



Certifié conforme à l'acte transmis au contrôle de légalité

## EXTRAIT DU REGISTRE DES **DÉLIBÉRATIONS** du Conseil Métropolitain de Dijon Métropole

Séance du jeudi 7 février 2019

Président : M. REBSAMEN

Secrétaire de séance : M. BORDAT

*Convocation envoyée le 31 janvier 2019*

Nombre de membres du Conseil métropolitain : 79

Nombre de présents participant au vote : 53

Nombre de membres en exercice : 79

Nombre de procurations : 18

### **Membres présents :**

M. François REBSAMEN	Mme Françoise TENENBAUM	M. Guillaume RUET
M. Pierre PRIBETICH	Mme Christine MARTIN	Mme Louise MARIN
M. Thierry FALCONNET	M. Denis HAMEAU	M. Louis LEGRAND
M. Patrick CHAPUIS	Mme Stéphanie MODDE	M. Patrick ORSOLA
Mme Nathalie KOENDERS	M. Nicolas BOURNY	M. François NOWOTNY
M. Rémi DETANG	M. Mohamed BEKHTAOUI	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
Mme Catherine HERVIEU	Mme Hélène ROY	Mme Anne PERRIN-LOUVRIER
M. José ALMEIDA	M. Joël MEKHANTAR	Mme Céline TONOT
Mme Colette POPARD	Mme Nuray AKPINAR-ISTIQUAM	M. Jean-Philippe MOREL
Mme Danielle JUBAN	M. Jean-Claude DECOMBARD	M. Jean-Michel VERPILLOT
M. Frédéric FAVERJON	M. Laurent BOURGUIGNAT	Mme Corinne PIOMBINO
Mme Sladana ZIVKOVIC	Mme Catherine VANDRIESSE	M. Jean-Louis DUMONT
M. Dominique GRIMPRET	Mme Chantal OUTHIER	M. Patrick BAUDEMMENT
M. Patrick MOREAU	M. Emmanuel BICHOT	M. Dominique SARTOR
Mme Badiaâ MASLOUHI	Mme Virginie VOISIN-VAIRELLES	Mme Noëlle CABBILLARD
M. Jean-Patrick MASSON	M. Hervé BRUYERE	M. Adrien GUENE
M. Benoît BORDAT	Mme Claudine DAL MOLIN	M. Cyril GAUCHER.
M. Jean-Yves PIAN	M. Yves-Marie BRUGNOT	

### **Membres absents :**

M. Alain HOUPERT	M. Jean-François DODET pouvoir à M. Patrick CHAPUIS
M. Édouard CAVIN	M. François DESEILLE pouvoir à M. Dominique GRIMPRET
Mme Frédérique DESAUBLIAUX	M. Jean-Claude GIRARD pouvoir à M. José ALMEIDA
Mme Florence LUCISANO	Mme Anne DILLENSEGER pouvoir à Mme Nathalie KOENDERS
M. Gaston FOUCHERES	Mme Océane CHARRET-GODARD pouvoir à M. Jean-Yves PIAN
M. Jacques CARRELET DE LOISY	Mme Lê Chinh AVENA pouvoir à Mme Badiaâ MASLOUHI
Mme Michèle LIEVREMONT	M. Georges MAGLICA pouvoir à M. Pierre PRIBETICH
M. Philippe BELLEVILLE	Mme Chantal TROUWBORST pouvoir à Mme Sladana ZIVKOVIC
	M. Christophe BERTHIER pouvoir à Mme Christine MARTIN
	M. Didier MARTIN pouvoir à Mme Anne PERRIN-LOUVRIER
	M. Charles ROZOY pouvoir à M. Jean-Claude DECOMBARD
	M. François HELIE pouvoir à Mme Virginie VOISIN-VAIRELLES
	M. Jean ESMONIN pouvoir à Mme Colette POPARD
	Mme Sandrine RICHARD pouvoir à M. Joël MEKHANTAR
	M. Jean DUBUET pouvoir à M. Patrick ORSOLA
	Mme Lydie CHAMPION pouvoir à M. Rémi DETANG
	M. Damien THIEULEUX pouvoir à Mme Noëlle CABBILLARD
	M. Gilbert MENUT pouvoir à Mme Catherine VANDRIESSE.

---

**OBJET : HABITAT, POLITIQUE DE LA VILLE ET URBANISME****Avis sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale du Dijonnais arrêté**

Par délibération du 28 novembre 2018, le comité syndical du Syndicat mixte du SCoT du Dijonnais a arrêté le projet de SCoT et l'a adressé pour avis à Dijon Métropole qui l'a reçu le 7 décembre 2018.

Conformément aux dispositions des articles L.143-20 et R.143-4 du code de l'urbanisme, Dijon Métropole dispose de trois mois à compter de la transmission du projet pour donner son avis, à défaut de quoi, celui-ci est réputé favorable.

Après 5 ans de mise en œuvre du SCoT en vigueur approuvé le 4 novembre 2010, le Syndicat mixte a tiré le bilan de son application par délibération du 7 juillet 2016 qui concluait à la nécessité d'engager sa révision afin de prendre en compte les évolutions législatives en matière d'urbanisme et de périmètre impactant considérablement son armature territoriale, tout en s'inscrivant dans la continuité et les fondements du développement durable.

De plus, le projet de territoire du SCoT du Dijonnais s'est construit parallèlement à l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal de Dijon Métropole. Le comité syndical du Syndicat mixte sera d'ailleurs amené à se prononcer sur le projet de PLUi-HD arrêté de Dijon Métropole, lors de sa séance du 12 février prochain.

Dijon Métropole a ainsi été largement associée tout au long de la procédure, avec des temps d'échanges à chaque grande phase : phase de diagnostic, phase de construction des grandes orientations du projet politique et enfin phase de traduction réglementaire.

Tout comme le PLUi-HD, le projet de SCoT se compose d'un rapport de présentation, d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD) mais d'une seule pièce opposable dans un rapport de compatibilité aux documents d'urbanisme locaux et documents de politiques sectorielles entre autres, qui est le document d'orientation et d'objectifs (DOO) assorti de son atlas cartographique.

Le diagnostic territorial et environnemental a permis d'identifier quatre défis majeurs : celui de l'attractivité économique, celui du cadre de vie, du bien-être et de la santé, celui du changement d'échelle et enfin celui de la lutte et de l'adaptation au changement climatique et de la gestion des risques. C'est ainsi que la stratégie retenue a été fondée sur la base des éléments suivants : l'authenticité et la modernité, le terroir et ses produits, la diversité du tissu économique, le nœud ferroviaire et autoroutier dijonnais, les équipements métropolitains et de proximité, les mobilités douces et alternatives à la voiture individuelle, l'environnement et les paysages.

Par ailleurs, le projet de SCoT repose sur le changement de statut métropolitain et les effets d'entraînement et de rayonnement qu'il induit à l'échelle régionale, nationale et au-delà, au cœur d'un triangle stratégique Paris-Lyon-Strasbourg, tout en promouvant un espace à taille humaine, entreprenant et durable, dans lequel chaque EPCI membre a sa place et son rôle à jouer. Le projet de territoire ne s'inscrit donc pas dans une course à la taille, qui compte tenu de son caractère métropolitain pourrait être aisé. Il recherche avant tout un équilibre lui permettant d'être en maîtrise de son attractivité et donc d'en organiser ses conditions.

En outre, l'attractivité recherchée est inscrite sous le sceau de la durabilité et de la connaissance. La durabilité sociale implique d'améliorer les possibilités données aux personnes de choisir leurs modes de vie ou de développement au travers d'une offre de commodités variées (logements, équipements, services, mobilités). La durabilité écologique cherche à protéger les éléments de biodiversité, incite à une utilisation sobre des ressources naturelles et vise également une certaine résilience à l'égard du changement climatique.

La durabilité agricole vise à instaurer un système alimentaire agro-écologique à haute performance environnementale, proche des consommateurs et qui permettra de renforcer les liens entre la ville et le monde agricole. Enfin la connaissance définit un mode de développement basé sur l'innovation, le renouvellement des savoir-faire et des compétences.

Autrement dit, le territoire du SCoT du Dijonnais entend posséder les capacités d'action sur son développement, assurer la cohérence spatiale et fonctionnelle de sa stratégie de développement, soutenir une évolution équilibrée des dynamiques sociales et générationnelles sur l'ensemble de son périmètre.

Cela se traduit par la nécessité d'organiser l'accueil résidentiel afin de contenir les effets du vieillissement de la population et de favoriser l'accueil et la fidélisation des personnes actives, en cohérence avec la stratégie de développement économique souhaité. En conséquence, le projet de SCoT fixe un objectif démographique de 334 500 habitants à l'horizon 2040 soit un gain de population de 37 600 habitants sur 20 ans et un taux de croissance annuel de 0,6 %. Près de 30 200 logements seront estimés pour accompagner cette croissance de population. Ramené à l'échelle de Dijon Métropole, cela implique 290 800 habitants d'ici 2040, sur la base d'un taux de croissance annuel de 0,6 % et une production de 25 600 logements. Avec un objectif de croissance annuelle de 0,5 % pour atteindre 270 000 habitants en 2030 et la construction de plus de 15 000 logements, le PLUi-HD participe à l'effort tel qu'il est attendu.

Cela oblige aussi à générer près de 1 800 emplois en moyenne annuelle entre 2020 et 2040. Ce rythme est aussi légèrement plus soutenu que sur la période la plus faste comprise entre 1999 et 2009 où l'emploi avait augmenté de 1 765 unités par an. Ce niveau d'emploi viendrait renforcer le rôle du territoire en tant que moteur économique de la région Bourgogne-Franche-Comté puisque son taux de concentration de l'emploi, qui mesure l'attractivité d'un territoire au travers de la variable de l'emploi (rapport entre les actifs occupés résidant sur le territoire et le nombre d'emplois qui y sont offerts), passerait de 117 à 122 points.

Et cela exige surtout de réduire la consommation d'espace et notamment de l'espace agricole, en priorisant le renouvellement urbain aux extensions. Le projet de SCoT limite ainsi les extensions urbaines sur l'intégralité de son territoire à 700 hectares dont 280 hectares pour l'habitat (dont 150 hectares pour Dijon Métropole) et 428 hectares pour le développement économique (dont 350 hectares pour Dijon Métropole), ce qui représente un rythme moyen de 35 hectares/an et une réduction de l'ordre de 45 à 50 % du rythme de consommation enregistré sur la décennie passée (62 hectares/an). Avec son objectif de modération de la consommation foncière de 30 % sur la période 2020-2030, ses 20 hectares d'extensions résidentielles et ses 250 hectares d'extensions économiques, sans oublier le reclassement en zone agricole ou naturelle de 346 hectares potentiellement constructibles dans les PLU communaux, le PLUi-HD s'inscrit pleinement dans cette dynamique.

Au regard de ces éléments, le PADD du SCoT est structuré autour de trois axes :

- Axe 1 : Organiser la diversité et les équilibres des espaces du SCoT du Dijonnais pour le compte de son attractivité
- Axe 2 : Faire du cadre de vie un atout capital de l'attractivité du territoire
- Axe 3 : Soutenir l'excellence et la diversité économiques pour affirmer la place du territoire

Ces trois axes sont détaillés en 13 orientations et 31 objectifs, traduits sous forme de prescriptions et recommandations dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO). Ce dernier s'organise également en 3 parties qui coïncident avec les grands objectifs portés par le PADD et dans lesquels les notions du développement durable y sont intégrées de manière transversale.

## **Axe 1 : Organiser la diversité et les équilibres des espaces du SCoT du Dijonnais pour le compte de son attractivité**

Le projet de SCoT qui ne couvre plus que 63 communes et 289 754 habitants (au 1<sup>er</sup> janvier 2016, population légale en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019, dont Dijon Métropole représente près de 87 %) repose comme celui en vigueur sur une organisation territoriale polycentrique et en réseau qui connecte les espaces métropolitains, périurbains et ruraux entre eux.

Cette armature urbaine à 4 niveaux renforce les échelles de proximité et d'accès à tous les niveaux de services, réduit ainsi les temps de déplacement, offre une pluralité de choix adaptés aux besoins et exigences des habitants ce qui assure ainsi une réelle mixité sociale et intergénérationnelle sur l'ensemble du territoire.

- Dijon, cœur métropolitain, capitale régionale, détient un rôle stratégique pour développer les fonctions métropolitaines.
- Les pôles urbains métropolitains (Chenôve, Chevigny-Saint-Sauveur, Fontaine-lès-Dijon, Longvic, Quetigny, Saint-Apollinaire et Talant) imbriqués au fonctionnement de Dijon, soutiennent le rayonnement et le développement des fonctions métropolitaines.
- Les pôles intermédiaires (Marsannay-la-Côte, Plombières-lès-Dijon, Arc-sur-Tille, Genlis et le bipôle Saint-Julien/Clénay) constituent des centralités confirmées et permettent aux habitants d'éviter les déplacements contraints vers le réseau métropolitain.
- Les pôles relais (Aiserey, Ruffey-lès-Echirey et Varois-et-Chaignot) proposent une offre de proximité participant à l'équilibre fonctionnel et spatial de leurs intercommunalités respectives.
- Les centralités de proximité (toutes les autres communes) jouent un rôle de proximité envers leurs habitants.

Le projet de PLUi-HD, en cherchant à construire la Métropole des proximités et des solidarités, s'inscrit pleinement en cohérence avec cette armature. Il préconise ainsi une diversité d'offre d'habitat, l'implantation d'équipements métropolitains, assure une offre économique lisible, développe une offre commerciale diversifiée, renforce l'offre en transports et mobilités, favorise les actions de requalification/rénovation/redynamisation des centralités ou des quartiers et valorise la trame verte et bleue.

De plus, le projet de SCoT place la notion environnementale au cœur de sa stratégie de développement, qu'il s'agisse entre autres, de la préservation et valorisation de la trame verte et bleue pour une fonctionnalité écologique réelle ou de celle de la ressource en eau.

Le projet de PLUi-HD qui essaie d'établir un nouvel équilibre entre l'homme, la nature et la ville, pour le compte d'une haute qualité territoriale, intègre parfaitement la protection de l'environnement, que ce soit en matière de biodiversité et corridors écologiques ou de disponibilité de la ressource en eau, tant sur le plan qualitatif que quantitatif, entre autres.

Enfin, la préservation à long terme du foncier et du bon fonctionnement des exploitations agricoles est une préoccupation forte du projet de SCoT. Au-delà de l'objectif de modération de la consommation foncière évoqué précédemment, le projet de SCoT préconise notamment de réaliser les nouveaux aménagements au sein des espaces déjà urbanisés (mobilisation des dents creuses, des friches, des logements vacants, renouvellement...) plutôt qu'en extension urbaine et si extension il y a elle doit prioritairement se faire en continuité du bâti existant, proscrit les extensions des hameaux et encadre fortement les secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL).

Aussi a minima près de 75 % du développement résidentiel devra être réalisé dans les enveloppes urbaines existantes à l'échelle de tout le territoire, sachant que pour chaque type de polarité de l'armature urbaine, a été défini un objectif minimum. Le PLUi-HD s'inscrit pleinement dans les objectifs fixés puisque l'intégralité des logements programmés sur le cœur métropolitain et les pôles intermédiaires sont prévus au sein de l'enveloppe urbaine (contre respectivement 90 % et 80 % préconisés par le SCoT), ainsi que 93 % des logements attendus sur les pôles urbains (contre 80 % attendus) et 92 % des logements envisagés sur les centralités de proximité (contre 40 % prescrits).

Sans compter que 1 000 logements ont également été estimés par mobilisation de l'existant, changement de destination et remise sur le marché de logements vacants.

De plus, les extensions résidentielles sont doublement encadrées par une enveloppe foncière et des densités brutes moyennes par type de polarité qui varient de 70 logements à l'hectare pour le cœur urbain de Dijon à 18 logements à l'hectare pour les centralités de proximité. Ces densités s'apprécient à l'échelle du document d'urbanisme intercommunal lorsqu'il existe, ce qui n'exclut pas néanmoins de respecter la densité moyenne minimale par polarité. C'est donc le cas pour le PLUi-HD qui respecte en moyenne les densités préconisées pour les futures opérations d'habitat réalisées en extensions nouvelles comme au sein de l'enveloppe urbaine.

## **Axe 2 : Faire du cadre de vie un atout capital de l'attractivité du territoire**

Le premier enjeu d'attractivité d'un territoire qui se veut à taille humaine, de proximité, harmonieux et solidaire, concerne les mobilités.

Leur déploiement est recherché pour à la fois réduire les temps de déplacements et améliorer la qualité de l'air. Dans cette optique, l'attractivité passe par une accroche aux flux externes performante avec l'optimisation de l'étoile ferroviaire dijonnaise, le maintien d'une bonne qualité des liaisons routières rapides et l'affirmation de l'aéroport Dijon Bourgogne dans ses fonctions de vols d'affaires et sanitaires.

De même, le projet de SCoT vise à diminuer le recours à la voiture individuelle et à encourager les pratiques de mobilités douces, plus vertueuses d'un point de vue environnemental. Le renforcement des transports en commun routiers et ferrés est recherché, tout comme le développement des mobilités durables (covoiturage, parking-relais, autopartage, etc.) et douces (développement des liaisons cyclables et pédestres).

L'objectif est aussi de raffermir les échelles de proximité pour consolider la fonctionnalité des espaces de vie et à ce titre, il a structuré une armature des déplacements qui s'organise comme suit et qui tient compte des réalités des déplacements, de la localisation des flux et de leur concertation :

- le cœur métropolitain de Dijon a vocation à limiter les flux automobiles et à redonner encore davantage toute leur place aux mobilités douces et aux transports collectifs.
- les pôles d'échanges multimodaux métropolitains (Chenôve, Chevigny-Saint-Sauveur, Fontaine-lès-Dijon, Longvic, Marsannay-la-Côte, Plombières-lès-Dijon, Quetigny, Saint-Apollinaire et Talant) développent leur offre multimodale en prenant appui sur une offre de transport collectif performante, couplée à un maillage piéton et cyclable de manière à faciliter le report modal vers le cœur métropolitain.
- les nœuds de mobilité (Arc-sur-Tille, Saint-Julien/Clénay et Genlis) ont pour enjeu d'organiser le rabattement depuis des communes ne disposant pas d'offre de transport collectif.
- les nœuds de mobilité de proximité (Asnières-lès-Dijon, Bretigny, Ruffey-lès-Echirey, Varois-et-Chaignot, Aiserey, Collonges-lès-Premières, Fauverney, Longecourt-en-Plaine et Ouges) sont jugés en capacité d'organiser le rabattement depuis les communes limitrophes.

Au-delà du fait d'intégrer le plan de déplacements urbains dont les actions qui ne seront pas développées ici mais qui concourent pleinement à la mise en œuvre du SCoT non seulement sur le territoire métropolitain mais aussi avec les territoires extérieurs, le PLUi-HD a tenu compte en amont de sa stratégie de développement et de localisation des futurs sites de projet, des problématiques de mobilités alternatives à l'automobile et plus particulièrement à l'autosolisme, du niveau de desserte en transports publics, de la proximité des équipements et services, des facilités d'accès par tout mode actif, etc.

Le projet de SCoT traite le déploiement du numérique et le développement des nouveaux usages qu'il induit, pour accompagner les changements à l'œuvre (nouveaux modes de travail et de consommer) et faciliter la vie des personnes.

Autre enjeu d'attractivité : pouvoir offrir une qualité et une diversité de logements aux différents ménages dans le cadre de leur parcours résidentiel, permettant aussi d'assurer une réelle mixité sociale et intergénérationnelle, que l'on soit sur le territoire métropolitain, les espaces périurbains ou ruraux.

Ainsi, le PLUi-HD qui intègre le programme local de l'habitat répond pleinement à cet enjeu et contribue à l'effort de production de logements demandé par le projet de SCoT. C'est bien à cet effet que le PLUi-HD a élargi la définition de l'accession abordable, reprise par le projet de SCoT et a réparti la production de logements à part égale entre l'offre libre et l'offre abordable, elle même répartie entre l'accession abordable (25 %) et les logements à loyer modéré (25 %).

De plus, la politique conduite par Dijon Métropole et traduite dans son PLUi-HD en matière d'amélioration du parc de logements pour minorer la consommation d'espace mais surtout lutter contre la précarité énergétique et le réchauffement climatique, répond aux orientations du projet de SCoT en la matière.

Toujours dans cet objectif d'attractivité globale, le projet de SCoT veille également à une plus grande cohésion territoriale au travers d'un maillage adapté de services, d'équipements et de commerces. La volonté exprimée dans le PADD du projet de SCoT est de faire des centralités des lieux de déambulation animés, qualitatifs et attractifs. D'ailleurs, un des objectifs fixés pour y parvenir est de viser une articulation pérenne entre grand commerce et commerce de centre notamment par la maîtrise du développement commercial en périphérie.

En outre, l'appareil commercial devra être diversifié et également adapté aux caractéristiques de chaque échelle de vie, dans la mesure où la proximité sera privilégiée. Pour y parvenir, le projet de SCoT hiérarchise les localisations préférentielles de l'offre commerciale et les priorise pour le commerce d'importance dans les centralités urbaines et dans les espaces d'activités commerciales ou mixtes :

- le centre-ville de Dijon dans lequel les enseignes contribuent au rayonnement de la Métropole et à en faire une destination shopping pour tous types de commerce.
- les centralités urbaines (hors centre de Dijon) sont constitués d'une diversité de fonctions urbaines et accessibles par tout mode actif.
- les polarités de l'arc commercial métropolitain (Chenôve, Chevigny-Saint-Sauveur, Fontaine-lès-Dijon, Longvic, Quetigny, Saint-Apollinaire, Talant, Marsannay-la-Côte, les espaces commerciaux de la Toison d'Or et de la rue de Cracovie à Dijon) accueillent les locomotives de la grande distribution et des magasins spécialisés et contribuent au rayonnement commercial du territoire.
- les pôles commerciaux intermédiaires (Arc-sur-Tille et Genlis) structurent l'offre commerciale à l'échelle de leur bassin de vie.
- les pôles commerciaux relais (Aiserey, Asnières-lès-Dijon et Saint-Julien/Clénay) assurent l'irrigation commerciale au niveau de leur micro bassin de vie.

A cet effet, la stratégie portée par Dijon Métropole et traduite dans le PLUi-HD qui consiste à maintenir et développer le tissu commercial de proximité dans les quartiers et centralités des communes, à favoriser l'implantation des petites et moyennes surfaces au sein des espaces urbains en y associant des fonctions complémentaires (habitat, bureau, tertiaire...) et à maîtriser l'offre commerciale de périphérie en contraignant l'implantation des grands formats commerciaux au sein des zones d'activités commerciales, pour ne pas concurrencer l'offre de centre-ville, s'inscrit pleinement dans celle du SCoT du Dijonnais.

La qualité du patrimoine et des paysages est également une source d'identité, d'attractivité et de bien-être que le projet de SCoT entend voir valoriser et protéger et cela s'accompagne par des aménagements qualitatifs et durables permettant une meilleure appropriation des lieux par les personnes.

Enfin, les objectifs que le territoire s'assigne en matière de réduction de la vulnérabilité et de l'adaptation aux risques entendent garantir un cadre de vie tranquille aux populations. Le projet vise à réduire l'exposition aux risques naturels et technologiques, ainsi qu'aux nuisances et pollutions des personnes et de leurs biens dans un contexte de dérèglement climatique de plus en plus sensible.

### **Axe 3 : Soutenir l'excellence et la diversité économiques pour affirmer la place du territoire**

Le projet de SCoT entend répondre à une double exigence : satisfaire les besoins de l'économie métropolitaine et de l'économie locale. Ainsi, en définissant une armature économique, le projet de SCoT tente de renforcer une double réalité agglomérée et de proximité qui révèle la richesse et la diversité de son tissu économique. Cette organisation s'articule autour :

- des attracteurs métropolitains, comme les pôles gares de Dijon Ville et Porte Neuve, la Cité internationale de la gastronomie et du vin, les centres de formation supérieure et de recherche, etc., qui sont des lieux d'échanges et d'innovation.
- de l'arc de développement économique métropolitain, composé des espaces d'activités périphériques à Dijon et des zones d'activités des autres communes de Dijon Métropole. Il répond à l'enjeu de maintien de la diversité des entreprises qu'elles soient orientées sur des marchés exportateurs ou des marchés locaux, qu'elles soient positionnées sur des filières d'excellence ou plus classiques.
- des pôles d'activités communautaires dont le but est d'abord de répondre aux besoins induits par le parcours résidentiel des entreprises locales.
- des activités tertiaires et du petit artisanat dans l'enveloppe urbaine qui s'inscrivent dans le cadre de la mixité fonctionnelle prônée dans la stratégie portée par le SCoT du Dijonnais afin de créer du dynamisme à des échelles de quartier.

Si le développement économique de proximité qu'il soit tertiaire ou artisanal doit prioritairement trouver sa place dans le tissu urbain à condition naturellement qu'il soit compatible avec de l'habitat et qu'il réponde à des enjeux de bon fonctionnement, l'offre foncière nouvelle se localisera quant à elle dans les parcs d'activités de l'arc métropolitain et dans les pôles d'activités communautaires des communautés de communes de la Plaine dijonnaise et de Norge et Tille. Globalement cette nouvelle offre économique atteindra un maximum de 428 hectares à l'horizon 2040 avec un besoin estimé pour Dijon Métropole à 350 hectares : 335 hectares sur des espaces qualifiés de vitrines de l'économie métropolitaine car situés en entrée d'agglomération et 15 hectares sur des espaces à dominante artisanale au service de l'économie de proximité.

Sont ainsi identifiés pour la période 2020-2030 et repris dans le PLUi-HD, sur 245 hectares, les espaces vitrines tels que l'Ecoparc pour 121 hectares (espace à haute qualité environnementale destiné à accueillir des activités tertiaires et industrielles haut de gamme contribuant également à la structuration des filières des technologies vertes), Valmy pour 16 hectares (services tertiaires à haute valeur ajoutée), Nord Piscine pour 12 hectares (espace stratégique du fait de sa desserte par le tram et de sa proximité avec l'Université et le CHU notamment), Excellence 2000 à Chevigny-Saint-Sauveur pour 24 hectares (porte d'entrée technopolitaine), les Cortots à Ahuy et Fontaine-lès-Dijon pour 8 hectares (vocation industrielle), Agronov à Bretenière pour 9 hectares (agroalimentaire et agroécologie) et Beauregard à Longvic et Ouges pour 51 hectares (vocation industrielle). Enfin 5 hectares sur la Rente du Bassin à Sennecey-lès-Dijon permettront d'accueillir des activités artisanales.

Le projet de SCoT conditionne par ailleurs l'ouverture à l'urbanisation des 100 hectares qu'il préconise sur la période suivante 2030-2040, à la commercialisation de la phase précédente à hauteur de 75 %.

Le projet de SCoT met également l'accent sur la nécessité d'offrir des aménagements qui correspondent aux besoins des entreprises sans pour autant compromettre l'objectif majeur de réduction de la consommation foncière. De plus, il préconise de développer services et équipements au sein de ces espaces d'activités pour en faire des lieux de vie agréables, de veiller à la fluidité des flux générés et de renforcer leur cadre paysager pour un meilleur attrait auprès des investisseurs.

Tout cela participera à la promotion d'une nouvelle offre à la fois foncière et immobilière pour conforter l'attractivité économique du territoire et les démarches entrepreneuriales. En complément, le projet de SCoT préconise aussi d'accompagner l'offre de formation.

Le tourisme est une niche économique importante que le projet de SCoT entend intégrer à son mode de développement, au travers de ses spécificités patrimoniales architecturales et naturelles, culturelles, de loisirs, liées à son terroir. Ce à quoi s'emploie Dijon Métropole avec son secteur sauvegardé, la double labellisation au patrimoine mondial de l'UNESCO (Cité internationale de la gastronomie et du vin – Climats de Bourgogne). A ce titre, Dijon Métropole s'est d'ores et déjà engagée dans une stratégie de marketing territorial, dans l'élaboration d'un schéma métropolitain du tourisme ainsi que dans la création de sites patrimoniaux remarquables sur le centre historique de Dijon et les communes de Chenôve et Marsannay-la-Côte.

Le projet de SCoT soutient l'agriculture en lui redonnant toute sa valeur économique. Au-delà de la promotion de la diversification des activités agricoles, le projet de SCoT entend accompagner le développement de l'agriculture maraîchère, périurbaine, urbaine, sans oublier la viticulture ou toute autre culture identitaire. Ce que porte bien entendu Dijon Métropole qui ambitionne de devenir d'ici à 2030 un modèle en matière de système alimentaire durable. Elle s'engage également dans l'élaboration d'un projet alimentaire territorial (PAT), soutenant ainsi l'installation d'agriculteurs, les circuits courts et les produits locaux et répondant aussi à des enjeux sociaux, environnementaux, économiques et de santé.

Le projet de SCoT entend aussi voir valoriser l'ensemble des forêts et bois dans le respect de leur caractère patrimonial et de leurs capacités de renouvellement.

L'exploitation des carrières alluvionnaires quant à elle, reste encadrée comme le préconise déjà le SCoT en vigueur, afin de garantir la durabilité agricole, l'intégrité environnementale et paysagère.

Enfin dans un contexte de changement climatique, l'essor de la croissance verte est fortement encouragé en améliorant la résilience du territoire à l'égard de ce phénomène. Il s'agit d'intensifier le développement des énergies renouvelables (filiale bois-énergie, éolien, solaire, incinération, biomasse, etc.). Cette ambition, en plus de permettre une bonne gestion des ressources naturelles et recyclées (déchets), est aussi source de développement économique local.

Dijon Métropole s'inscrit pleinement dans les orientations portées par le projet de SCoT arrêté, au travers de son PLUi-HD et des actions qu'elle mène sur le territoire métropolitain.

**LE CONSEIL,**  
**APRES EN AVOIR DELIBERE,**  
**DECIDE :**

- **de donner** un avis favorable sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale du Dijonnais arrêté.

SCRUTIN : POUR : 59

CONTRE : 12

*DONT 18 PROCURATION(S)*

ABSTENTION : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0