

Certifié conforme à l'acte transmis au contrôle de légalité



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du jeudi 27 juin 2013

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. BORDAT et M. TRAHARD

Convocation envoyée le 20 juin 2013

Publié le 28 juin 2013

Nombre de membres du Conseil de Communauté : 86

Nombre de présents participant au vote : 70

Nombre de membres en exercice : 86

Nombre de procurations : 11

SCRUTIN : POUR : 81

ABSTENTION : 0 CONTRE : 0 NE SE PRONONCE PAS : 0

Membres présents :

M. François REBSAMEN	Mme Anne DILLENSEGER	M. Michel ROTGER
M. Pierre PRIBETICH	M. Mohamed BEKHTAOUI	M. François NOWOTNY
Mme Colette POPARD	Mme Elizabeth REVEL	Mme Christine MASSU
M. Rémi DETANG	M. Georges MAGLICA	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
M. Jean-Patrick MASSON	Mme Françoise TENENBAUM	M. Claude PICARD
M. José ALMEIDA	Mme Christine DURNERIN	M. Pierre PETITJEAN
M. Jean-François DODET	Mme Nelly METGE	Mme Claude DARCIAUX
M. François DESEILLE	Mme Elisabeth BIOT	M. Nicolas BOURNY
M. Michel JULIEN	Mme Christine MARTIN	M. Jean-Philippe SCHMITT
Mme Marie-Françoise PETEL	Mme Nathalie KOENDERS	M. Philippe GUYARD
M. Gérard DUPIRE	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
Mme Catherine HERVIEU	M. Alain MARCHAND	M. Patrick BAUDEMONT
M. François-André ALLAERT	M. Mohammed IZIMER	Mme Geneviève BILLAUT
M. Jean-Paul HESSE	Mme Hélène ROY	M. Murat BAYAM
Mme Badiaâ MASLOUHI	Mme Lê-Chinh AVENA	M. Michel BACHELARD
M. Yves BERTELOOT	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	M. Philippe BELLEVILLE
M. Patrick MOREAU	Mme Joëlle LEMOUZY	M. Norbert CHEVIGNY
M. Dominique GRIMPRET	M. Jean-Yves PIAN	M. Gilles TRAHARD
M. Didier MARTIN	Mme Stéphanie MODDE	Mme Noëlle CABBILLARD
M. André GERVAIS	M. Philippe CARBONNEL	M. Jean DUBUET
M. Alain MILLOT	M. Alain LINGER	M. Patrick ORSOLA
M. Benoît BORDAT	M. Louis LAURENT	Mme Michèle CHALLAUX
M. Joël MEKHANTAR	M. Roland PONSAA	Mme Françoise VANNIER-PETIT.

Membres absents :

M. Gilbert MENUT	M. Jean ESMONIN pouvoir à M. François REBSAMEN
M. Patrick CHAPUIS	M. Laurent GRANDGUILLAUME pouvoir à M. Pierre PRIBETICH
Mme Louise BORSATO	M. Jean-François GONDELLIER pouvoir à M. Philippe GUYARD
M. Gaston FOUCHERES	M. Jean-Claude DOUHAIT pouvoir à M. Dominique GRIMPRET
M. Rémi DELATTE	M. Jean-Pierre SOUMIER pouvoir à M. Pierre PETITJEAN
	M. Philippe DELVALEE pouvoir à Mme Stéphanie MODDE
	M. Franck MELOTTE pouvoir à M. José ALMEIDA
	M. Michel FORQUET pouvoir à Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
	M. Gilles MATHEY pouvoir à M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
	M. Jean-Claude GIRARD pouvoir à M. Alain LINGER
	Mme Françoise EHRE pouvoir à Mme Geneviève BILLAUT.

OBJET : HABITAT, POLITIQUE DE LA VILLE ET URBANISME**Zone d'Aménagement Concerté Ecoparc Dijon Bourgogne - Approbation du dossier de réalisation et passation d'une convention d'avance de trésorerie**

Par délibération du 25 juin 2009, le Conseil Communautaire a confié à la Société Publique Locale d'Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise (SPLAAD) dans le cadre d'une concession, l'aménagement du territoire Parc d'Activités Économiques de l'Est Dijonnais, redénommé depuis Ecoparc Dijon Bourgogne.

Afin de concrétiser la première phase opérationnelle de la reconquête de ce territoire, le Conseil Communautaire a décidé, par délibération du 15 novembre 2007, de créer, sur le secteur compris de part et d'autre de la liaison Arc sur Tille – Dijon, sur les territoires de Saint-Apollinaire et de Quétigny, la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Ecoparc Dijon Bourgogne.

L'objet du rapport est de soumettre à l'approbation du Conseil Communautaire le dossier de réalisation de la zone qui comporte, conformément à l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme :

- le projet de programme des équipements publics ;
- le projet de programme global des constructions ;
- les modalités prévisionnelles de financement de l'opération ;
- l'étude d'impact actualisée.

Ce futur parc d'activités, commercialement dénommé Ecoparc Dijon-Bourgogne, répond à plusieurs objectifs majeurs adoptés dans le dossier de création de la ZAC, à savoir :

- la nécessité de proposer une nouvelle offre foncière significative pour l'implantation et le développement de l'activité économique à l'échelon de l'agglomération dijonnaise ;
- pérenniser, renforcer et développer l'emploi à l'échelle de l'agglomération ;
- s'inscrire dans une ambition urbaine et durable de qualité.

Les principes du projet urbain traduisent ces lignes directrices et mettent en œuvre les principes définis par le Plan d'Aménagement Durable (PADD) des Plan Locaux d'Urbanisme (PLU).

Ils respectent en outre les orientations et prescriptions du schéma de cohérence territoriale (SCOT).

Situé à cheval sur les communes de Saint Apollinaire (108 ha) et Quétigny (75 ha), l'Ecoparc se répartit de part et d'autre de la voie express reliant Dijon à l'A31. Il se positionne ainsi stratégiquement en entrée Est de l'agglomération dijonnaise et en lien avec les grandes infrastructures autoroutières (rocade de Dijon, A31, A38).

Avec environ 184 hectares brut, l'Ecoparc Dijon Bourgogne sera à terme l'un des plus importants sites d'accueil d'entreprises de l'agglomération dijonnaise. L'objectif de cette opération est de constituer une offre foncière structurée et de qualité dans un souci de rayonnement régional et d'attractivité nationale et européenne.

Ce Parc s'inscrit dans un cadre de certification ISO 14 001 et une labellisation EMAS afin de garantir aux futurs usagers la qualité, les services et l'environnement adapté à leur développement et à la pérennité de leur installation.

La maîtrise des impacts de l'opération sur son environnement sera un enjeu permanent qui permettra de qualifier le projet non pas de Parc d'activités mais d'ECOPARC.

La conception de l'ECOPARC repose sur une double stratégie : le développement durable et la haute qualité d'usage. Il sera le seul Parc d'activités du grand Est de la France à être certifié ISO 14 001 et labellisé EMAS.

L'Ecoparc promeut 4 enjeux de développement majeurs :

- le développement économique en offrant aux entreprises des conditions et des services privilégiés leur permettant de se concentrer sur leur cœur de métier qui est de produire ;
- le développement social en facilitant l'accès à l'emploi pour tous et en améliorant les conditions de travail des employés ;
- l'engagement en faveur de l'environnement et de la biodiversité en intégrant notamment dans le projet 3 grands corridors verts connectés entre eux et à la trame verte du Grand Dijon, en prévenant les impacts du projet sur l'environnement des aménagements du parc et en incitant les entreprises à faire de même ;
- l'insertion du parc dans son environnement urbain et social en favorisant des usages autres que ceux directement liés au monde du travail (promenade, détente, loisirs, agriculture périurbaine,...).

L'Ecoparc permettra la mixité des activités en proposant une gamme foncière diversifiée :

- pour les implantations industrielles d'envergure (parcelles d'environ 10 ha, avec possibilité d'un tènement d'environ 25 ha) ;
- pour les implantations industrielles ou semi-industrielles (parcelles comprises entre 1 et 3 ha) ;
- pour les implantations de PME/PMI (parcelles comprises entre 4 000 et 10 000 m²) ;
- pour les implantations de TPE/TPI (parcelles de 2 500 à 6 000 m²) ;
- pour les implantations d'activités tertiaires et les services (parcelles entre 3 500 et 10 000 m²).

A ce jour, la surface commercialisable se répartit de la manière suivante :

- tertiaire et services : potentiel de 100 500 m² de surface de plancher de bureaux et 15 600 m² de services ;
- industrie/artisanat : environ 80 hectares ;
- entreprises de la « croissance verte » : 13,5 ha.

L'aménagement du projet sera échelonné par phases autonomes et cohérentes, de manière à s'adapter avec souplesse aux aléas de la conjoncture économique et de la commercialisation des terrains

L'étude d'impact réalisée lors de la création de la ZAC est complétée pour prendre en compte les observations de l'avis de l'autorité environnementale du 22 mai 2012 et les éléments d'évolution mineurs du projet, non connus au stade de la création de la ZAC.

S'agissant des modalités prévisionnelles de financement de l'opération, sur un coût total d'opération de 105 379 026€ HT la participation prévisionnelle de la Communauté d'agglomération serait de 27 867 541 € HT dont 3 571 653 € de participation d'équilibre et 24 295 888 € HT de cession d'équipements généraux.

Les recettes de l'opération incluent une participation de l'Union Européenne (FEDER 1 M €), de la Région (1 M €) et du Département (1,8 M € sur l'échangeur de Bois Guillaume).

Après achèvement des opérations, le bilan de clôture sera arrêté par la SPLAAD et approuvé par le Conseil Communautaire. Si l'arrêt des comptes fait apparaître un excédent, celui-ci sera reversé en totalité à la Communauté d'agglomération. Dans le cas contraire, celle-ci prendra en charge le déficit.

Dans le cadre d'une convention d'avance de trésorerie, et conformément au plan de trésorerie des modalités prévisionnelles de financement du dossier de réalisation de ZAC, la Communauté d'agglomération versera en 2013 une première avance financière à la SPLAAD, d'un montant de 2 M €.

Afin d'engager la phase opérationnelle et conformément aux dispositions de l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme, il est proposé d'approuver le projet de programme des équipements publics, le projet de programme global des constructions ainsi que les modalités prévisionnelles de financement de l'opération qui constituent le dossier de réalisation de la ZAC Ecoparc Dijon Bourgogne.

LE CONSEIL,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- **d'approuver** le dossier de réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté Ecoparc Dijon Bourgogne selon les principes présentés dans le rapport et conformément au dossier joint ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer tout acte à intervenir pour la mise en œuvre de ce dossier.
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer la convention d'avance de trésorerie passée avec la SPLAAD.

ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ

Parc d'Activités de l'Est Dijonnais

Dossier de Réalisation



A. Note de présentation

SOMMAIRE

1. OBJECTIF DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ (ZAC)

2. CONTEXTE ADMINISTRATIF

3. PRESENTATION DE L'OPERATION

PERIMETRE OPERATIONNEL

AMBITIONS ET OBJECTIFS DU PROJET

LE PROGRAMME ECONOMIQUE

LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS

Une conception urbaine du parc

La gestion alternative des eaux pluviales

Une haute qualité paysagère en faveur de l'attractivité et de la biodiversité

Les problématiques de déplacement et l'éco-mobilité

Accessibilité

Trame viaire

Prise en compte des modes doux

STATIONNEMENT, AIRES DE SERVICES MUTUALISEES ET TRANSPORTS EN COMMUN

UN ECHANGEUR ROUTIER A RESTRUCTURER

4. PLAN MASSE

5. PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS

A - LA STRUCTURE VIAIRE

B - EQUIPEMENT DE SUPERSTRUCTURE

C - LES ESPACES VERTS

D - LES RESEAUX

E - DOMANIALITE, GESTION/ENTRETIEN, FINANCEMENT DE L'ECHANGEUR

6. PROJET DE PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS

7. CAHIER DES CHARGES DE CESSION DE TERRAIN

1. OBJECTIF DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ (ZAC)

Le présent dossier constitue la suite du dossier de création de la ZAC « Parc d'Activités de l'Est Dijonnais » par l'adoption d'un dossier de réalisation de ZAC conformément au code de l'urbanisme. Il s'agit, au travers d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), d'urbaniser un secteur affecté à cet effet dans les plans locaux d'urbanisme des communes concernées par le projet, à savoir Saint Apollinaire et Quetigny.

Ce futur parc d'activités, commercialement dénommé Eco parc Dijon-Bourgogne, répond à plusieurs objectifs majeurs adoptés dans le dossier de création de la ZAC, à savoir :

- la nécessité de proposer une nouvelle offre foncière significative pour l'implantation et le développement de l'activité économique à l'échelon de l'agglomération dijonnaise,
- pérenniser, renforcer et développer l'emploi à l'échelle de l'agglomération,
- s'inscrire dans une ambition urbaine et durable de qualité.

Les principes du projet urbain traduisent ces lignes directrices et mettent en œuvre les principes définis par le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

Ils respectent en outre les orientations et prescriptions du schéma de cohérence territoriale (SCOT).

2. CONTEXTE ADMINISTRATIF

Par délibération du 29 mars 2007, le conseil communautaire de l'agglomération dijonnaise a défini et validé les objectifs et les modalités de la concertation avec le public prévue par l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme préalablement à la création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Parc d'Activités de l'Est Dijonnais ».

Un bilan de concertation a été dressé et a fait l'objet d'une délibération en Conseil Communautaire du 28 juin 2007.

La ZAC a ensuite été créée par une délibération Conseil Communautaire du 15 novembre 2007.

L'aménagement de la ZAC a été confié à la Société Publique Locale d'Aménagement de l'Agglomération de Dijon (SPLAAD) dans le cadre d'une convention de prestations intégrées valant concession d'aménagement en date du 25 juin 2009.

3. PRESENTATION DE L'OPERATION

PERIMETRE OPERATIONNEL

Situé à cheval sur les communes de Saint Apollinaire (108 ha) et Quetigny (75 ha), l'Ecoparc se répartit de part et d'autre de la voie express reliant Dijon à l'A31. Il se positionne ainsi stratégiquement en entrée Est de l'agglomération dijonnaise et en lien avec les grandes infrastructures autoroutières (rocade de Dijon, A31, A38).

Il s'étend dans la plaine de l'est dijonnais, qui amorce la vallée de la Saône, au pied et à l'est des dernières buttes du plateau de Langres (avancée de Saint Apollinaire).

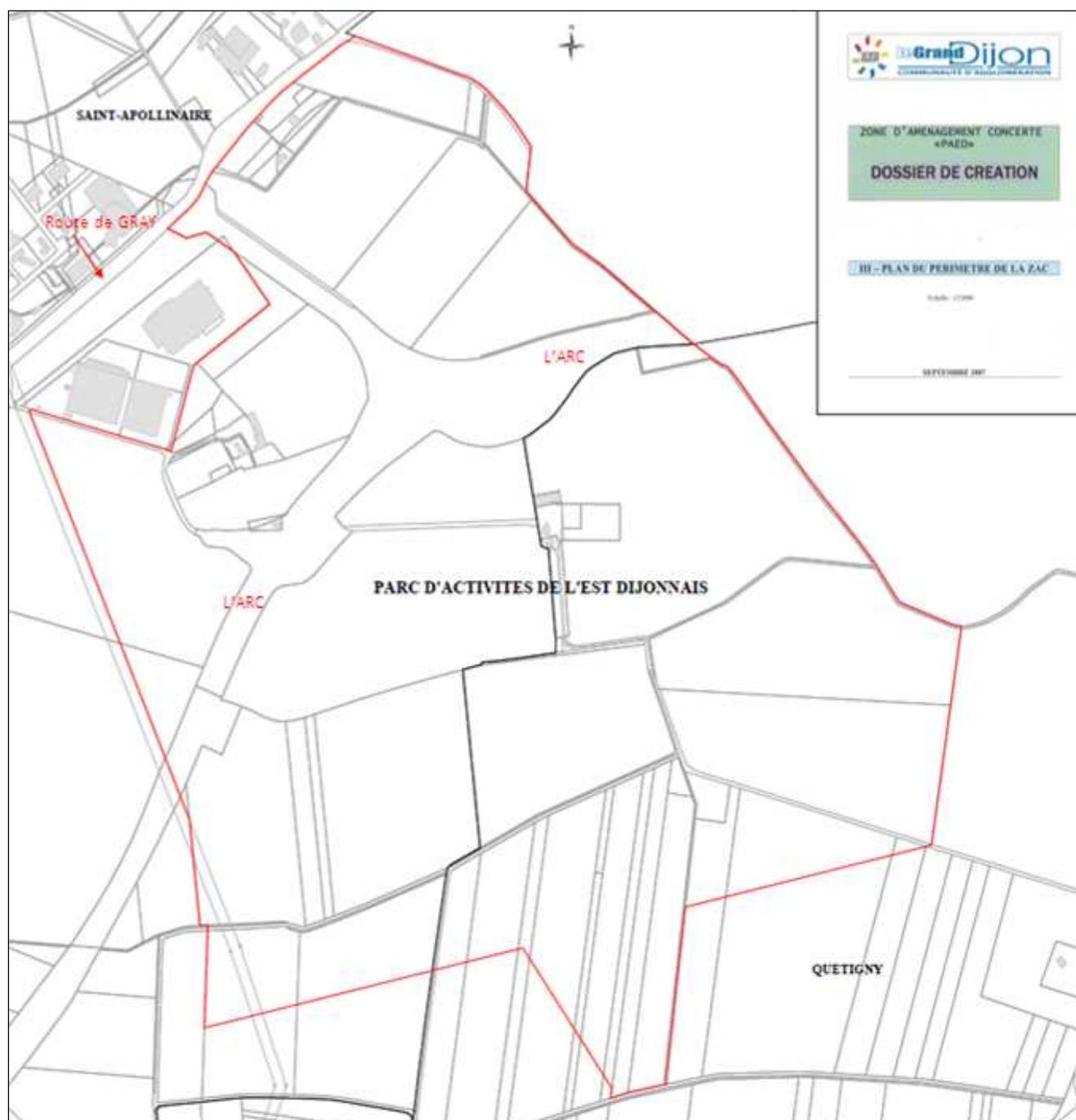
Le périmètre de la ZAC est délimité :

- au nord par la route départementale 70 ou Cours de Gray qui traverse Saint Apollinaire ;
- à l'est par un ruisseau se rejetant en aval dans le Bas Mont ainsi que par la limite communale entre Saint Apollinaire et Varois-et-Chaignot dans la partie nord/est du site ;
- au sud par une limite artificielle en retrait d'environ 300 mètres d'un chemin de desserte agricole.
- à l'ouest, par le tracé de lignes électriques aériennes haute tension 63 KV.

Le site est actuellement dédié à l'agriculture mécanisée ce qui explique le peu de végétation.

Deux fermes, dont l'une encore occupée, constituent des éléments singuliers dans ce paysage de plaine.

Plan de périmètre de la ZAC



AMBITIONS ET OBJECTIFS DU PROJET

Avec environ 184 hectares brut, le Parc d'Activités de l'Est Dijonnais (PAED) est à terme l'un des plus importants parcs de l'agglomération dijonnaise. L'objectif de cette opération est de constituer une offre foncière structurée et de qualité dans un souci de rayonnement régional et d'attractivité nationale, voire plus.

Ce Parc s'inscrit dans un cadre de certification ISO 14001 et une labellisation EMAS afin de garantir aux futurs usagers la qualité, les services et l'environnement adéquat à leur développement et à la pérennisation de leur installation.

Cette offre foncière globale doit permettre de rompre avec la logique des parcs, qui a jusqu'à aujourd'hui largement prévalu, pour aller vers une logique de parcs sectoriels où les aménagements et infrastructures sont conçus en fonction d'une ou plusieurs typologies d'entreprises souhaitées pour le parc.

La maîtrise des impacts de l'opération sur son environnement sera un enjeu permanent qui permettra de qualifier le projet non pas de Parc d'activités mais d'ECOPARC.

La conception de l'ECOPARC repose sur une double stratégie : le développement durable et la haute qualité d'usage. Il sera le seul Parc d'activités du grand Est de la France à être certifié ISO 14 001 et labellisé EMAS.

En effet, le projet défend la notion de service comme fer de lance du développement économique :

- **Services aux clients** :

- accompagner les entreprises avant, pendant et après leur implantation et leur proposer un parcours « résidentiel » adapté à leur évolution,
- proposer une large gamme de services et lieux de vie à destination des entreprises par l'externalisation et la mutualisation (salles de réunions, salles de conférence, ...etc.),
- prévoir les technologies de demain et les faire évoluer dans le temps : très haut débit, bornes WI-FI, ...etc.

- **Services aux usagers** : Proposer aux salariés et collaborateurs un environnement de grande qualité devant répondre aux besoins directs ou aux contraintes induites par le travail sans déplacement ou coût excessif : restauration inter-entreprises, crèche, espaces de détente extérieurs, parcours santé, conciergerie d'entreprises, animation événementielle,...

Défendre l'alternative au tout voiture en proposant aux salariés des modes de déplacements variés (transports en commun à haut niveau de service, vélo en libre service, pistes cyclables, ...) et en développant systématiquement les services et mutualisations permettant une rationalisation de l'usage de la voiture (stationnements mutualisés, station de co-voiturage, Plan de Déplacement Entreprise, auto-partage, ...).

- **Service à la population** : Réussir le pari d'une appropriation des grands espaces verts envisagés considérés comme des équipements de plein-air à part entière (coulées vertes) par les habitants de l'agglomération pour intégrer l'Ecoparc à la ville et pérenniser une image valorisante et positive qui bénéficiera en retour aux entreprises implantées.

- **Services à la planète** : Mettre en œuvre une politique d'aménagement durable, respectueuse de l'environnement :

- * En intégrant de manière visible le cycle de l'eau pluviale : objectif « zéro tuyau »
- * Introduire la haute qualité paysagère et la biodiversité en faisant s'interpénétrer la nature et la ville (coulées vertes)
- * Atteindre un objectif de 20% d'énergie renouvelable,
- * Développer les modes de déplacement doux et les transports en commun
- * ... etc.

- **Services de gestion et d'animation** : La mise en place d'une structure de gestion (association d'entreprises, structure de gestion dédiée, ...) rend pérenne la capacité du parc à rester un parc d'activités de qualité et par conséquent pérennise également l'investissement patrimonial de l'entreprise. Elle permet aussi la mise en relation entre les entreprises en stimulant l'échange et l'innovation qui sont les grands défis d'aujourd'hui et de demain.

Le PAED promeut ainsi des axes forts de développement qui garantissent :

- **le développement économique** en offrant aux entreprises des conditions et des services privilégiés leur permettant de se concentrer sur leur cœur de métier qui est de produire,
- **le développement social** en facilitant l'accès à l'emploi pour tous et en améliorant les conditions de travail des employés,
- **l'engagement en faveur de l'environnement et de la biodiversité** en prévenant les impacts sur l'environnement des aménagements du parc et en incitant les entreprises à en faire de même.
- **l'insertion du parc dans son environnement** en attirant à lui des usages autres que ceux directement liés au monde de l'entreprise.

LE PROGRAMME ECONOMIQUE

L'Ecoparc revendique une approche transversale de l'économie, à savoir une approche de la mixité des activités. Le parc offrira des tènements fonciers aussi bien :

- pour les implantations industrielles d'envergure (parcelles d'environ 10 ha, avec possibilité d'un tènement d'environ 20ha)
- pour les implantations industrielles ou semi-industrielles (parcelles comprises entre 1 et 3 ha)
- pour les implantations de PME/PMI (parcelles entre 4 000 et 10 000 m²)
- pour les implantations de TPE/TPI (parcelles de 2 500 à 6 000 m²)
- pour les implantations d'activités tertiaires et les services (parcelles entre 3 500 m² et 8 000 m²)

Cette volonté de mixité permet alors de couvrir un large panel d'entreprises complémentaires entre elles, permettant tous les parcours et assurant au parc une organisation de type urbaine, qui à terme devra être digérée par la ville au sens large.

A ce jour, la surface commercialisable se répartit de la manière suivante :

- **Tertiaire et services : potentiel de 105 00 m² Surface plancher de bureaux et 15 600 m² de services**
- **Industrie / artisanat : environ 80 hectares**
- **Entreprises de la « croissance verte » : 13,5 ha**

Les secteurs prévus pour l'implantation et le regroupement de PME/PMI et TPE/TPI seront cohérents sur le plan de la forme urbaine et seront pensés comme des « villages d'entreprises » afin d'éviter le mitage de l'espace et accroître la densité sur parcelles.

Le programme proposé pourra évoluer et se doit de garder une relative souplesse notamment dans le découpage des terrains afin de s'adapter aux demandes qui émaneront des différentes entreprises qui souhaiteront s'inscrire dans le projet de l'Ecoparc.

L'organisation des typologies relève de la volonté de structuration des architectures et des formes urbaines. Le Parc est en effet irrigué par une avenue principale, véritable colonne vertébrale qui prend appui sur l'échangeur à restructurer et sur le rond point existant route de Gray (RD 70) côté Saint-Apollinaire. Cette artère principale est dimensionnée pour recevoir un site propre dédié aux transports en commun pour une desserte à haut niveau de service de l'opération.

Cette avenue affiche une ambition urbaine forte qui explique que les activités tertiaires prennent place principalement le long de cette dernière pour créer un front urbain dense. Plus on s'éloigne de cette avenue et plus les parcelles sont grandes selon des hauteurs et des densités décroissantes.

A terme l'Ecoparc devrait regrouper environ 6 800 emplois.

LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS

Afin d'atteindre les ambitions et objectifs ci-avant développés, l'ensemble des principes retenus pour l'aménagement du parc s'inscrivent sous le sceau du développement durable. Quatre principes majeurs constituent le socle du projet d'aménagement du Parc d'Activités de l'Est Dijonnais :

- Une **conception urbaine du parc** (densité, découpage parcellaire, voiries)
- Une **gestion alternative des eaux pluviales** par noues avec un objectif de zéro tuyau
- Une **haute qualité paysagère** en faveur de l'attractivité et de la biodiversité
- Une prise en compte des problématiques de déplacement et **d'éco-mobilité**

Ces socles à l'aménagement proviennent des réflexions menées lors de l'élaboration du projet qui a présidé à la constitution du dossier de création. En l'état les terrains d'assiette de l'opération présentent peu de valeur paysagère ou patrimoniale intrinsèque. La topographie des terrains est douce et la végétation est peu présente.

En revanche, l'eau s'est révélée comme un élément fort du site, même si les fossés présents sur le terrain proviennent de la main de l'homme ils n'en épousent pas moins les fonds de vallons dessinés par les courbes de niveau.

Aussi, dès le début du projet le parcours de l'eau a été jugé comme un vecteur patrimonial, support de biodiversité et de qualité paysagère. Le tracé actuel des fossés a donc été conservé et pour renforcer cette valeur patrimoniale de larges corridors verts ont été envisagés pour créer la matrice d'une trame verte et bleue. Sur cette matrice naturelle s'est alors calquée une trame viaire sensiblement orthogonale s'appuyant sur une avenue principale affirmant l'urbanité du projet. C'est donc en premier lieu la volonté de faire s'interpénétrer l'urbain et la nature qui a présidé aux choix d'aménagement de ce Parc.

Une conception urbaine du parc

Le Parc d'Activités de l'Est Dijonnais se veut de conception urbaine en ce sens où il se fonde sur des principes de composition très affirmés et un usage rationnel de l'espace. Il repose notamment sur une relative densité bâtie. Trois grands principes ont été retenus pour la répartition du bâti :

- **des secteurs de plus fortes densités bâtis le long de l'avenue principale, dimensionnée pour recevoir un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et autour de l'échangeur avec la liaison Arc/Tille – Dijon**, où se jouera la qualité de l'image architecturale de l'Ecoparc. L'artère principale accueillera des bâtiments tertiaires et des services, selon un front bâti dense,
- **une densité décroissante au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'artère principale,**
- **le traitement différencié des franges du projet par :**
 - un filtre végétal avec les futurs quartiers de Quetigny au sud ;
 - une interpénétration bâti/nature à l'est ;
 - une continuité urbaine de zones d'activités au nord de la RD 70 ;
 - une « mise en scène » du projet vu depuis Saint-Apollinaire, à l'ouest.

Par ailleurs, les fermes du Bois de Sully et du Bois de Pierre déjà sur site seront conservées et intégrées au parc d'activités. Elles seront le foyer du développement de pôles de centralité.

La trame viaire et la hiérarchisation des voies proposées participent également au caractère urbain du projet.

La gestion alternative des eaux pluviales

Dans le cadre d'une démarche en faveur de l'environnement, un des partis forts de l'aménagement du futur parc d'activités repose sur la prise en compte de la topographie actuelle et de l'élément structurant que l'eau représente aujourd'hui sur ce vaste espace agricole. Ainsi il existe aujourd'hui une trame de corridors verts qui suit celle des fossés existants. Il est prévu d'épaissir leurs tracés par une structure végétale dense.

L'objectif de cette opération est d'utiliser la gestion des eaux pluviales comme vecteur de paysage et de rendre lisible et visible de tous la réalité du cycle de l'eau. Le traitement des eaux pluviales se fera donc majoritairement par le biais de noues paysagères intégrées aux profils des voiries, de micro-rétentions par modelés de terrain, de bassins de rétention implantés essentiellement dans l'emprise des corridors verts : c'est l'objectif « zéro tuyau ».

Ce principe de « zéro tuyau » devrait en outre apporter au projet une valeur écologique et esthétique forte (reconquête de la biodiversité, valeur pédagogique du cycle de l'eau, paysage ciselé,...).

Quatre axes forts ont été définis dans le principe de gestion des eaux pluviales :

- étirer le chemin de l'eau et le rendre visible et lisible,
- diluer les rétentions : vers une politique d'inondabilité contrôlée,
- épurer/dépolluer les eaux,
- réintroduire l'eau dans le projet

Techniquement, le projet propose la mise en œuvre d'un complexe de gestion des eaux pluviales alternatif alliant :

- une structure exclusivement aérienne et gravitaire dans le respect de l'objectif « zéro tuyau ».
- une attention et une mise en scène de tout le circuit de la goutte d'eau, depuis sa chute sur une toiture, un parking, une rue... jusqu'au stockage dans la coulée verte.
- la valorisation de l'existant tel que les ouvrages du site (fossé, drain,...), mais surtout de la topographie (avec des terrassements réduits au maximum pour ne pas bouleverser l'équilibre naturel de la zone).
- le traitement des polluants de façon diffuse par phytoremédiation et filtres à sable plantés de roseaux.
- un traitement totalement sécurisé avec un chemin de surverse permettant la prise en compte d'événements exceptionnels.

Les volumes de rétention nécessaires à la gestion quantitative des eaux pluviales se partageront entre le domaine privé et le domaine public. Il sera en effet imposé aux acquéreurs de prévoir une rétention sur parcelle égale au quart de la pluie décennale avec un débit de rejet limité à 5 l/s/ha. Les bassins de rétention sur domaine public assureront la gestion des surplus jusqu'à la pluie d'occurrence cinquantennale.

La gestion des eaux pluviales constitue donc la trame verte et bleue du projet et de par son tracé cette trame est en interconnexion avec l'environnement de l'Ecoparc principalement constitué d'espaces agricoles.

Une haute qualité paysagère en faveur de l'attractivité et de la biodiversité

La volonté de proposer une haute qualité paysagère pour le Parc d'Activités de l'Est Dijonnais s'inscrit à la fois en faveur de l'attractivité du parc notamment en offrant une qualité d'usage allant au-delà de la fonction uniquement économique ainsi qu'en faveur de la biodiversité.

La haute qualité paysagère repose à la fois :

- sur la mise en œuvre d'une trame verte à l'échelle du parc reposant notamment sur 3 corridors verts,
- la qualification des espaces publics, notamment au travers des noues pour la gestion et le transport des eaux pluviales,
- le traitement des franges de l'opération afin de donner un contenant identitaire au Parc.

A l'échelle du parc, 3 corridors verts s'appuyant notamment sur la topographie et l'hydrographie existantes vont être créés, chacun aura sa conception et sa/ses fonctions propres.

Le corridor NORD est envisagé avant tout comme un support pour les modes doux la promenade et la détente. De larges cheminements permettant les circulations piétonnes et cyclables seront aménagés. Des aires de repos (bancs, chaises, clairières...) seront conçues pour permettre les haltes et en faire un circuit de « promenade dominicale » pour les riverains.

Le corridor CENTRE assurera un rôle très important au sein du parc d'activités car il permettra la gestion de la majorité des eaux de pluie du secteur Sud et d'une partie des bassins versants amont que le projet intercepte. Cet espace est envisagé en boisement dense support de la biodiversité du parc d'activités. D'une largeur variant entre 50 et 80 m il sera aménagé de manière à recréer différents écosystèmes (prairies, sous bois, lisière, détente, ...). Tout comme le corridor Nord, il assurera également la circulation des modes doux.

Le corridor SUD est pensé comme un espace en lien avec son histoire, à savoir un espace agricole. Il est conçu comme un parc patrimonial permettant la mise en valeur de la vocation et de la structure agricole originelle du site. Cet espace de récréation largement ouvert permettra aux visiteurs de découvrir toutes les composantes d'un paysage agricole (bocage, bosquets, cultures, boisements, gestion des eaux superficielles). Le chemin d'exploitation existant sera support des circulations douces, véritable colonne vertébrale du corridor sa présence sera renforcée par la mise en place d'un alignement de feuillus. Il pourra accueillir des cultures et du maraîchage local (agriculture périurbaine).

La haute qualité paysagère reposera sur le traitement général de l'ensemble des espaces publics, qui sera plus ou moins qualitatif en fonction des espaces mais qui permettra toujours de les qualifier et de marquer leur fonction. La mise en œuvre de pôle de services majeurs ou secondaires participera à cette haute qualité paysagère, tout comme la mise en œuvre d'une frange paysagère aux pourtours du parc.

Enfin, le périmètre dessine en partie sud une forme d'entonnoir. Cet espace sera traité en espaces verts pour assurer la transition avec les espaces urbanisés de Quetigny.

Les problématiques de déplacement et l'éco-mobilité

ACCESSIBILITE

L'Ecoparc bénéficie d'une excellente accessibilité depuis les grands axes routiers de l'agglomération. Cette accessibilité passe par la présence de l'ARC qui relie l'A31 à la Rcade de Dijon, permettant ainsi le maillage des grandes infrastructures routières entre elles.

Il était donc logique de privilégier l'accès principal à l'Ecoparc depuis cette infrastructure routière. Toutefois, la conception de l'échangeur actuel, de type rase campagne, ne satisfait pas aux exigences de desserte de l'opération puisqu'il manque la desserte de la partie sud de l'Ecoparc et ne satisfait pas aux exigences de densité et de forme urbaine de celui-ci. Cet échangeur sera donc restructuré entièrement pour être en adéquation avec le projet (voir plus bas).

Des accès secondaires à l'opération existent. Tout d'abord le rond point actuel de la RD 70 et qui marque l'entrée de Saint Apollinaire sera utilisé pour la connexion avec l'avenue principale de l'Ecoparc.

Pour éviter de n'avoir qu'un seul accès depuis la RD70, un autre carrefour existant sur la route de Gray sera réutilisé et subira quelques modifications pour éviter les tourne à gauche, pour des questions de sécurité et pour éviter l'incitation des trafics parasites en traversée de Saint Apollinaire. Bien que ce carrefour en Y soit situé en dehors du périmètre de la ZAC les travaux de réaménagement de ce dernier n'en sont pas moins nécessaires au bon fonctionnement de l'opération.

Enfin, on notera aussi l'existence d'un pont en amont de l'échangeur. Ce pont sera réutilisé pour offrir au Parc une deuxième possibilité de franchissement de l'ARC entre la partie Nord et la partie Sud.

TRAME VIAIRE

L'ensemble des voiries sera conçu de manière à pouvoir recevoir des piétons, des cycles, des automobiles, des poids lourds et des bus.

La trame viaire se juxtapose à la trame verte et bleue de l'Ecoparc selon une trame sensiblement orthogonale et s'appuyant sur une large avenue urbaine décrivant une courbe très ample. Deux voies structurantes concentriques coupent perpendiculairement cette avenue et permettent de distribuer préférentiellement depuis l'avenue les flux. Ces trois voies constituent l'armature principale du réseau viaire et permettent alors la greffe des voies secondaires pour l'accès aux différentes parcelles.

Cette hiérarchisation des voies et leur traitement paysagé différencié permet une structuration de type urbaine des espaces en offrant aux usagers des points de repères et une lisibilité accrue des espaces.

Avenue principale :

La trame viaire s'appuie sur une avenue principale, véritable colonne vertébrale, qui relie le rond point de la RD 70, l'échangeur de l'ARC et le sud de l'opération. Elle est donc conçue comme une collectrice permettant la distribution des flux à l'intérieur de l'opération. Cette avenue recevra en son axe un espace largement planté et dévolu au passage d'un TCSP.

Elle décrit une large courbe permettant une tension dans les perspectives créées par le bâti en front de cette voie. Elle offre de larges trottoirs pour la circulation des cycles et des piétons des deux côtés. Les chaussées en sens unique prennent place de part et d'autre d'un mail planté destiné à recevoir un transport en commun en site propre. Bien que le choix du type de transport en commun sur ce site propre ne soit pas encore définitivement arrêté, le profil en long de l'avenue sera compatible avec le mode de transport en commun le plus contraignant, à savoir le tramway.

De larges espaces verts bordent également les chaussées des voiries et reçoivent des noues plantées pour la gestion des eaux pluviales.

La largeur de cette voie est supérieure à 30 m.

Voies structurantes Est/Ouest :

Ces voies concentriques orientées Est-Ouest permettent le rabattement des flux des voies secondaires sur l'avenue principale.

D'un profil supérieur à 20 m, ces voies comportent une chaussée double sens, des trottoirs mixtes piétons/cycles, des espaces verts plantés et des noues plantées pour la gestion des eaux pluviales.

Voies secondaires double sens :

S'appuyant sur l'avenue principale et les voies structurantes Est-Ouest, les voies secondaires à double sens créent le maillage interne de l'opération. D'un profil de 14 m environ, elles se composent d'une chaussée double sens bordée d'une noue paysagère, d'un espace vert planté et de trottoirs mixtes piétons/cycles.

Voies secondaires en sens unique :

Les voies secondaires à sens unique apparaissent comme des boucles qui s'appuient sur les voies secondaires en double sens. Elles ont été imaginées pour réduire l'emprise de la voiture et limiter au maximum l'éventuel stationnement sauvage. Elles permettent en outre la limitation des vitesses.

D'un profil variant de 11 à 14 m, elles comportent une noue paysagère pour la gestion des eaux pluviales, un trottoir mixte piéton/cycles et un espace vert planté.

PRISE EN COMPTE DES MODES DOUX

Pour éviter que la voiture ne devienne le modèle prédominant sur l'Ecoparc, les modes doux ont été pris en considération dès le début du projet afin d'inciter leur utilisation.

Tout d'abord, les corridors verts, orientés sensiblement selon une ligne Est-Ouest prendront en compte au travers de chemins aménagés les besoins des cycles. De part leur caractère traversant, les corridors constituent un socle privilégié pour la prise en compte des flux piétons, d'autant qu'ils pourront être maillés avec les chemins ruraux et agricoles avoisinants, ce qui permettra de renforcer la pertinence des modes doux sur l'opération. Ainsi, les corridors constituent des cheminements d'un grand confort pour l'utilisateur en cela qu'ils sont complètement déconnectés de toute circulation automobile.

Des venelles vertes sont également prévues à usage exclusif des modes doux. Elles sont orientées Nord-Sud, de façon sensiblement parallèle à l'avenue principale et complètent le maillage constitué des corridors et des voiries. Cet ensemble permet alors pour l'utilisateur d'envisager des trajets au plus court ou des trajets « sécurisés » et dédiés piétons ou cycles.

On notera aussi qu'une piste cyclable vient d'être aménagée sur le cours de Gray. Les voies cyclables de l'opération seront bien sûr connectées à celle-ci pour inciter à l'utilisation des modes doux. De même, le projet sera connecté au réseau de déplacement doux de Quetigny, au sud.

Une passerelle modes doux est prévue pour le franchissement de l'ARC, évitant ainsi l'effet de coupure de cette voie de type autoroutier.

Enfin, toutes les voiries seront aménagées de manière à prendre en compte les piétons et les cycles comme exposé plus haut.

STATIONNEMENT, AIRES DE SERVICES MUTUALISEES ET TRANSPORTS EN COMMUN

Vers une politique de stationnement durable et évolutive

Aucun stationnement n'est prévu le long des voiries. Ponctuellement toutefois, en fonction de la nature de certains services (Crèche,...) il pourra être réalisé des arrêts minute, des aires de livraison et quelques places de stationnement sur les voies à titre exceptionnel.

La politique de stationnement de l'opération a fait l'objet d'une réflexion approfondie et durable. Le pari du développement des transports en commun et de la ville des courtes distances ont fait

émerger la nécessité de contrôler l'offre de stationnement pour la rendre réversible au profit des transports en commun.

Pour cela, le principe d'aménagement retenu consiste à répondre aux besoins en stationnement par la réalisation de parkings mutualisés. Les acquéreurs n'ont plus la possibilité de faire du stationnement sur parcelle (hormis quelques places visiteurs, PMR et véhicules professionnels). La plupart de ces poches de stationnements mutualisés sont suffisamment importantes pour être réversibles et devenir des terrains constructibles lorsque la part de la voiture diminuera.



Sans mutualisation



Avec mutualisation

Ces places sont publiques et leur foisonnement permet de diminuer d'au moins 10% les besoins. Ce principe assure en outre une densification des parcelles et une plus grande intégration paysagère.

Pour parfaire ce principe de stationnement mutualisé, des services à la mobilité et à la personne pourront être implantés sur ces aires (vélos libre service, snacks, point co-voiturage, ...).



Bien sûr, la logique de ces poches de stationnements publics veut que leur aménagement se fasse au fur et à mesure des demandes d'implantation pour les réaliser à des endroits judicieux afin de respecter une distance maximale entre les parkings et les entreprises d'environ 150 m. **Aussi, les poches de stationnements mutualisés figurées au plan masse du programme des équipements publics est purement théorique.**

Une offre de transports en commun évolutive

L'offre de transport en commun sur l'opération se veut évolutive avec le remplissage progressif de l'opération. Pour cela, les infrastructures ont anticipé ces évolutions et la desserte active de l'opération par les transports en commun. Ce dispositif complète bien sûr la démarche sur la maîtrise des stationnements mutualisés.

Ainsi, le TCSP prévu sur l'avenue principale permettra d'accueillir aussi bien un bus à haut niveau de service qu'un tramway et cela en fonction des politiques de transport qui seront arrêtées par le Grand Dijon. Un mixte des 2 solutions peut également être envisagé (bus sur le tronçon Nord et tram sur le tronçon sud par exemple).

Néanmoins, l'avenue principale restera l'axe lourd et privilégié des transports en commun et des scénarios de navettes de rabattement sur des points multimodaux le long de cette avenue sont possibles avec les infrastructures envisagées.

Par ailleurs, la connexion du Parc aux transports en commun existants peut se faire depuis Saint Apollinaire pour l'aménagement de la première phase entre autres mais elle peut aussi à terme se faire avec Quetigny par le prolongement du TCSP de l'avenue principale jusqu'au terminus tramway par exemple.

Aujourd'hui le schéma définitif des transports en commun n'est pas arrêté car il dépend de facteurs à ce jour non maîtrisés comme la densité d'emploi, la nature d'activités, ...etc. Cependant, la conception des infrastructures fait que tous les choix sont possibles et que ces infrastructures permettront à terme une desserte à haut niveau de service de l'ensemble de l'Ecoparc associée à une politique volontariste sur le stationnement automobile.

UN ECHANGEUR ROUTIER A RESTRUCTURER

A ce jour, les terrains du futur parc d'activités sont desservis par un demi-échangeur, nommé échangeur de Bois Guillaume, qui permet depuis Dijon ou Arc-sur-Tille de rejoindre les tènements au nord de l'ARC (RD 700) situés sur la Commune de Saint Apollinaire, via un barreau reliant l'ARC à la RD70 (traversée de Saint Apollinaire). Un pont sur l'ARC plus à l'ouest, accessible depuis la RD70, permet de relier les 2 secteurs de part et d'autre de l'ARC.

Le demi-échangeur actuel qui présente un caractère très routier permet une accessibilité limitée rendant nécessaire sa restructuration.

L'objectif premier de l'échangeur sera d'assurer une bonne desserte routière des terrains de l'Ecoparc, en permettant tous les mouvements de façon lisible. Il aura une géométrie simple et compacte, ce qui nécessite de revoir la conception et le tracé de toutes les bretelles existantes afin de rendre clair pour l'usager l'itinéraire à suivre et libérer au maximum la constructibilité des terrains.

Ces aménagements permettront d'affirmer le caractère urbain de l'échangeur et de créer un signal à la fois d'entrée Est de l'agglomération dijonnaise et d'entrée de l'Ecoparc.

Le second objectif de la restructuration de l'échangeur sera d'« effacer » la coupure créée par l'ARC. En effet, de par sa conception très routière voire autoroutière, l'ARC représente dans le projet une véritable coupure à la fois fonctionnelle et paysagère.

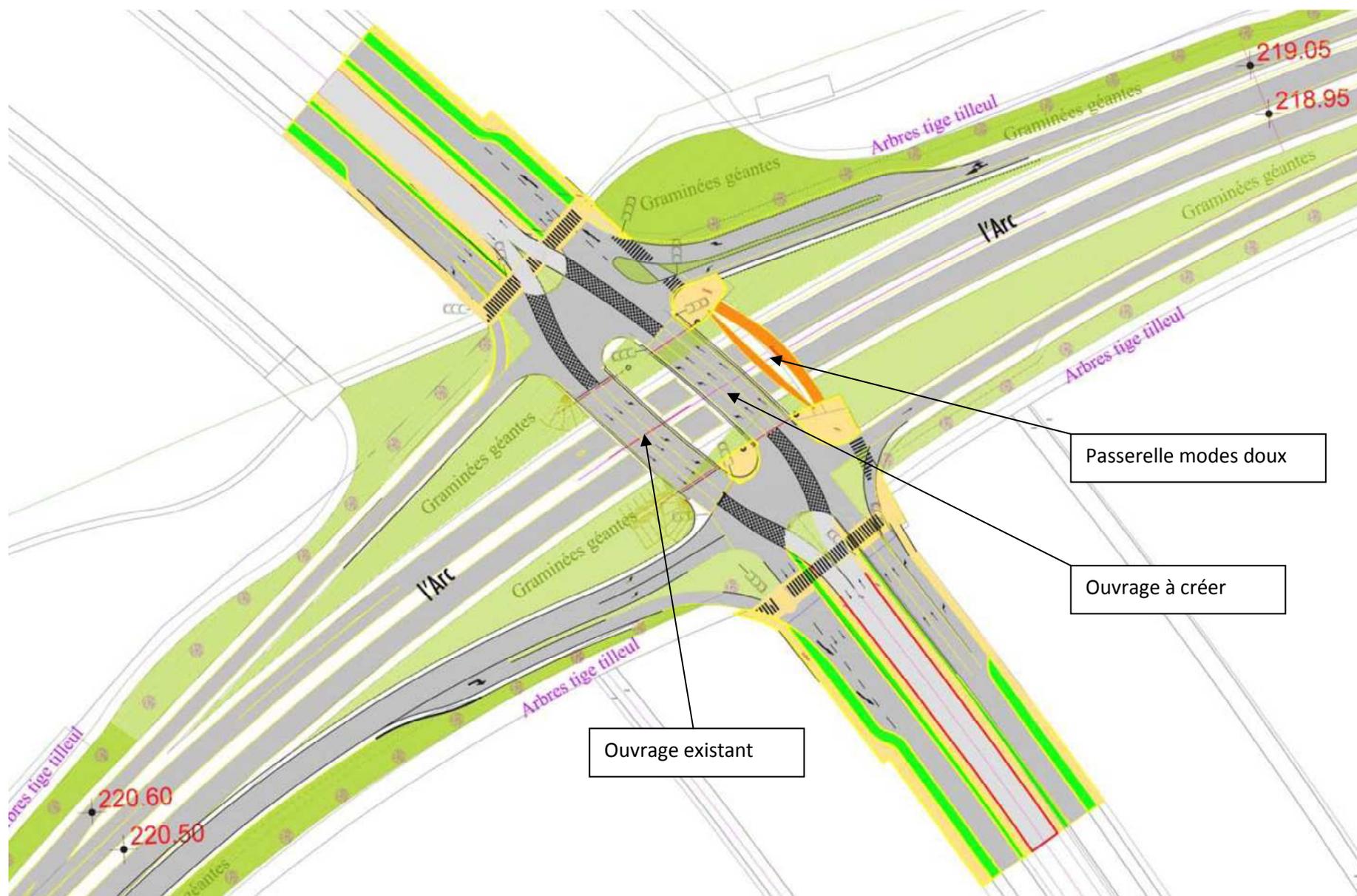
La nature de voie expresse de cette infrastructure limite la multiplication des carrefours et la perméabilité avec les terrains de l'Ecoparc. Or, celui-ci a pour objectif de développer les modes doux. De conception généralement très routière, les échangeurs routiers ne font pas ou peu de place aux modes doux. La volonté est ici d'inverser cette tendance et d'introduire dès la phase de conception la prise en compte de ces modes afin d'atténuer l'effet de coupure créé par l'ARC.

L'échangeur offrira donc la possibilité pour tous les modes doux de franchir l'ARC et ce de manière la plus sécurisée possible.

Ce franchissement se fera sous la forme d'une passerelle dédiée sur la partie Est (côté Arc-sur-Tille) de l'échangeur, là où les flux routiers sur les bretelles sont les plus faibles.

Ainsi la restructuration de l'échangeur de Bois Guillaume consiste :

- en la réutilisation de l'ouvrage routier existant,
- en la création d'un nouvel ouvrage d'art routier parallèle à l'ouvrage existant,
- en la création d'une passerelle modes doux,
- en la reprise des bretelles existantes,
- en la création d'une nouvelle bretelle de sortie depuis l'ARC.



4. PLAN MASSE



5. PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS

L'ensemble des équipements publics d'infrastructure a été défini pour répondre à l'ensemble des besoins du futur Ecoparc. Certains travaux concernent la reprise des carrefours sur la RD 70, carrefours à cheval ou en dehors du périmètre de la ZAC mais qui sont indispensables au bon fonctionnement du projet. Il n'est pas fait de distinction dans ce dossier entre les éléments dans ou hors périmètre de ZAC car ces équipements entrent dans le bilan global de l'opération.

Les équipements comprennent pour la plupart des équipements d'infrastructure, classés en plusieurs catégories (structure viaire, espaces verts, réseaux), et des équipements de superstructure en relation avec la restructuration de l'actuel demi-échangeur situé sur l'ARC.

A - LA STRUCTURE VIAIRE

Ces éléments d'infrastructure comprennent tous les espaces circulés qu'il s'agisse des automobiles, bus, poids lourds, ou des modes doux (piétons, vélos,...). Ces espaces sont traités avec une prédominance végétale au travers d'alignement d'arbres et de noues plantées pour la gestion des eaux pluviales.

- V1. Avenue principale
- V2. Voies structurantes Est-Ouest
- V3. Voies secondaires double sens
- V4. Voies secondaires sens unique
- V5. Venelles vertes
- V6. Poches de stationnements mutualisés (position indicative sur le plan masse)

B - EQUIPEMENT DE SUPERSTRUCTURE

Il s'agit de la restructuration de l'actuel demi-échangeur de l'ARC (échangeur de « Bois Guillaume »).

- S1. Echangeur restructuré

C - LES ESPACES VERTS

Deux grandes typologies d'espaces verts sont identifiées dans l'opération. Les espaces verts relatifs aux trois corridors verts et les espaces verts de traitement des franges de l'opération pour donner à l'urbanisation un contenant identitaire et permettre une transition douce avec l'environnement immédiat et plus lointain. On notera que les corridors verts sont le lieu privilégié de la gestion des eaux pluviales et qu'ils assureront ainsi, outre leur fonction écologique et paysagère, une multitude d'autres fonctions (gestion des eaux pluviales, déplacement modes doux, promenade et récréation).

- EV1. Corridor nord
- EV2. Corridor central
- EV3. Corridor sud
- EV4. Traitement paysager des franges

D - LES RESEAUX

L'ensemble des réseaux nécessaires à l'alimentation des futurs bâtiments seront mis en place sous les espaces publics. Les projets de construction pourront ainsi se raccorder à proximité immédiate de leur parcelle.

- r1. Electricité MT/BT
- r2. Gaz
- r3. Eaux usées
- r4. Eau potable
- r5. Eaux pluviales
- r6. Eclairage public et fourreaux urbains
- r7. Télécommunications et déploiement fibre

La SPLAAD réalisera les travaux d'aménagement dans les règles de l'art en concertation avec le Grand Dijon et les concessionnaires réseaux.

La SPLAAD n'ayant pas vocation à intégrer dans son patrimoine des réseaux et des équipements publics d'infrastructure, ces derniers seront rétrocédés de la manière suivante :

- réseaux : rétrocession au Grand Dijon ou toute structure désignée par elle, au fur et à mesure des réceptions,
- espaces publics : rétrocession au Grand Dijon, au fur et à mesure de l'ouverture au public.

La réalisation des équipements publics se fera de manière phasée dans le temps, en lien avec le développement de l'implantation des entreprises et de la commercialisation.

Une première phase d'aménagement est programmée sur les terrains situés au Nord de l'Arc, sur la commune de Saint Apollinaire.

E - DOMANIALITE, GESTION/ENTRETIEN, FINANCEMENT DE L'ECHANGEUR

Les principes de financement, domanialité, gestion et entretien de l'échangeur sont définis plus précisément au programme des équipements publics.

6. PROJET DE PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS

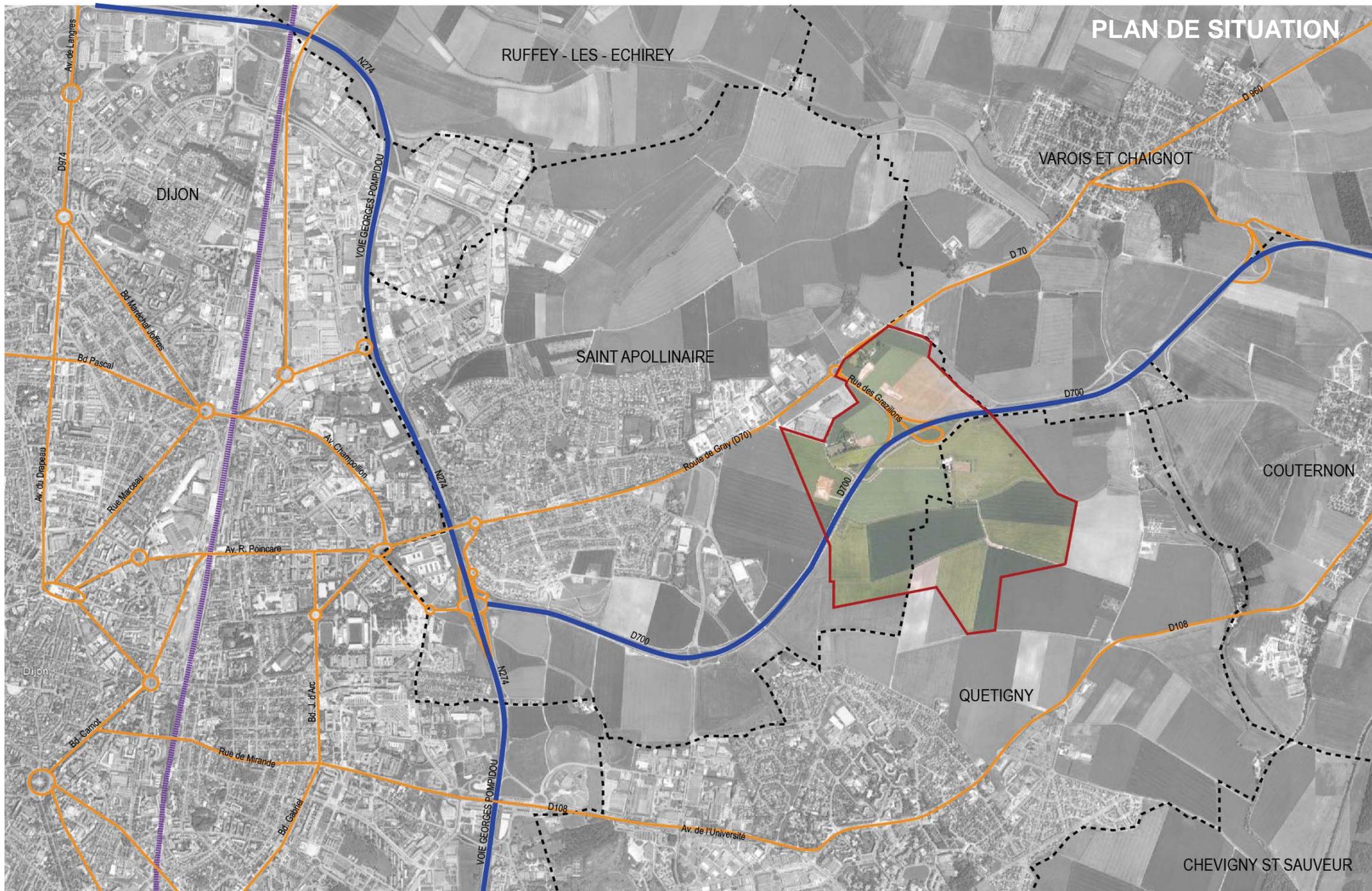
Les potentialités de construction sur la ZAC Parc d'activités de l'Est Dijonnais sont inchangées et s'élèvent à 800.000 m² de surface de plancher destinés à l'activité économique dans le respect des PLU en vigueur.

7. CAHIER DES CHARGES DE CESSION DE TERRAIN

L'aménageur rédigera un cahier des charges de cession de terrains qui sera annexé à l'ensemble des transactions de l'opération d'aménagement.

Il définira les prescriptions urbaines, architecturales, paysagères et environnementales que devront respecter les acquéreurs, ainsi que l'ensemble des dispositions techniques à mettre en œuvre sur le projet.

PLAN DE SITUATION



- ↑ **NORD**
-  Réseau viarie principal
-  Réseau ferré
-  Limites communales
-  Périmètre Eco Parc Dijon Bourgogne

ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ Parc d'Activités de l'Est Dijonnais

Dossier de Réalisation



C. PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS

ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ PARC D'ACTIVITES DE L'EST DIJONNAIS

DOSSIER DE RÉALISATION

C. PROGRAMME DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

I. PLAN GÉNÉRAL DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

II. DÉTAIL PAR ÉQUIPEMENT

A. STRUCTURE VIAIRE

- V1 – Avenue principale
- V2 – Voies structurantes Est-Ouest
- V3 - Voies secondaires double sens
- V4 – Voies secondaires sens unique
- V5 – Venelles vertes
- V6 – Stationnements mutualisés

B. EQUIPEMENTS DE SUPERSTRUCTURE

- S1 – Echangeur routier
- S2 – Passerelle modes doux

C. ESPACES VERTS

- EV1 – Corridor nord
- EV2 – Corridor central
- EV3 – Corridor sud
- EV 4 – Traitement paysager des franges

D. RESEAUX

- r1 - Electricité MT/BT
- r2 - Gaz
- r3 - Eaux usées
- r4 - Eau potable
- r5 - Eaux pluviales
- r6 - Eclairage public et fourreaux urbains
- r7 - Télécommunications et fibre

E. DOMANIALITE, GESTION-ENTRETIEN, FINANCEMENT DE L'ECHANGEUR

PRÉAMBULE

L'ensemble des équipements publics d'infrastructure a été défini pour répondre à l'ensemble des besoins du futur Ecoparc. Certains travaux concernent la reprise des carrefours sur la RD 70, carrefours à en limite du périmètre de la ZAC mais qui sont indispensables au bon fonctionnement du projet. Il n'est pas fait de distinction dans ce dossier entre les éléments dans ou hors périmètre de ZAC car ces équipements entrent dans le bilan global de l'opération.

Les équipements comprennent pour la plupart des équipements d'infrastructure, classés en plusieurs catégories (structure viaire, espaces verts, réseaux), et des équipements de superstructure en relation avec la restructuration de l'actuel demi-échangeur situé sur l'ARC.

A - La structure viaire

Ces éléments d'infrastructure comprennent tous les espaces circulés qu'il s'agisse des automobiles, bus, poids lourds, ou des modes doux (piétons, vélos,...). Ces espaces sont traités avec une dominance de végétal au travers d'alignement d'arbres et de noues plantées pour la gestion des eaux pluviales. La hiérarchisation de ces voies est un gage de structuration et de lisibilité de l'opération. Cette hiérarchisation passe par des traitements paysagers différenciés et des largeurs de profils différents.

- V1. Avenue principale, support du futur TCSP
- V2. Voies structurantes Est-Ouest
- V3. Voies secondaires double sens
- V4. Voies secondaires sens unique
- V5. Venelles vertes
- V6. Poches de stationnements mutualisés (position indicative sur le plan masse)

B - Les équipements de superstructure

Ce sont les ouvrages nécessaires à la restructuration de l'actuel demi-échangeur de l'ARC (échangeur de « Bois Guillaume »). Ils constituent un équipement primaire de l'opération.

- S1. Echangeur routier
- S2. Passerelle modes doux

C - Les espaces verts

Deux grandes typologies d'espaces verts sont identifiées dans l'opération. Les espaces verts relatifs aux trois corridors verts et les espaces verts de traitement des franges de l'opération pour donner à l'urbanisation un contenant identitaire et permettre une transition douce avec l'environnement immédiat et plus lointain. On notera que les corridors verts sont le lieu privilégié de la gestion des eaux pluviales et qu'ils assureront ainsi plusieurs fonctions (gestion des eaux pluviales, déplacement modes doux, promenade et récréation).

- EV1. Corridor nord
- EV2. Corridor central
- EV3. Corridor sud
- EV4. Traitement paysager des franges

D - Les réseaux

L'ensemble des réseaux nécessaires à l'alimentation des futurs bâtiments seront mis en place sous les espaces publics. Les projets de construction pourront ainsi se raccorder à proximité immédiate de leur parcelle.

- r1. Electricité MT/BT
- r2. Gaz
- r3. Eaux usées
- r4. Eau potable
- r5. Eaux pluviales
- r6. Eclairage public et fourreaux urbains
- r7. Télécommunications et déploiement de la fibre

La SPLAAD réalisera les travaux d'aménagement dans les règles de l'art en concertation avec le Grand Dijon et les concessionnaires réseaux.

La SPLAAD n'ayant pas vocation à intégrer dans son patrimoine des réseaux et des équipements publics d'infrastructure, ces derniers seront rétrocédés de la manière suivante :

- réseaux : rétrocession au Grand Dijon ou toute structure désignée par elle, au fur et à mesure des réceptions,
- espaces publics : rétrocession au Grand Dijon, au fur et à mesure de l'ouverture au public.

PLAN GENERAL DES EQUIPEMENTS PUBLICS

A. STRUCTURE VIAIRE

-  V1 - Avenue principale
-  V2 - Voies structurantes est - ouest
-  V3 - Voies secondaires double sens
-  V4 - Voies secondaires sens unique
-  V5 - Venelles vertes
-  V6 - Stationnements mutualisés
- position indicative -

B. EQUIPEMENTS SUPERSTRUCTURE

-  S1 - Echangeur routier intégrant une passerelle modes doux

C. ESPACES VERTS

-  EV1 - Corridor Nord
-  EV2 - Corridor Centre
-  EV3 - Corridor Sud
-  EV4 - Traitement paysager des franges

D. RESEAUX

- r1 - Electricité MT / BT
- r2 - Gaz
- r3 - Eaux usées
- r4 - Eau potable
- r5 - Eaux pluviales
- r6 - Eclairage public et fourreaux urbains
- r7 - Télécommunication et fibre



A. STRUCTURE VIAIRE

V1 – Avenue principale

La trame viaire s'appuie sur une avenue principale, véritable colonne vertébrale du projet, qui relie le rond point de la RD 70, l'échangeur de l'ARC et le sud de l'opération. Elle est donc conçue comme une collectrice permettant la distribution des flux à l'intérieur de l'opération, et ce dans la mesure où elle vient en connexion directe avec l'échangeur de l'ARC qui fera l'objet d'une restructuration dans le cadre du projet.

L'avenue décrit une large courbe permettant une tension dans les perspectives créées par le bâti en front de cette voie. Les terrains situés de part et d'autre de cette avenue reçoivent en priorité des bureaux pour confirmer son statut de voie urbaine.

L'avenue est dimensionnée pour recevoir en position centrale une emprise pour un transport en commun en site propre doublé de bandes d'espaces verts recevant chacune un alignement d'arbres et l'une d'elle est traitée en noue paysagère pour la gestion des eaux pluviales du TCSP et de la chaussée en rive.

Les chaussées en sens unique prennent place de part et d'autre de l'espace réservé au TCSP et chacune d'entre elles est bordée d'un espace vert recevant un alignement d'arbres. L'un de ces espaces verts reçoit une noue paysagère pour la gestion des eaux pluviales.

Enfin, le profil en travers se termine par de larges trottoirs dédiés à la circulation des cycles et des piétons.

Bien que le choix du type de transport en commun en site propre ne soit pas encore définitivement arrêté, le profil en long de l'avenue sera compatible avec le mode de transport le plus contraignant, à savoir le tramway. Le TCSP ne sera donc aménagé que lorsque le choix du mode de transport en commun aura été arrêté par le Grand Dijon.

En partie sud, cette avenue s'accroche perpendiculairement à une voie secondaire. Une réserve foncière permettra le cas échéant de poursuivre le TCSP jusqu'à la partie urbanisée de Quetigny.

La largeur de cette voie est supérieure à 30 mètres.

Structure viaire V1	Avenue principale
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur
Gestion	Grand Dijon
Financement	Aménageur



V1 - Avenue principale

V2 – Voies structurantes Est-Ouest

Ces voies concentriques orientées Est-Ouest permettent le rabattement des flux des voies secondaires sur l'avenue principale ou inversement la distribution des flux sur les voies secondaires de l'opération. Elles participent à la composition d'ensemble du projet et au parti pris d'une structure viaire sensiblement orthogonale pour affirmer l'urbanité du projet.

D'un profil supérieur à 20 m, ces voies comportent une chaussée double sens, des trottoirs mixtes piétons/cycles, des espaces verts plantés recevant des noues plantées pour la gestion des eaux pluviales des voiries et des parcelles.

Structure viaire V2	Voies structurantes Est-Ouest
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur
Gestion	Grand Dijon
Financement	Aménageur



V2 – Voies structurantes Est-Ouest

V3 – Voies secondaires double sens

S'appuyant sur l'avenue principale et les voies structurantes Est-Ouest, les voies secondaires à double sens créent le maillage interne de l'opération. D'un profil de 14 m environ, elles se composent d'une chaussée double sens bordée d'une noue paysagère, d'un espace vert planté et de trottoirs mixtes piétons/cycles.

On distingue dans l'armature viaire deux sous-ensembles de voies secondaires :

- une voie orienté nord-sud dont le tracé est sensiblement parallèle à l'avenue principale et qui par son accroche sur la RD70 constitue une entrée secondaire à l'opération depuis Saint-Apollinaire. Cette voie emprunte un ouvrage d'art existant pour le franchissement de l'ARC qui est conservé à cet effet. Elle permet donc un deuxième franchissement de l'ARC en plus de l'échangeur.
- une voie décrivant une boucle pour la structuration depuis l'avenue principale et de la voie structurante de la desserte de la partie sud de l'opération.

Structure viaire V3	Voies secondaires double sens
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur
Gestion	Grand Dijon
Financement	Aménageur



V3 – Voies secondaires double sens

V4 – Voies secondaires sens unique

Les voies secondaires à sens unique apparaissent comme des boucles qui s'appuient sur les voies secondaires en double sens. Elles ont été conçues en sens unique pour réduire l'emprise de la voiture et limiter au maximum l'éventuel stationnement sauvage. Elles permettent en outre la limitation des vitesses.

D'un profil variant de 11 à 14 m, elles comportent une noue paysagère pour la gestion des eaux pluviales, un trottoir mixte piétons/cycles et un espace vert planté.

Structure viaire V4	Voies secondaires sens unique
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur
Gestion	Grand Dijon
Financement	Aménageur



V4 – Voies secondaires sens unique

V5 – Venelles vertes

Pour multiplier les possibilités d'accès à l'opération ou de cheminement à l'écart des voitures, il est prévu des venelles piétonnes et cycles qui pourront également recevoir des noues paysagères pour la gestion des eaux pluviales. Ces venelles viennent en complément et en maillage des corridors verts (support également de modes doux) et des espaces dédiés à cet effet le long des voiries. Par souci de maillage complet ces venelles sont orientées Nord-Sud, de façon sensiblement parallèle à l'avenue principale et perpendiculaire aux corridors verts. Cet ensemble permet alors pour l'utilisateur d'envisager des trajets au plus court ou des trajets à l'écart de la circulation automobile.

Ces venelles faciliteront également l'accès des corridors aux riverains par leur accroche sur les voiries ou chemins ruraux existants.

Structure viaire V5	Venelles vertes
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur
Gestion	Grand Dijon
Financement	Aménageur



V5 – Venelles vertes

V6 – Stationnements mutualisés

La politique de stationnement de l'opération a fait l'objet d'une réflexion approfondie et durable. Le pari du développement des transports en commun et de la ville des courtes distances ont fait émerger la nécessité de contrôler l'offre de stationnement pour la rendre réversible au profit des transports en commun. Pour cela, le principe d'aménagement retenu consiste à répondre aux besoins en stationnement par la réalisation de parkings mutualisés. Les acquéreurs n'ont plus la possibilité de faire du stationnement sur parcelle (hormis quelques places visiteurs, PMR et direction générale soit une dizaine de places environ). La plupart de ces poches de stationnements mutualisés sont suffisamment importantes pour être réversibles et devenir des terrains constructibles lorsque la part de la voiture diminuera.

Ces places sont publiques et leur foisonnement permet de diminuer d'au moins 10% les besoins. Ce principe assure en outre une densification des parcelles et une plus grande intégration paysagère.

Pour parfaire ce principe de stationnement mutualisé, des services à la mobilité et à la personne pourront être implantés sur ces aires (vélos libre service, snacks, point co-voiturage, ...).

La logique de cette politique en matière de stationnement veut que l'aménagement des poches se fasse au fur et à mesure des demandes d'implantation pour les réaliser à des endroits judicieux afin de respecter une distance maximale entre les parkings et les entreprises d'environ 150 m. Aussi, les poches de stationnements mutualisés figurés au plan masse du plan général des équipements publics est purement théorique. Le positionnement exact de ces poches découlera du découpage réel des terrains et des besoins en stationnement des entreprises.

A noter que certaines de ces aires de stationnement pourront être dédiées au stationnement des poids lourds qui pourraient arriver sur l'opération pour des livraisons avant les heures d'ouverture des entreprises destinataires de ces livraisons.

En résumé, la mutualisation des places de stationnement permet :

- de diminuer globalement les besoins par le biais du foisonnement,
- de densifier les parcelles,
- de produire une réversibilité sur leurs emprises foncières qui pourront demain muter en terrains à bâtir,
- de maîtriser la qualité paysagère de ces aires,
- d'organiser de petites aires de service à la personne et à la mobilité, notamment en faveur des modes doux,
- de prendre en compte le stationnement des poids lourds dans l'opération.



V6 – Stationnements mutualisés

Structure viaire V6	Stationnements mutualisés
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur
Gestion	Grand Dijon ou toute structure ou gestionnaire désigné par lui
Financement	Aménageur

B. EQUIPEMENT DE SUPERSTRUCTURE

Cet équipement qui permet une desserte des terrains depuis la voie expressse Dijon-Arc-su-Tille constitue un équipement primaire de la ZAC. Il comprend également une passerelle piétonne.

S1 – Restructuration de l'échangeur Bois Guillaume

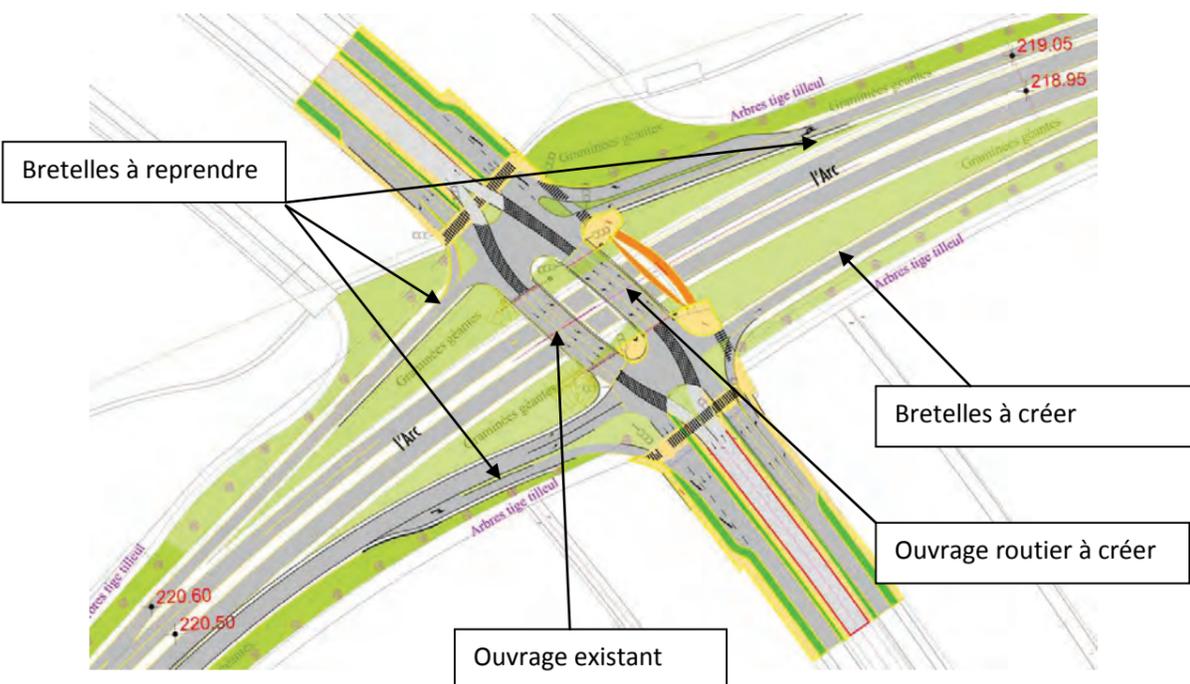
L'actuel échangeur de Bois Guillaume sur l'ARC ne répond pas complètement aux besoins futurs de l'Ecoparc. Pour compléter cet échangeur il convient les bretelles nécessaires à la desserte complète de la partie de l'opération situé au sud de l'ARC. Par ailleurs, l'actuel échangeur est très consommateur d'espace avec une sortie de l'ARC depuis Dijon en « trompette » qui ne rend pas très lisible son fonctionnement.

Pour simplifier la lecture de cet ouvrage routier et pour l'intégrer au parti pris d'urbanité de l'Ecoparc il est envisagé un échangeur avec gestion des tourne-à-gauche par feux, ce qui permet d'assurer à l'ouvrage une compacité maximale gage d'intégration urbaine.

Ainsi la restructuration de l'échangeur de Bois Guillaume pour son usage routier consiste :

- En la réutilisation de l'ouvrage routier existant
- En la création d'un nouvel ouvrage d'art routier parallèle à l'ouvrage existant
- En la reprise de toutes les bretelles existantes.
- En la création d'une nouvelle bretelle de sortie depuis l'ARC

Les transports en commun seront pris en compte dans la conception de cet échangeur. Il est prévu de les rabattre depuis leur TCSP sur les voies automobiles avec une gestion de leur priorité par un déclanchement au vert avant celui des voitures.



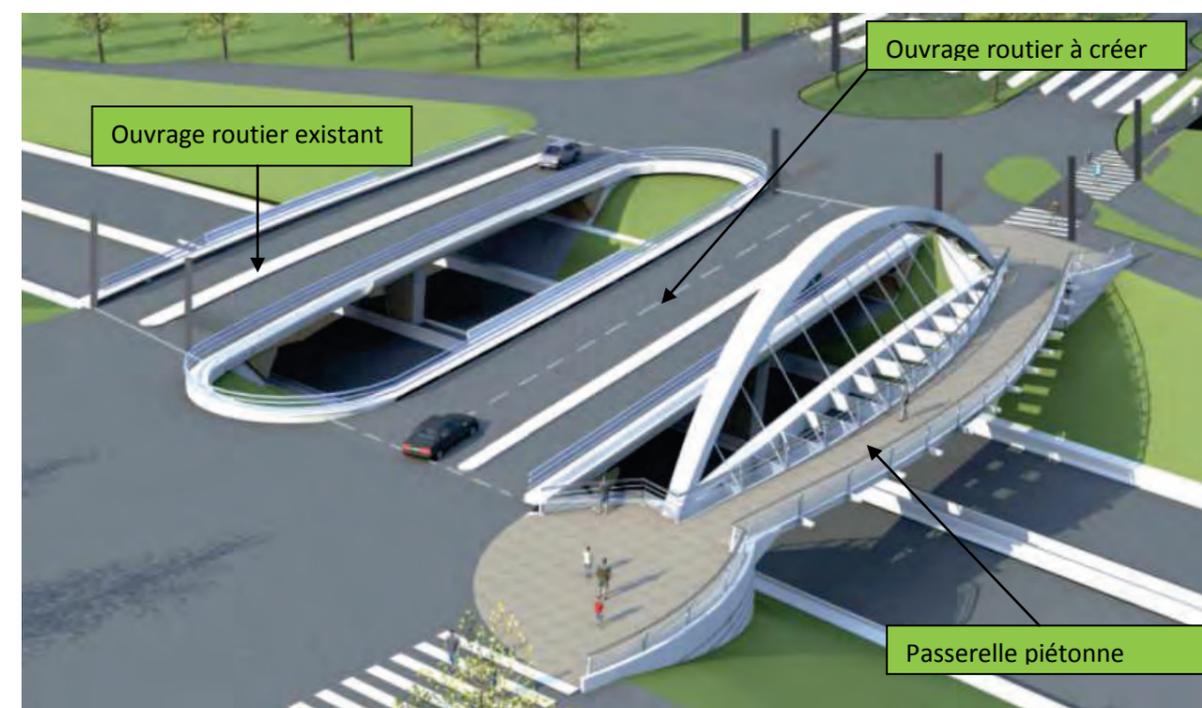
Un autre objectif important de la restructuration de l'échangeur est d'« effacer » la coupure créée par l'ARC et de créer un effet signal destiné à marquer l'entrée Est de l'agglomération dijonnaise. En effet, de part sa conception très routière voire autoroutière, l'ARC représente dans le projet une véritable coupure à la fois fonctionnelle et paysagère. Par ailleurs, l'urbanisation de l'Ecoparc marquera demain l'entrée de l'agglomération.

La nature de voie expressse de l'ARC limite la multiplication des carrefours et la perméabilité avec les terrains de l'Ecoparc. Or, celui-ci a pour objectif de développer les modes doux. De conception généralement très routière, les échangeurs routiers ne font pas ou peu de place aux modes doux. La volonté est ici d'inverser cette tendance et d'introduire dès la phase de conception la prise en compte de ces modes afin d'atténuer l'effet de coupure créé par l'ARC.

L'échangeur offrira donc la possibilité pour tous les modes doux de franchir l'ARC et ce de manière la plus sécurisée possible.

Ce franchissement se fera sous la forme d'une passerelle dédiée sur la partie Est (côté Arc-sur-Tille) de l'échangeur, là où les flux routiers sur les bretelles sont les plus faibles.

Elle aura une largeur d'environ 3 m utile, permettant ainsi une cohabitation de tous les modes doux. L'accostage de la passerelle sur les rives de l'ARC se fera sous formes de parvis pour la mise en sécurité des usagers. Les traversées piétonnes seront au même titre que les flux automobiles gérés par feux. La conception de la passerelle sera compatible également avec les normes d'accessibilité pour personne à mobilité réduite.





S1 – Echangeur routier intégrant une passerelle modes doux

Equipement superstructure	Echangeur Routier intégrant une passerelle modes doux - S1
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur
Gestion/domanialité	Voir chapitre E
Financement	Aménageur et subvention Conseil Général 21 (Cf. Chapitre E)

C. LES ESPACES VERTS

L'ensemble des 3 corridors verts ont été étudiés sur le tracé des fossés agricoles actuels. Ils correspondent donc à des fonds de vallons et constituent alors le réceptacle naturel des eaux de ruissellement de l'opération. Les corridors assument donc tous une fonction de gestion des eaux pluviales qui se présente sous la forme de modelés de terrain très doux constituant des bassins de rétention en cascade. Sur les « berges » de ces bassins les cheminements doux prennent place et restent hors d'eau.

Les trois corridors sont sensiblement orientés Est-Ouest et présentent tous la même particularité à savoir une accroche avec l'environnement immédiat de l'Ecoparc (plaine agricole) ce qui fait d'eux de véritables continuités écologiques au sein de l'environnement immédiat du projet.

EV1 – Corridor nord

Le corridor NORD est envisagé avant tout comme un support pour les modes doux, la promenade et la détente. De larges cheminements permettant les circulations piétonnes et cyclables seront aménagés. Des aires de repos (bancs, chaises, clairières...) seront aménagées pour permettre les haltes et en faire un circuit de « promenade dominicale » pour les riverains.

La philosophie paysagère de ce corridor repose sur une ambiance ombragée de type espace naturel dans lequel le mobilier est installé dans des clairières. L'eau et sa gestion seront mises en scène par un travail sur une végétation spécifique ainsi que par la topographie avec la création de « berges ».

Ce corridor est envisagé comme un espace calme et lumineux propice aux activités sportives et ludiques. Il représente un espace vert d'environ 8 hectares.



EV1 – Corridor Nord

Espaces verts	Corridor nord EV1
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur
Gestion	Grand Dijon ou toute structure ou gestionnaire désigné par lui
Financement	Aménageur

EV2 – Corridor central

Il s'agit de l'espace vert le plus important de l'Ecoparc sur le plan de la surface (environ 14 hectares) mais également de par son rôle. Il permet la gestion de la majorité des eaux de pluie du secteur sud. Cet espace est envisagé en boisement dense support de la biodiversité de l'Ecoparc. Il traduit à lui seul la volonté initiale du projet de faire s'interpénétrer la ville et la nature. Véritable corridor écologique variant de 50 à 80 m de largeur il sera aménagé de manière à recréer différents écosystèmes (prairies, sous bois, lisières, zones plus ou moins humides). Tout comme le corridor nord, il permet la circulation des usagers à travers l'opération, reliant ainsi Saint Apollinaire à Couternon via des ripisylves et des chemins ruraux.

La végétation envisagée est de type forestière et s'organisera selon plusieurs strates. Il sera particulièrement propice à la promenade.

Espaces verts	Corridor central EV2
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur
Gestion	Grand Dijon ou toute structure ou gestionnaire désigné par lui
Financement	Aménageur

EV3 – Corridor sud

Ce corridor est envisagé comme un parc patrimonial attestant de la vocation agricole de ce secteur. Cet espace largement ouvert permettra la découverte de toutes les composantes d'un paysage agricole (bosquets, haies bocagères, cultures, boisements, gestion des eaux superficielles).

L'ambiance recherchée est donc une ambiance champêtre avec un travail spécifique sur les effets de lisière et la végétation spécifique qui les compose.

Le chemin d'exploitation agricole existant sera support des circulations douces, véritable colonne vertébrale du corridor. Sa présence sera renforcée par la mise en place d'un alignement de feuillus.

En fonction de projets spécifiques, certains espaces de ce corridor pourront être réservés à l'agriculture péri-urbaine sous la forme de maraîchage ou de vergers.

Espaces verts	Corridor sud EV3
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur
Gestion	Grand Dijon ou toute structure ou gestionnaire désigné par lui
Financement	Aménageur



EV4 – Traitement paysager des franges

L'objectif du traitement paysager des franges de l'opération est double. Il s'agit à la fois d'intégrer la future urbanisation à son environnement et d'établir un principe de contenant identitaire à cette urbanisation. Les franges seront traitées en strates par des arbres d'alignement mais également des plantes tapissantes et des bosquets. La largeur de ces franges variera entre 5 et 10 m.

Plusieurs types de franges sont identifiés :

- Les franges en limite Est et Ouest de l'opération
- La frange en limite sud qui dans « l'entonnoir » dessiné par le périmètre de la ZAC créera une singularité paysagère et gèrera la transition avec l'espace urbanisé de Quetigny.
- Les franges le long de l'ARC : bien qu'il ne s'agisse à proprement parler pas d'une frange réelle, il s'agit de densifier la végétation sur les talus de l'ARC par la plantation d'arbres tiges. Cette densification de la végétation ménagera une entrée d'agglomération harmonieuse et créera également dans une moindre mesure une protection acoustique pour les futures implantations.

Espaces verts	Traitement franges EV4
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur
Gestion	Grand Dijon sauf pour certaines franges qui pourront être intégrées aux parcelles privées
Financement	Aménageur



EV4 – Traitement paysager des franges

D. RESEAUX

L'ensemble des réseaux nécessaires à l'alimentation des futurs bâtiments seront mis en place sous les espaces publics. Les projets de construction pourront ainsi se raccorder à proximité immédiate de leur parcelle.

Il s'agit des réseaux suivants :

- . Electricité MT/BT
- . Gaz
- . Eaux usées
- . Eau potable
- . Eaux pluviales
- . Télécommunications et déploiement fibre
- . Eclairage public et fourreaux urbains

Sur l'ensemble des voiries l'aménageur sera chargé de l'installation de l'éclairage public des voies.

Concernant l'eau pluviale il ne s'agit pas à proprement parler d'un réseau puisque l'objectif de l'opération est de ne réaliser aucun réseau d'eau pluvial enterré. Les acquéreurs se raccorderont donc sur les noues implantées le long des voiries ou des venelles vertes ou encore dans les corridors, lieux privilégiés de la gestion quantitative des eaux pluviales.



Réseaux	Maîtrise d'ouvrage	Rétrocession pour gestion
Electricité MT/BT	ERDF	ERDF
Gaz	GRDF	GRDF
Eaux usées	Aménageur	Grand Dijon ou tout gestionnaire désigné par lui
Eau potable	Aménageur	Grand Dijon ou tout gestionnaire désigné par lui
Télécommunication et fibre	Aménageur	Grand Dijon ou tout gestionnaire désigné par lui
Eaux pluviales	Aménageur	Grand Dijon ou tout gestionnaire désigné par lui
Eclairage public et fourreaux urbains	Aménageur	Grand Dijon ou tout gestionnaire désigné par lui

E. DOMANIALITE, GESTION/ENTRETIEN, FINANCEMENT DE L'ÉCHANGEUR

A) Les principes pour la domanialité et la gestion/entretien de l'échangeur Bois Guillaume restructuré sont les suivants :

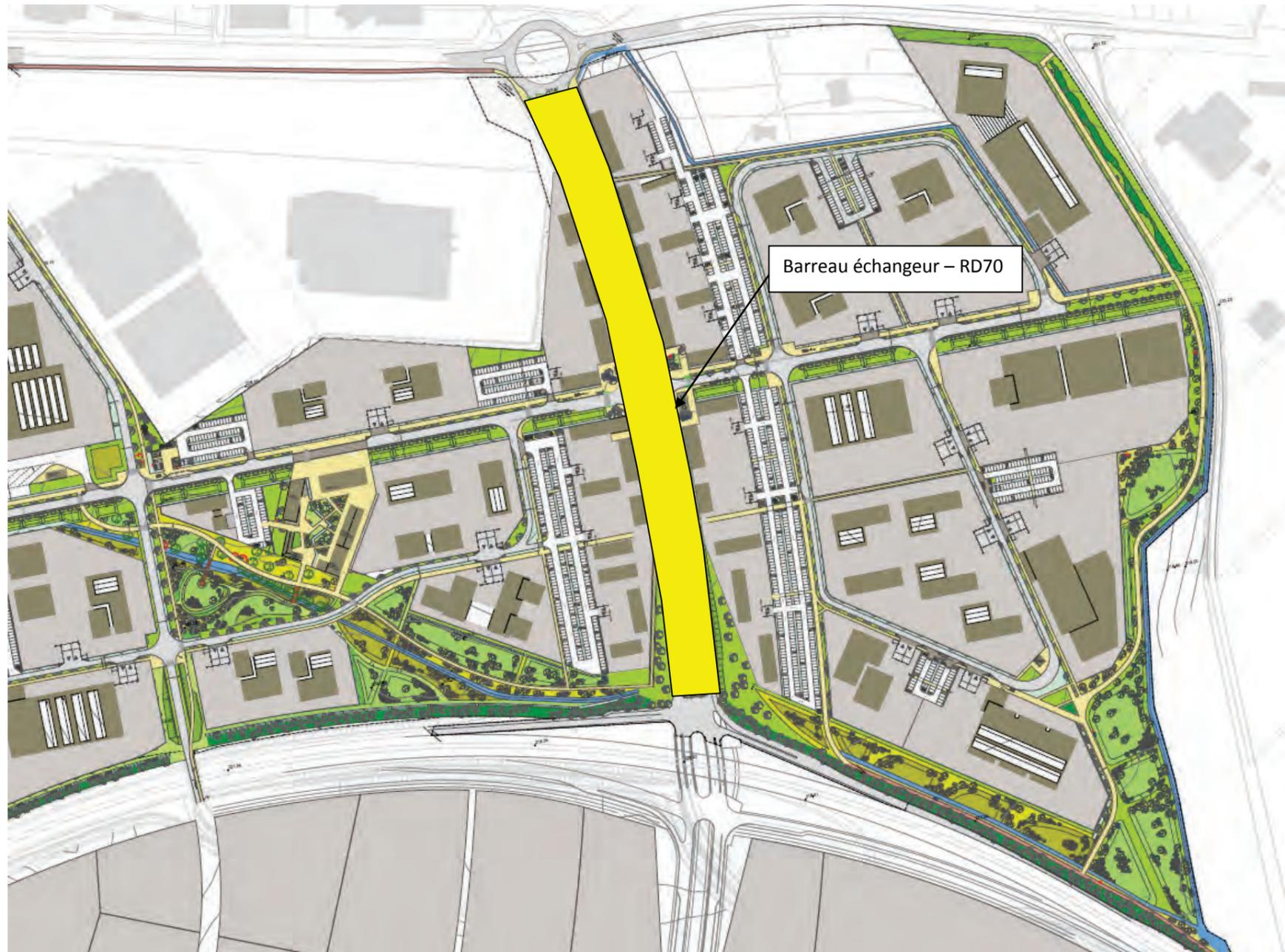


Echangeur avec gestion des tourne-à-gauche par feux tricolore. Passerelle piétonne de type « bow string »

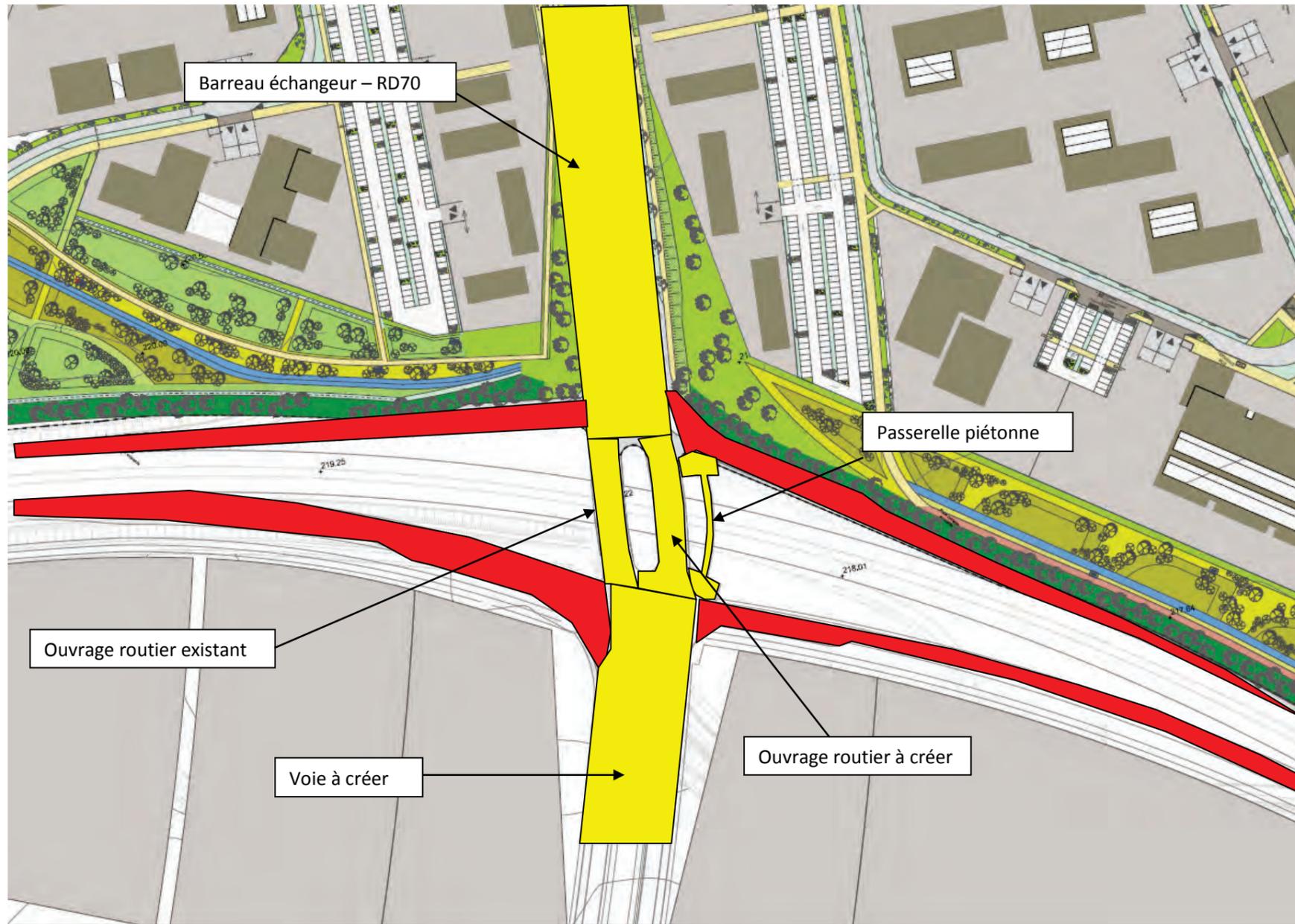
PRINCIPES DE GESTION/DOMANIALITE

Ouvrage	Domanialité actuelle	Domanialité future	Entretien/gestion futurs	Remarque
Barreau Echangeur/RD70	CG21	Grand Dijon	Grand Dijon	Hors rond point de la RD70 restant de domanialité CG21
Bretelles	CG21	CG21	CG21	Y compris shunts sur bretelles
Ouvrage existant échangeur	CG21	Grand Dijon	Grand Dijon	
Ouvrage à créer échangeur	-	Grand Dijon	Grand Dijon	
Passerelle piétonne	-	Grand Dijon	Grand Dijon	
Talus extérieurs bretelles	CG21	CG21	Grand Dijon	Entretien limitée au périmètre ZAC
Talus intérieurs bretelles	CG21	CG21	CG21	

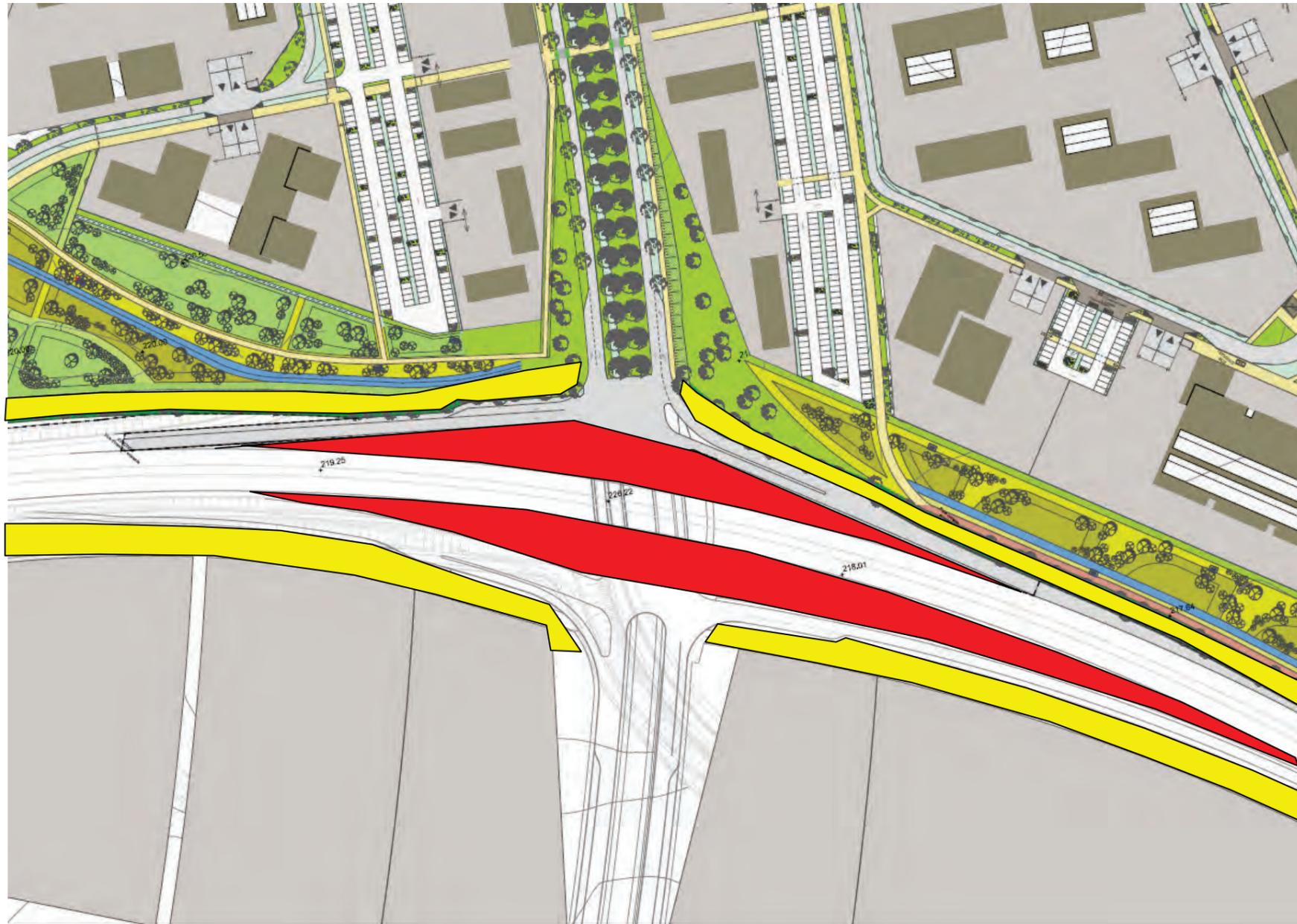
Pour la viabilité hivernale, chaque gestionnaire est responsable de sa domanialité.



 Domanialité/gestion ultérieure Grand Dijon



- Domanialité/gestion ultérieure Grand Dijon
- Domanialité/gestion ultérieure CG21



- Entretien ultérieur Grand Dijon
- Entretien ultérieur CG21

LA DOMANIALITE DES TALUS RESTE CG21

B) FINANCEMENT DE L'OUVRAGE

Le financement de l'ouvrage est assuré à hauteur de 30% par une subvention du Conseil Général 21 prise dans le cadre du contrat « Ambitions Côte d'Or » et plafonnée à 2.400.000 €. Le coût prévisionnel de la restructuration de l'ouvrage étant de 6.000.000 € HT, il est inscrit au bilan prévisionnel de l'opération une subvention de 1.800.000 € (voir modalités prévisionnelles de financement).

Le courrier d'accord du Conseil Général de Côte-d'Or sur ces principes de domanialité et gestion ultérieure des ouvrages figure en annexe des présentes.

ANNEXE

– Courrier d'accord Conseil Général 21 sur les principes de gestion et domanialité de l'échangeur

Direction Générale
des Services
Pôle Interdirectionnel
Infrastructures
et Aménagement
Durable du Territoire
Direction
Aménagements
et Déplacements



Dijon, le 23 MAI 2013

Service Maîtrise d'Ouvrage
Référence : P11ADT PP/FD 13 n° DI 3003772
Affaire suivie par Pierre PERNIN
Tél. : 03.80.63.67.93

Monsieur le Directeur Général,

J'ai pris connaissance avec intérêt de vos propositions relatives aux principes de domanialité et de gestion des ouvrages et infrastructures constitutifs du futur échangeur de l'ECOPARC DIJON BOURGOGNE.

Comme exprimé lors de la rencontre du 25 avril, cette question doit être traitée dans la perspective de l'aménagement définitif, étant entendu que seules les bretelles d'entrée et de sortie de la RD 700 ont vocation à rester propriété du Conseil Général de la Côte-d'Or, tel que précisé dans les plans joints.

Des conventions à passer avec les collectivités concernées pourront prévoir une évolution des domanialités, selon un phasage adapté à celui de la réalisation de l'aménagement, et les modalités de gestion ou d'entretien ultérieur.

Par ailleurs, je vous informe que le financement par votre structure en tant que Maître d'Ouvrage du projet, nécessite la conclusion d'un avenant au contrat « Ambitions Côte-d'Or » conclu entre le Conseil Général et le Grand Dijon le 7 janvier 2010. Cet avenant permettra d'amender la fiche action 2.2 relative au projet afin d'inscrire le soutien financier direct du Conseil Général à votre établissement, sous réserve d'une convention spécifique. Le Grand Dijon devra ainsi me solliciter en ce sens.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Président

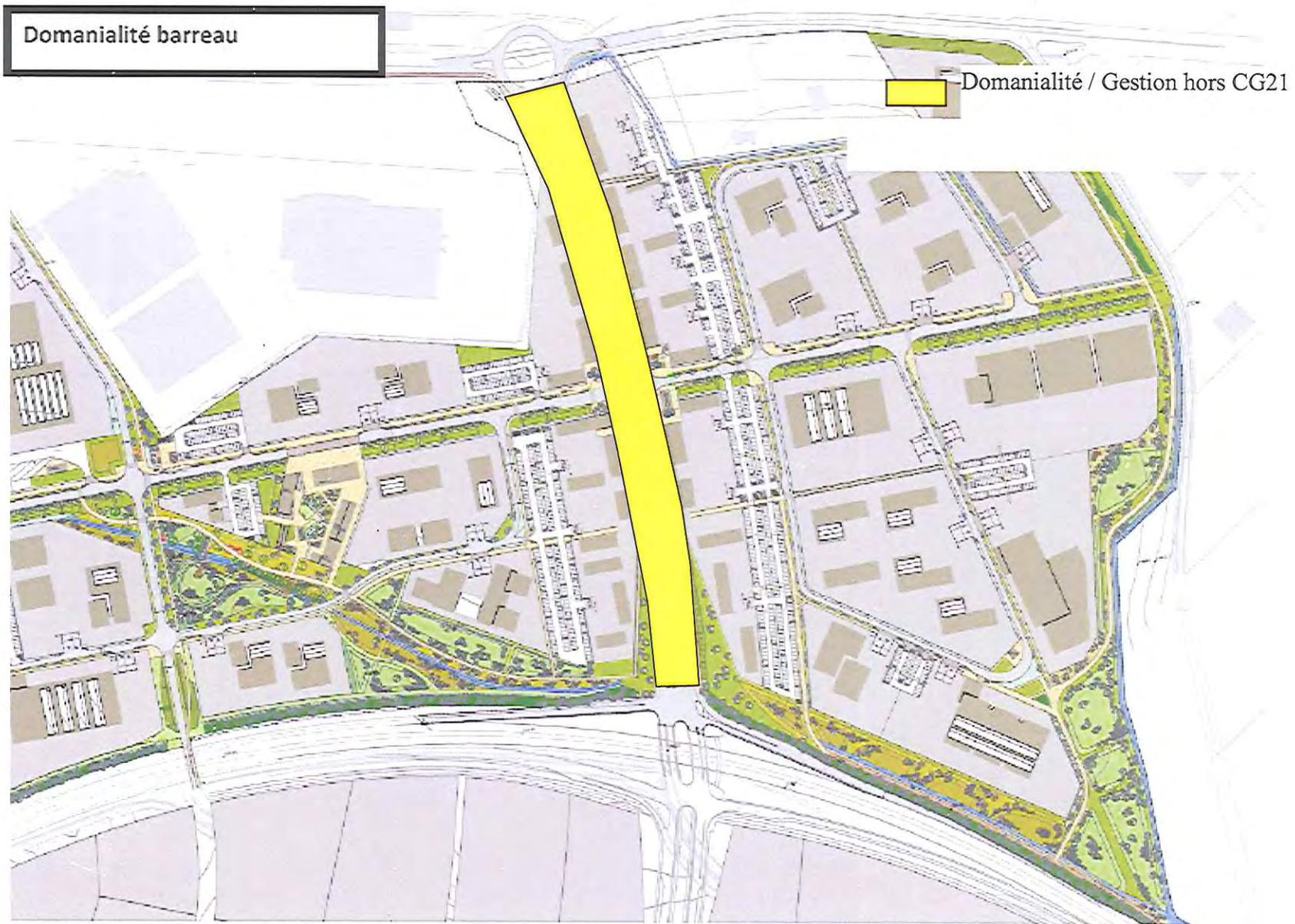
François SAUVADEIT
Député de la Côte-d'Or

Monsieur Thierry COURSIN
Directeur Général de la Société Publique Locale
d'Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise
8, rue Marcel Dassault
CS 87972

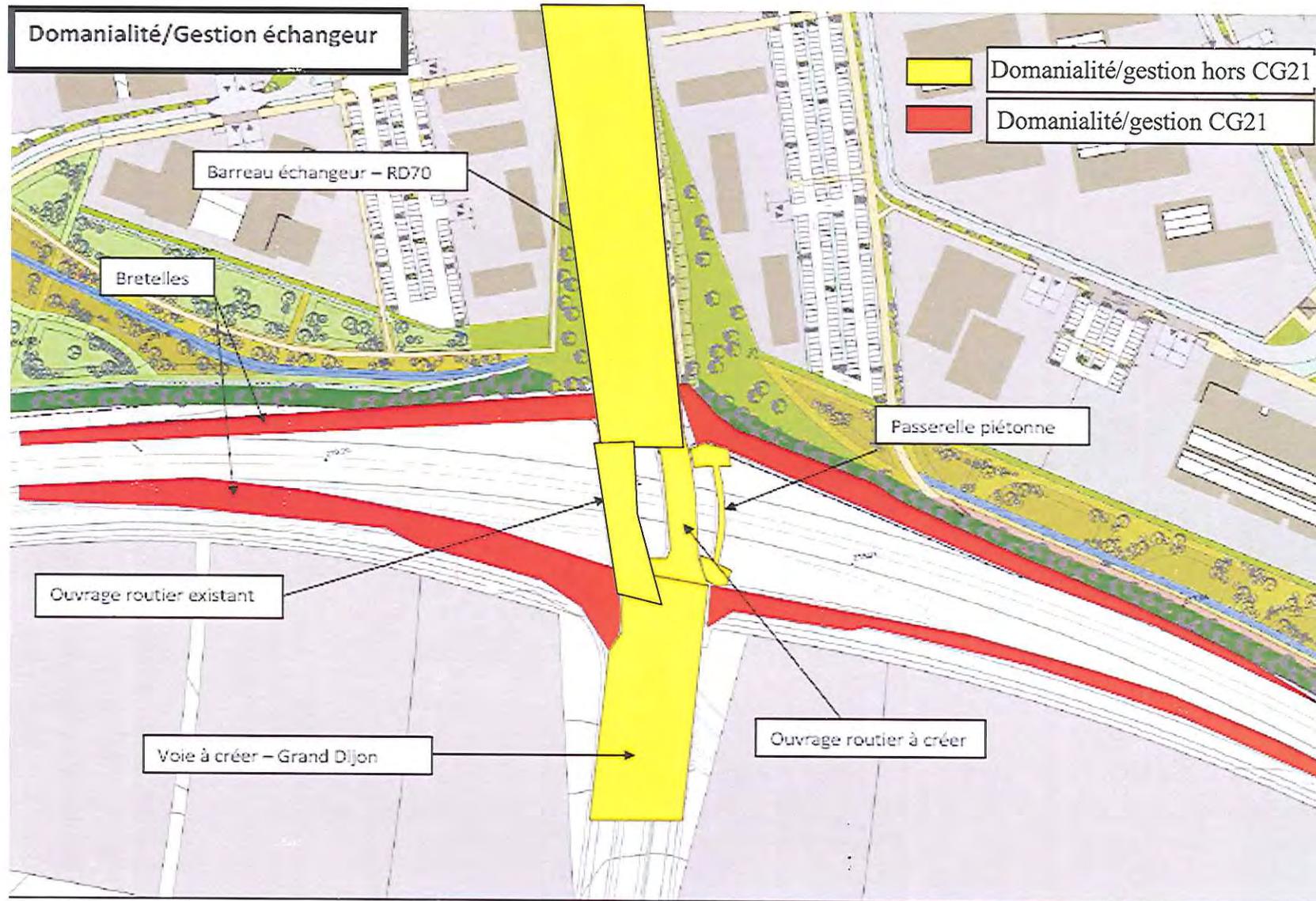
21079 DIJON CEDEX

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Proposition de plan de domanialité et de gestion - Conseil Général de la Côte-d'Or
Avril 2013



Proposition de plan de domanialité et de gestion - Conseil Général de la Côte-d'Or
Avril 2013



ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ

Parc d'Activités de l'Est Dijonnais

Dossier de Réalisation



D. Projet de programme global des constructions

SOMMAIRE

PREAMBULE

I. PRESENTATION DU PARTI PRIS URBAIN PROGRAMMATIQUE

II. DESCRIPTION DU PROGRAMME GLOBAL DE CONSTRUCTION

III. PLAN DE PHASAGE

Préambule

Les potentialités de construction sur la ZAC du Parc d'Activités de l'Est Dijonnais décrites dans le dossier de création de la ZAC sont les suivantes :

- 800 000 m² de Surface Hors Œuvre Nette (S.H.O.N.).

I. Présentation du parti urbain programmatique

Pour accueillir, l'ensemble des filières, l'Ecoparc revendique une approche transversale de l'économie, à savoir une approche de la mixité des activités. Le parc offrira des tènements fonciers :

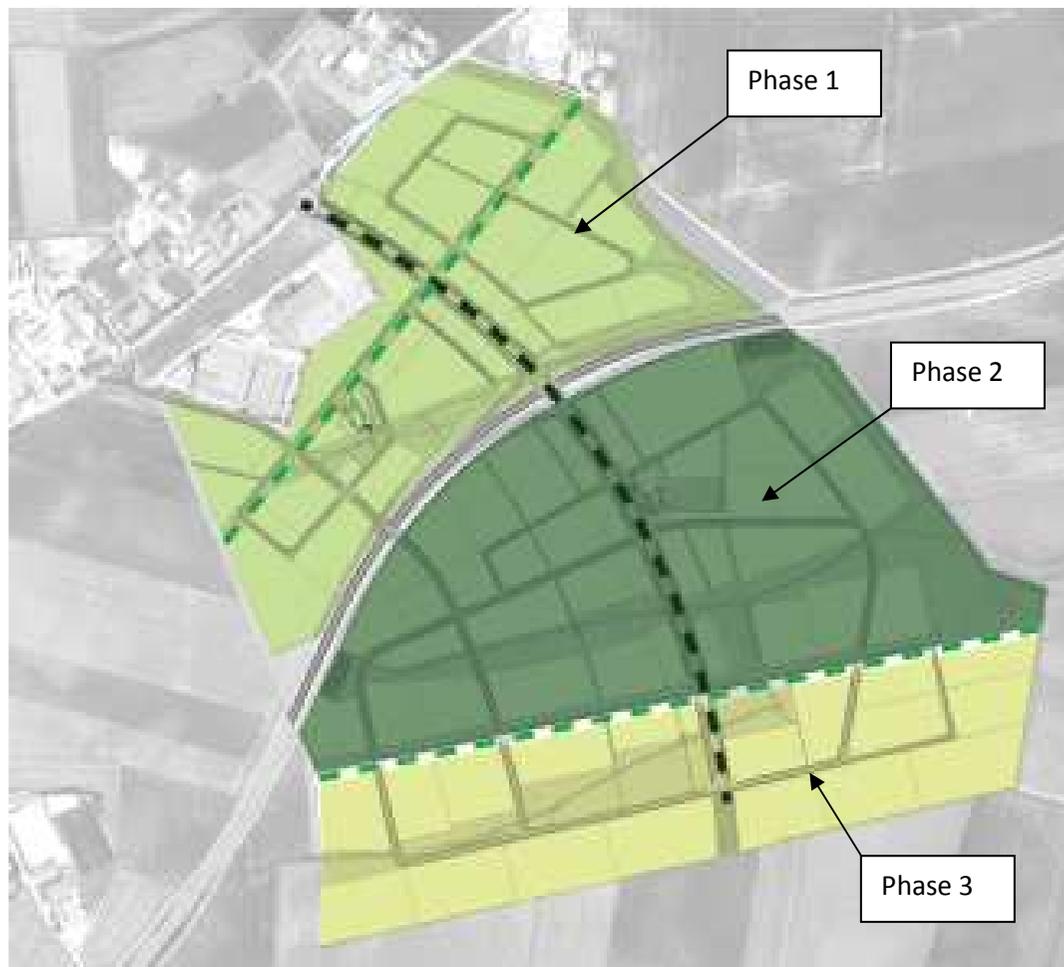
- pour les implantations industrielles d'envergure (parcelles d'environ 10 ha, avec possibilité d'un tènement d'environ 20 ha)
- pour les implantations industrielles ou semi-industrielles (parcelles comprises entre 1 et 3 ha)
- pour les implantations de PME/PMI (parcelles entre 4 000 et 10 000 m²)
- pour les implantations de TPE/TPI (parcelles de 2 500 à 6 000 m²)
- pour les implantations d'activités tertiaires et les services (parcelles entre 3 500 m² et 8 000 m²)

II. Description du programme global de construction

Le programme de construction reste inchangé par rapport au dossier de création, par contre il est désormais exprimé en mètre-carrés de surface de Plancher (SP) et il est le suivant :

- **715 000 m²** de Surface de Plancher pour le développement d'activités industrielles, artisanales, tertiaires et de services.

III. Plan de phasage



La réalisation du programme global des constructions s'effectuera en 3 grandes phases opérationnelles qui pourront elles-mêmes être divisées en plusieurs tranches afin de correspondre au mieux aux besoins du marché.

ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ Parc d'Activités de l'Est Dijonnais

Dossier de Réalisation



E. Modalités prévisionnelles de financement

Présentation des modalités prévisionnelles de financement

Les modalités prévisionnelles de financement de l'opération et leur échelonnement dans le temps sont présentées par le biais du compte de résultat prévisionnel de l'opération et d'un plan de trésorerie.

Ces éléments sont basés sur le Programme des Equipements Publics de la ZAC et sur le Programme Global de Construction.

Le compte de résultat prévisionnel a été élaboré à partir d'un certain nombre d'estimations, de calculs par pourcentage et sur la base de l'Avant Projet Sommaire des Voiries et Réseaux Divers (VRD) réalisé par la maîtrise d'œuvre VRD de l'opération.

L'aménagement des terrains se fera en plusieurs phases distinctes au nombre de trois. Une première phase d'aménagement portera sur environ 60 hectares pour laquelle la quasi-totalité du foncier est maîtrisée par la SPLAAD, hormis les terrains en bordure de RD70 sur lesquels sont construites des maisons à usage d'habitation.

Chaque phase fera l'objet de plusieurs tranches de travaux en fonction du rythme de commercialisation des terrains.



Les 3 grandes phases d'aménagement de l'Ecoparc

DONNEES PHYSIQUES DE L'OPERATION

/CHARGES/

Etudes Générales :

Le montant des études générales est basé sur les montants des contrats déjà engagés et sur la base de ratios pour celle à venir. Ce sont principalement les études d'urbanisme, les avant-projets sommaires et définitifs des VRD de l'opération et les études projet et DCE, les études d'avant projet de l'échangeur, les études géotechniques, les études de géomètre, les études de trafic, de sûreté et de sécurité publique, Loi sur l'eau et de manière générale toutes les études nécessaires au bon déroulement du projet.

Les dépenses constatées pour ce poste au 31/12/2012 s'élève à 467 285,12 € TTC.

Foncier :

Le montant du foncier est basé sur l'estimation de France Domaines établie à ce jour à 7,50 €/m² pour l'ensemble des terrains nécessaires à l'opération, incluant les éventuelles indemnités de emploi, d'éviction et de perte de cultures et troubles d'exploitations des terres agricoles.

Ce montant intègre aussi les frais d'acquisition (frais notariés et divers).

Les dépenses constatées pour ce poste au 31/12/2012 s'élève à 10 687 256,70. Cela correspond à environ 2/3 de la maîtrise foncière des terrains de l'opération.

Aménagement des sols / Fouilles archéologiques :

Le montant de l'aménagement des sols intègre l'ensemble du désamiantage et des démolitions des constructions sur site (hangar fermes), ainsi que tous travaux de libération et d'aménagement des sols avant leur viabilisation.

Consécutivement au diagnostic archéologique effectué sur les terrains maîtrisés par l'Aménageur, la DRAC a prescrit des fouilles archéologiques préventives sur des surfaces allant de 5 000 m² à 7 hectares. Les vestiges sont donc nombreux sur le site. Les fouilles préventives ont débuté en 2011 et se poursuivront jusqu'en 2014 pour la partie des terrains maîtrisés. D'autres diagnostics archéologiques seront à prévoir avec l'avancée des acquisitions foncières.

Les seules fouilles et diagnostics archéologiques sont valorisés à 3.000.000 € HT dans ce poste de dépenses.

Les dépenses constatées pour ce poste au 31/12/2012 s'élève à 837 447 € TTC, relevant quasi essentiellement des fouilles archéologiques.

Travaux ZAC :

Il s'agit des travaux secondaires de l'opération pour la viabilisation des terrains cessibles du projet. Le coût des travaux est basé sur le Programme des Equipements Publics de la ZAC, hors équipement primaire à savoir l'échangeur avec l'ARC dont la restructuration est nécessaire pour assurer le déploiement des équipements d'infrastructure nécessaires à la viabilisation de la partie sud de l'opération.

Ces travaux sont répartis selon plusieurs postes de dépenses :

- Terrassement, voiries et réseaux divers
- Espaces verts et corridors
- Parkings mutualisés
- Entretien et gestion des ouvrages avant rétrocession au concédant

Enfin, au regard de la durée de l'opération et des incertitudes inhérentes à un projet de cette ampleur, il est prévu des aléas et imprévus (3,5 % du coût travaux environ).

A noter que l'aménagement de la voie en site propre à l'axe de l'avenue principale pour le transport en commun à haute fréquence n'a pas été chiffré dans l'enveloppe des travaux faite pour l'instant du choix de mode de transport en commun.

Les dépenses constatées pour ce poste au 31/12/2012 s'élève à 7 975,13 € TTC et correspondent à des aménagements dans la ferme du Bois de Sully (sécurisation des locaux).

Travaux primaires : Echangeur RD 700 (ARC)

Pour assurer la bonne desserte de l'opération il est nécessaire de restructurer l'échangeur de Bois Guillaume. La restructuration de cet équipement constitue un équipement primaire de l'opération. La restructuration nécessite la reprise des bretelles existantes et la création d'une nouvelle bretelle ainsi que la création d'un ouvrage d'art routier et d'une passerelle piétonne.

Ce poste n'enregistre à ce jour aucune dépense au 31/12/2012.

Honoraires techniques :

Le coût des honoraires est constitué de la maîtrise d'œuvre Voirie, Réseaux, Divers (VRD) du projet, du Coordinateur Santé Protection Sécurité (CSPS), de la mission de suivi géotechnique en phase travaux et autres prestataires amenés à intervenir durant la mise en œuvre des travaux.

Ce poste n'enregistre à ce jour aucune dépense au 31/12/2012.

Frais financiers :

Les frais financiers sont principalement générés par le portage dans le temps de l'ensemble des terrains nécessaires à l'opération et des travaux de viabilisation. Ils sont générés soit par des emprunts court terme ou long terme ou par des découverts autorisés de trésorerie.

Les dépenses constatées pour ce poste au 31/12/2012 s'élève à 303 972,98 €. Elles proviennent essentiellement du portage du foncier.

Rémunération :

La rémunération de l'aménageur est calculée conformément à la concession d'aménagement.

Au 31/12/2012 elle s'élève à la somme de 211 085,67 €.

Frais annexes :

Les frais annexes regroupent les taxes foncières des terrains et les assurances ainsi que des dépenses diverses.

Les dépenses constatées pour ce poste au 31/12/2012 s'élève à 28 112,90 € TTC.

Frais de commercialisation et de communication

Les frais de commercialisation sont constitués des études et supports de commercialisation et de communication nécessaires à la promotion de l'opération et à la cession des terrains (plaquettes, salons spécialisés , site internet, maquette 3D, ...etc.).

Les dépenses constatées pour ce poste au 31/12/2012 s'élève à 17 747,09 € TTC (logo, charte graphique, ...).

/PRODUITS/

Cessions :

Conformément au Programme Global de Construction, le projet générera la cession de charges foncières. Des prix de cessions différenciés seront appliqués aux différentes typologies d'activités susceptibles d'être implantées sur l'opération. Il s'agit de prix moyens et non de prix plafonds qui ont été fixés en accord avec le Concédant. Ces prix distinguent trois catégories de charges foncières :

Activités industrielles et artisanales : prix moyen à 40 €/m² de terrain

Economie verte : Prix moyen à 30 €/m² terrain

Services et tertiaire : Prix moyen à 130 €/m² Surface Plancher

Rythme de commercialisation

Les rythmes de commercialisation pris en compte pour l'élaboration du présent bilan prévisionnel sont les suivants :

- Activités industrielles, artisanales: 15.000 m² par an pour 2014 et 2015, 20.000 m² de 2016 à 2017, 30.000 m² en 2018, 40.000 m² en 2019, 50.000 m² au-delà.
- Economie verte : 5.000 m² par an à compter de 2015
- Tertiaire et services : 2000 m² Surface Plancher par an en 2015, 3.000 m² en 2016 et 3.500 m² SP au-delà.

Actualisation des prix de vente

Dès le 1^{er} janvier 2015, les prix de vente des charges foncières seront actualisés annuellement sur la base d'une actualisation forfaitaire de 1%/an, et ce durant toute la durée de la concession d'aménagement.

Stationnements mutualisés

La valorisation des places de stationnement mutualisées pour les besoins propres des entreprises à été chiffrée à 2.850 € HT/place. Ce coût est légèrement au prix de revient prévisionnel en coûts de travaux (2.650 € HT/place) car il intègre une part de foncier non valorisable en surface commercialisable.

Ce poste n'enregistre au 31/12/2012 aucun produit.

Produits financiers et divers

Dans le cas de trésorerie positive, l'opération peut générer des produits financiers. Des produits divers peuvent être également imputés sur cette ligne (produits liés à fermage par exemple).

Au 31/12/2012, 14 666,87 € de produits financiers et ressources divers sont constatés.

Subventions et cession équipement primaire (échangeur)

Des subventions de collectivités ou organismes tiers peuvent être perçus pour le financement des ouvrages d'infrastructures de la ZAC, du foncier ou des études. A ce jour, trois subventions ont été identifiées :

- CONSEIL GENERAL 21 : Dans le cadre du contrat « Ambitions Côte d'Or, le Conseil Général 21 a décidé d'allouer à la restructuration de l'échangeur Bois Guillaume une subvention plafonnée à 2.400.00 € et calculée sur la base d'un taux de cofinancement de 30% du coût des travaux. L'enveloppe dévolue aux travaux de l'échangeur représentant à ce jour 6.000.000 € HT, le montant prévisionnel de la subvention est donc ramené à 1.800.000 €. L'accord du Conseil Général 21 pour le financement de l'échangeur figure en annexes des présentes
- FEDER : Il est prévu une subvention de 1.000.000 €. Son montant définitif doit encore être confirmé par la signature d'une convention d'attribution à venir.
- Conseil Régional : Il est prévu une subvention de 1.000.000 €. Son montant définitif doit encore être confirmé par la signature d'une convention d'attribution à venir.

Ce poste de recettes prévoit également un produit de 4.200.000 € HT correspondant à la cession au concédant de l'équipement primaire qu'est l'échangeur. Cette cession correspond au coût de l'échangeur HT moins la subvention allouée par le Conseil Général de la Côte-d'Or. Si d'autres subventions devaient être allouées au financement de l'échangeur, autre que celles déjà inscrites dans le présent bilan, le montant de la cession pourrait être revu à la baisse à due proportion de ces nouvelles sources de financement de l'équipement primaire, à enveloppe travaux constante.

Recettes issues du concédant :

Principalement générée par une valeur de foncier relativement importante (28 % des dépenses) et une approche volontariste sur l'approche qualitative, une subvention d'équilibre est nécessaire à l'opération.

Elle se scinde en :

- Une subvention globale à l'équilibre de l'opération
- Une cession des équipements généraux de l'opération à titre onéreux

Aucune participation pour acquisitions foncières et complément de prix n'est prévue.

La cession des équipements généraux de la ZAC (hors équipement primaire) est calculée comme suit :

- Pour les corridors : prix de revient des travaux. En l'état actuel des prévisions ils sont estimés à 8.000.000 € HT répartis comme suit :
 - o phase 1 : 2.300.000 € HT
 - o phases ultérieures : 5.700.000 € HT
- Pour les voiries et autres espaces publics : Leur prix de revient est calculé sur les données physiques de l'opération et les dépenses totales du bilan (hors dépenses travaux d'équipement primaire) selon la formule suivante :

$\text{Prix de revient} = \frac{\{\text{totale des dépenses HT hors travaux équipement primaire}\}}{\{\text{surface valorisable}\}} * \text{surfaces des voiries}$
--

/TRESORERIE/

La trésorerie de l'opération sera assurée soit par des emprunts long terme ou court terme, soit par des découverts autorisés ou encore par des avances de trésorerie du concédant.

Jusqu'au 31/12/2012, la trésorerie de l'opération à été couverte par une autorisation de découvert bancaire.

Il est prévu en complément la mise en place d'un emprunt long terme d'une durée d'environ 10 ans avec remboursement atermoyé du capital à 5 ans.

Pour compléter le financement de l'opération par ces emprunts, il a été prévu des avances de trésorerie du Grand Dijon d'un montant global de 7 000 000 euros programmées comme suit :

- 2013 : 2.000.000 €
- 2014 : 2.500.000 €
- 2015 : 2.500.000 €

Les avances de trésorerie de par leurs montants permettent de diminuer les frais financiers de l'opération. Les avancent seront remboursées dès que la trésorerie de l'opération le permettra.

/PROGRAMME PHYSIQUE DE L'OPERATION/

Les données suivantes sont issues de l'avant-projet sommaire. Elles sont susceptibles d'évolution en fonction des données Géomètre et des modifications éventuelles de projet.

Programme physique de l'opération d'aménagement

A. Programme physique de l'opération d'aménagement en m²

A1 - Bilan des surfaces

SUPERFICIE CADASTRALE DU PERIMETRE 1 838 500 m²

▣ Emprises publiques créées	562 200 m²
Voiries et espaces publics	279 200
dont phase 1	89 200
dont phase 2 et 3	190 000
Corridors/franges	283 000
dont phase 1	86 000
dont phase 2 et 3	197 000
▣ Emprises publiques autres (à conserver)	125 000 m²
- ARC (RD700)	70 000
- "Entonnoir" partie sud	55 000
▣ Emprises Privées	10 824 m²
- Ferme Gueniffey	10 824
▣ "Erreur cadastre"	0 m²
▣ Surfaces cessibles et parkings mutualisés	1 140 476 m²
Industrie-artisanat-croissance verte	928 578
Services et bureaux (y compris parkings)	160 502
Parkings mutualisés	51 397

1 838 500 m²

Pour le calcul du prix de revient des équipements publics les données physique de l'opération sont les suivantes :

Surface valorisable Totale	1 702 676 m²
Suface cessibles	1 140 476 m²
Surfaces voiries (hors corridors et franges)	279 200 m²

ETAT DES DEPENSES ET DES RECETTES

DEPENSES	%	Euros HT	TVA	TTC
ETUDES GENERALES	2%	2 374 000	464 837	2 838 837
FONCIER	14%	15 000 000	210 837	15 210 837
AMENAGEMENT SOLS / Fouilles ARCHEO	3%	3 250 000	637 000	3 887 000
TRAVAUX ZAC	56%	59 488 000	11 659 648	71 147 648
Voiries et réseaux divers		36 374 000		
Corridors et espaces verts		8 000 000		
Parkings mutualisés		12 614 000		
Divers et aléas		2 500 000		
TRAVAUX PRIMAIRES : ECHANGEUR RD 700	6%	6 000 000	1 176 000	7 176 000
HONORAIRES TECHNIQUES	3%	2 755 000	539 980	3 294 980
FRAIS FINANCIERS	5%	5 000 000	0	5 000 000
REMUNERATION SPL	10%	10 012 026	0	10 012 026
études		180 000	-	180 000
acquisition (50% de la valeur)		76 054	-	76 054
réalisation (50% de la valeur)		2 046 716	-	2 046 716
commercialisation (50% de la valeur)		2 493 546	-	2 493 546
liquidation		299 699	-	299 699
Forfait de gestion		4 916 010	-	4 916 010
FRAIS ANNEXES	1%	1 000 000	14 137	1 014 137
FRAIS commercialisation/communication	0%	500 000	98 000	598 000
SOLDE TVA	0%	0	0	0
TOTAL DES DEPENSES	100%	105 379 026	14 800 439	120 179 465

RECETTES	%	Euros HT	TVA	TTC
CESSIONS	66%	69 496 819	13 621 376	83 118 195
Locatif Social		-	-	-
Accession Sociale		-	-	-
Accession Libre Libre		-	-	-
Autre		-	-	-
<u>Sous - Total Habitat</u>		-	-	-
Activités Économiques -Services (130€/m² SP)		2 188 364	428 919	2 617 283
Activités Économiques - Tertiaire (130 €/m² SP)		14 883 916	2 917 248	17 801 164
Industries - Artisanat (40 €/m²)		34 442 533	6 750 737	41 193 270
Industrie innovantes - Croissance verte (30 €/m²)		4 416 005	865 537	5 281 542
<u>Sous - Total Activités Économiques</u>		55 930 819	10 962 440	66 893 259
Parkings mutualisés		13 566 000	2 658 936	16 224 936
Stationnement en ouvrage		-	-	-
<u>Sous - Total Stationnement</u>		13 566 000	2 658 936	16 224 936
SUBVENTIONS et CESSIION équipement primaire	8%	8 000 000	823 200	8 823 200
FEDER		1 000 000	0	1 000 000
Région		1 000 000	0	1 000 000
Département (subvention échangeur)		1 800 000	0	1 800 000
Cession équipement primaire au concédant : échangeur		4 200 000	823 200	5 023 200
Autres				
PRODUITS FINANCIERS ET DIVERS	1%	14 667	-	14 667
RECETTES ISSUES DU CONCEDANT	25%	27 867 541	4 761 994	32 629 535
Subvention globale		3 571 653	0	3 571 653
Cession équipements généraux ZAC		24 295 888	4 761 994	29 057 882
Participation complément de prix		0	0	
Participation acquisition foncière		0	0	0
TOTAL DES RECETTES	100%	105 379 026	19 206 570	124 585 596
SOLDE RECETTES - DEPENSES		0	4 406 131	4 406 131

Plan de trésorerie

INTITULE	SIMULATION EN €/TTC						TOTAL du BILAN REVISE EN €/TTC
	réalisé TTC au 31/12/2012	2013	2014	2015	2016	Années ult.	
DEPENSES EN TTC							
ETUDES	467 285,12	400 068	230 098	80 132	61 912	1 599 341	2 838 837
Etudes générales	467 285,12	400 068	230 098	80 132	61 912	1 599 341	2 838 837
FONCIER	10 687 256,70	109 213	371 784	0	0	4 042 583	15 210 837
Acquisitions	10 445 108,78	100 000	369 839	0	0	3 695 160	14 610 108
Frais annexes	103 305,92	5 000	0	0	0	247 423	355 728
Indemnités	138 842,00	4 213	1 945	0	0	100 000	245 000
AMENAGEMENT SOLS	837 447,00	1 357 460	603 980	5 980	5 980	1 076 153	3 887 000
Archéologie	831 413,76	1 196 000	598 000	0	0	962 586	3 588 000
Aménagement sols	6 033,23	161 460	5 980	5 980	5 980	113 567	299 000
TRAVAUX ZAC ET HONORAIRES	7 975,13	1 306 032	7 953 191	5 124 651	1 020 188	59 030 592	74 442 628
Travaux	7 975,13	1 201 980	7 680 712	4 873 700	947 830	56 435 451	71 147 648
Honoraires	0,00	104 052	272 479	250 951	72 358	2 595 141	3 294 980
TRAVAUX PRIMAIRES : ECHANGEUR RD 700	0,00	0	2 152 800	5 023 200	0	0	7 176 000
FRAIS FINANCIERS	303 972,98	150 000	270 000	350 000	350 000	3 576 027	5 000 000
Intérêts sur emprunts à L. T.	303 972,98	150 000	270 000	350 000	350 000	3 576 027	5 000 000
Intérêts sur avances à C. T.	0,00	0	0	0	0	0	0
REMUNERATION SPL	211 085,67	1 495 509	609 312	680 348	429 824	6 585 946	10 012 026
rémunération SPL	211 085,67	1 495 509	609 312	680 348	429 824	6 585 946	10 012 026
FRAIS ANNEXES	28 112,90	8 920	68 143	70 176	70 176	768 610	1 014 137
Impôts et taxes	11 810,66	5 000	35 000	35 000	50 000	363 189	500 000
Autres frais non taxables	15 021,45	2 000,00	32 000,00	32 000,00	17 000,00	334 978,55	433 000
Autres frais taxables	1 280,79	1 920	1 143	3 176	3 176	70 442	81 137
FRAIS commercialisation/communication	17 747,09	11 960,00	80 132,00	41 262,00	42 458,00	404 440,91	598 000
Frais de commercialisation	3 169,40	0,00	68 172,00	29 302,00	30 498,00	347 258,60	478 400
Frais de communication	14 577,69	11 960,00	11 960,00	11 960,00	11 960,00	57 182,31	119 600
TOTAL DES DEPENSES ANNUEL	12 560 883	4 839 163	12 339 440	11 375 748	1 980 538	77 083 692	120 179 465
TOTAL DES DEPENSES CUMUL	12 560 883	17 400 045	29 739 485	41 115 233	43 095 772	120 179 464	
RECETTES EN TTC							
CESSIONS	0	0	669 760	1 550 136	2 384 051	78 514 249	83 118 195
Activités Économiques -Services (130€/m² SP)	0	0	0	0	237 908	2 379 376	2 617 283
Activités Économiques - Tertiaire (130 €/m² SP)	0	0	0	314 070	475 815	17 011 279	17 801 164
Industries - Artisanat (40 €/m²)	0	0	669 760	724 776	976 032	38 822 702	41 193 270
Industrie innovantes - Croissance verte (30 €/m²)	0	0	0	0	183 006	5 098 536	5 281 542
Sous - Total Activités Économiques	0	0	669 760	1 038 846	1 872 761	63 311 893	66 893 259
Parkings mutualisés	0	0	0	511 290	511 290	15 202 356	16 224 936
Stationnement en ouvrage	0	0	0	0	0	0	0
Sous - Total Stationnement	0	0	0	511 290	511 290	15 202 356	16 224 936
PRODUITS FINANCIERS & DIVERS	14 666,87	0	0	0	0	0	14 667
Produits financiers	12 663	0	0	0	0	0	12 663
Produits divers	2 004	0	0	0	0	0	2 004
SUBVENTIONS ET CESSION équipements primaire : échangeur RD 700	0	0	400 000	600 000	7 423 200	400 000	8 823 200
Feder	0	0	200 000	300 000	300 000	200 000	1 000 000
Région	0	0	200 000	300 000	300 000	200 000	1 000 000
Département (subvention échangeur)	0	0	0	0	1 800 000	0	1 800 000
Cession équipement primaire au concédant (échangeur)	0	0	0	0	5 023 200	0	5 023 200
Autres	0	0	0	0	0	0	0
RECETTES ISSUES DU CONCEDANT	0	0	0	0	0	32 629 535	32 629 535
Subvention globale	0	0	0	0	0	3 571 653	3 571 653
Cession équipements généraux ZAC	0	0	0	0	0	29 057 882	29 057 882
Participation complément de prix	0	0	0	0	0	0	0
Participation acquisition foncière	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DES RECETTES ANNUEL	14 667	0	1 069 760	2 150 136	9 807 251	111 543 783	124 585 596
TOTAL DES RECETTES CUMUL	14 667	14 667	1 084 427	3 234 562	13 041 813	124 585 596	
SOLDES ANNUELS avant financement	-12 546 216	-4 839 163	-11 269 680	-9 225 613	7 826 713	34 460 091	4 406 131
SOLDES CUMULES avant financement	-12 546 216	-17 385 378	-28 655 058	-37 880 671	-30 053 958	4 406 132	

Bilan prévisionnel et plan de trésorerie actualisés

INTITULE	SIMULATION EN €/HT						TOTAL du BILAN REVISE EN €/HT
	réalisé TTC au 31/12/2012	2013	2014	2015	2016	Années ultérieures	
MOYENS DE FINANCEMENT		16 500 000	9 500 000	2 500 000	0	-28 500 000	0
Mobilisation d'emprunts	0	14 500 000	7 000 000	0	0	0	21 500 000
Amortissement d'emprunts	0	0	0	0	0	21 500 000	21 500 000
Avances bancaires	0	0	0	0	0	0	0
Remboursement d'avances	0	0	0	0	0	0	0
Avances collectivités	0	2 000 000	2 500 000	2 500 000	0	0	7 000 000
Remboursement Avances collectivités	0	0	0	0	0	7 000 000	7 000 000
T.V.A.							0
T.V.A. sur les dépenses	429 638	504 635	1 649 679	1 841 526	186 098	10 188 862	14 800 438
T.V.A. sur les recettes	0	0	109 760	254 036	1 213 897	17 628 878	19 206 570
T.V.A. réglée à l'Etat							0
T.V.A. remboursée par l'Etat							0
Solde de T.V.A.	429 638	504 635	1 539 919	1 587 490	-1 027 799	-7 440 015	-4 406 132
SOLDE DE TRESORERIE ANNUEL	-12 116 577	12 165 472	-229 761	-5 138 123	6 798 913	-1 479 924	
SOLDE DE TRESORERIE CUMULE	-12 116 577	48 895	-180 866	-5 318 989	1 479 925	0	0

ANNEXES

- **Contrat Ambitions Côte-d'Or avec le Grand Dijon**
- **Délibération Conseil Général Ambitions Côte-d'Or**
- **Délibération Grand Dijon Contrat Ambition Côte-d'Or**
- **Fiche détaillée échangeur PAED Contrat Ambition Côte d'Or**



ECOPARC DIJON BOURGOGNE

Parc d'activités de l'Est Dijonnais

**Convention d'avance de trésorerie
entre le GRAND DIJON et la SPLAAD
dans le cadre d'une concession d'aménagement**

(Art. L.1523-2, 4° du Code Général des Collectivités Territoriales)

SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE
D'AMÉNAGEMENT
DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

AMÉNAGEURS DURABLES





ENTRE LES SOUSSIGNES :

Le Grand DIJON - COMMUNAUTE DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE représentée par son Président, Monsieur François REBSAMEN, agissant au nom et comme représentant de cette Communauté d'Agglomération en vertu d'une délibération du :

Ci-après dénommée "**le GRAND DIJON**", la Collectivité ou le Concédant, d'une part,

ET

La SOCIETE PUBLIQUE LOCALE « AMENAGEMENT DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE », Société Anonyme au capital de 465 000 euros, dont le siège social est sis à DIJON, 40 avenue du Drapeau, Communauté d'agglomération du GRAND DIJON, et les bureaux à DIJON (21000), 8 rue Marcel Dassault, identifiée sous le numéro SIREN 514 021 856 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de la ville de DIJON. et représentée par son Directeur Général, Monsieur Thierry COURSIN, habilité aux fins des présentes en vertu d'une délibération du Conseil d'Administration en date du 7 juin 2012.

Ci-après dénommée "**la SPLAAD**", l'Aménageur ou le Concessionnaire, d'autre part,

Il a tout d'abord été exposé ce qui suit :



EXPOSÉ PRÉALABLE

Le Grand-Dijon, Communauté d'Agglomération, a confié la réalisation de l'opération d'aménagement «Z.A.C du Parc d'Activités de l'Est Dijonnais – Écoparc DIJON-BOURGOGNE » à la Société Publique Locale "Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise" par convention de prestations intégrées portant concession d'aménagement, conformément aux stipulations de l'article L. 300-4 du Code de l'urbanisme, approuvée par délibération du Conseil Communautaire le 25 juin 2009 et notifiée à la Splaad le 27 août 2009.

Lors de sa séance du 19 février 2010, le Conseil d'Administration de la Splaad a autorisé la signature d'un avenant n°1 à la convention précitée, rectifiant une erreur matérielle dans la rédaction de l'article 24.5 du contrat, "Sort du boni d'opération", qui prévoyait que le Concessionnaire se verrait attribuer l'éventuel boni d'opération, alors que ce dernier revient, de droit, au Concédant qui assume les risques financiers de l'opération, comme cela est stipulé dans l'exposé préalable de la convention de concession d'aménagement.

La signature de l'avenant n° 1 a été autorisée par délibération du Conseil Communautaire de l'Agglomération Dijonnaise le 4 février 2010 et sa notification a été faite à la Splaad le 16 mars 2010.

Le contrat prévoit en son article 16.5 que, lorsque les prévisions budgétaires actualisées font apparaître une insuffisance provisoire de trésorerie, l'Aménageur sollicite le versement d'une avance de trésorerie, éventuellement renouvelable, dans les conditions définies à l'article L 1523-2.4° du code général des collectivités territoriales.

Le plan de trésorerie joint au dossier de réalisation de l'Écoparc DIJON BOURGOGNE, au chapitre "Modalités prévisionnelles de financement", approuvé par délibération du Conseil Communautaire le 27 juin 2013, fait apparaître un besoin de trésorerie important, compte tenu du décalage constaté entre les encaissements et les décaissements.

Pour couvrir ce besoin et diminuer le recours à l'emprunt, la SPLAAD sollicite donc du GRAND DIJON, Communauté d'Agglomération, le versement d'une 1^{ère} avance au titre de l'opération, à hauteur d'un montant de 2 Millions d'€uros pour l'exercice budgétaire 2013.

La présente convention a donc pour objet, de préciser les conditions de versement et de remboursement de cette avance de trésorerie.



CECI EXPOSÉ, IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er – OBJET DE LA PRÉSENTE CONVENTION

En application de l'article 16.5 de la Convention de Prestations Intégrées fixant les conditions particulières d'intervention de la Société Publique Locale "Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise" (par abréviation S.P.L.A.A.D) et portant concession d'aménagement de l'opération «Z.A.C du Parc d'Activités de l'Est Dijonnais – Écoparc DIJON-BOURGOGNE », et en fonction du plan de trésorerie "État Prévisionnel des Produits et des Charges" approuvé par le concédant au travers des modalités prévisionnelles de financement du dossier de réalisation de Z.A.C, le Grand-Dijon versera une avance à la SPLAAD, destinée à couvrir les besoins de trésorerie annuels de l'opération, dans les conditions précisées ci-après, conformément aux dispositions de l'article L.1523-2, 4° du CGCT.

ARTICLE 2 - MONTANT ET MODALITÉS DE VERSEMENT DES AVANCES DE TRÉSORERIE

L'État Prévisionnel des Produits et des Charges, inclus au dossier de réalisation de Z.A.C, approuvé par le Conseil Communautaire du Grand-Dijon en date du 27/06/2013, fait apparaître les besoins annuels de trésorerie, nécessaires à la réalisation de l'opération d'aménagement pour les années 2013 et suivantes.

Pour l'année 2013, le montant maximum du besoin, indiqué au poste 'Avances Collectivité', ressort à 2 millions d'Euros (Deux millions d'Euros).

Dans cette limite maximale, le concédant pourra ajuster le montant de son avance en fonction des besoins réels formulés par l'aménageur.

Le versement de l'avance, ainsi définie, interviendra en une fois, ou par fractions semestrielles, dans les 30 jours de la demande adressée par l'Aménageur au concédant, la 1ère demande ne pouvant intervenir qu'à compter de la notification, par le concédant, de la présente convention au concessionnaire.



ARTICLE 3 – DURÉE / REMBOURSEMENT

L'avance est consentie à l'opération d'aménagement jusqu'à l'expiration du terme actuel de la Convention de Prestations Intégrées fixant les conditions particulières d'intervention de la Société Publique Locale "Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise" (par abréviation S.P.L.A.A.D), portant concession d'aménagement, et devra être remboursée intégralement au plus tard à cette date.

Cette durée pourra être prolongée par avenant.

L'avance de trésorerie fera l'objet de remboursements partiels, en fonction des disponibilités financières de l'opération. Le remboursement de l'avance sera effectué par la SPLAAD dès que la situation de trésorerie le permettra, et pour les montants indiqués du dernier plan de trésorerie "État Prévisionnel des Produits et des Charges" approuvé par le concédant. Les produits financiers générés par des éventuels excédents de trésorerie de courte durée seront inscrits en produits dans le compte de résultat prévisionnel d'opération.

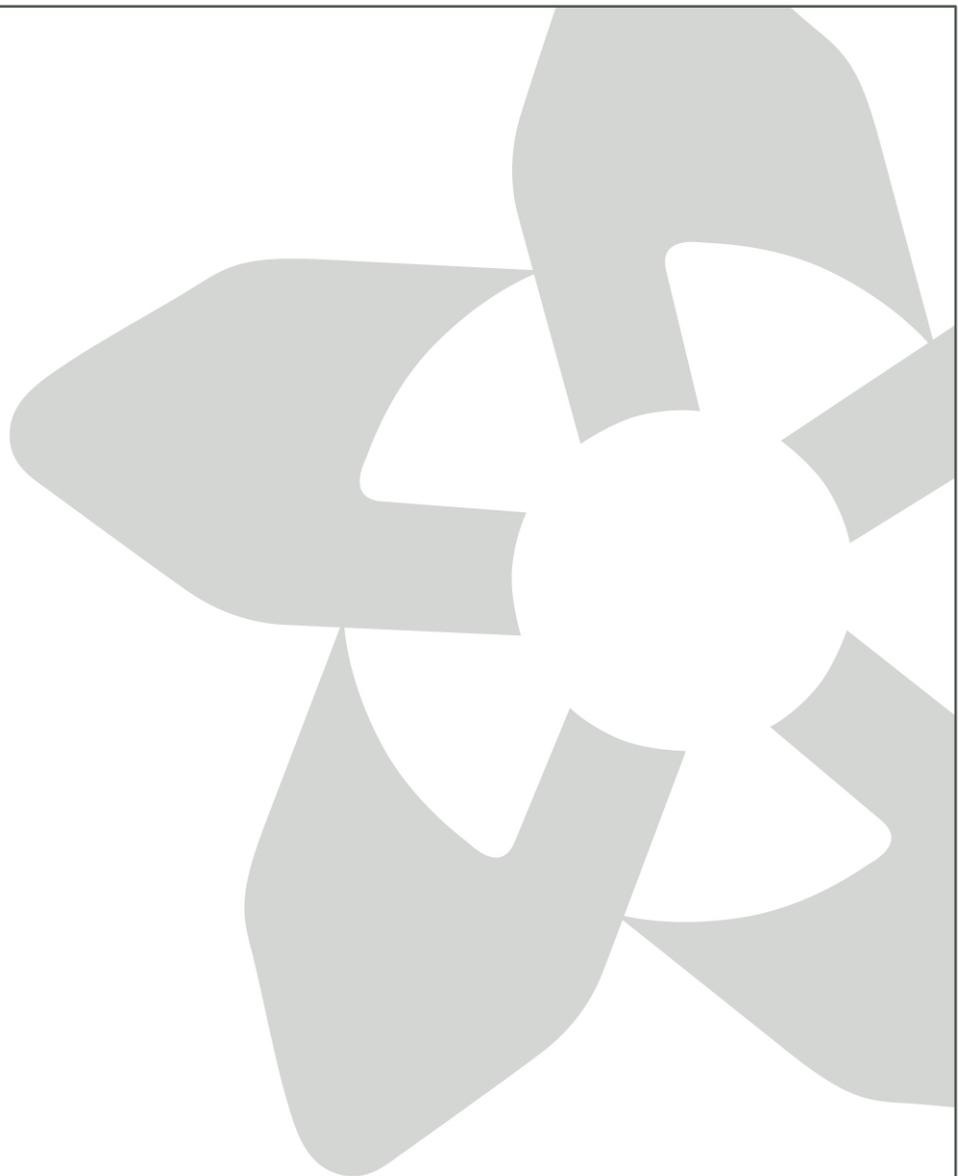
ARTICLE 4 - CONDITIONS FINANCIÈRES

L'avance de trésorerie consentie dans le cadre de la présente convention ne donnera pas lieu à versement d'intérêts au profit du concédant.

Fait à Dijon, le
en deux exemplaires.

**Pour le GRAND DIJON
Le Président,
François REBSAMEN.**

**Pour la SPLAAD
Le Directeur Général,
Thierry COURSI**



SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE
D'AMÉNAGEMENT
DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

8 rue Marcel Dassault
CS 87972
21079 Dijon Cedex

Tél. : 03 80 72 18 71
Fax : 03 80 72 23 47
www.eplaad.com



EPLaad
SPLAAD