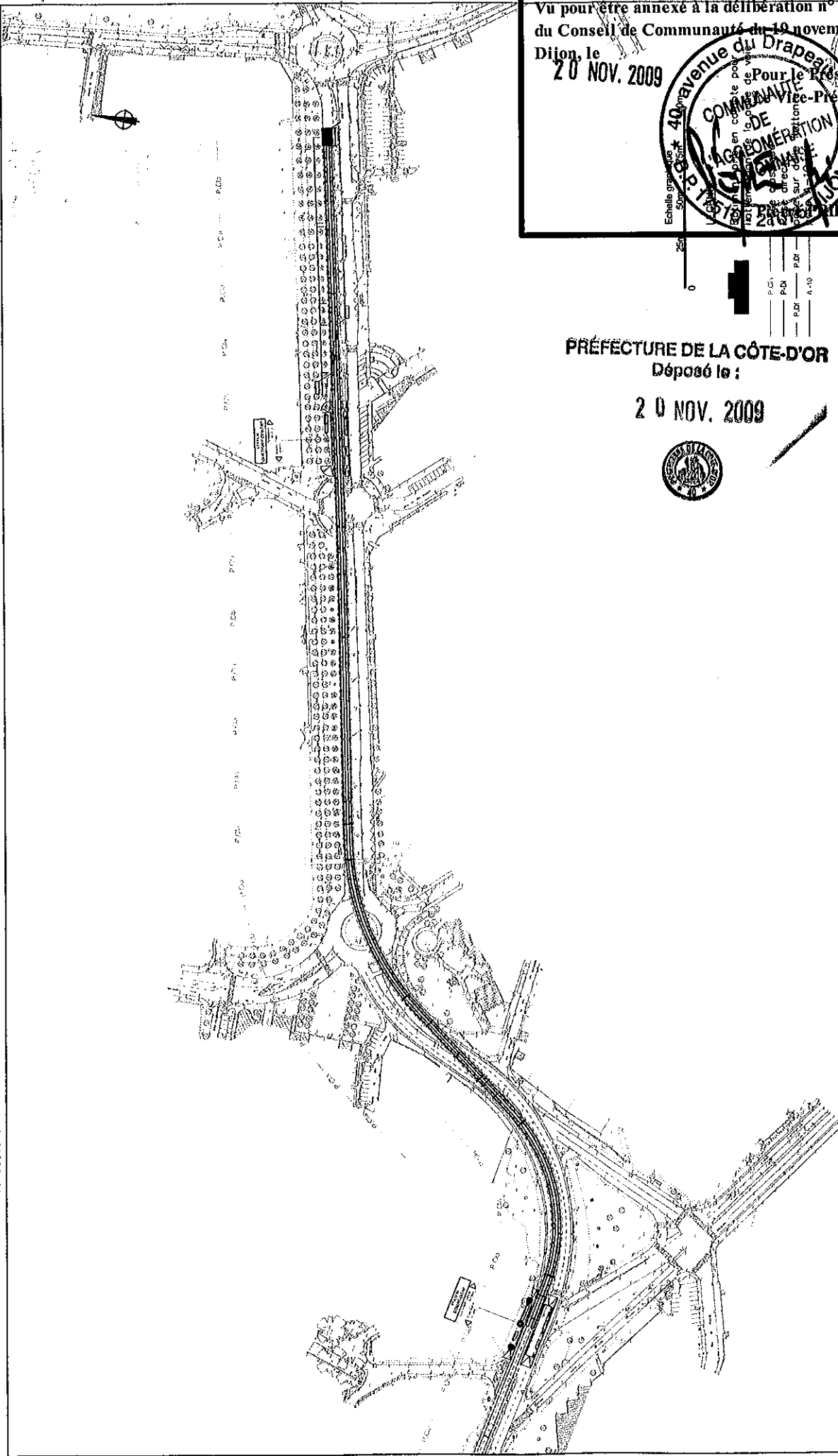
 28 avenue de la République
 91000 Evry-Courcouronnes
 FRANCE
 Tél : 01 60 82 42 00
 www.egis.com / www.egis-rail.com

Echelle(s) : 1:2000 @ A3

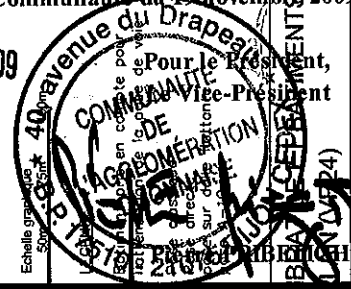
TOUR PRO LI AS VPL MOEG 090000 A
 10/11/08



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



Vu pour être annexé à la délibération n° 37 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le 20 NOV. 2009



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le : 20 NOV. 2009



TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
Complément à l'Etude d'impact
Avenue du Château

Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérité	Approuvé
A	30/10/09	ORIGINAL	BFR	CH	JDC

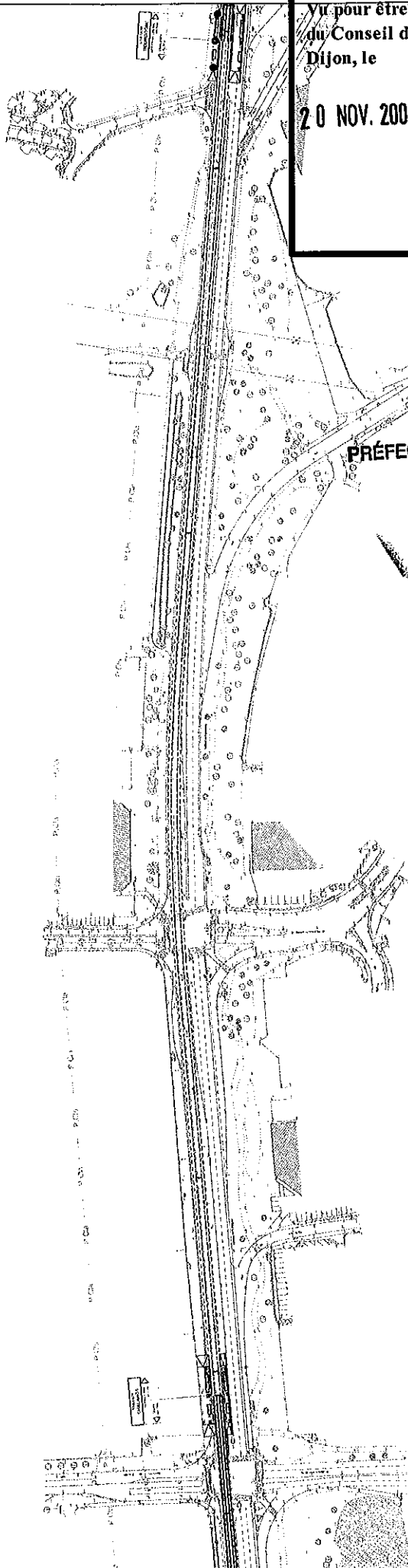
POSE DE VOIE ANTI-VIBRANT
VUE EN PLAN
Echelle(s) : 1:2000 @ A3

1011 20111 AS VPL MOEG 090000 A
N° de plan
Date de mise à jour
Date de mise à jour

118



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



Echelle graphique 0 25m 50m 75m 100m

LEGENDE

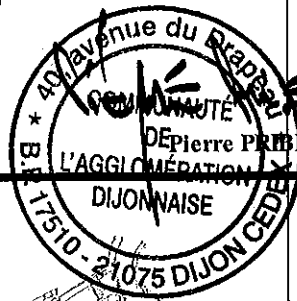
Bâtiment pris en compte pour l'atténuation de la pose de voie

- P.C. — Pose classique
— P.DI — Pose directe
— P.DI — pose sur dalle flottante
— A-10 — pose A-10

Vu pour être annexé à la délibération n° 34 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009

Dijon, le 20 NOV. 2009

Pour le Président, Le Vice-Président



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR Déposé le : 20 NOV. 2009



TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE

Complément à l'Etude d'Impact Avenue de l'Université

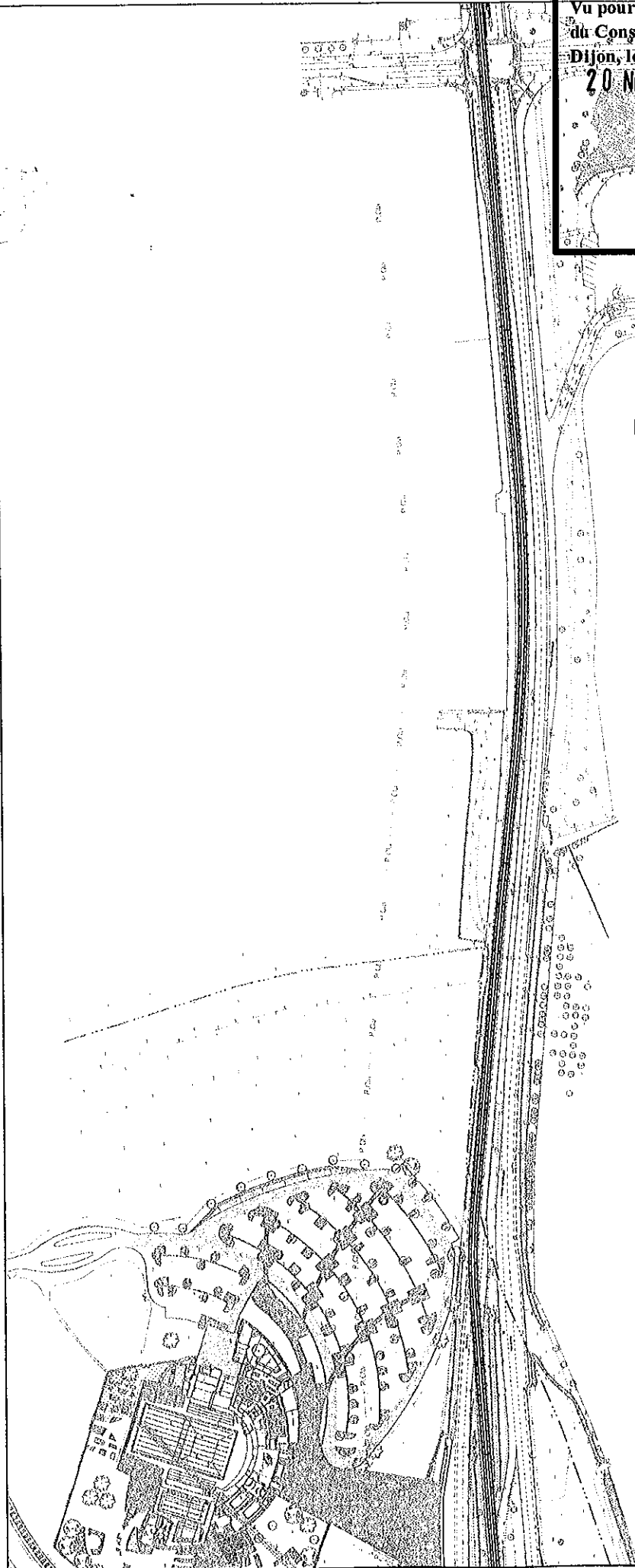
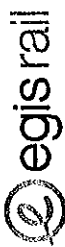
Table with columns: Origine, Indice, Date, Désignation du document, Dessiné, Vérifié, Approuvé. Includes Egis rail logo and contact information.

POSE DE VOIE ANTI-VIBRANTE ET BAIGNOIRS VUE EN PLAN (A3) Echelle(s) : 1:20000 @ A3

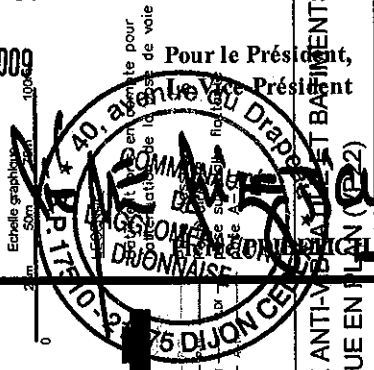
7014 - BFO LI AB VFL MOEG 090000 A



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



Vu pour être annexé à la délibération n° 37
 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
 Dijon, le 20 NOV 2009
 Pour le Président,
 Président



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
 Déposé le :

20 NOV. 2009



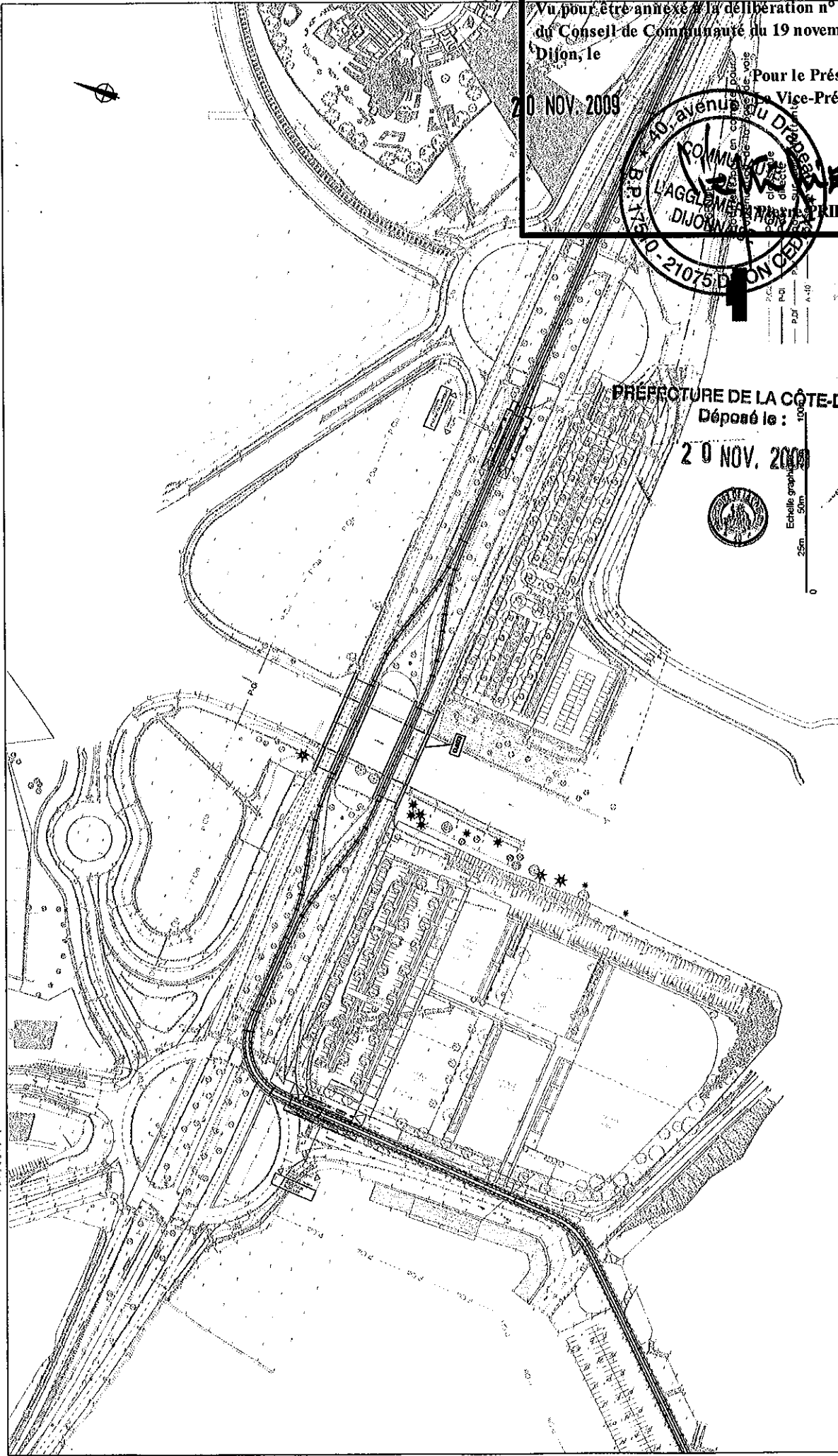
TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
 Complément à l'Etude d'Impact
 Rue de Sully - Avenue de l'Université

Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/09	ORIGINAL	BFR	CTH	JLDC

POSE DE VOIE ANTI-VIBRANT ET BAIGNET
 VUE EN PLAN (P2)
 Echelle(s) : 1/2000 @ A3
 T010 PRO LI AS VPL NOEG 09000 A
 Agglomération dijonnaise



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



Vu, pour être annexé à la délibération n° 34
 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
 Dijon, le 20 NOV. 2009

Pour le Président,
 Vice-Président

40, avenue du Département
 COMMUNE DE DIJON
 L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
 21075 DIJON CEDEX

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
 Déposé le : 20 NOV. 2009



Echelle graphique : 0 25m 50m 100m
 A-10
 P.L.F.
 P.C.I.

PSSE DE VOIE ANTI-BRUIT ET BARRIÈRE
 VUE EN PLAN (N°21)

TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
 Complément à l'Etude d'Impact
 Rue en Vieille Fourche - Rue de Sully

Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/09	ORIGINAL	BFR	CTH	JDC

Origine : egis rail
 egis rail
 24 cours Clemenceau
 91000 Evry-Courcouronnes
 FRANCE
 Tél. 01 62 23 88 87
 Fax 01 62 23 88 87
 www.egis.com / www.egisrail.com

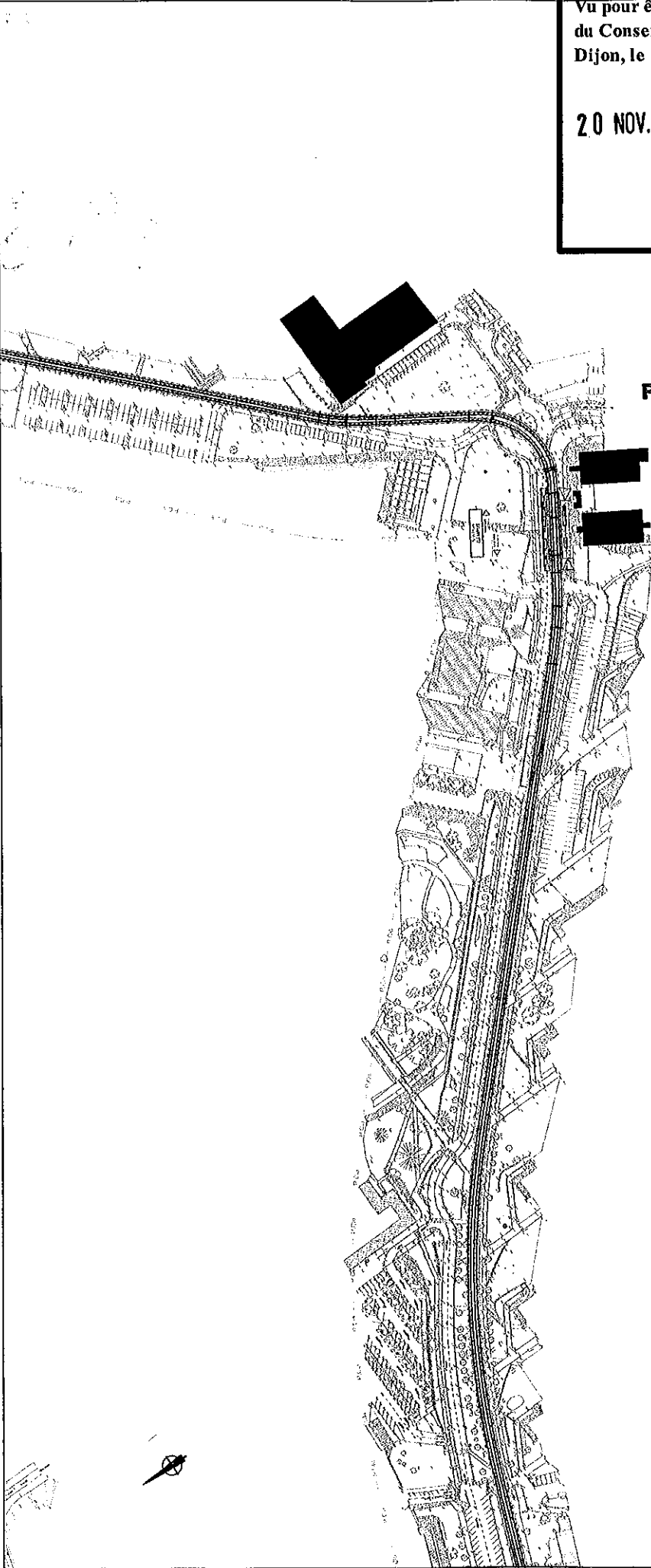
Echelle(s) : 1/2000 @ A3

PRO LI AS VPL MOEG 080000 A
 01/10/09
 01/10/09



egis rail

Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise

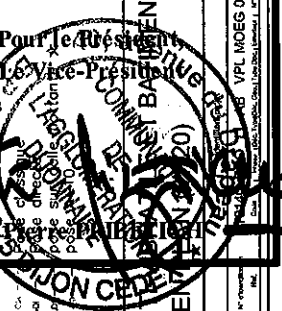


Vu pour être annexé à la délibération n° 34
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le
20 NOV. 2009

Echelle graphique
0 250 500 750 1000m

LEGENDE

Bâtiments pris en compte pour
l'étude de l'impact de la pose de voie



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :
20 NOV. 2009



POSE DE VOIE AN
VUE EN
TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
Complément à l'Etude d'Impact
Avenue Alain Savary

Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/09	ORIGINAL	BPR	CTM	JLDC

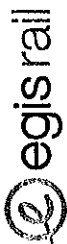
Origine :
egis rail
18 avenue de la République
71000 DIJON
France
Tel: 03 76 88 38 00
www.egisrail.com / www.egisrail.com

Echelle(s) : 1:2000 @ A3

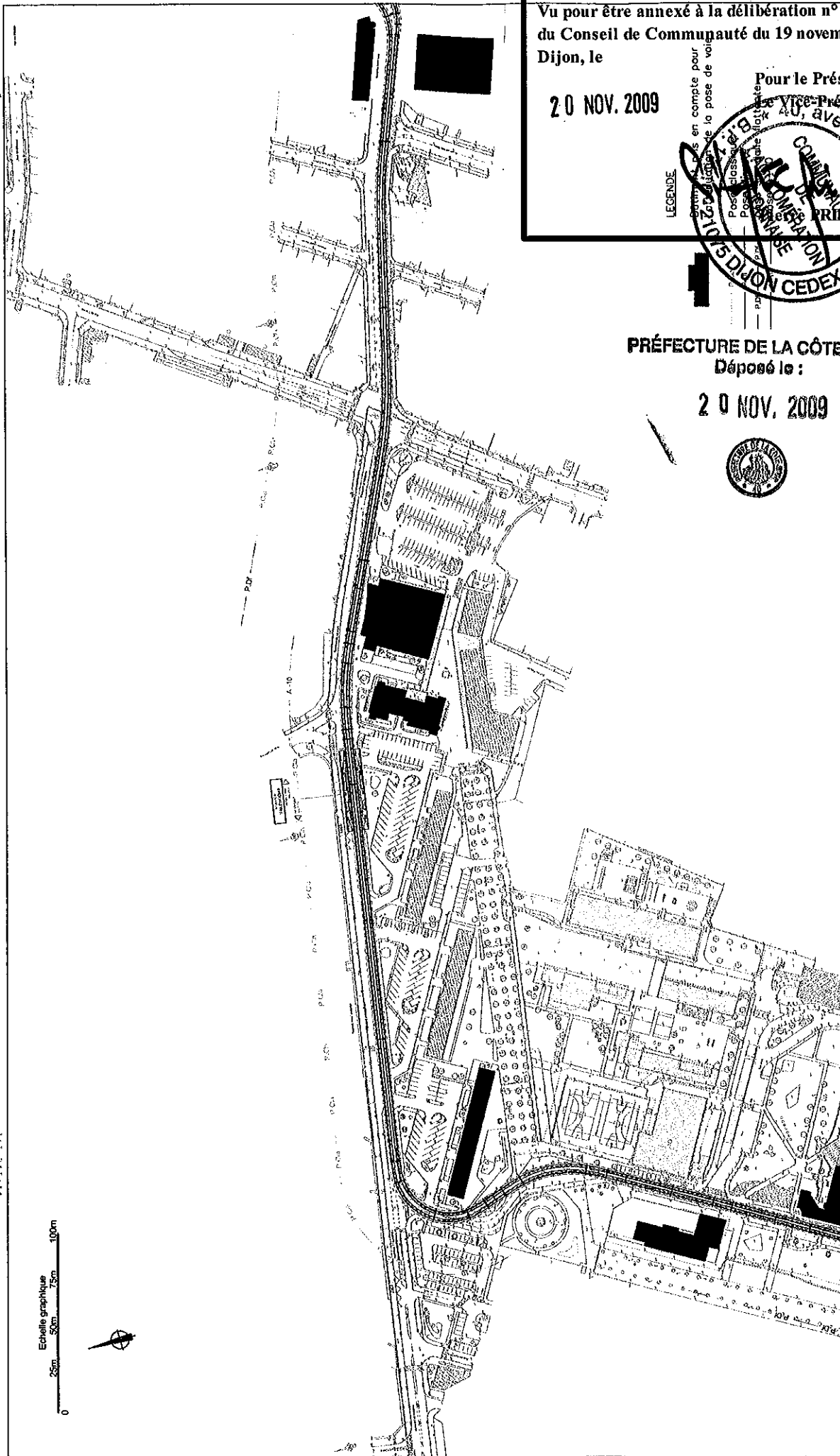
UPL IREG 090000 A



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



Echelle graphique
0 25m 50m 75m 100m



Vu pour être annexé à la délibération n°
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009

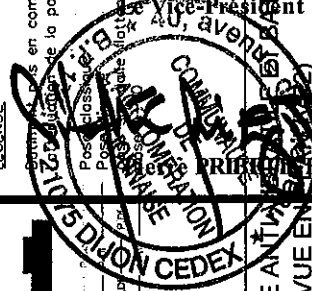
Dijon, le

20 NOV. 2009

Pour le Président,
Le Vice-Président

LEGENDE

Poste classifié en compte pour la pose de voie



PRÉFECTURE DE LA CÔTE D'OR

Déposé le :

20 NOV. 2009



TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE

Complément à l'Etude d'Impact
Rue de la Fontaine - Boulevard Henri Camp

Indice	Date	Designation du document	Destiné	Véifié	Approuvé
A	31/10/09	ORIGINAL	BFR	CTH	JLDC

Origine : egis rail

egis rail
25 rue de la Fontaine
21000 DIJON
www.egis.com

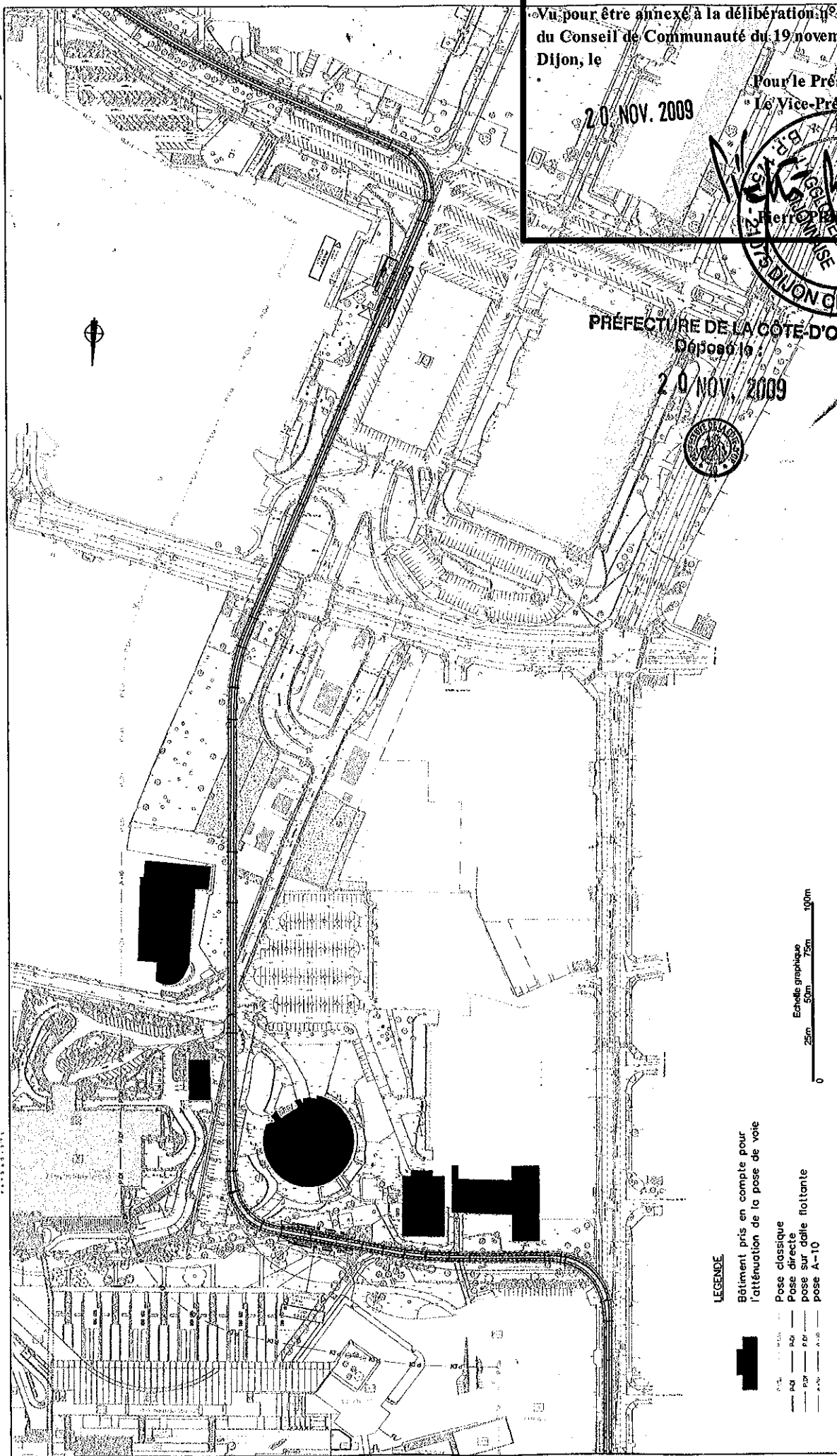
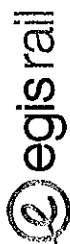
POSE DE VOIE ANTI-TRAMWAY
VUE EN PERSPECTIVE

Echelle(s) : 1/2000 @ A3

TOUR PRO LI AB VPL MDEG 090000 A
M. CHATELAIN
M. CHATELAIN



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



LEGENDE

■ Bâtiment pris en compte pour l'atténuation de la pose de voie

— Pose classique
 — Pose directe
 — pose sur dalle flottante
 — pose A-10

Echelle graphique
 0 25m 50m 75m 100m

Vu pour être annexé à la délibération n° 37
 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
 Dijon, le 20 NOV. 2009

Pour le Président,
 Le Vice-Président

20 NOV. 2009



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR

Déposé le 20 NOV. 2009

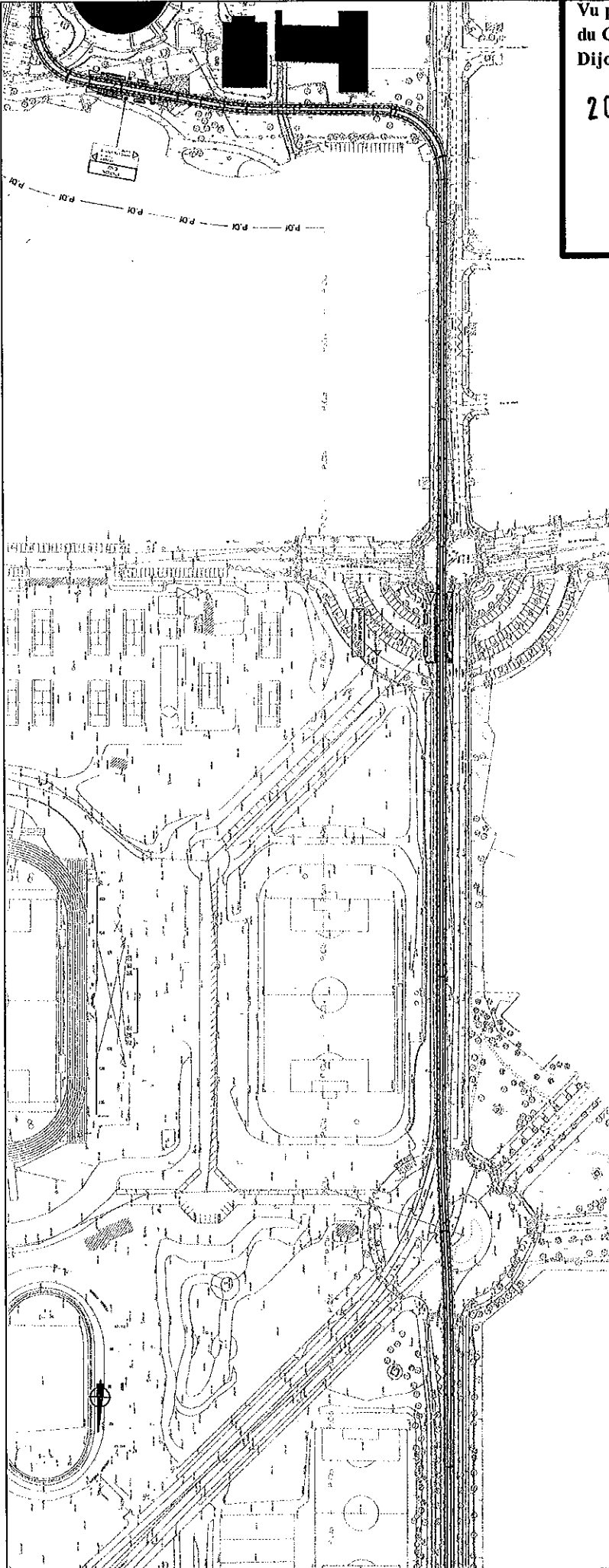


TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
 Complément à l'Etude d'Impact
 Boulevard Jeanne d'Aro - Avenue Alain Savary

Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/09	ORIGINAL	BFR	CTH	JLOC

Origine : egis rail
 22 Boulevard Chateaubriand
 69000 LYON
 Téléphone : 04 78 30 30 30
 Fax : 04 78 30 30 31
 www.egis.com

POSE DE VOIE EN
 Echelle(s) : 1/2000 @ A3



Vu pour être annexé à la délibération n° 34
 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
 Dijon, le

20 NOV. 2009

Pour le Président,
 Le Vice-Président



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
 Déposé le :

20 NOV. 2009



TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE

Complément à l'Etude d'Impact
 Boulevard Timolet - Boulevard Jeanne d'Arc

Index	Date	Description du document	Destiné		Vérifié		Approuvé	
			BFR	CTR	CTR	J.D.C	J.D.C	J.D.C
A	19/10/09	ORIGINAL						

Origine :

egis rail
 20 rue de la Gare
 21000 DIJON
 FRANCE
 Tél. 03 80 23 40 00
 www.egis-rail.com

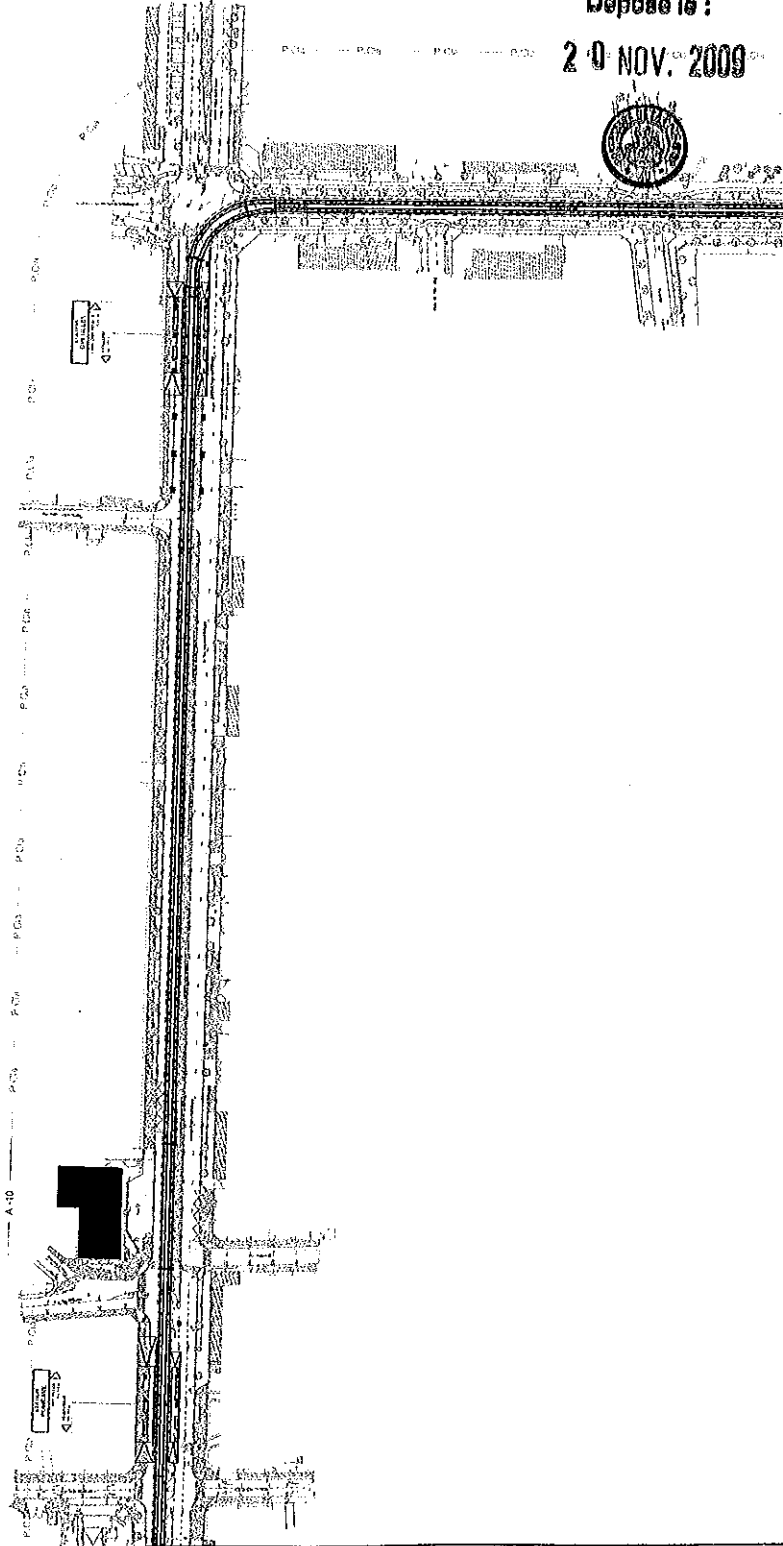
POSE DE VOIE ANTI-VIBRATIONS ET BAISSEMENT DE NIVEAU
 VUE EN PLAN (P18)

Identifiant projet : TOUJOUR LI AB VPL MOEG 090000 A

Echelle(s) : 1/2000 @ A3



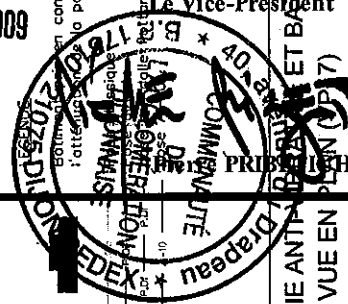
Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



Vu pour être annexé à la délibération n° 34 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009 Dijon, le

20 NOV. 2009

Pour le Président,
Le Vice-Président



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Départ le :

20 NOV. 2009

TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DJONNAISE

Complément à l'Etude d'Impact
Avenue Raymond Poincaré - Boulevard Trimolet

Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/09	ORIGINAL	BPR	CH	J.L.CC

Origine : egis rail
 egis rail
 20 Avenue de la République
 59000 Lille
 FRANCE
 Tél : 03 20 38 84 84
 www.egis.com / www.egis.com

POSE DE VOIE ANTIBRAQUAGE ET BALISAGE
VUE EN PLAN (1/7)

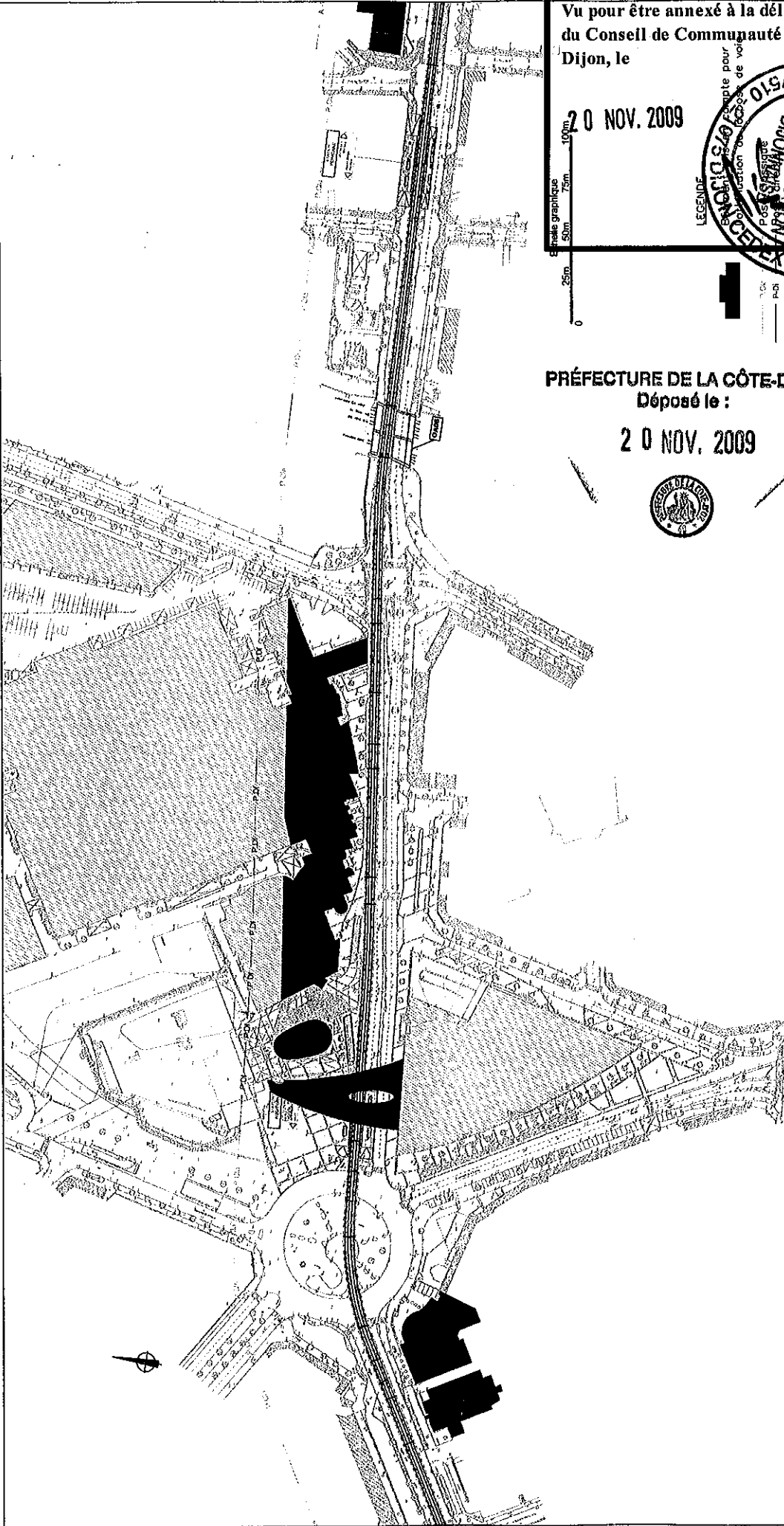
Echelle(s) : 1/2000 @ A3

1140 001 U AS VPL MOEG 090000 A

1140 001 U AS VPL MOEG 090000 A



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



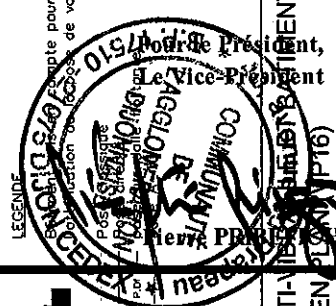
PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

20 NOV. 2009



Vu pour être annexé à la délibération n° 37
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le

20 NOV. 2009



POSE DE VOIE ANTI-...
VUE EN PLAN (P16)

TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
Complément à l'Étude d'Impact
Boulevard de Champagne - Avenue Raymond Poincaré

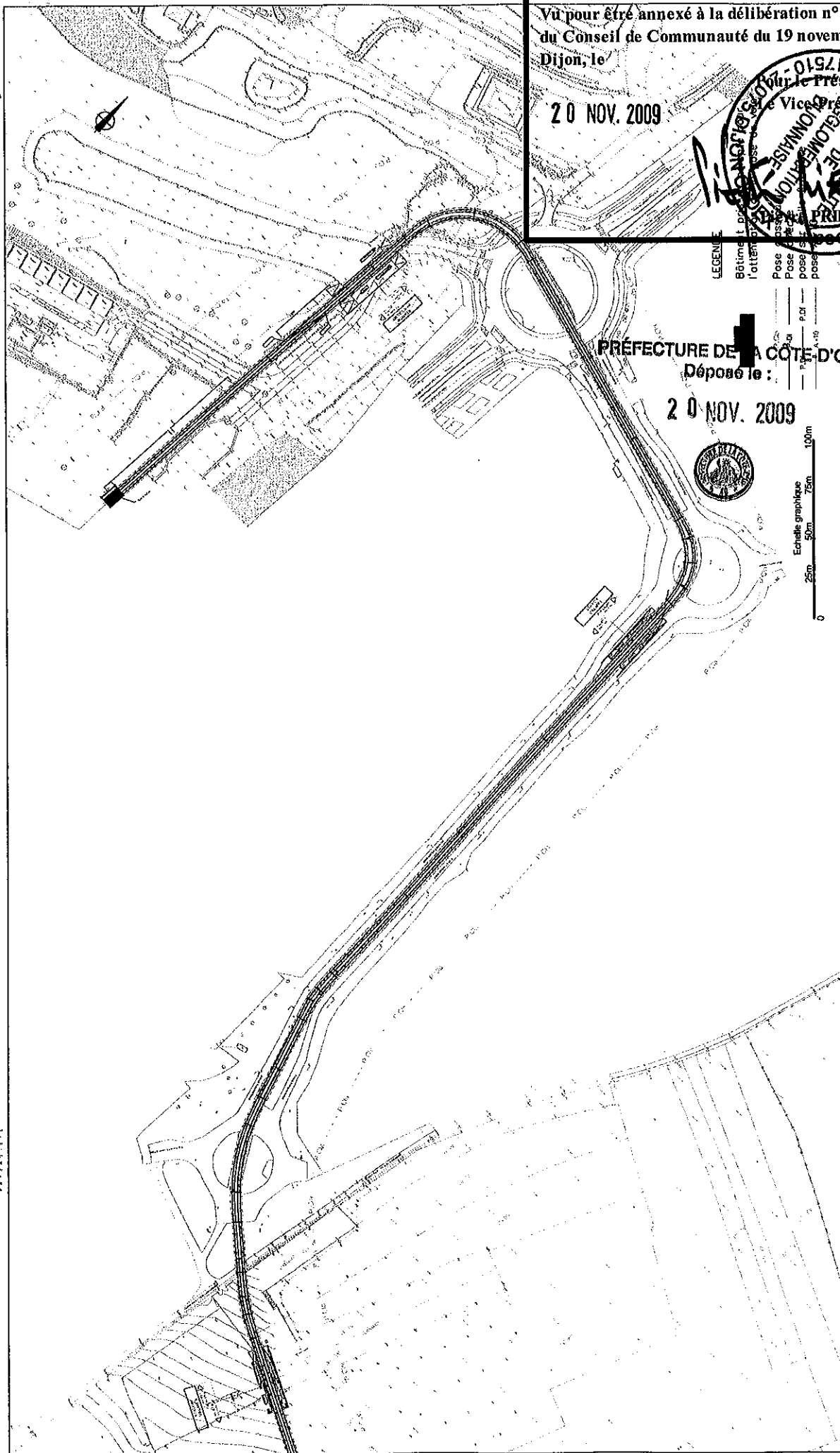
Origine	Indice	Date	Designation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
	A	30/10/08	ORIGINAL	BFR	CTH	JLDC

Echelle(s) : 1/2000 @ A3

Membre du projet
TC 08-PRO LI AB VPL MOEG 080000 A



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



Vu pour être annexé à la délibération n°
 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
 Dijon, le
 20 NOV. 2009

LE PRÉSIDENT
 M. ANTOINETTE
 LE VICE-PRÉSIDENT
 M. BENOIT

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
 M. BENOIT

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
 Déposé le :
 20 NOV. 2009

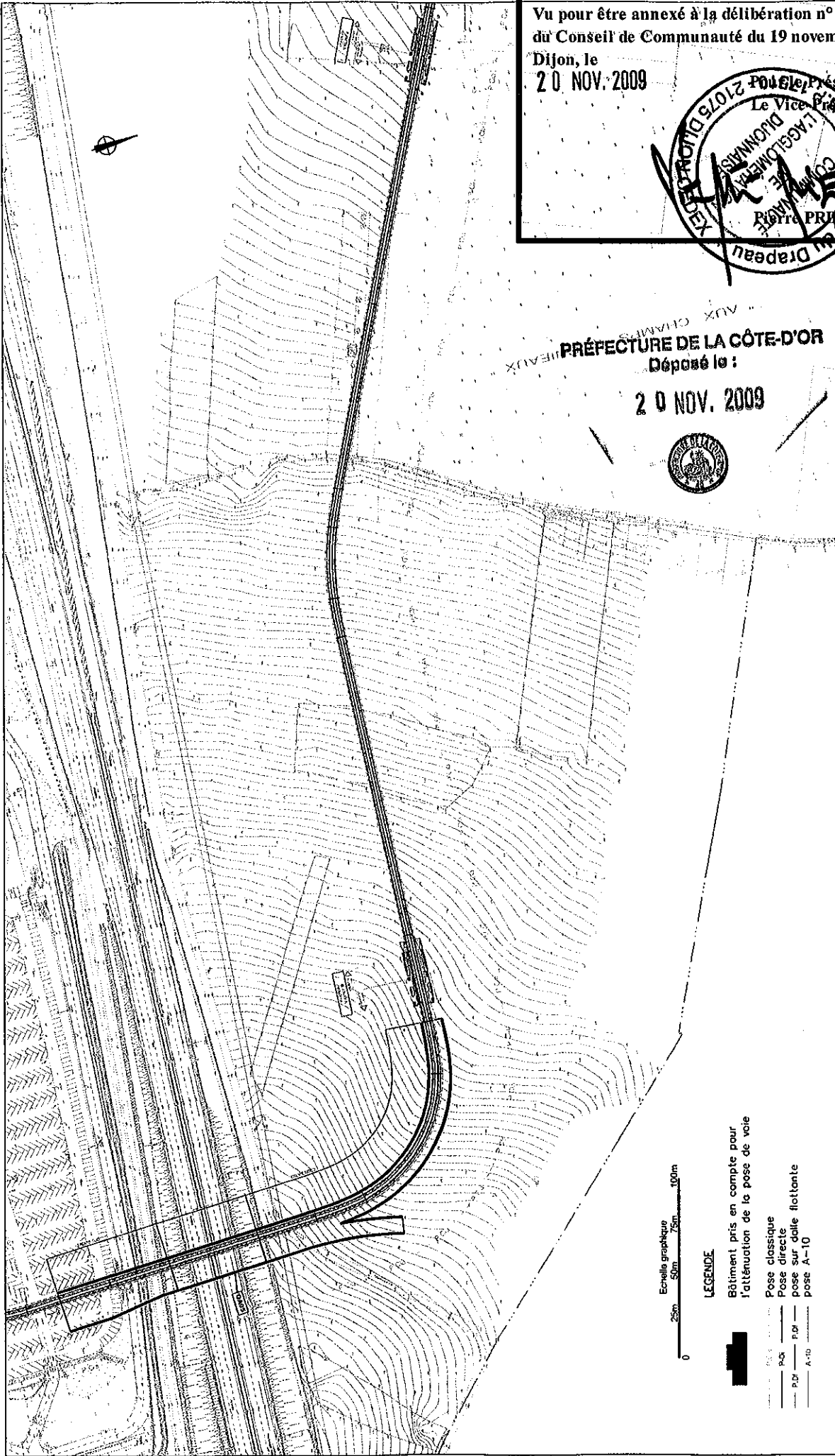
TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
 Complément à l'Etude d'Impact
 Valmy II - P+R Valmy

Indice	Date	Designation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	19/10/09	ORIGINAL	BFR	CTH	JDC

Origine :
 egis rail
 20 rue de la République
 21000 DIJON
 Tél. 03 80 38 38 32
 www.egis.com / www.egis.com

POSE DE VOIE ANTI-CHIFFONNIER ET BÂTIMENTS
 VUE EN PERSPECTIVE

Echelle(s) : 1/2000 @ A3



Echelle graphique
0 25m 50m 75m 100m

LEGENDE

Bâtiment pris en compte pour l'atténuation de la pose de voie

- Pose classique
- P-5 Pose directe
- P-D pose sur dalle flottante
- A-10

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

2 0 NOV. 2009



Vu pour être annexé à la délibération n° 34
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le
2 0 NOV. 2009



TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE

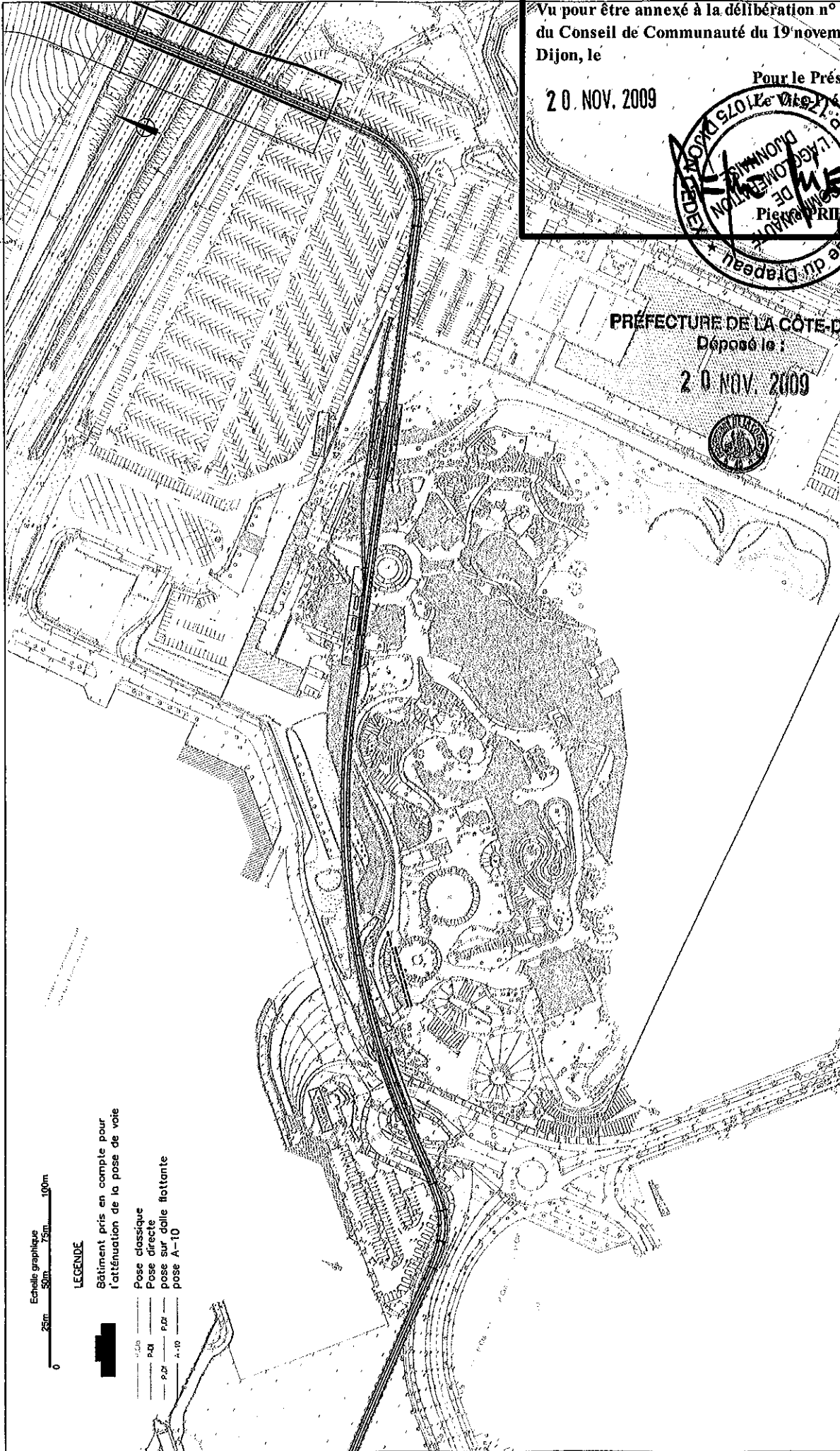
Complément à l'Etude d'Impact
Valmy III - Valmy II

Origine :	Index	Date	Description du document	Dessiné	Véifié	Approuvé
egis rail	A	30/09/09	ORIGINAL	BFR	CH	JLOC

POSE DE VOIE ANTI-CHIFFONNIERES
VUE EN PLAN (A3)

Echelle(s) : 1/2000 @ A3

PRO LI AB VPL MOEG 090000 A



Echelle graphique
 0 25m 50m 75m 100m

LEGENDE

Bâtiment pris en compte pour l'atténuation de la pose de voie

Pose classique
 Pose directe
 pose sur dalle flottante
 pose A-10

Vu pour être annexé à la délibération n°
 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
 Dijon, le

20 NOV. 2009

Pour le Président,
 Le Vice-Président



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR

Déposé le :

20 NOV. 2009

TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE

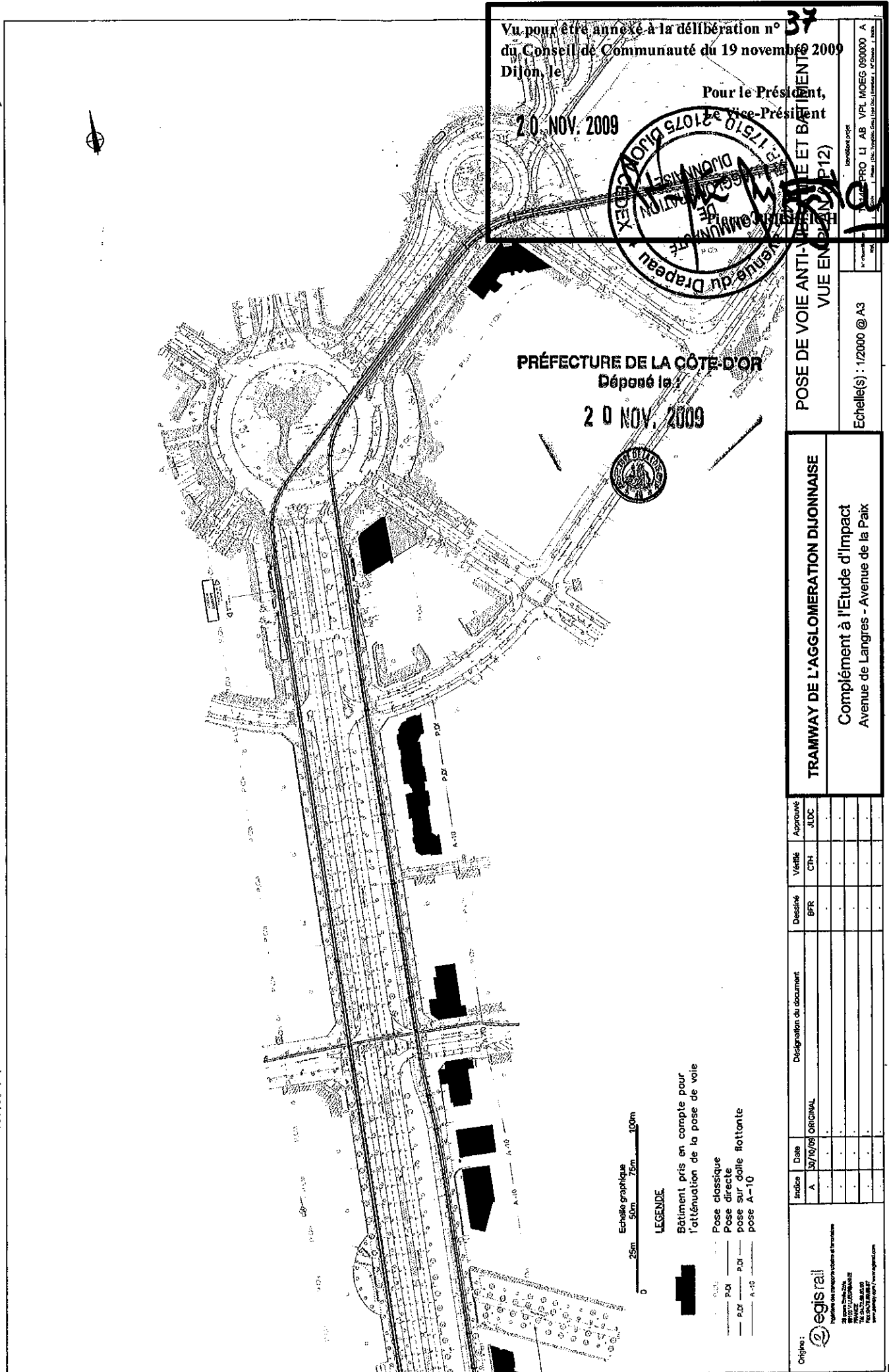
Complément à l'Etude d'Impact
 Toison d'Or - Zénith

Indice	Date	Description du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/09	ORIGINAL			

POSE DE VOIE ANTICHEROUBRIEMENT
 VUE EN PLAN (A3)

Echelle(s) : 1:2000 @ A3

REPONSE POST
 LE 19 NOV 2009 11 AB VPL MOEG 090000 A



Vu pour être annexé à la délibération n° 34
 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
 Dijon, le 20 NOV. 2009

Pour le Président,
 Le Vice-Président

SCHEMATA COMMUNALES DE LA CÔTE-D'OR
 MAIRIE DE DIJON
 17510 21075 DIJON

Origine :	Indice	Date	Designation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
	A	30/10/09	ORIGINAL	BPR	CMH	JLDC

Echelle(s) : 1:2000 @ A3

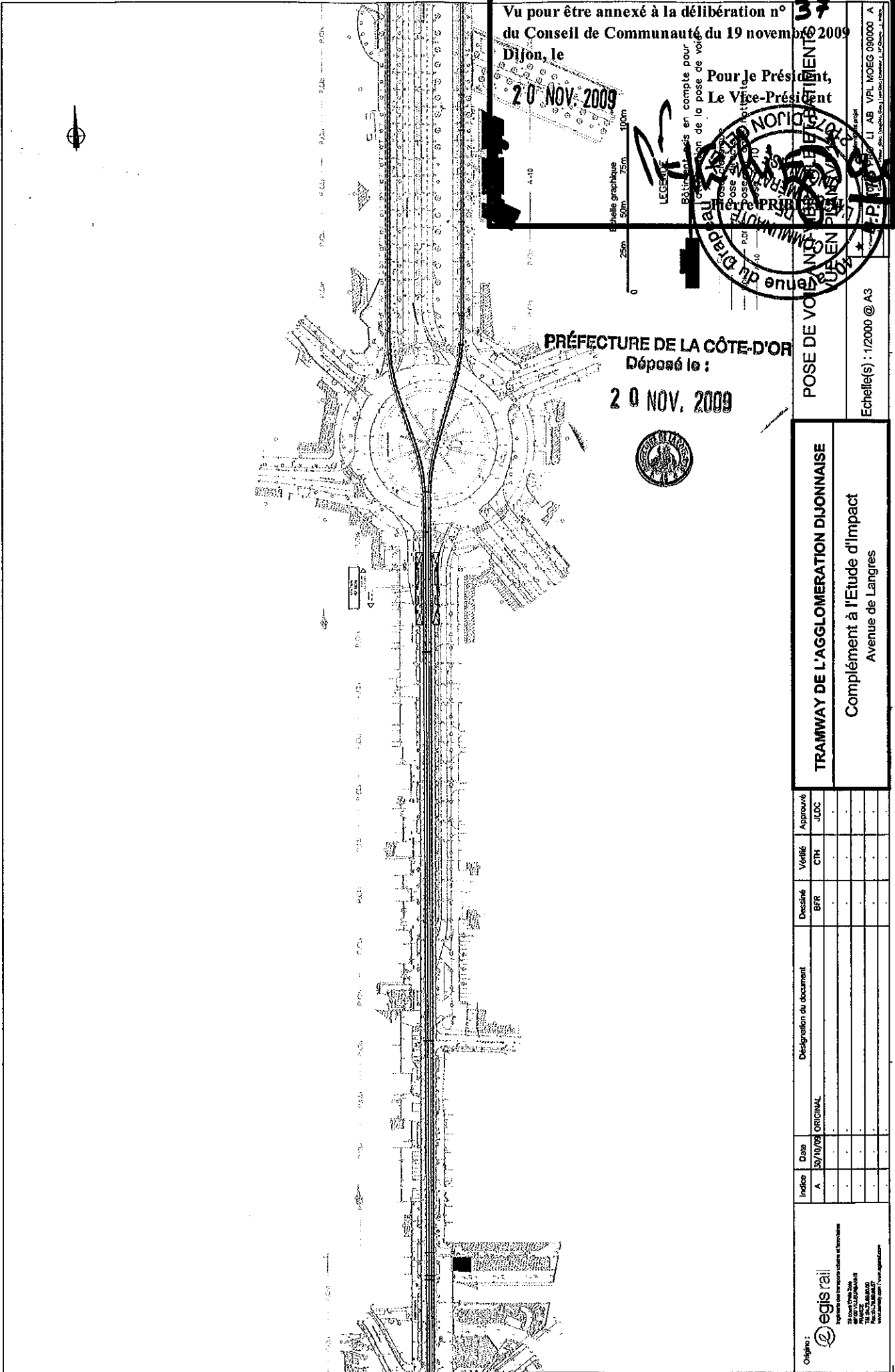
Projet : VPL MOEG 090000 A
 Date : 19/11/2009
 Auteur : M. P. L. J. AB



alfred peter



Groupement de maîtrise d'oeuvre des premières lignes du tramway de l'agglomération dijonnaise



Vu pour être annexé à la délibération n° 37 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009

Dijon, le

20 NOV. 2009

Pour le Président,
Le Vice-Président

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

20 NOV. 2009

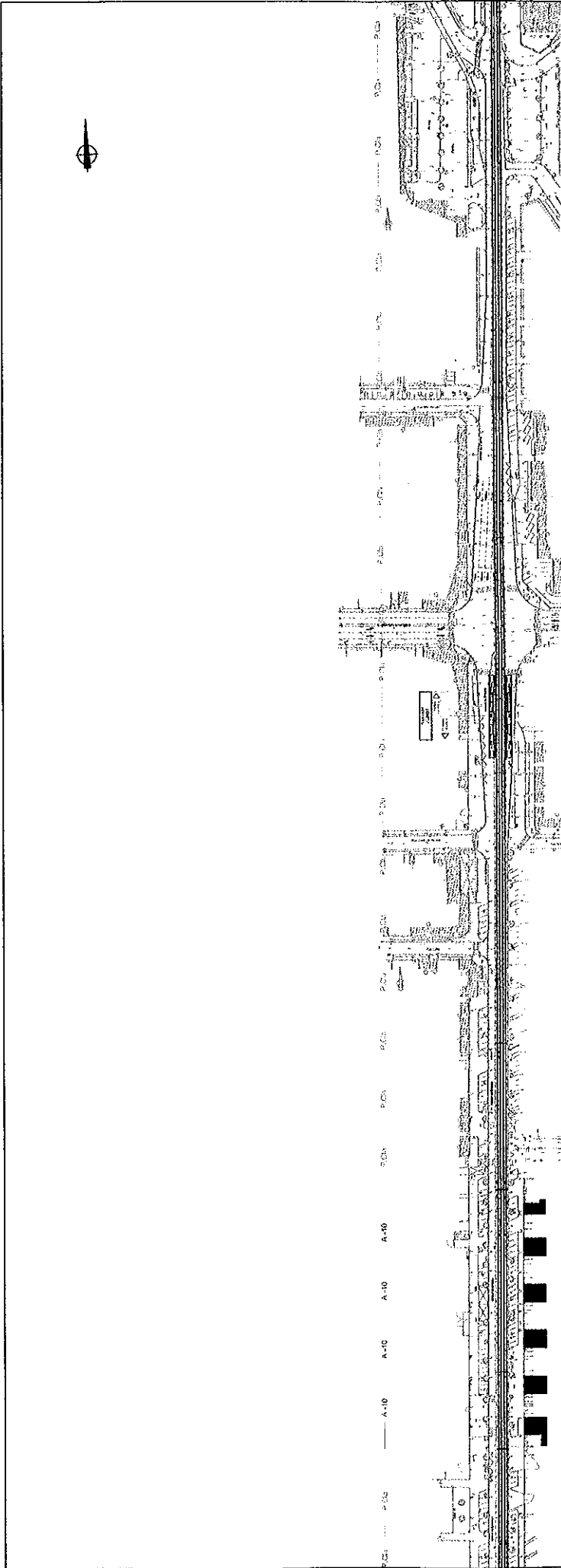


TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
Complément à l'Etude d'Impact
Avenue de Langres

Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/09	ORIGINAL	BFR	CTH	JLDC

Origine : egis rail
23 avenue de la République
91000 Evry-Courcouronnes
Tél : 01 39 00 00 00
www.egis.com

POSE DE VOIES
Echelle(s) : 1/2000 @ A3



Vu pour être annexé à la délibération n° 37
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le

20 NOV. 2009

Echelle graphique
50m 75m 100m

pour le compte pour
la pose de voie

Pour le Président,
Le Vice-Président

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE LA CÔTE D'OR
Dijon

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :
20 NOV. 2009

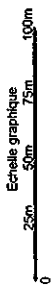
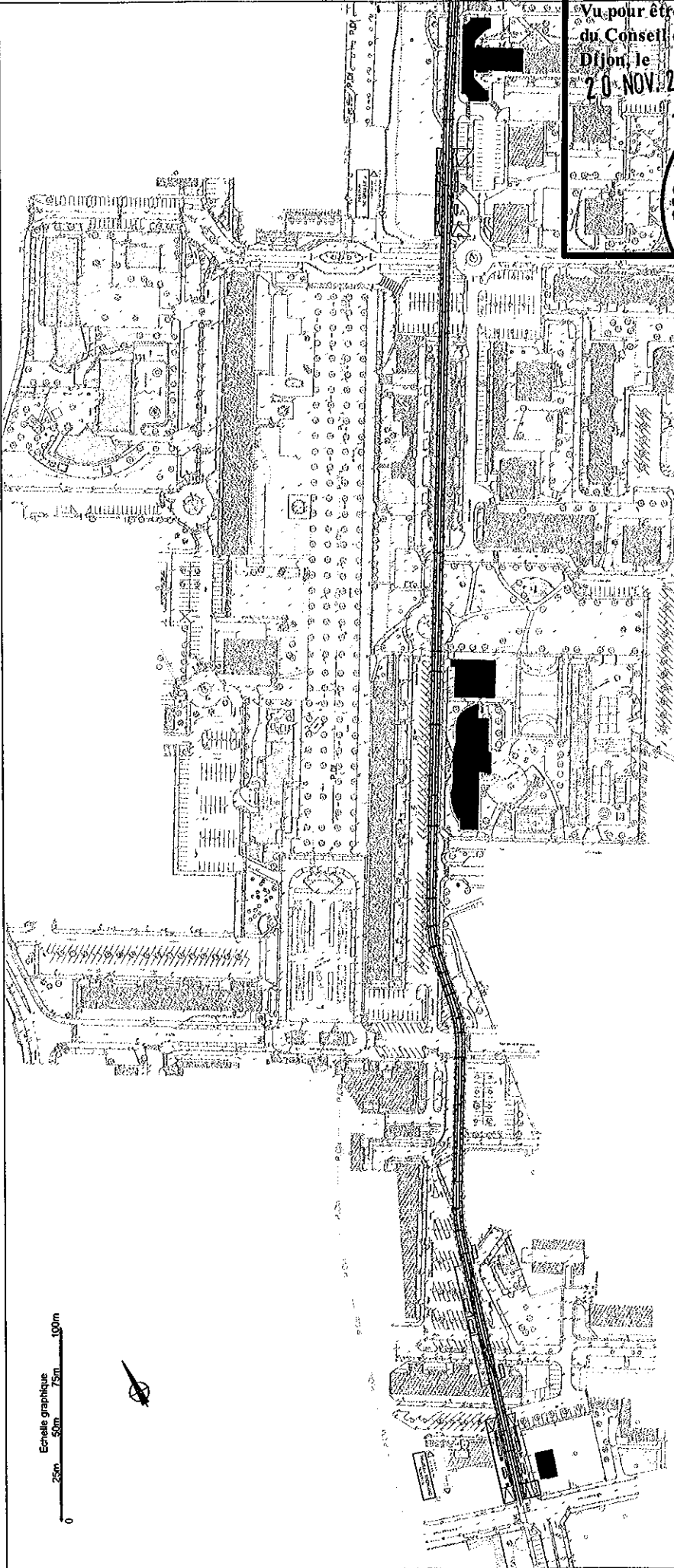
TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE
Complément à l'Etude d'Impact
Avenue du Drapeau

Indice	Date	Désignation du document	Designé	Véifié	Approuvé
A	30/10/09	ORIGINAL	BFR	CTH	JDC

POSE DE VOIE ANTI-TRAVERSÉE BIENIENTRÉS
VUE EN PLAN

Echelle(s) : 1/2000 @ A3

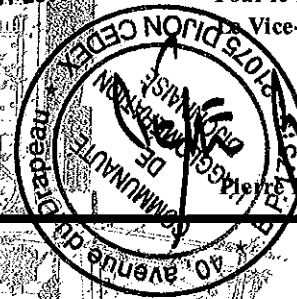
TOI: 00010 LI AB VPL MOEG 090000 A



LEGENDE

Bâtiment pris en compte pour l'atténuation de la pose de voie

- Pose classique
- Pose directe
- pose sur dalle flottante
- pose A-10



Vu pour être annexé à la délibération n° 37
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le 20 NOV 2009

Pour le Président,
Vice-Président

PRÉFECTURE DE LA CÔTE D'OR
Déposé le :

20 NOV 2009

TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE

Complément à l'Etude d'Impact
Chenove Centre et Mail

Indice	Date	Désignation du document	Dessiné	Vérifié	Approuvé
A	30/10/09	ORICINAL	BFR	CTH	J.LOC

Origine :

28 Rue de la République
21000 DIJON
Tél. 03 80 39 30 00
www.egisrail.com

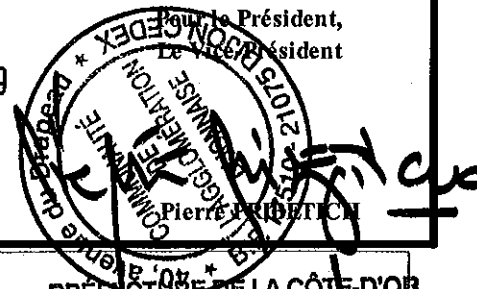
POSE DE VOIE ANTI-VEHICULE ET BÂTIMENTS
VUE EN PLAN (A3)

Echelle(s) : 1/2000 @ A3

TOUR DE FRANCE LI AB VPL MOEG 090000 A

Vu pour être annexé à la délibération n° 37
 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
 Dijon, le

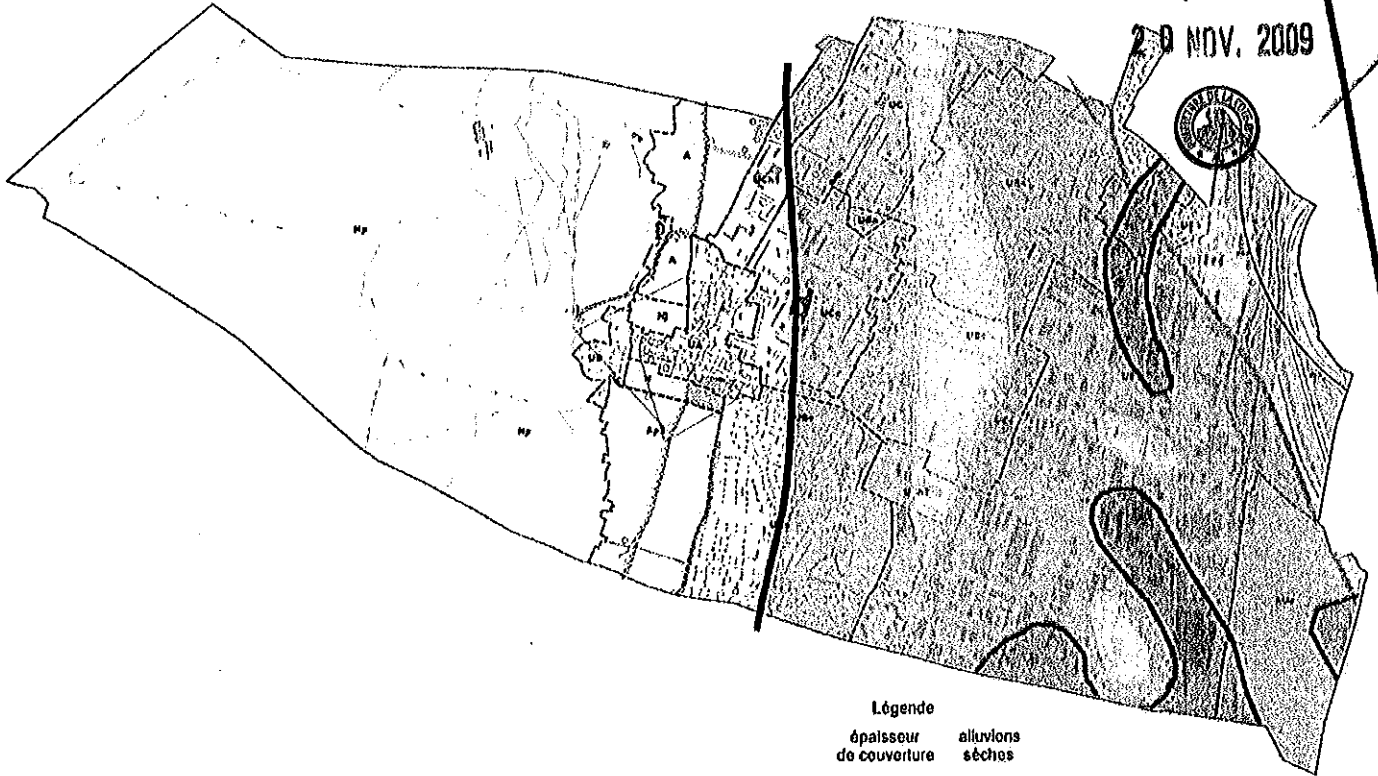
20 NOV. 2009



CARTE DE VULNERABILITE DE LA NAPPE PHREATIQUE
 Etude ANTHEA

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
 Déposé le :

20 NOV. 2009



Légende

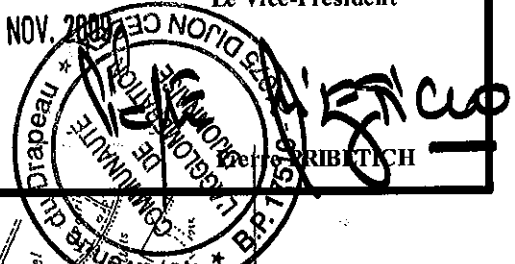
épaisseur de couverture	alluvions sèches
> 3 m	> 15 m
> 3 m	< 15 m
de 1 à 3 m	> 10 m
de 1 à 3 m	< 10 m
< 1 m	.

— Limite oligocène

Vu pour être annexé à la délibération n° 37
 du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
 Dijon, le

Pour le Président,
 Le Vice-Président

20 NOV. 2009



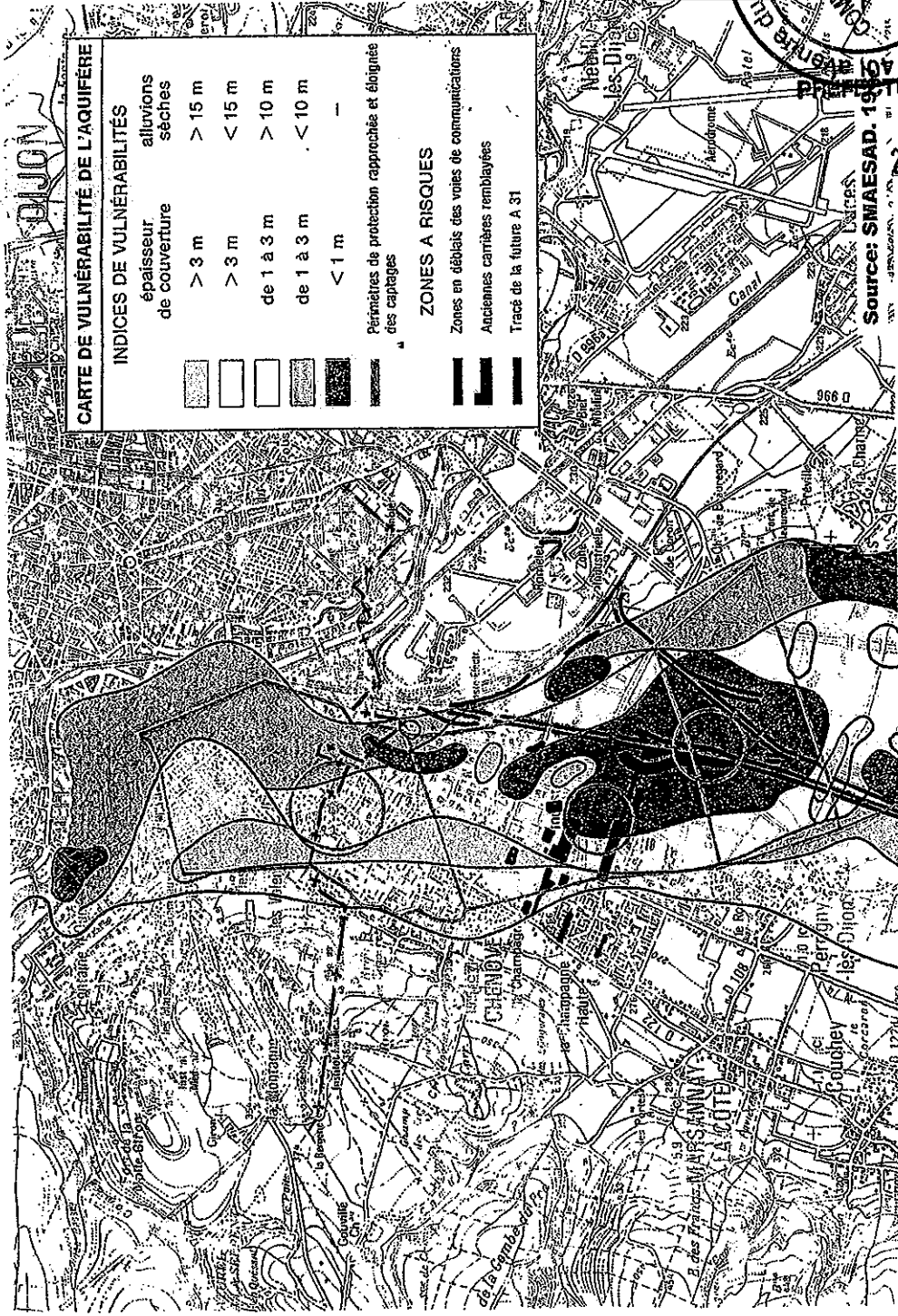
CARTE DE VULNÉRABILITÉ DE L'AQUIFÈRE

INDICES DE VULNÉRABILITÉS

épaisseur de couverture	> 3 m	> 3 m	de 1 à 3 m	de 1 à 3 m	< 1 m	-
alluvions sèches	> 15 m	< 15 m	> 10 m	< 10 m	-	-

ZONES A RISQUES

- Périmètres de protection rapprochée et éloignée des captages
- Zones en débâis des voies de communications
- Anciennes carrières remblayées
- Tracé de la future A 31



PREFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
 Déposé le :

20 NOV. 2009

Source: SMAESAD. 1994



CONVENTION DE CO-MAITRISE D'OUVRAGE PUBLIQUE
TRAVAUX DE DEVOIEMENT DES RESEAUX
DANS LE CADRE DE LA CREATION DE DEUX LIGNES DE TRAMWAY
SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE

ENTRE

La **COMMUNAUTE DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE** dont le siège est sis 40 avenue du Drapeau à Dijon, représentée par son Président, Monsieur François REBSAMEN, dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil communautaire en date du 19 Novembre 2009

Ci-après désignée « LE GRAND DIJON » OU « LE MAÎTRE D'OUVRAGE UNIQUE »

D'une part,

ET :

L'UNIVERSITE DE BOURGOGNE dont le siège est 1 Esplanade Erasme 21000 Dijon représenté par sa Présidente, Madame Sophie Béjean, dûment habilitée à cet effet par délibération du Conseil d' Administration en date du 08 Décembre 2009,

Ci-après désignée par « l'Université de Bourgogne » OULE CO-MÂITRE D'OUVRAGES »

D'autre part,

Ci-après collectivement désignées « LES PARTIES »

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

20 NOV. 2009



Vu pour être annexé à la délibération n° 38
du Conseil de Communauté du 19 novembre 2009
Dijon, le

20 NOV. 2009

Pour le Président,
Le Vice-Président

Pierre PRIBENICH



IL EST PREALABLEMENT EXPOSE

Le Grand Dijon est chargé de l'organisation des transports urbains au titre de la compétence en matière d'aménagement de l'espace communautaire en vertu de l'arrêté préfectoral portant transformation du District de l'agglomération dijonnaise en Communauté d'agglomération du 24 décembre 1999. Dans le cadre de cette compétence, il a décidé de réaliser deux lignes de tramway sur le territoire de l'agglomération dijonnaise, à savoir :

- la ligne A relie la commune de Quetigny, à l'Est de la communauté de d'agglomération, à la gare SNCF de Dijon,
- et la ligne B, la commune de Chenôve, au sud de la communauté de d'agglomération, à la zone d'activités de Valmy au Nord de Dijon, en passant par le centre ville de Dijon.

La mise en service de cette infrastructure est prévue pour 2013.

La réalisation des deux lignes de tramway nécessite qu'il soit procédé au dévoiement des infrastructures enterrées entrant en conflit avec la réalisation de la plate-forme. Les réseaux à déplacer se situent sur le campus de l'Université de Bourgogne et lui ont été remis en dotation par l'Etat.

Les contraintes nécessitant le dévoiement des réseaux sont liées :

- à l'implantation de la plate-forme du tramway et de tous ses équipements,
- à l'exploitation qui s'impose, aux installations, ainsi qu'aux réseaux restant sous la plate-forme,
- à l'aménagement des voiries dans le périmètre du projet incluant les aménagements paysagers définis par le maître d'ouvrage, indispensables au projet de tramway et faisant partie intégrante de celui-ci.

Les réseaux à dévier sont définis dans l'annexe jointe.

La date prévisionnelle de démarrage des travaux est fixée au mois de mars 2010.

Pour assurer une bonne coordination des travaux et optimiser les moyens humains, techniques et financiers, la Communauté d'agglomération dijonnaise et l'Université de Bourgogne souhaitent réaliser cette opération de déplacement des réseaux dans le cadre de la présente convention de co-maîtrise d'ouvrage publique telle que prévue à l'article 2-II de la loi sur la maîtrise d'ouvrage publique en date du 12 juillet 1985 modifiée par l'ordonnance 2004-566 du 17 juin 2004.

Cela étant exposé, il est convenu ce qui suit

1. OBJET

Les parties décident de réaliser en co-maîtrise d'ouvrage publique le dévoiement des réseaux nécessaires à la réalisation des deux premières lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise.

Les prestations induites par le déplacement des réseaux sont définies dans l'annexe de la présente convention.

A cet effet, les parties sont soumises aux dispositions de la loi MOP (n°85-704) relative à la maîtrise d'ouvrage publique du 12 juillet 1985 modifiée notamment par l'ordonnance 2004-566 du 17 juin 2004.

2.PÉRIMÈTRE DE LA CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE PUBLIQUE

Il est expressément convenu que le périmètre de la co-maîtrise d'ouvrage exclut tous les travaux qui n'entrent pas en conflit avec la plate forme du tramway.

Le périmètre de la co-maîtrise d'ouvrage est défini dans l'annexe de la présente convention.

Les réseaux concernés sont :

- les réseaux d'eaux pluviales
- les réseaux d'eaux usées
- les réseaux de chaleur
- les réseaux fibre optique et télécommunications
- les réseaux d'adduction en eau potable
- les réseaux de distribution de gaz
- les réseaux privés « Moyenne tension »

3. DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour une durée comprenant la durée d'exécution des travaux jusqu'à leur réception définitive, après levée des éventuelles réserves.

Elle peut être exécutée à compter de sa notification à l'Université de Bourgogne par le Grand Dijon, après accomplissement par ce dernier des formalités de transmission aux services préfectoraux en charge du contrôle de légalité.

4. DÉSIGNATION DU MAÎTRE D'OUVRAGE UNIQUE

Conformément à l'article 2-II de la loi sur la maîtrise d'ouvrage publique en date du 12 juillet 1985 modifié, les parties conviennent que le Grand Dijon assurera la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération dont le périmètre est défini ci-dessus.

En cette qualité, le Grand Dijon agira à la fois pour son propre compte et également pour le compte du co-maître d'ouvrage.

5. MAÎTRISE DU FONCIER

Les terrains emprises des travaux à réaliser pour le déplacement de ses réseaux privatifs sont mis à disposition du Grand Dijon par l'Université de Bourgogne.

6.ÉLABORATION DU PROGRAMME DE L'OPÉRATION

Afin notamment d'obtenir une assistance pour élaborer le programme de l'opération, les parties conviennent que le Grand Dijon en tant que Maître d'Ouvrage unique, pourra lancer un marché d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, un marché de maîtrise d'œuvre ou tout autre marché nécessaire à la bonne réalisation des travaux.

7.PROCÉDURES DE PASSATION DES MARCHES

Les parties conviennent d'utiliser pour la réalisation de l'opération de dévoiement des réseaux toutes procédures autorisées par le Code des marchés publics et applicables au maître d'ouvrage unique.

Le Grand Dijon pourra relancer la(les) procédure(s) en cas d'infructuosité ou de déclaration sans suite.

Il est convenu que la Commission d'appel d'offres des marchés qui seront passés en application de la présente convention sera celle du Grand Dijon.

8. ENVELOPPES FINANCIÈRES ET RÉPARTITION ENTRE LES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le projet est estimé à 370 000 euros TTC.

La prise en charge financière est assurée intégralement par le Grand Dijon.

9. SUBVENTIONS

Il est convenu entre les parties que le Grand Dijon pourra déposer des demandes de subventions relatives à l'ensemble de l'opération en commun. L' Université de Bourgogne fournira au Grand Dijon tous les éléments nécessaires au montage des dossiers de demande de subventions. Ces subventions perçues par le Grand Dijon viendront en minoration du coût total de l'opération.

10. ASSURANCES

Le Grand Dijon sera autorisé à souscrire à ses frais toutes les polices d'assurances nécessaires à l'opération de dévoiement des réseaux pour l'ensemble de l'opération en commun.

11. CONTENTIEUX VIS-A-VIS DE TIERS

En cas de contentieux liés aux marchés passés pour le dévoiement des réseaux, les parties conviennent que le Grand Dijon désignera les conseils appropriés.

Les parties s'engagent mutuellement à renoncer à l'engagement de procédures de recours contre les unes ou les autres.

12. MODALITÉS DE PRÉPARATION ET PASSATION DES MARCHES PASSES EN VUE DU DÉPLACEMENT DES RÉSEAUX

Les dossiers de consultation des entreprises relatifs aux marchés ou à tout autre procédure passée en vue du dévoiement des réseaux seront rédigés par le Grand Dijon, aidé éventuellement d'un assistant au maître d'ouvrage, en concertation avec l'Université de Bourgogne.

Au cours des études réalisées conjointement par l'Université de Bourgogne et le Grand Dijon, s'il s'avérerait nécessaire de prévoir des opérations supplémentaires sur les réseaux pour des raisons de charge insuffisante ou de vétusté avérée, le Grand Dijon prendra en charge ces opérations complémentaires.

Le déroulement des opérations de la consultation est confié au Grand Dijon qui se chargera notamment de :

- l'envoi de l'AAPC aux organes de publication, et autres avis obligatoires;
- la convocation des membres de la CAO;
- l'établissement des procès-verbaux lors des séances de la CAO ;
- les réponses aux questions des candidats;
- la rédaction de l'analyse des offres;
- l'information des candidats non retenus;
- la mise au point du marché le cas échéant;

- la notification du(des) marché(s) au titulaire ;
- l'envoi de l'avis d'attribution aux organes de publication ;
- le cas échéant, la déclaration d'infructuosité ou la déclaration sans suite de la procédure ainsi que la procédure de relance de la passation du (des) marché(s);
- ainsi que diverses missions prévues par le Code des marchés publics, relevant de la prérogative de l'entité adjudicatrice.

13. SUIVI DE L'EXÉCUTION DES MARCHES PASSES EN VUE DU DÉPLACEMENT DES RÉSEAUX

Le Grand Dijon doit assurer l'exécution des marchés passés en vue du déplacement des réseaux, au nom et pour le compte de l'Université de Bourgogne et pour son propre compte, le cas échéant avec l'assistance d'un assistant au maître d'ouvrage/maître d'œuvre.

Il signera les pièces et documents nécessaires à l'exécution des marchés, en qualité de maître d'ouvrage unique mais pour le compte des deux maîtres d'ouvrage.

Le Grand Dijon exercera notamment les missions suivantes :

- établissement des ordres de service en sa qualité de maître d'ouvrage ,
- règlement des acomptes, avances et paiements,
- suivi de la sous-traitance,
- suivi des avenants et des décisions de poursuivre,
- suivi de la cession de créance ou nantissement.

Les actes du Grand Dijon devront porter la mention suivante : « *le maître d'ouvrage unique agissant au nom et pour le compte du Grand Dijon, et de l'Université de Bourgogne* »

Le Grand Dijon centralise les dysfonctionnements éventuels : retards d'exécution, non-respect des prescriptions, résiliation du marché, application des pénalités, la liquidation et le redressement judiciaire des titulaires des marchés.

Un conducteur d'opération sera mandaté par le Grand Dijon pour suivre le chantier.

14. AUTORISATIONS D'URBANISME ET AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES DIVERSES

Les parties conviennent qu'en tant que mandataire, dans la convention de maîtrise d'ouvrage, le Grand Dijon sera habilité à déposer toutes les demandes d'autorisation nécessaires au titre du droit de l'urbanisme ou de toute autre réglementation requise pour le déplacement des réseaux.

15. REMISE DES OUVRAGES

L'Université de Bourgogne est convoquée à participer aux opérations préalables à la réception des travaux. La visite des ouvrages donne lieu à l'établissement d'un compte rendu qui reprend les observations éventuellement présentées par les co-maîtres d'ouvrage.

Avant de prendre la décision de réception des travaux, le Grand Dijon en informe l'Université de Bourgogne.

Une ampliation du procès-verbal des opérations préalables à la réception et de la décision de réception prise par le Grand Dijon est adressée au co-maître d'ouvrage.

La réception des ouvrages emporte transfert au co-maître d'ouvrage de la garde de l'ouvrage.

Le Grand Dijon remet au co-maître d'ouvrage, au moment du transfert de propriété, un dossier constitué notamment des pièces suivantes :

- procès-verbaux de réception,
- dossiers d'ouvrage exécutés,
- pièces relatives à la sécurité

16. MODIFICATIONS

La présente convention pourra être modifiée par avenant.

17. CADUCITE DE LA CONVENTION

La présente convention prend fin de plein droit, dans les cas suivants :

- non-obtention de la déclaration d'utilité publique portant sur l'expropriation pour cause d'utilité publique pour permettre la réalisation des deux lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise ;
- non-obtention de toute autorisation nécessaire à la conduite du projet de tramway.

18. CONDITIONS DE RÉSILIATION

En cas de désaccord persistant entre les parties et après que toutes les voies de

concertation aient été recherchées, une résiliation pourra intervenir à l'initiative de l'une des parties.

La résiliation sera obligatoirement précédée d'une mise en demeure effectuée par courrier recommandé avec accusé de réception adressé 30 jours avant la décision prononçant la résiliation.

19. RÈGLEMENT DES LITIGES

En cas de différend entre les parties sur l'exécution de cette convention, les parties devront se rapprocher pour tenter de trouver une solution amiable; à défaut, le litige pourra être porté par l'une des parties devant le Tribunal Administratif de DIJON.

Fait à

Le

En deux exemplaires originaux,

Pour le Grand Dijon,
Monsieur le Président

Pour l'Université de
Bourgogne,
Madame la Présidente

Annexe

Secteur	Type de travaux	Désignation des travaux
1	Alimentation gaz animalerie	Nouveau branchement GrDF Tranchée avec remblai et engazonnement Canalisations en PE Raccordement sur existant
	Réseau de chaleur entre CHU et B1	Caniveau béton Tranchée avec remblai Regard Tubes chauffage pré-isolés diam. 150 mm Vannes diam. 150 mm Raccordement sur existant
		Réseau de fibre optique et multipaires entre CHU et B1
2	Alimentation gaz	Tranchée avec remblai 1 fourreau diam. 200 mm Canalisations en PE gaz Raccordement sur existant
	Modification des réseaux extérieurs	Modification branchement AEP
3	Consolidation collectif 400 mm EU/EP avec séparatif	Tranchée avec remblai Canalisations béton diam. 400 mm Raccordement sur existant avec regard
4	Réseau de chaleur IUVV	Caniveau béton Tranchée avec remblai Regard Tubes chauffage pré-isolés diam. 150 mm Vannes diam. 150 mm Raccordement sur existant
5	Consolidation collectif 300 mm EU/EP avec séparatif	Tranchée avec remblai Canalisations béton diam. 400 mm Raccordement sur existant avec regard
	Déplacement des poteaux incendie	Poteau incendie Tranchée avec remblai Canalisations en fonte diam. 100 mm Raccordement sur existant
6	Consolidation collectif 300 mm EU/EP avec séparatif	Tranchée avec remblai Canalisations béton diam. 400 mm Raccordement sur existant avec regard
	Déplacement des poteaux incendie	Poteau incendie Tranchée avec remblai Canalisations en fonte diam. 100 mm Raccordement sur existant
7	Réseau de chaleur Gymnase Sablé et Halles d'athlétisme	Tranchée avec remblai Regard Tubes chauffage pré-isolés diam. 150 mm Vannes diam. 150 mm Raccordement sur existant
		Caniveau béton Tranchée avec remblai pour caniveau Tranchée avec remblai et engazonnement Regard Tubes chauffage pré-isolés diam. 100 mm en caniveau Tubes chauffage pré-isolés diam. 100 mm en tranchée Vannes diam. 100 mm Raccordement sur existant
		Réseau de fibre optique et multipaires vers Aile des Sciences
	Alimentation AEP secteur sports	Tranchée avec remblai et engazonnement Canalisations en fonte TT AEP Raccordement sur existant
8	Consolidation collectif 400 mm EU/EP avec séparatif	Tranchée avec remblai Canalisations béton diam. 400 mm Raccordement sur existant avec regard