

DIAGNOSTIC



révise son :

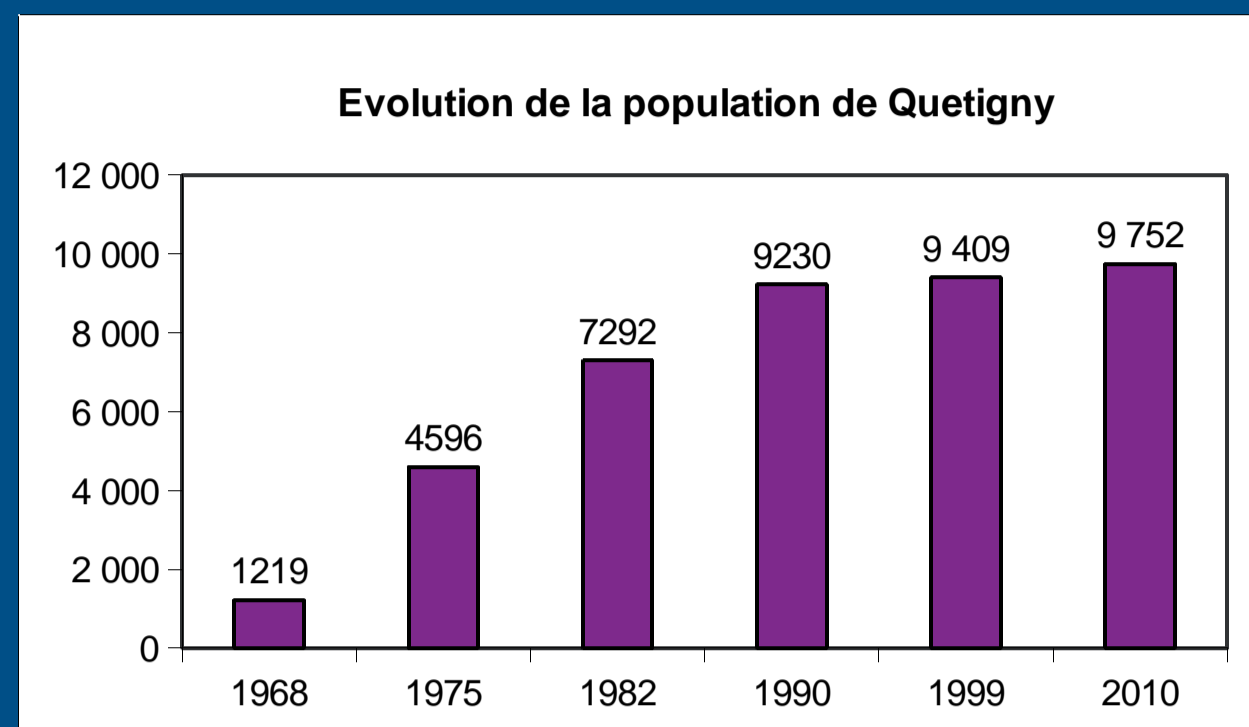
Plan Local d'Urbanisme

> ATOUTS / CONTRAINTES SOCIO-ECONOMIQUES ET URBAINS

LA POPULATION :

Une évolution de l'urbanisation rapide à partir des années 60 résultant d'une volonté politique forte. En quatre décennies, la commune passe de 300 à environ 10 000 habitants.

Une croissance démographique faible sur les 20 dernières années et une tendance au vieillissement de la population induisant une problématique de l'adaptation des services et des infrastructures face à l'augmentation des personnes âgées.

LE LOGEMENT :

La commune possède une forte proportion d'habitat collectif (58 % du parc) s'approchant de celle du Grand Dijon. Il est situé au centre ville entouré d'une ceinture pavillonnaire.

Une contradiction majeure entre l'augmentation de la part des grands logements et la diminution régulière de la taille des ménages.

Une part importante de logements locatifs aidés (30% des résidences principales en 2009) localisés dans le centre-ville.

L'ancienneté du parc locatif aidé constitue une faiblesse en termes d'adaptation aux normes actuelles de confort, de qualité énergétique et de niveau de charges et n'est pas adaptable aux besoins des personnes âgées.

Une densité relativement faible (environ 18 logements / ha) voulue par la municipalité au démarrage de la ville nouvelle.

LES DÉPLACEMENTS :

La commune dispose d'une desserte viaire complète assurée par un réseau globalement hiérarchisé.

La RD 107b constitue l'axe structurant principal de la commune.

Malgré l'arrivée récente du tramway, la RD 107b est peu adaptée à une ambiance de centre ville et manque de densité à ses abords.

Le réseau de voirie secondaire est largement dimensionné, ce qui nuit à l'insertion de ces infrastructures dans le tissu urbain. Le contournement de l'hypercentre par le Sud est mal assuré.

Le réseau de transports collectifs est bien développé, notamment avec l'arrivée récente du tramway. Ce dernier constitue un levier pour le développement de Quetigny, pour améliorer le fonctionnement du centre-ville et pour valoriser les espaces publics.

La commune dispose de nombreux cheminements piétons aménagés.

Absence d'une véritable centralité aux abords de l'Avenue du Château :

- la place centrale Roger Rémond, trop éloignée de l'Avenue du Château et peu visible, n'est pas vectrice de dynamisme et de vitalité
- l'implantation des immeubles « pâte de verre » en retrait de la voie est peu vectrice d'urbanité,
- la densité est insuffisante pour marquer la centralité.

L'arrivée du tramway constitue néanmoins un atout majeur pour la valorisation du centre-ville

LES ÉQUIPEMENTS :

De très nombreux équipements et services, variés, répondant aux besoins des habitants et adaptés à la taille de la commune. Néanmoins, la dispersion et la morphologie des équipements nuisent à l'affirmation d'une centralité et contribuent à la faiblesse structurelle du centre.

LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES :

Un dynamisme économique affirmé avec près d'un emploi par habitant

Une activité économique diversifiée mais dominée par le commerce et les services (4000 emplois)

Le pôle commercial du Grand Marché est le premier pôle de l'agglomération

Le pôle commercial de la Place Roger Rémond est pour sa part peu attractif.

Les perspectives de développement économique sont marquées par un nouveau parc d'activités, l'Ecoparc Dijon-Bourgogne, qui doit voir le jour à cheval sur les communes de Quetigny et de Saint-Apollinaire.

L'agriculture reste une activité importante bien que le nombre d'exploitation ait diminué au profit de leur agrandissement.

> SYNTHÈSE DES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES ET URBAINS

ENJEUX URBAINS ET ECONOMIQUES

- Habitat collectif
- Habitat individuel
- Habitat mixte (individuel et collectif)
- Equipements
- Parcs d'activités économiques
- Pôles commerciaux
- Principaux employeurs
- Ecoparc Dijon-Bourgogne en projet
- Grandes cultures
- Siège d'exploitation agricole
- Absence d'une véritable centralité

- Voirie structurante principale support d'un important trafic
- Voirie secondaire largement dimensionnée peu insérée dans le tissu urbain
- Tramway T1 vecteur d'amélioration du fonctionnement urbain et de développement

