

DIJON MÉTROPOLE
PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
HABITAT DÉPLACEMENTS

**MODIFICATION SIMPLIFIÉE
N°1 DU PLUi-HD
APPROBATION**

3.1

**PROGRAMME
D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS
HABITAT
(POA-H)**

PIÈCE MODIFIÉE

vu pour être annexé à la délibération
du Conseil métropolitain
en date du 28 mars 2024

Le Président,
Pour le Président, le 1^{er} vice-Président,
Pierre PRIBETICH



PRÉFECTURE DE LA RÉGION
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ
PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR

Déposé le : 02 AVR. 2024



Article L151-45 du code de l'urbanisme

Lorsque le plan local d'urbanisme tient lieu de programme local de l'habitat ou de plan de mobilité, il comporte un programme d'orientations et d'actions.

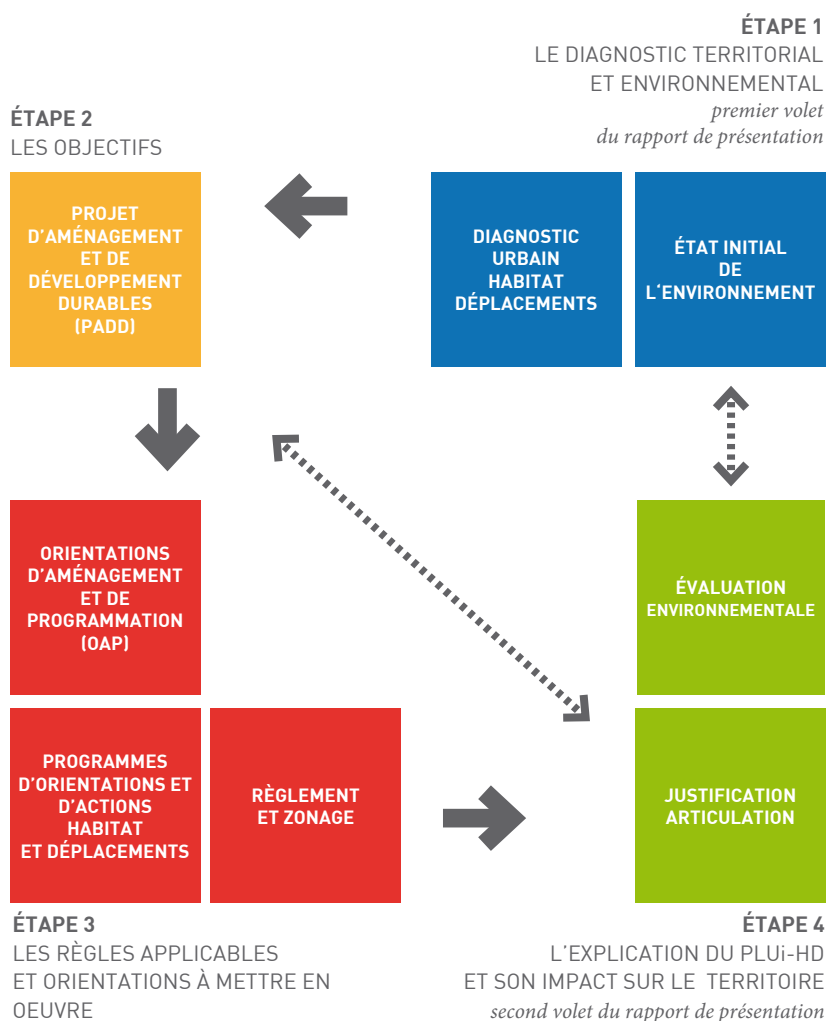
Le programme d'orientations et d'actions comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique de l'habitat ou des transports et des déplacements définie par le plan local d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat ou de plan de mobilité. Dans ce cas, le rapport de présentation explique les choix retenus par ce programme.

Article L151-46 du code de l'urbanisme

Le plan local d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat poursuit les objectifs énoncés à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation.

Les orientations d'aménagement et de programmation précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre ces objectifs.

LES ÉTAPES DU PLUI-HD



ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ADIL : Agence Départementale d'Information sur le Logement
AMO : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
ANAH : Agence Nationale de l'Habitat
ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
BBC : Bâtiment Basse Consommation
CAF : Caisse d'Allocations Familiales
CAPEB : Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment
CCAS : Centre Communal d'Action Sociale
CHRS : Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale
CIL : Conférence Intercommunale du Logement
CIA : Convention Intercommunale d'Attribution
CMA : Chambre de Métiers et de l'Artisanat
CPER : Contrat de Plan Etat-Région
CROUS : Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires
DIA : Déclaration d'Intention d'Aliéner
DPU : Droit de Préemption Urbain
DVF : Demande de Valeur Foncière
EHPAD : Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes
ELAN : Evolution du Logement et Aménagement Numérique
EPFL : Etablissement Public Foncier Local
FEDER : Fonds Européen de Développement Régional
LLI : Logement Locatif Intermédiaire
LLM : Logement à Loyer Modéré
MOE : Maîtrise d'œuvre
NPNRU : Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain
OPAH : Opération d'Amélioration de l'Habitat
PAS : Prêt d'Accession Sociale
PDALHPD : Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées
PDI : Plan Départemental d'Insertion
PIG : Programme d'Intérêt Général
PLA-I : Prêt Locatif Aidé d'Intégration
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLS : Prêt Locatif Social
PLUS : Prêt Locatif à Usage Social
PPGDLSD : Plan Partenarial de Gestion de la Demande de Logement Social et d'Information des Demandeurs
PRU : Projet de Rénovation Urbaine
PSLA : Prêt Social Location Accession
PTZ : Prêt à Taux Zéro
SMS : Secteur de Mixité Sociale
SPEE : Service au Public de l'Efficacité Energétique
SPLAAD : Société Publique Locale d'Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise
SRU : (loi) Solidarité et Renouvellement Urbains
TFPB : Taxe Foncière sur les Propriétés Bâties
VEFA : Vente en l'Etat Futur d'Achèvement

SOMMAIRE

1 / VOLET THÉMATIQUE : LES FICHES ACTIONS 7

AXE 1 : PRODUIRE PLUS DE 15 000 LOGEMENTS, DONT 50% DE LOGEMENTS ABORDABLES	
Fiches actions	9

AXE 2 : RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ET LE RENOUVELLEMENT DU PARC EXISTANT	
Fiches actions	18

3/ AXE 3 : RÉPONDRE À LA DIVERSITÉ DES BESOINS EN LOGEMENT, EN ORGANISANT LA MIXITÉ AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES	
Fiches actions	23

4/ AXE TRANSVERSAL : LA CONDUITE DE PROJET ET LES PARTENARIATS	
Fiches outils	31

2 / VOLET TERRITORIAL : LES FICHES COMMUNALES 35

AHUY	38
BRESSEY-SUR-TILLE	41
BRETENIÈRE	44
CHENÔVE	47
CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR	50
CORCELLES-LES-MONTS	53
DAIX	56
FÉNAY	59
FLAVIGNEROT	62
FONTAINE-LÈS-DIJON	65
HAUTEVILLE-LÈS-DIJON	69
LONGVIC	72
MAGNY-SUR-TILLE	75
MARSANNAY-LA-CÔTE	78
NEUILLY-CRIMOLOIS	81
OUGES	86
PERRIGNY-LÈS-DIJON	89
PLOMBIÈRES-LÈS-DIJON	92
QUETIGNY	95
SAINT-APOLLINAIRE	98
SENNECEY-LÈS-DIJON	101
TALANT	104
DIJON	107

ANNEXE

OBJECTIFS DE LA CONVENTION DE DÉLÉGATION DES AIDES À LA PIERRE 2018-2023	128
--	-----



VOLET THÉMATIQUE

FICHES ACTIONS

UN PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS STRUCTURÉ SELON 4 AXES

La dynamique de développement de l'offre portée par Dijon Métropole repose sur un objectif politique de Logement pour tous favorable à la mise en œuvre de la mixité sociale. Ainsi, il s'agit de répondre à l'ensemble des besoins au sein de programmes d'habitat diversifiés permettant de renforcer le vivre ensemble.

Le volet thématique Habitat du POA est structuré selon 4 axes et comprend 10 actions qui elles-mêmes mobilisent différents outils et leviers :

AXE 1 - Produire plus de 15000 logements, dont 50% de logements abordables	Action n°1 : Soutenir la dynamique de production de logements
	Action n°2 : Poursuivre le développement du logement à loyer modéré
	Action n°3 : Favoriser le développement de l'accession abordable à la propriété, dans le neuf et dans le parc existant
	Action n°4 : Développer l'offre de logements locatifs intermédiaires (PLS bailleurs et investisseurs, LLI, produits de défiscalisation)
AXE 2 - Renforcer l'attractivité et le renouvellement du parc existant (public et privé)	Action n°5 : Poursuivre les interventions sur le parc de logements à loyer modéré
	Action n°6 : Poursuivre la transition énergétique dans l'habitat privé
AXE 3 - Répondre à la diversité des besoins en logement, en organisant la mixité aux différentes échelles	Action n°7 : Conforter l'accès au logement des jeunes
	Action n°8 : Répondre aux besoins des seniors, des personnes à mobilité réduite et des personnes en situation de handicap
	Action n°9 : Accompagner le logement des ménages en parcours d'insertion / de réinsertion
	Action n°10 : Poursuivre la dynamique engagée en faveur des équilibres d'attribution dans le parc à loyer modéré
AXE TRANSVERSAL : La conduite de projet et les partenariats	Développer le suivi et l'observation
	Animer la politique de l'habitat et du logement à l'appui d'une approche partenariale
	Expérimenter et innover

FICHE ACTION 1

SOUTENIR LA DYNAMIQUE DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

DESCRIPTIF ET OBJECTIF DE L'ACTION

Mobiliser une diversité d'outils et de moyens afin d'être en capacité d'atteindre les objectifs de production de logements fixés dans le cadre du PLUi-HD pour la période 2020-2030, à savoir plus de 15 000 logements, pour répondre aux enjeux socio-démographiques de la Métropole.

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

- Achèvement des opérations d'ensemble engagées.
- Engagement des opérations prévues dans les sites de projet (cf. territorialisation de la programmation de logements 2020-2030 figurant dans les fiches communales).
- Coordination technique en faveur des opérations publiques d'aménagement (services des communes, Dijon Métropole, SPLAAD).
- Action foncière : acquisitions « stratégiques » avec l'appui de l'EPFL, veille à partir des Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA) réalisée par Dijon Métropole.
- Structuration, avec l'appui de la Mission Observatoire et Prospective de Dijon Métropole, du dispositif d'observation et d'évaluation en continu intégrant le volet foncier.
- Création d'un groupe de travail pour recenser les opportunités de création de logements par changement d'usage de bâtiments ou de locaux ; définition d'un plan d'actions ; mise en œuvre d'opérations tests.

Une attention particulière sera portée sur les opportunités de reconversion de bureaux en logement, notamment dans le centre-ville de Dijon. La transformation des locaux du Crédit Municipal en logement pour étudiants à Dijon a été engagée en 2018. Le projet de loi Elan prévoit plusieurs mesures pour simplifier et encourager ces mutations.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Les communes en lien avec Dijon Métropole et avec l'appui des opérateurs SPLAAD et EPFL
- **Partenaires** : Maîtres d'ouvrage du logement (bailleurs sociaux, opérateurs privés...)

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

	Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Achèvement des opérations d'ensemble engagées et mises en oeuvre des opérations prévues dans les sites de projet	X	
Coordination technique (services des communes, Dijon Métropole, SPLAAD)	X	
Action foncière	X	

INDICATEURS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

- Nombre de nouveaux logements livrés.
- Répartition par commune / niveau d'atteinte des objectifs par commune.

TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Ensemble du territoire de Dijon Métropole

FICHE ACTION 2

POURUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU LOGEMENT À LOYER MODÉRÉ

DESCRIPTIF ET OBJECTIF DE L'ACTION

- Prendre en compte un nouveau contexte :
 - Des contraintes budgétaires nécessitant un recentrage des aides de Dijon Métropole,
 - Les dispositions de la loi Evolution du Logement et Aménagement Numérique (ELAN) et leurs impacts sur le profil des opérateurs de l'habitat à loyer modéré,
 - Un recentrage par l'Etat des agréments et des aides déléguées sur la zone 4 de financement du logement à loyer modéré.
- Mobiliser les différents outils permettant de mettre en œuvre l'objectif d'équilibre défini dans le PLUi-HD, à savoir un taux moyen, à l'échelle de la Métropole, de 25% de logements à loyer modéré au sein de la production de nouveaux logements.
- Maîtriser et encadrer la localisation de l'offre neuve de logements à loyer modéré au bénéfice de la mixité dans les différents secteurs et quartiers du territoire de Dijon Métropole, avec une priorité portant sur, d'une part, l'atteinte, pour les communes assujetties à l'article 55 de la loi SRU, du taux réglementaire minimum de 20% de logements locatifs à loyer modéré au sein du parc de résidences principales à échéance 2025 puis, d'autre part, une stabilisation au-delà.
- Poursuivre le développement de l'offre de PLA-I (30% minimum) pour favoriser l'accès au logement des publics les plus modestes. Sous réserve des disponibilités d'enveloppes déléguées, Dijon Métropole s'attachera à maintenir une part significative de logements relevant du Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAi) qui a représenté 31% des logements à loyer modéré financés au cours de la période 2010-2017, soit 1 643 logements sur un total de 5 367 comportant également 53% de PLUS et 16% de PLS. Il est rappelé également que les logements relevant du PLAi représentent en moyenne 35 % des objectifs PLUS/PLAi dans le cadre de la contractualisation Aides à la pierre 2018-2023.
- Adapter la programmation de logements à loyer modéré à l'évolution des besoins et de la demande, notamment en matière de typologies et d'habitabilité (colocation, adaptation...).
- Concernant le parc privé conventionné, poursuivre le soutien au développement des loyers social et très social afin de répondre aux besoins des ménages relevant des plafonds de ressources correspondants tout en contribuant à la production de logements comptabilisés dans l'inventaire SRU. Le développement de cette cible d'objectifs sera à articuler avec les leviers que représentent la garantie locative Visale distribuée par Action Logement ainsi que les dispositifs de défiscalisation en vigueur. Pour rappel, les loyers social et très social ont représenté 42% des conventionnements des logements privés sur la période 2010-2017.

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

- Contractualisation 2018-2023 en matière de gestion des aides à la pierre déléguées de l'Etat.
- Soutien direct et indirect de Dijon Métropole selon les règlements d'intervention applicables ; révision du référentiel du logement à loyer modéré dont le respect constitue l'un des critères d'éligibilité aux aides de Dijon Métropole.
- Engagement des opérations prévues dans les sites de projet selon les taux de LLM définis.
- Mise en œuvre des modalités définies dans les secteurs de mixité sociale (SMS), fixées dans le règlement du PLUi-HD.

- Dans le cadre de la compétence Droit de Préemption Urbain (DPU) de Dijon Métropole : veille à partir des Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA) ; recours à l'EPFL pour l'acquisition de fonciers ou d'ensembles immobiliers « stratégiques ».
- Développement d'expérimentations :
 - Modalités de montage des opérations, pour tester de nouveaux modèles de production du LLM, par exemple l'Usufruit Locatif Social, la « VEFA inversée »...
 - Innovation sociale : colocation pour différents profils de ménages (séniors, jeunes...), intégration d'espaces de vie et de lieux partagés...
 - Innovation technique : logement connecté...
- Au regard du volet qualitatif des besoins, notamment en matière de typologies (déficit de l'offre en T2 soulignée dans le diagnostic), il est précisé qu'une nouvelle révision du Référentiel de la Métropole sera engagée de manière partenariale.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole et les communes avec l'appui de la SPLAAD et de l'EPFL
- **Partenaires** : Etat, bailleurs sociaux, opérateurs privés, Action Logement, Caisse des Dépôts

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole.
- Aides déléguées de l'Etat notamment celles définies dans la convention de délégation des aides à la pierre pour la période 2018-2023.
- Soutien direct et indirect de Dijon Métropole selon les règles d'intervention applicables.
- Appui au développement d'expérimentations, en fonction des projets.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

	Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Engagement des opérations prévues dans les sites de projet et application des dispositions prévues dans le règlement concernant les secteurs de mixité sociale (SMS)	X	
Contractualisation 2018-2023 en matière de gestion des aides à la pierre déléguées de l'Etat	X	
Soutien de Dijon Métropole selon les règlements d'intervention applicables : révision du référentiel	X	
Veille à partir des Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA) ; recours à l'EPFL pour l'acquisition de fonciers ou d'ensembles immobiliers «stratégiques»	X	
Soutien au développement d'expérimentations et d'actions innovantes	X	

INDICATEURS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

- Nombre de logements à loyer modéré financés et localisation de ces logements ; répartition par catégorie de financement.
- Evolution du taux SRU dans les communes assujetties à l'article 55 de la loi et des équilibres spatiaux de la répartition de l'offre.

TERRITORIALISATION DE L'ACTION

- Ensemble du territoire de Dijon Métropole, avec une priorité sur les communes déficitaires au titre de l'article 55 de la loi SRU.

FICHE ACTION 3

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSION ABORDABLE À LA PROPRIÉTÉ, DANS LE NEUF ET DANS LE PARC EXISTANT

DESCRIPTIF ET OBJECTIF DE L'ACTION

- Développer l'offre d'accession abordable à la propriété pour attirer et fidéliser notamment les familles, les jeunes ménages et les actifs sur le territoire métropolitain.
- Dans le neuf, mobiliser les différents outils permettant de mettre en œuvre l'objectif défini dans le PLUi-HD, à savoir un taux moyen, à l'échelle de la Métropole, de 25% de logements en accession abordable à la propriété au sein de la production de nouveaux logements :
 - Les produits « réglementés » : Prêt Social de Location Accession (PSLA) et Bail Réel Solidaire (BRS) ou équivalents visés par la réglementation en vigueur, accession sécurisée réalisée par les bailleurs sociaux et les coopératives d'accession sociale, acquisitions bénéficiant d'un prêt aidé de l'Etat ou d'un taux de TVA réduit dont celles éligibles au titre des dispositions de l'ANRU, vente de logements conventionnés des bailleurs sociaux.
 - Les produits privés (logements « clé en main », lots à bâtir, ...) vendus à des ménages acquéreurs de leur résidence principale aux ressources modestes et intermédiaires (cf. définition du règlement littéral). Les ressources prises en considération sont celles du revenu fiscal de référence de l'année n-2 ou à titre dérogatoire n-1. Le respect des plafonds de ressources de l'acquéreur, futur occupant du logement, définissant l'accession abordable est à justifier par le titulaire de l'autorisation d'urbanisme ou son ayant-droit au moment de la signature du contrat de réservation ou équivalent (compromis, promesse, avant-contrat, ...).
- Créer les conditions d'une montée en puissance de l'accession abordable à la propriété dans le parc existant, notamment dans les tissus pavillonnaires des années 1950-1970, qui, au travers du renouvellement générationnel de ses occupants, constitue des offres d'achat attractives et peut s'avérer financièrement adaptée pour les primo-accédants, et secundo-accédants sous plafonds de ressources.

Il s'agit d'un enjeu structurant pour favoriser le réinvestissement démographique, dont la transition sociologique, tout en accompagnant le réinvestissement patrimonial, dont la transition écologique.

L'exploitation des données « Demande de Valeurs Foncières » (DVF) réalisée par Dijon Métropole a permis de quantifier et de qualifier les mutations immobilières des 5 dernières années. L'analyse régulière de ces données apportera des éléments de connaissance. Elle appuiera la définition de la stratégie d'intervention sur les mouvements de renouvellement et de mutation dans les tissus pavillonnaires.

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

Dans le neuf :

- Engagement des opérations relevant des sites de projet selon les modalités de programmation applicables.
- Application des dispositions des secteurs de mixité sociale (SMS) fixés dans le règlement du PLUi-HD.
- Mobilisation des agréments PSLA ou autres dispositifs réglementés dans le cadre de la convention de délégation des aides à la pierre notamment celle concernant la période 2018-2023.

- Identification des emprises foncières relevant de l'éligibilité au taux réduit de TVA pour l'accession au titre de l'ANRU : organiser des réunions de travail avec les opérateurs sociaux et privés pour caractériser les produits à développer, les types de montage à envisager et les conditions de réussite.
- Labellisation et promotion des programmes neufs d'accession abordable à la propriété : création d'un site Internet dédié à l'accession à la propriété « abordable » sur le territoire de Dijon Métropole, présentant les programmes en cours de commercialisation ou à venir.

Dans l'existant :

- Engagement d'une réflexion concernant la mise en place d'un dispositif d'accompagnement pour l'accession abordable à titre de résidence principale (propriétaires occupants) intégrant le volet « réinvestissement patrimonial », dont la dimension de transition énergétique en lien avec les dispositifs d'aides aux travaux mobilisables.
- Vente de logements locatifs à loyer modéré : élaboration d'une charte partagée avec les bailleurs sociaux, en articulation avec l'élaboration des Conventions d'Utilité Sociale précisant :
 - Les critères de choix des logements à mettre en vente (localisation, degré d'amortissement, typologie...).
 - La qualité du logement.
 - L'accompagnement des acquéreurs (ingénierie de financement, ingénierie technique pour la réalisation de travaux notamment via Renovéco, le service public de l'efficacité énergétique).

Dans le neuf et dans l'existant :

- Renforcer les actions d'information et de communication pour mieux faire connaître les dispositifs auprès des ménages éligibles et favoriser une plus grande mobilisation de ces dispositifs : prêts aidés de l'Etat, aides au travaux (ANAH, Dijon Métropole, Action Logement...).
- Favoriser la mise en place d'expérimentations de nouveaux produits et de nouvelles modalités de montage, au travers de la mise en œuvre d'appels à projet sur des sites relevant d'une maîtrise foncière publique :
 - Modélisation / standardisation de processus constructifs via des consultations sur des projets ciblés.
 - Dissociation foncier / immobilier.
- Renforcer l'observation partagée : mobilisation des données et statistiques aux échelles infra-métropolitaines.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole et communes, avec l'appui de la SPLAAD et de l'EPFL
- **Partenaires** : Bailleurs sociaux, coopératives d'accession HLM, opérateurs privés, Action Logement, banques, agences immobilières, notaires

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole.
- Actions de communication dont site internet de promotion des offres.
- Contractualisation dédiée avec l'Etat pour l'appui à la rénovation du parc privé (ANAH) et notamment la convention de délégation des aides à la pierre pour la période 2018-2023.

		Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Dans le neuf	Engagement des opérations prévues dans les sites de projet et application des dispositions prévues dans le règlement concernant les secteurs de mixité sociale (SMS)	X	
	Identification des emprises foncières relevant de l'éligibilité au taux réduit de TVA pour l'accession au titre de l'ANRU	X	
	Mobilisation des agréments PSLA	X	
	Labellisation et promotion des programmes neufs d'accession abordable à la propriété		X
Dans «l'ancien»	Réflexion sur la mise en place d'un dispositif d'accompagnement pour l'accession dans l'existant à titre de résidence principale (propriétaires occupants)		X
	Elaboration d'une charte partagée avec les bailleurs sociaux concernant la vente de logements de leur patrimoine		X
Neuf et ancien	Renforcement des actions d'information et de communication sur l'offre et les dispositifs	X	
	Expérimentations de nouveaux produits et de nouvelles modalités de montage		X

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

INDICATEURS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

- Nombre de logements relevant de l'accession abordable à la propriété dans le neuf et dans l'existant, avec la déclinaison par produit ; caractéristiques de ces logements (typologie, surface, niveau de prix...)
- Nombre de logements en accession à la propriété commercialisés dans les secteurs ANRU et bénéficiant d'une TVA à taux réduit
- Nombre de projets expérimentaux mis en œuvre pour développer l'accession abordable à la propriété.

TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Ensemble du territoire de Dijon Métropole

FICHE ACTION 4

DÉVELOPPER L'OFFRE DE LOGEMENTS LOCATIFS INTERMÉDIAIRES (PLS bailleurs et investisseurs, LLI, produits de défiscalisation)

DESCRIPTIF ET OBJECTIF DE L'ACTION

La dynamique résidentielle et le développement économique sont interdépendants. Dijon Métropole et Action Logement collaborent très étroitement depuis 2006 pour offrir aux actifs et aux salariés du territoire une offre diversifiée et adaptée à leurs besoins et à leurs attentes. Une nouvelle convention partenariale a été signée en avril 2017 portant sur une durée de 3 ans.

Les objectifs pour la période 2020-2030 sont :

- De renforcer l'observation pour mieux quantifier et qualifier les besoins en logement dont ceux en locatif intermédiaire afin d'objectiver l'offre à développer.
- En lien avec les enjeux de développement des emplois liés aux fonctions métropolitaines, de développer une gamme de logements adaptée, en termes de localisation, de prestations, de typologie, et surface, de niveau de loyer ou de prix.

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

- Mise en place d'un groupe de travail partenarial portant sur le logement locatif intermédiaire :
 - Partager la connaissance des besoins et des caractéristiques de l'offre actuelle, dont celle issue des dispositifs de défiscalisation, de son degré d'adéquation par rapport aux besoins et aux attentes des ménages cibles,
 - Définir l'offre à développer (volume et profil des produits) ainsi que les conditions pour promouvoir et faire connaître cette offre auprès des clientèles ciblées,
 - Identifier les conditions et modalités de développement de cette offre (conditions facilitatrices, freins).
- Action Logement expérimente actuellement un nouveau dispositif, « Louer pour l'emploi » ; l'objectif est de favoriser le développement d'une offre de logements financièrement accessibles pour les actifs et salariés des entreprises adhérentes dans le parc privé. Une offre de service gratuite est apportée aux propriétaires bailleurs qui acceptent de pratiquer un niveau de loyer maîtrisé pendant une durée minimum de 3 ans : accès à des candidats locataires « labellisés », prise en charge des dégradations locatives et sécurisation des revenus locatifs. Plusieurs « packages » sont proposés en fonction de la durée de l'engagement ; les propriétaires bailleurs qui s'engagent sur une durée de 9 ans peuvent bénéficier de subventions et d'un prêt pour la réalisation de travaux énergétiques.

Ce dispositif a été expérimenté en 2018 sur 5 territoires en France et est destiné à être étendu.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole, avec l'appui des services de l'Etat
- **Partenaires** : Action Logement, Caisse des Dépôts, établissements bancaires, bailleurs sociaux, opérateurs privés

ESTIMATION FINANCIÈRE

Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole, avec l'appui des services de l'Etat.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

	Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Mise en place et animation d'un groupe de travail partenarial	X	

INDICATEURS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

- Réalisation d'un état des lieux partenarial et définition d'une stratégie partagée par rapport au développement de ce segment d'offre.
- Volume et caractéristiques des logements locatifs intermédiaires réalisés.

TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Une réflexion à conduire à l'échelle de l'ensemble du territoire de Dijon Métropole.

FICHE ACTION 5

**POURUIVRE LES INTERVENTIONS SUR LE PARC DE LOGEMENTS
À LOYER MODÉRÉ**

DESCRIPTIF ET OBJECTIF DE L'ACTION

- Depuis 2010, Dijon Métropole et ses partenaires ont accompagné les bailleurs sociaux dans la requalification de leur patrimoine, sur l'ensemble du territoire et notamment dans les quartiers de la Politique de la Ville en articulation avec la mise en œuvre du 1^{er} Projet de Rénovation Urbaine (PRU). Porté par Dijon Métropole, dans le cadre d'une convention unique, celui-ci s'est traduit par des interventions de grande ampleur d'un montant total de 404 millions d'euros sur 7 quartiers : Les Grésilles, Fontaine d'Ouche et Via Romana à Dijon, le Mail à Chenôve, le Belvédère à Talant, le centre-ville de Quetigny et le Bief du Moulin à Longvic. 2 150 logements ont été réhabilités et 1 112 logements ont été démolis.
- La convention-cadre partenariale 2010-2014 initiée par Dijon Métropole a permis la rénovation thermique de 1 915 logements (95% en rénovation « Bâtiment Basse Consommation » BBC) dont 67% situés en quartier Politique de la Ville.
- Dijon Métropole a engagé pour la période 2015-2020, en articulation avec la programmation FEDER 2014-2020, un 2^{ème} programme qui concerne 25 ensembles locatifs, représentant 2 400 logements, dont 79% sont situés en quartier Politique de la Ville.
- Le Contrat de Ville 2015-2020 porté par Dijon Métropole intègre la mise en œuvre de conventions d'utilisation de l'abattement de TFPB avec les bailleurs et les communes concernés afin de mener des interventions complémentaires.
- Au-delà de ces actions, les bailleurs sociaux réalisent également des travaux d'entretien et de réfection de leurs patrimoines.

L'objectif pour la période 2020-2030 est de poursuivre les interventions sur le parc de logements à loyer modéré afin de consolider son attractivité dans la durée et d'adapter aux évolutions des besoins et des attentes des ménages actuels et futurs (transition écologique et générationnelle).

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Poursuite de la mise en œuvre de la programmation de rénovation thermique : programmation pluri-annuelle, ingénierie de financement.
- Mise en œuvre du Nouveau Programme de Rénovation Urbaine (NPNRU) 2018-2024 sur les quartiers de Fontaine d'Ouche à Dijon et du Mail à Chenôve (démolitions, reconstitutions, restructurations, réhabilitations, résidentialisations).
- Participation de Dijon Métropole aux démarches d'élaboration des Conventions d'Utilité Sociale.
- Mise en œuvre et suivi de l'utilisation de l'abattement de TFPB intégrant une réflexion sur l'offre de services aux habitants dans les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole, en concertation avec les bailleurs sociaux.
- **Partenaires** : Communes, Région Bourgogne-Franche-Comté, ANRU, Etat, Action Logement, Caisse des Dépôts et Consignations, fournisseurs d'énergie.

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole.
- Enveloppe pour la période post-2020 à définir en lien notamment avec le FEDER 2021-2027.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

	Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Lancement d'une réflexion partenariale pour identifier les besoins d'intervention et l'ingénierie de financement	X	
Mise en oeuvre du NPNRU	2018 - 2024	

INDICATEURS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

- Nombre de logements ayant fait l'objet de travaux au titre de la transition énergétique ou générationnelle.
- Bilan des opérations réalisées dans le cadre du NPNRU : démolitions, reconstitutions, restructurations, réhabilitations, résidentialisations.
- Bilan de l'utilisation de l'abattement de TFPB.
- Indicateurs d'impact : évolution des indicateurs d'attractivité et d'occupation au sein des ensembles locatifs réhabilités, notamment dans les quartiers de mise en œuvre du NPNRU.

TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Ensemble du territoire de Dijon Métropole, avec une action renforcée dans les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville et plus particulièrement les 2 quartiers relevant du NPNRU pour la période 2018-2024.

FICHE ACTION 6

POURSUIVRE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS L'HABITAT PRIVÉ

DESCRIPTIF ET OBJECTIF DE L'ACTION

- Entre 2010 et 2017, 1 420 logements privés ont bénéficié d'un financement pour la réalisation de travaux, soit environ 177 logements en moyenne par an.

Différents outils et moyens ont contribué à l'atteinte de ce résultat :

- Les dispositions du Programme d'Intérêt Général (PIG) de Dijon Métropole, avec l'intervention d'un opérateur dédié.
- Une enveloppe déléguée par l'ANAH qui a fortement progressé, de 1,6 million d'€ en 2010 à plus de 2 millions d'€ en 2017.
- Une dynamique locale renforcée par les actions de la plateforme Rénovéco mise en place fin 2016.

La Métropole a également engagé plusieurs démarches s'agissant notamment des copropriétés situées dans les quartiers de la Politique de la Ville, identifiées comme les plus fragiles :

- Un état des lieux en 2005 portant sur 355 copropriétés (27 000 logements).
- Une action expérimentale de réalisation d'un audit énergétique sur 7 copropriétés (2011).
- Des études préalables réalisées en 2014 et 2016 sur 25 copropriétés (2 585 logements).
- Une étude de rénovation énergétique et pré-opérationnelle d'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) réalisée en 2016-2017 concernant 7 copropriétés (1 284 logements) situées au sein des 2 quartiers relevant du NPNRU 2018-2024.

En partenariat avec l'ADEME et la Région Bourgogne-Franche-Comté, la mise en place de la plateforme Rénovéco, intégratrice du service au public de l'efficacité énergétique (SPEE), a permis de faciliter les démarches des porteurs de projet et de mobiliser en synergie, différentes parties prenantes.

- Pour la période 2020-2030, Dijon Métropole, dans le cadre de sa politique de l'habitat, en articulation avec sa compétence énergie, entend maintenir la dynamique de transition énergétique de l'habitat privé. La stratégie reposera sur 2 cibles privilégiées, en articulation avec les mesures nationales et les dispositifs partenariaux :
 - D'une part, les copropriétés, dans la suite de l'expérimentation conduite avec Rénovéco et de l'étude de rénovation énergétique et pré-opérationnelle d'OPAH.
 - D'autre part, l'habitat individuel et en particulier les ensembles pavillonnaires des années 1950 à 1990, au titre du SPEE régional.

Le fonctionnement en réseau permet la transversalité entre les acteurs, entre les différents dispositifs pour décloisonner les interventions et in fine, améliorer l'efficacité et la qualité du conseil et de l'accompagnement proposés aux usagers et aux porteurs de projet de rénovations. Il s'agit d'être en capacité d'orienter les ménages en fonction de leurs besoins et attentes en matière d'habitat, quel que soit leur projet initialement envisagé.

Le fonctionnement en réseau des acteurs et des structures constitue un service partenarial de l'habitat.

- Les objectifs concernant la rénovation du parc privé (transition énergétique, adaptation à la perte d'autonomie, résorption de l'habitat indigne, conventionnement locatif...) seront fixés dans le cadre contractuel des conventions de délégation de gestion des aides à la pierre pour le logement. Ceux-ci le seront, sur les périodes correspondantes et ajustés annuellement par voie d'avenants, en fonction du montant des crédits délégués par l'ANAH et des moyens mobilisables par Dijon Métropole.

Dijon Métropole poursuivra son soutien au développement des loyers social et très social afin de répondre aux besoins des ménages relevant des plafonds de ressources correspondants tout en contribuant à la production de logements comptabilisés dans l'inventaire SRU. Le développement de cette cible d'objectifs sera à articuler avec les leviers que représentent la garantie locative Visale distribuée par Action Logement ainsi que les dispositifs de défiscalisation en vigueur. Pour rappel, les loyers social et très social ont représenté 42% des conventionnements sur la période 2010-2017.

Le dispositif local de lutte contre l'habitat indigne relève du pôle départemental présidé par le Préfet et est traduit dans le Plan Départemental d'Actions pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées (PDALHPD). Par conséquent, les modalités de repérage des situations seront définies de manière partenariale notamment par la mise à disposition des don-nées territoriales correspondantes. D'une manière générale, le plan d'actions de la Métropole sera actualisé au vu des dispositions du futur PDALHPD (actions, objectifs, moyens) pour ce qui concerne le territoire métropolitain et les compétences de la Métropole.

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

- Gestion des aides déléguées de l'ANAH.
- Information, sensibilisation et accompagnement au sein du service public de l'efficacité énergétique (SPEE) « Rénovéco ».
- Concernant les copropriétés :
 - Mise en œuvre du plan d'actions partenarial sur les 7 copropriétés situées dans les quartiers relevant du NPNRU et ayant fait l'objet d'une étude de rénovation énergétique et pré-opérationnelle d'OPAH en 2016-2017.
 - Pour les autres copropriétés : actions d'appui et d'accompagnement dans le cadre du droit commun.
 - En termes d'observatoire et de suivi, la Métropole s'appuiera sur les données du registre national des copropriétés.
- Mobilisation des différents dispositifs d'intervention des partenaires dont la Région Bourgogne-Franche-Comté, Action Logement, SACICAP-Procivis Bourgogne Nord...)

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole
- **Partenaires** : Communes, acteurs institutionnels (Etat, ANAH, Région Bourgogne-Franche-Comté, ADEME de Bourgogne-Franche-Comté), Action Logement, Procivis Bourgogne Nord, organismes de conseil (Espace Info Energie, ADIL), opérateurs et assistants à maîtrise d'ouvrage, professionnels de l'immobilier (FNAIM, gestionnaires de syndicats, agences immobilières, notaires), UNPI, professionnels des travaux (maîtrise d'oeuvre, bureaux d'études, entreprises et organisations professionnelles - FFB, CAPEB, CMA), établissements bancaires.

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole.
- Ingénierie de financement :
 - Conventions de délégation des aides à la pierre pour le logement avec l'Etat et l'ANAH,
 - Contrat métropolitain avec la Région,
 - Convention NPNRU.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

	Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Gestion des aides déléguées de l'ANAH	X	
Mise en oeuvre du plan d'actions partenarial sur les 7 copropriétés	X	
Information, sensibilisation et accompagnement «Rénovéco»	X	

INDICATEURS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

- Nombre de logements (propriétaires bailleurs / propriétaires occupants, copropriétés) ayant bénéficié d'une aide financière (ANAH, Dijon Métropole, Région...).
- Nature des travaux réalisés.
- Montant des travaux générés.
- Volume des gains énergétiques.

TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Ensemble du territoire de Dijon Métropole, avec une action spécifique pour les 7 copropriétés situées dans les 2 quartiers NPNRU.

RÉPONDRE À LA DIVERSITÉ DES BESOINS EN LOGEMENT EN ORGANISANT LA MIXITÉ AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES

FICHE ACTION 7

CONFORTER L'ACCÈS AU LOGEMENT DES JEUNES

DESCRIPTIF ET OBJECTIF DE L'ACTION

- Dans le cadre des deux précédents PLH, différentes actions ont été mises en œuvre pour améliorer l'accès et les conditions de logement des jeunes (en formation, en insertion, en apprentissage, en études...) notamment :
 - Pour le logement étudiant : la réhabilitation et la restructuration de chambres universitaires par le CROUS dans le cadre du CPER 2007-2013 : 6 pavillons, représentant 885 logements avant travaux (soit environ ¼ du patrimoine du CROUS situé sur le territoire métropolitain) ; le développement d'une nouvelle offre principalement privée (résidences gérées).
 - L'expérimentation de la « Garantie Risques Locatifs » mais qui n'a pas connu - comme constaté sur de nombreux territoires - les résultats escomptés (seulement 6 dossiers traités).
 - La priorisation, dans le cadre des réservations « Dijon Métropole » au sein du parc de logements à loyer modéré, des candidatures des ménages de moins de 30 ans.
- Dans le cadre du volet habitat du PLUi-HD, il s'agira, compte tenu de l'attractivité de la Métropole, de conforter les niveaux de réponse pour les publics jeunes en maintenant une offre financièrement accessible et adaptée aux besoins des profils en difficulté.

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Animer l'observatoire territorial et partenarial du logement pour les étudiants (OTLE) de Dijon Métropole, retenu dans le cadre de l'Appel à Manifestation d'Intérêt National, initié en 2018 par différents organismes nationaux (France Urbaine, Associations des Communautés de France, Association des Villes Universitaires de France, le Groupe Caisse des Dépôts et la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme).
- Maintenir le bon niveau de réponse à la demande des moins de 30 ans dans le parc de logements à loyer modéré.
- Promouvoir les dispositifs privés locaux d'aide à l'accès au logement locatif (VISALE Action Logement, ...)
- En articulation avec le PDALHPD, mettre en place un groupe de travail partenarial sur l'accès au logement des jeunes peu ou pas solvables (Identification des solutions à expérimenter et de leurs conditions de mise en œuvre).

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole
- **Partenaires** : Communes, Etat, Action Logement, CAF, CROUS, agences immobilières, UNPI, opérateurs sociaux et privés, ADIL, Mission Locale...

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole

	Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Observatoire partenarial et territorial du logement pour les étudiants	X	
Conduite d'une réflexion partenariale sur l'accès au logement des jeunes peu ou pas solvables	X	

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

INDICATEURS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

- Observatoire territorial du logement étudiant (OTLE).
- Niveau de satisfaction de la demande des moins de 30 ans dans le parc à loyer modéré.
- Nombre d'expérimentations de solutions pour les jeunes peu ou pas solvables et indicateurs d'impact sur les conditions d'accès au logement de ces profils.

TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Ensemble du territoire de Dijon Métropole.

FICHE ACTION 8

RÉPONDRE AUX BESOINS DES SÉNIORS, DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE ET DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

DESCRIPTIF ET OBJECTIF DE L'ACTION

Les interventions de Dijon Métropole et de ses partenaires ont contribué depuis 2009 à améliorer la connaissance des besoins en logement des seniors, des personnes à mobilité réduite et des personnes en situation de handicap et à engager l'adaptation de l'offre, en neuf et dans l'existant, dans les parcs public et privé :

- Réalisation par Dijon Métropole en 2013 d'une étude sur le vieillissement et ses impacts sur l'offre d'habitat.
- Des actions dans le parc existant :
 - Dans le parc privé, les subventions déléguées de l'ANAH sont mobilisées pour des travaux d'adaptation. Entre 2010 et 2017, en moyenne annuelle, 37 ménages ont bénéficié d'un financement pour la réalisation de ce type de travaux.
 - S'agissant du logement à loyer modéré, les bailleurs sociaux interviennent selon la situation et les besoins de leurs locataires.
- Et dans l'offre neuve :
 - De manière globale, la réponse aux besoins de logements des personnes âgées autonomes et des personnes en situation de handicap s'est inscrite dans le cadre des dispositifs réglementaires applicables aux programmes neufs, publics et privés.
 - Au sein d'une offre dédiée : depuis 2010, au titre de sa délégation des aides à la pierre, Dijon Métropole a ainsi financé : 5 EHPAD (373 logements locatifs à loyer modéré) ; 4 structures (domiciles protégés) représentant 60 logements ; 10 résidences dédiées de logements locatifs autonomes (235 logements).
 - Parallèlement, près de 500 logements réalisés au sein de plusieurs résidences-services privées à destination des seniors ont fait l'objet d'un permis de construire au cours des années 2010-2017.

L'objectif est de :

- Conforter et poursuivre les actions engagées :
 - Adaptation du parc existant privé (propriétaires occupants et propriétaires bailleurs) et à loyer modéré pour des travaux favorisant l'autonomie le plus longtemps possible et intégrant les nouvelles technologies.
 - En fonction des besoins identifiés, développement d'une offre nouvelle dont en logement à loyer modéré.
- Concernant le logement à loyer modéré :
 - Renforcer la connaissance de l'offre adaptée pour être en capacité collectivement de mieux rapprocher l'offre et la demande.
 - Définir une stratégie partagée par Dijon Métropole, les communes et les opérateurs concernant le développement d'une offre nouvelle adaptée et / ou dédiée.

- Expérimenter de nouveaux produits et modes d'habiter à proposer aux seniors pour répondre à l'évolution des besoins et attentes de ces publics : colocation, intégration d'espaces et de lieux de vie partagés dans les programmes...
- Renforcer collectivement l'information sur les offres et les aides existantes.
- Examiner les possibilités de mutation et d'accompagnement des personnes âgées dans leurs parcours résidentiels.

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

- Gestion des aides déléguées de l'ANAH pour des travaux favorisant l'autonomie dans le parc privé.
- Dans le parc locatif à loyer modéré, définition d'une stratégie collective de réponse aux besoins liés au vieillissement et à la perte d'autonomie des locataires :
 - Caractérisation des besoins et recensement de l'offre adaptée.
 - Définition d'un référentiel partenarial du logement adapté.
 - Elaboration d'un plan d'actions :
 - > Modalités d'évolution du parc existant, dont la transformation de certains ensembles locatifs en résidences dédiées pour les seniors...
 - > Volume et caractéristiques de l'offre neuve à développer.
- Expérimentations à favoriser au travers d'appels à projets.
- Renforcement du partenariat avec les milieux économiques et de la recherche pour mieux accompagner les seniors et les aidants dans l'utilisation de la domotique et des technologies.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole
- **Partenaires** : Communes, Etat, ANAH, opérateurs sociaux et privés, Conseil Départemental de Côte d'Or, CCAS, opérateurs privés, caisses de retraite, mutuelles, CDC...

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole
- Aides déléguées de l'ANAH et de l'Etat

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

	Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Gestion des aides déléguées de l'ANAH	X	
Définition d'une stratégie collective de réponse aux besoins liés au vieillissement et à la perte d'autonomie	X	
Expérimentations à favoriser au travers d'appels à projets		X
Renforcement du partenariat avec les milieux économiques et de la recherche		X

INDICATEURS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

- Nombre de logements du parc privé ayant bénéficié d'une aide financière de l'ANAH pour des travaux d'autonomie.
- Nombre de logements dédiés financés dans le parc de logements à loyer modéré, en neuf et en adaptation de l'existant.
- Evolution de l'offre globale (privée, publique).

TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Ensemble du territoire de Dijon Métropole.

FICHE ACTION 9

ACCOMPAGNER LE LOGEMENT DES MÉNAGES EN PARCOURS D'INSERTION OU DE RÉINSERTION

DESCRIPTIF ET OBJECTIF DE L'ACTION

- Depuis la transformation en Métropole, un certain nombre de compétences en matière d'action sociale relèvent d'un transfert du Conseil Départemental, en particulier concernant l'accès et le maintien dans le logement.

Il est rappelé que sur la période 2016-2018, Dijon Métropole a piloté le dispositif d'accompagnement social renforcé ACOR. Celui-ci a permis l'accompagnement de ménages cumulant des problématiques sociales et psychologiques qui ne pouvaient de ce fait pas être suivis dans le cadre des dispositifs de droit commun.

- La connaissance partenariale des besoins a bénéficié de la mise en place et de la montée en puissance du Service Intégré de l'Accueil et de l'Orienté des demandeurs (SIAO).
- En matière d'hébergement des personnes en grande précarité, la Métropole accueille environ 85 % des places d'urgence qui existent sur le département de la Côte d'Or et 92 % des places d'insertion.

Sur la période 2010-2017, Dijon Métropole a financé au titre de sa délégation de gestion des aides à la pierre des opérations structurantes répondant aux besoins de logements et d'hébergements adaptés accompagnés, notamment :

- La reconstruction du centre d'hébergement et de réinsertion sociale (CHRS) Sadi Carnot à Dijon (40 équivalents logements) ;
- La restructuration lourde de deux résidences sociales Adoma situées à Dijon, l'une dans le quartier Fontaine d'Ouche (128 logements), l'autre rue Viardot (136 logements), une troisième opération est en projet pour un total de 150 logements ;
- La Ville de Dijon et Dijon Métropole ont engagé en 2018 avec le bailleur Villéo le projet de démolition du foyer Abrioux construit dans les années 1970 en vue de la construction d'une nouvelle résidence portant sur 156 logements aux typologies diversifiées.

Au vu de ces réalisations, le développement d'une offre nouvelle n'est pas envisagé durant la décennie 2020-2030. Pour autant, les démarches liées à l'hébergement s'inscriront en complémentarité avec le programme d'actions du plan départemental d'actions pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) et les mesures nationales notamment celles liées au «Logement d'abord», en articulation avec les futures compétences de la Métropole en matière d'action sociale liée au logement dont les mesures concernant l'accès.

- S'agissant de l'accueil des migrants, la commune de Dijon et Dijon Métropole sont très impliquées : 75% des 813 places que compte le dispositif départemental se situent sur Dijon Métropole.

Pour la période 2020-2030, en articulation avec le plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) et le plan départemental d'insertion (PDI), les enjeux sont les suivants :

- Poursuivre la remise à niveau de l'offre, en maîtrisant le reste à charge des résidents selon un modèle économique à conforter.

- Inscrire le logement adapté dans une logique de parcours vers le logement de droit commun, impliquant de renforcer l'articulation entre politique sociale, politique du logement et politique de l'habitat.
- Envisager de nouvelles solutions entre l'hébergement et le logement autonome intégrant un accompagnement social adapté.

A l'issue de la révision du plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD), Dijon Métropole établira - en concertation avec l'État et le Département, co-pilotes du plan - les éléments d'enjeux et d'actions à l'appui des modalités partenariales mobilisables concernant son territoire.

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

- Participation de Dijon Métropole dans le champ de ses compétences aux démarches menées dans le cadre du PDALHPD et du plan départemental d'insertion.
- Mobilisation des aides à la pierre déléguées par l'Etat au bénéfice d'une programmation pluri-annuelle.
- Mobilisation des mesures d'accompagnement social lié au logement.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole
- **Partenaires** : Communes, Etat, Conseil Départemental, bailleurs sociaux, acteurs du logement et de l'hébergement des publics en difficulté, acteurs de l'accompagnement social

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole
- Aides à la pierre déléguées par l'Etat

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

	Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Participation de Dijon Métropole aux démarches PDALHPD et au PDI	X	
Renforcement des partenariats entre les acteurs de l'accompagnement social et les acteurs du logement et de l'habitat adaptés	X	
Réflexion partenariale sur le développement de solutions de logements adaptés entre l'hébergement et le logement de droit commun classique		X

INDICATEURS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

- Nombre de logements adaptés et « accompagnés »
- Adéquation de cette offre au regard des besoins

TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Ensemble du territoire de Dijon Métropole.

RÉPONDRE À LA DIVERSITÉ DES BESOINS EN LOGEMENTS, EN ORGANISANT LA MIXITÉ AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES

FICHE ACTION 10

POURSUIVRE LA DYNAMIQUE ENGAGÉE EN FAVEUR DES ÉQUILIBRES D'OCCUPATION DANS LE PARC À LOYER MODÉRÉ

DESCRIPTIF ET OBJECTIF DE L'ACTION

- Dijon Métropole a signé en juin 2016, avec l'ensemble des partenaires du Contrat de ville 2015-2020, une convention de mixité sociale. Cette convention porte sur 3 publics ciblés :
 - Les ménages ayant des ressources inférieures au seuil des bas revenus - ce seuil est défini localement à 40% des plafonds PLUS.
 - Les ménages relevant de l'accord collectif départemental, éligibles au contingent préfectoral relatif aux ménages « mal logés ».
 - Les ménages « porteurs de mixité » : les candidats « solvables » (CDD de plus de 6 mois, CDI...) et les candidats ayant des ressources supérieures à 60% des plafonds HLM.
- Dans le cadre de la Conférence Intercommunale du Logement mise en place en janvier 2016 et dans la continuité de la convention de mixité sociale, l'enjeu est d'approfondir la stratégie au regard des dispositions réglementaires (loi Egalité et Citoyenneté) et en lien avec le transfert des compétences du Conseil Départemental en matière d'action sociale ; de préciser les leviers à mobiliser dans la Convention Intercommunale d'Attribution.

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

- Mise en œuvre de la Convention Intercommunale d'Attribution en concertation avec l'ensemble des partenaires.
- Partage des bilans annuels de mise en œuvre des objectifs définis dans la convention de mixité sociale et la Convention Intercommunale d'Attribution dont les modalités d'accès au logement selon les profils socio-économiques des demandeurs (ménages bénéficiaires des minima sociaux ou non).

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole
- **Partenaires** : Communes, Etat, Conseil Départemental, bailleurs sociaux, Action Logement, associations d'insertion par le logement, associations de locataires

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

- Elaboration de la Convention Intercommunale d'Attribution et du Plan Partenarial de Gestion de la Demande de Logement Social et mise en oeuvre de leurs dispositions en intégrant les ajustements nécessaires au vu des constats.

INDICATEURS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

- Niveau d'atteinte des objectifs de la convention de mixité sociale puis de la Convention Intercommunale d'Attribution.

TERRITORIALISATION DE L'ACTION

Ensemble du territoire de Dijon Métropole.

FICHE OUTIL 1 DÉVELOPPER LE SUIVI ET L'OBSERVATION

DESCRIPTIF ET OBJECTIF

- L'enjeu est de ne pas limiter le dispositif d'observation à son rôle d'apport de connaissance et d'analyse. Il s'agit d'en faire un outil d'aide à la décision et à la conduite de projet.
- Son exploitation permettra de mettre en évidence :
 - Le « chemin parcouru » dans la mise en œuvre des actions et leurs impacts (bilan, évaluation),
 - Les nouvelles problématiques et besoins émergents,
 - Les ajustements et compléments à envisager notamment en termes de politique locale de l'habitat.

Le Programme d'Orientations et d'Actions précise des indicateurs pour chaque fiche-action.

Dans son observatoire et dans la continuité de son 2ème PLH, Dijon Métropole s'attachera à conduire une éco-évaluation des impacts de la politique de l'habitat, en mesurant l'impact social, économique et environnemental des actions mises en œuvre. Cette approche constitue une partie intégrante des rapports annuels de développement durable.

- L'objectif est d'animer une démarche afin de partager les enjeux, l'émergence de certaines problématiques, les perspectives générées par l'OPEN DATA, à l'appui :
 - Du comité technique, dont le rôle est de contribuer à la définition de propositions/ préconisations à soumettre au comité de pilotage.
 - Du comité de pilotage (COPIL).

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

- Structuration d'un dispositif d'observation et d'évaluation en continu, avec l'appui de la Mission Observatoire et Prospective de Dijon Métropole.
- Etablissement de conventions avec les fournisseurs de données.
- Organisation et animation des instances.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole
- **Partenaires** : Ensemble des acteurs de l'habitat et du logement

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole
- Recours à un prestataire pour la structuration du dispositif d'observation et de suivi : 50 000 €
Actualisation annuelle : 15 000 €

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

	Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Structuration de l'observatoire	X	

FICHE OUTIL 2

ANIMER LA POLITIQUE DE L'HABITAT ET DU LOGEMENT À L'APPUI D'UNE APPROCHE PARTENARIALE

DESCRIPTIF ET OBJECTIF

- Mobiliser l'ensemble des acteurs de l'habitat et du logement (communes, partenaires institutionnels, bailleurs sociaux, acteurs privés...) pour :
 - La mise en œuvre des objectifs et actions de la politique métropolitaine.
 - La contribution au bilan et la définition de propositions / préconisations d'ajustements ou de compléments en continu.
 - La participation aux démarches qui seront engagées par Dijon Métropole pour approfondir certains points ou investiguer de nouveaux sujets.
- Les acteurs seront mobilisés dans le cadre de différentes instances (cf. ci-après).

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

En articulation avec les différentes instances règlementaires (Commission Locale d'Amélioration de l'Habitat, Conférence Intercommunale du Logement...) :

- Réunions techniques de reporting, notamment dans le cadre de la délégation des aides à la pierre, avec les services de l'État et les opérateurs.
- Groupes de travail ad hoc sur des points à approfondir ou des nouveaux sujets à investiguer.
- Mobilisation des supports de partage d'information (espaces collaboratifs...).

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole
- **Partenaires** : Ensemble des partenaires et acteurs de l'habitat et du logement

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Mobilisation des services des communes et de Dijon Métropole

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

	Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Réunions de reporting	X	
Mise en place et animation de groupes de travail	X	

FICHE OUTIL 3 EXPÉRIMENTER ET INNOVER

DESCRIPTIF ET OBJECTIF

Le développement d'expérimentations et la mise en place d'actions innovantes dans le domaine de l'habitat doit permettre :

- De contribuer à conforter la notoriété de Dijon Métropole, vitrine d'un territoire dynamique riche de la synergie de ses acteurs.
- De renforcer la qualité et la durabilité des réalisations ; développer de nouvelles modalités de montage, nouvelles manières de faire pour optimiser les moyens mobilisés, inventer les logements de demain et mieux répondre aux besoins et aux attentes des ménages dans leur diversité, adapter l'offre aux évolutions sociétales.

Les innovations et expérimentations pourront notamment porter sur les dimensions suivantes :

- Optimisation des modèles économiques et financiers de production et de fabrication du logement intégrant un volet économie locale (clauses d'insertion, bilan carbone...).
- Modularité et réversibilité des logements.
- En termes d'innovation sociale : colocation, intégration d'espaces et de lieux de vie partagés dans certains programmes, mise en place à l'échelle d'un ensemble d'habitations d'un réseau social permettant d'échanger des services...
- La mise en œuvre de projets « bimés » (méthode de travail, processus utilisant une maquette numérique 3D comme élément central entre les différents intervenants, de la conception à la réalisation d'un projet) et développement du logement connecté au service de l'amélioration des usages (vieillesse notamment) et de la performance énergétique (économies de charges pour les ménages).

OUTILS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

- Développement d'appels à projet.
- Ligne budgétaire dédiée à étudier.

PILOTE ET PARTENAIRES ASSOCIÉS

- **Pilote** : Dijon Métropole
- **Partenaires** : Ensemble des partenaires et acteurs de l'habitat

ESTIMATION FINANCIÈRE

- Enveloppe financière dédiée

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

	Dès 2020 et sur toute la période	A partir de 2025
Développement d'appels à projet	X	
Etude pour la création d'une ligne budgétaire dédiée		X

VOLET TERRITORIAL

FICHES COMMUNALES

TERRITORIALISATION DES OBJECTIFS 2020/2030

COMMUNE	SITES OPÉRATIONNELS	DIFFUS	TOTAL	DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT	DONT LLM	DONT AA
AHUY	480	10	490	5	65	75
BRESSEY-SUR-TILLE	0	5	5	2	0	0
BRETENIERE	5	5	10	2	0	5
CHENOVE	745	210	955	20	115	380
CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR	430	30	460	5	112	88
CORCELLES-LES-MONTS	10	5	15	3	0	0
DAIX	90	10	100	5	20	20
DIJON	7 395	2 445	9 840	872	2 603	2 528
FENAY	115	10	125	5	36	40
FLAVIGNEROT	0	5	5	3	0	0
FONTAINE LES DIJON	530	80	610	5	410	0
HAUTEVILLE-LES- DIJON	65	5	70	2	10	15
LONGVIC	760	50	810	7	115	330
MAGNY-SUR-TILLE	55	15	70	5	5	25
MARSANNAY-LA- COTE	200	0	200	0	100	25
NEUILLY - CRIMOLOIS	80	35	115	4	15	30
OUGES	95	0	95	0	21	32
PERRIGNY LES DIJON	315	10	325	5	65	65
PLOMBIERES LES DIJON	315	10	325	15	35	100
QUETIGNY	495	35	530	5	50	105
SAINT APOLLINAIRE	375	20	395	5	100	100
SENNECEY LES DIJON	410	10	420	5	60	40
TALANT	235	55	290	20	20	65
TOTAL	13 200	3 060	16 260	1 000	3 956 24.3%	4 066 25.0%

LES FICHES COMMUNALES

Les fiches font apparaître :

- Des **éléments de cadrage**, les chiffres-clés relatifs à la démographie et à la production de logements.
- Un tableau d'**objectifs de production de l'offre nouvelle en logement**, avec une déclinaison en termes de typologies (LLM, offre abordable) et de temporalité selon trois échéances (2020/2022, bilan triennal, 2023-2025, second bilan triennal et échéance de conformité à la loi SRU, 2026-2030, les projets à moyen ou long terme du PLUi).
- Un tableau **récapitulatif de la programmation envisagée sur les sites opérationnels** choisis, ainsi que le **nombre de logements estimés en «diffus»**. Ces tableaux détaillés font également apparaître par site des objectifs de production en logement aidé (LLM, accession abordable à la propriété...) et la temporalité envisagée. Ces derniers éléments permettent d'attester de la cohérence de la mise en oeuvre opérationnelle et sont un support de suivi de l'application du PLUi-HD..

Ces tableaux font également apparaître les dispositifs opérationnels en cours et les outils PLUi proposés : **zone AU** et **sites de projet**. Ce dernier outil consiste à délimiter sur les documents graphiques les parcelles concernées par les opérations de logements envisagées, qui pourront bénéficier d'une mutualisation et d'adaptations au sein du règlement du PLUi pour faciliter leur mise en oeuvre, avec notamment l'établissement de règles spécifiques pour répondre aux objectifs (servitude de mixité sociale renforcée, règles de hauteur ou relative aux espaces verts différenciées). Les sites de projet font l'objet d'une OAP, lorsqu'il s'agit d'apporter des prescriptions paysagères ou stratégiques complémentaires au règlement et la définition d'objectifs en terme de production de logements pour favoriser la réalisation d'opérations d'ensemble.

- **La part dédiée à la mobilisation de l'existant** au sein de l'urbanisation diffuse ou des sites opérationnels le cas échéant. Si les objectifs de mobilisation de l'existant concernent principalement Dijon au travers des opérations envisagées, leur répartition dans les communes est généralement intégrée à la production de logements dans le diffus (réinvestissement du bâti existant) avec des objectifs renforcés lorsque le taux de vacance des logements est supérieur à la moyenne ou lorsque le tissu ancien des centres-bourgs est plus développé.

LEXIQUE

LLM = Logement à Loyer Modéré

AA = Accession Abordable à la propriété

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 208	0,47% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 184	0,47% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-1,29%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1240	0,48% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1216	0,48% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,72%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	522	0,43% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	13	0,05% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	2,49%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	4 (+0,73%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	1 (+10,42%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	27	1,42% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	11	1,69% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	1,6	0,98% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	1,3	0,37% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
PROGRAMMATION TOTALE	490		170	160	160
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	65	13%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	75	15%	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	CLOS DES AIGES / PLACE CENTRALE	22	470	65	75	AFUA
2	CARON / GRANDS CLOS	0,56	10			<i>site de projet</i>
DIFFUS						
			10			

* En gras = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	5	



- Sites opérationnels
- 480 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
- 202 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 77 LLM)
- N°1** Clos des Aiges / Place Centrale
- N°2** Caron / Grands Clos
- Localisation LLM 2016
- Lignes de transport collectif et points d'arrêt

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 100	0,43% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 092	0,43% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	12,12%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1 113	0,43% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1 105	0,44% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	12,07%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	384	0,31% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	70	0,27% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	18,23%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	25 (+10,92%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	10 (+80,56%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	28	1,46% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	11	1,79% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	7,3	4,55% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,4	0,12% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)

BRESSEY-SUR-TILLE

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	5		-	2	3
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	-	-	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	-	-	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS		
	0	
DIFFUS		
	5	
MOBILISATION DE L'EXISTANT		
	2	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif opérationnel proposé



- Sites opérationnels
- 0 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
- 38 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 38 LLM)
- Localisation LLM 2016
- Lignes de transport collectif et points d'arrêt

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	891	0,35% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	885	0,35% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	3,70%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	913	0,35% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	900	0,36% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	3,93%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	338	0,28% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	63	0,25% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	18,64%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	13 (+5,00%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	6 (+23,72%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	13	0,69% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	4	0,69% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	2,3	1,43% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,4	0,12% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
PROGRAMMATION TOTALE	10		-	5	5
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	-	0%	-		-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	5	50%	-		

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	CLOS DALY / MÉDIATHÈQUE	0,18	5	-	5	<i>site de projet</i>
DIFFUS						
			5			

* En gras = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif opérationnel proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	2	



- Sites opérationnels
- 5 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
- 66 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 0 LLM)
- Localisation LLM 2016
- Lignes de transport collectif et points d'arrêt

N°1 Clos Daly / Médiathèque

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	14 025	5,51% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	13 962	5,55% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,04%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	14 047	5,45% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	13 802	5,48% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,21%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	6 296	5,14% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	2 769	10,83% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	43,98%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	19 (+0,31%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	4 (+0,15%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	62	3,25% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	6	0,87% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	16,6	10,34% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	17	4,95% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
PROGRAMMATION TOTALE	955		260	260	435
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	115	12%			
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	380	40%			

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

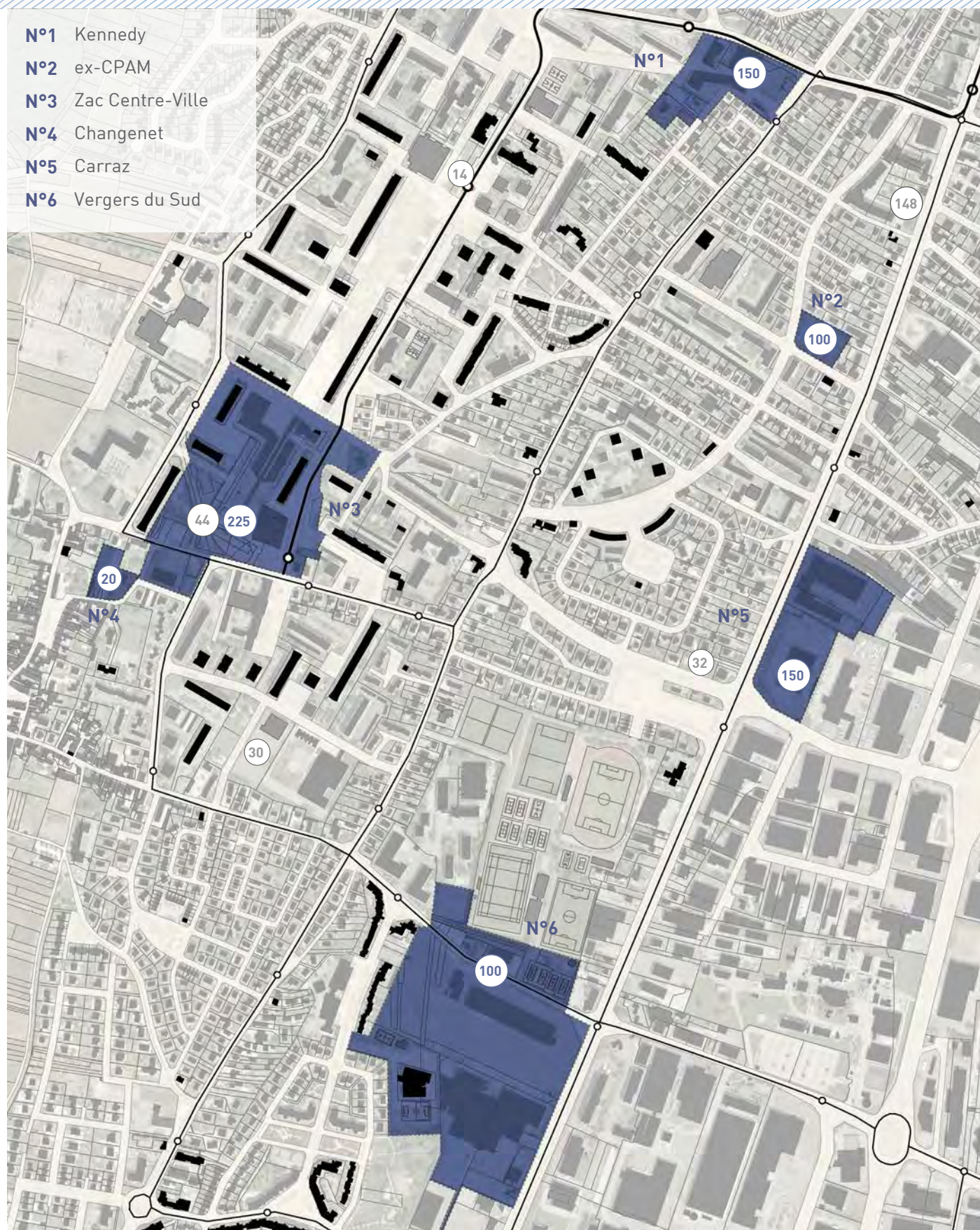
SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 / 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	KENNEDY	1,17	150	-	75	CONCESSION D'AMÉNAGEMENT
2	EX-CPAM	0,44	100	-	-	<i>site de projet PLUi</i>
3	ZAC CENTRE VILLE	4,35	225	-	115	ZAC
4	CHANGENET	0,4	20	-	-	<i>site de projet PLUi</i>
5	CARRAZ	2,69	150	40	60	<i>site de projet PLUi</i>
6	VERGERS DU SUD*	5,96	100	40	40	<i>site de projet PLUi</i>
DIFFUS						
			210	35	90	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	20	

* Note : le site des Vergers du Sud dispose d'une capacité d'accueil bien supérieure à celle indiquée dans le POA-H. Cependant, compte tenu de la complexité de ce secteur de recomposition urbaine, notamment l'enfouissement de la ligne à haute tension, son aménagement s'étalera au-delà de l'horizon du PLUi-HD (2030). Il est estimé que seule une première tranche de 100 logements sera livrée dans la période 2020-2030.



CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	11 819	4,58% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	11 574	4,60% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	3,33%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	11 711	4,54% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	11 496	4,56% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	2,56%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	4 994	4,08% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	1 236	4,83% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : Inventaires SRU DDT21)	24,75%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	129 (+3,05%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	41 (+4,12%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	138	7,22% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	15	2,37% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	28,7	17,91% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	15,3	4,45% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	460		175	130	155
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	112	24%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	88	19%	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

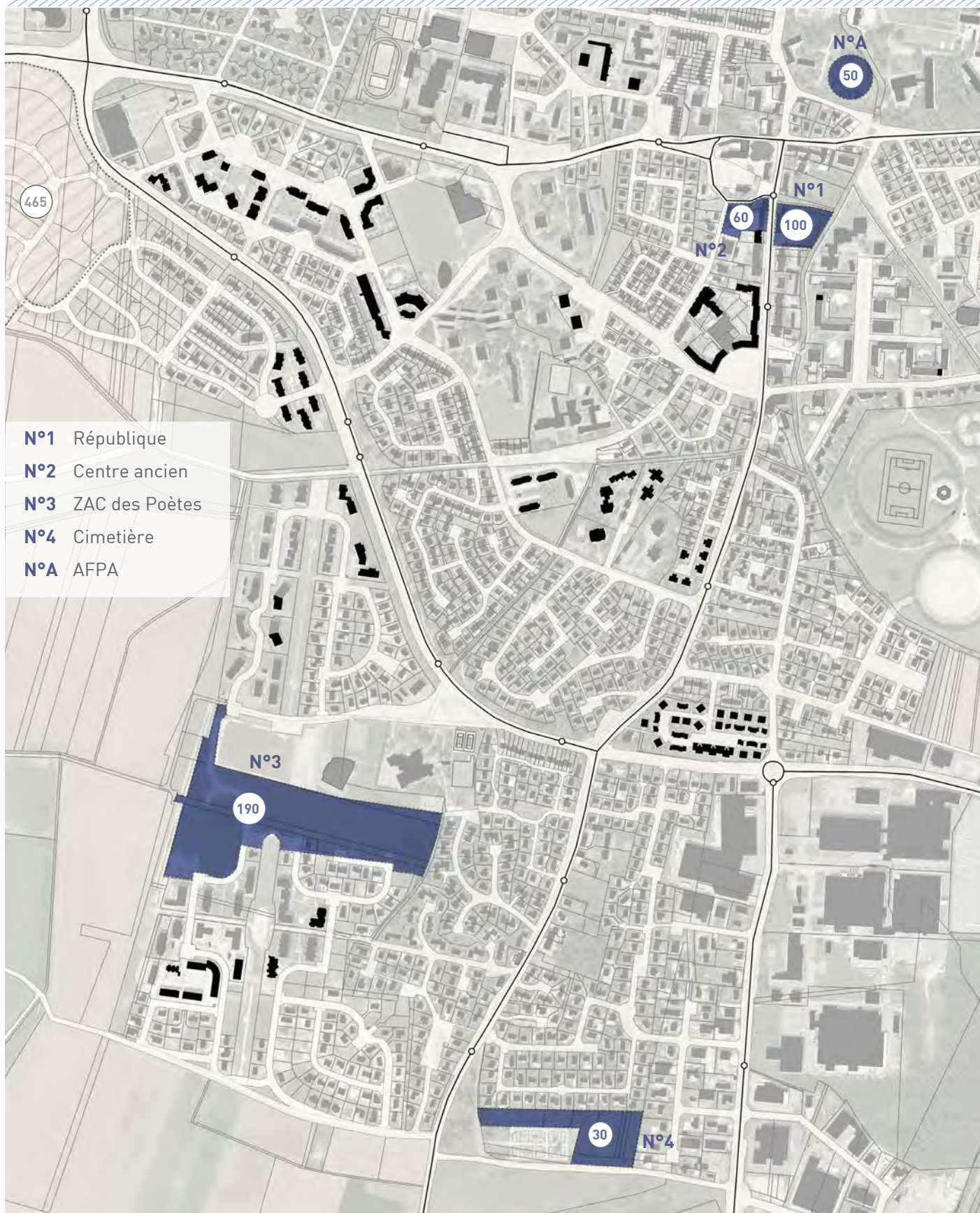
SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	RÉPUBLIQUE	0,58	100	34	-	PC EN COURS
2	CENTRE ANCIEN	0,39	60	25	-	<i>site de projet</i>
3	ZAC DES POETES	5,68	190	40	60	ZAC
4	CIMETIERE	1,52	30	-	15	<i>site de projet / zone AU</i>
A	AFPA	NC	50	13	13	<i>OAP</i>
DIFFUS						
			30			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif opérationnel proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	5	

CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR



Sites opérationnels



Nombre de logements programmés
2020 / 2030 sur les sites opérationnels



Livraisons prévues 2017 / 2019
(dont 0 LLM)

—○— Lignes de transport collectif
et points d'arrêt

— Localisation LLM 2016

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	661	0,26% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	650	0,26% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,09%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	660	0,26% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	647	0,26% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,15%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	183	0,15% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	0	0% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	0%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	A compléter	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	A compléter	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	1	0,04% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	0	0% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,4	0,12% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

CORCELLES-LES-MONTS

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030	2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
PROGRAMMATION TOTALE	15	10	2	3
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	-	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	-	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	DERRIÈRE LES JARDINS	3,72	10	-	-	LOTISSEMENT
DIFFUS						
			5			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif opérationnel proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	3	



- Sites opérationnels
- 10 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
- 53 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 6 LLM)
- N°1** Derrière les Jardins
- Lignes de transport collectif et points d'arrêt

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 492	0,58% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 427	0,57% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	1,28%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1505	0,58% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1439	0,57% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	0,92%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	560	0,46% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	20	0,08% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	3,57%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : Inventaires SRU DDT21)	11 (+2,19%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	3 (inf%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	16	0,85% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	2	0,27% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	1,6	0,98% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,1	0,04% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
PROGRAMMATION TOTALE	100		20	40	40
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	20	20%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	20	20%	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	ZAC LE PARC	2,06	60	20	-	ZAC
2	CLOS / FONTAINE	0,9	20	-	10	<i>site de projet PLUi</i>
3	RUE DE DIJON	0,36	10	-	10	<i>site de projet PLUi / OAP</i>
DIFFUS						
			10			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif opérationnel proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	5	



-  Sites opérationnels
 -  90 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
 -  35 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 0 LLM)
 -  Localisation LLM 2016
 -  Lignes de transport collectif et points d'arrêt
- N°1** ZAC Le Parc
N°2 Clos / Fontaine
N°3 Rue de Dijon

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 613	0,63% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 559	0,62% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	1,18%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1 649	0,64% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1 593	0,63% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	0,11%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	670	0,55% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	25	0,10% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	3,73%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	17 (+3,03%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	2 (+15,38%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	10	0,54% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	1	0,18% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	1,7	1,07% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,7	0,21% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2023	2023 / 2025	2026 / 2030
PROGRAMMATION TOTALE	125		40	35	50
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	36	29%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	40	32%	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils de mise en oeuvre opérationnelle*
1	COEUR DE VILLAGE	0,85	25	10	-	site de projet PLUi
2	ROUTE DE DIJON	0,47	10	-	10	site de projet PLUi
3	RUE BASSE / LAVOIR	2,1	40	10	10	site de projet PLUi
4	CHASSAGNE	1,5	40	16	20	PA en cours
DIFFUS						
			10			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif opérationnel proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	5	



- Sites opérationnels
- 115 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
- 11 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 0 LLM)
- N°1** Cœur de village
- N°2** Route de Dijon
- N°3** Rue Basse / Lavoir
- N°4** Chassagne
- Localisation LLM 2016
- Lignes de transport collectif et points d'arrêt

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	175	0,07% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	169	0,07% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	0,11%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	181	0,07% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	175	0,07% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	1,17%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	68	0,06% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	0	0% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	0%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	à compléter	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	à compléter	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	1	0,07% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	0	0% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	1,1	0,71% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030	2020 / 2023	2023 / 2025	2026 / 2030
PROGRAMMATION TOTALE	5	1	1	3
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	-	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	-	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS		
	0	
DIFFUS		
	5	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif opérationnel proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	3	



- Sites opérationnels
- 0 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
- 16 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 0 LLM)
- Lignes de transport collectif et points d'arrêt

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	9 065	3,52% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	8 881	3,53% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,68%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	9 123	3,54% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	8 938	3,55% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,60%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	4 160	3,40% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	470	1,84% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	11,30%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	11 (+0,27%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	19 (+5,28%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	46	2,44% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	30	4,64% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,7	0,45% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	9,4	2,75% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

nombre de LLM manquant au 1er janvier 2020	objectif de production LLM 2020 / fin 2025 (rattrapage)	objectif de production LLM 2026 / fin 2029 (maintien)	objectif de production LLM 2020/2030
286	400	10	410

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

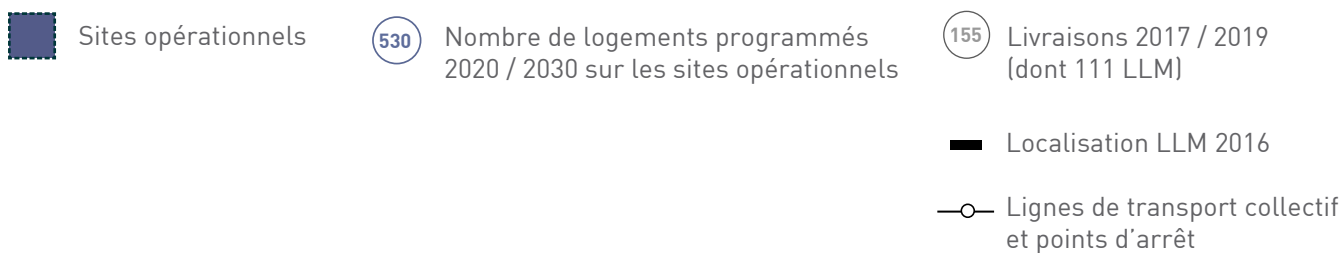
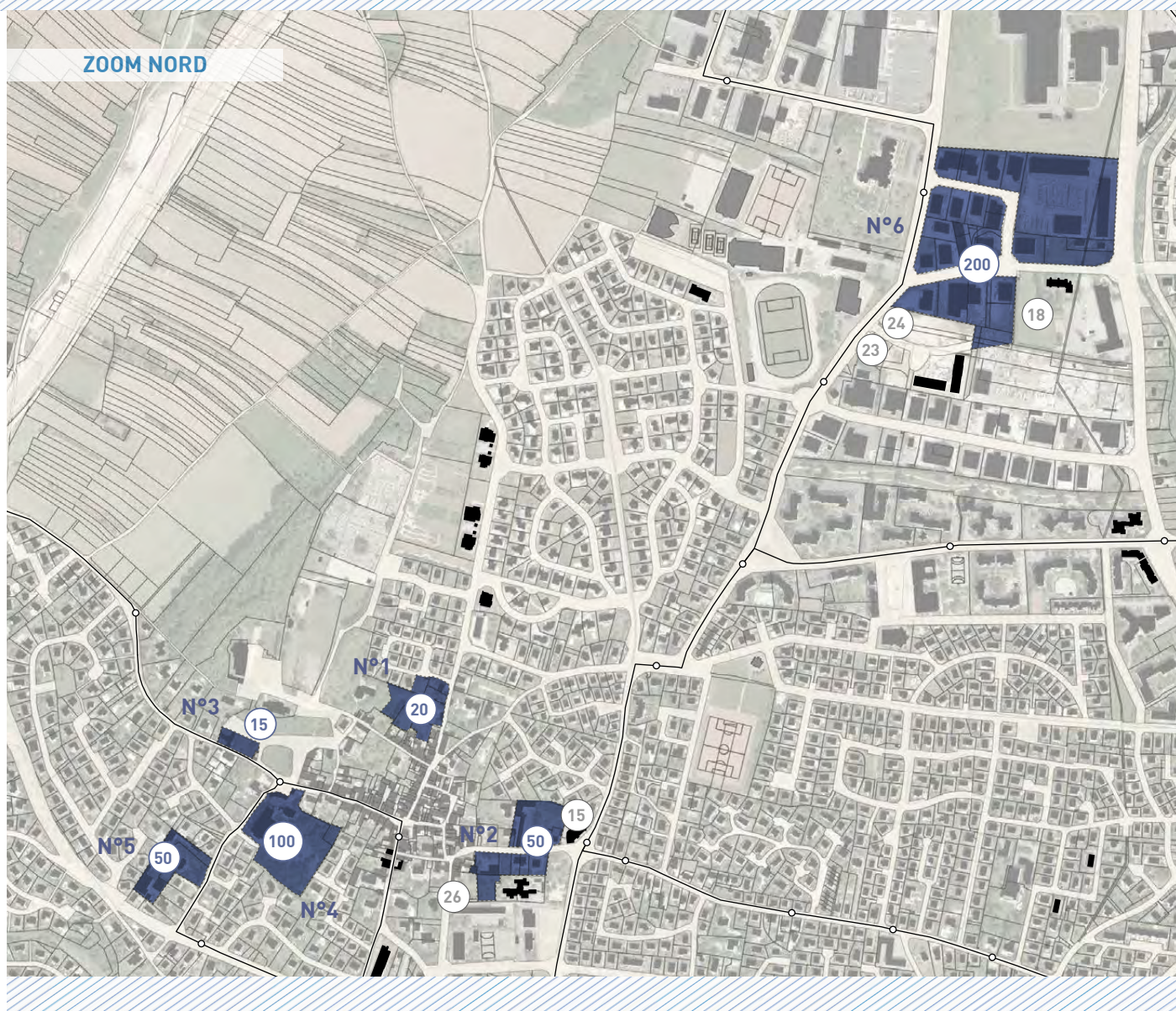
	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
PROGRAMMATION TOTALE	610		275	300	35
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	410	67%	190	210	10
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	0		-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELLS							
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Horizon	Outils de mise en oeuvre opérationnelle*
1	PRESBYTÈRE	0,7	20	20	-	2023 / 2025	<i>site de projet PLUi</i>
2	FAUBOURG SAINT MARTIN	1,13	50	50	-	2023 / 2025	<i>site de projet PLUi</i>
3	HÔTEL	0,15	15	-	-	2020 / 2022	PC en cours
4	CLINIQUE	1,4	100	60	-	2023 / 2025	<i>site de projet PLUi</i>
5	14 RUE DES CRÉOTS	0,67	50	18	-	2020 / 2022	PC en cours
6	GRANDE FIN	7,5	200	100	-	100 sur 2020 / 2022 100 sur 2023 / 2025	<i>site de projet PLUi</i>
7	45 RUE DE DIJON	0,29	20	20	-	2020 / 2022	<i>site de projet PLUi</i>
8	74 RUE DE DIJON	0,09	20	20	-	2020 / 2022	PC en cours
9	96 RUE DU FAUBOURG SAINT MARTIN	0,11	20	20	-	2020 / 2022	PC délivré
10	2 ALLÉE DES ÉGLANTIERS	0,15	5	5	-	2020 / 2022	<i>site de projet PLUi</i>
11	8 RUE DES MAZIÈRES	0,07	10	10	-	2020 / 2022	<i>site de projet PLUi</i>
12	111 RUE DE JOUVENCE	0,06	15	15	-	2020 / 2022	PC en cours
13	RUE DU MORVAN	0,08	5	5	-	2020 / 2022	<i>site de projet PLUi</i>
DIFFUS							
			80	67			

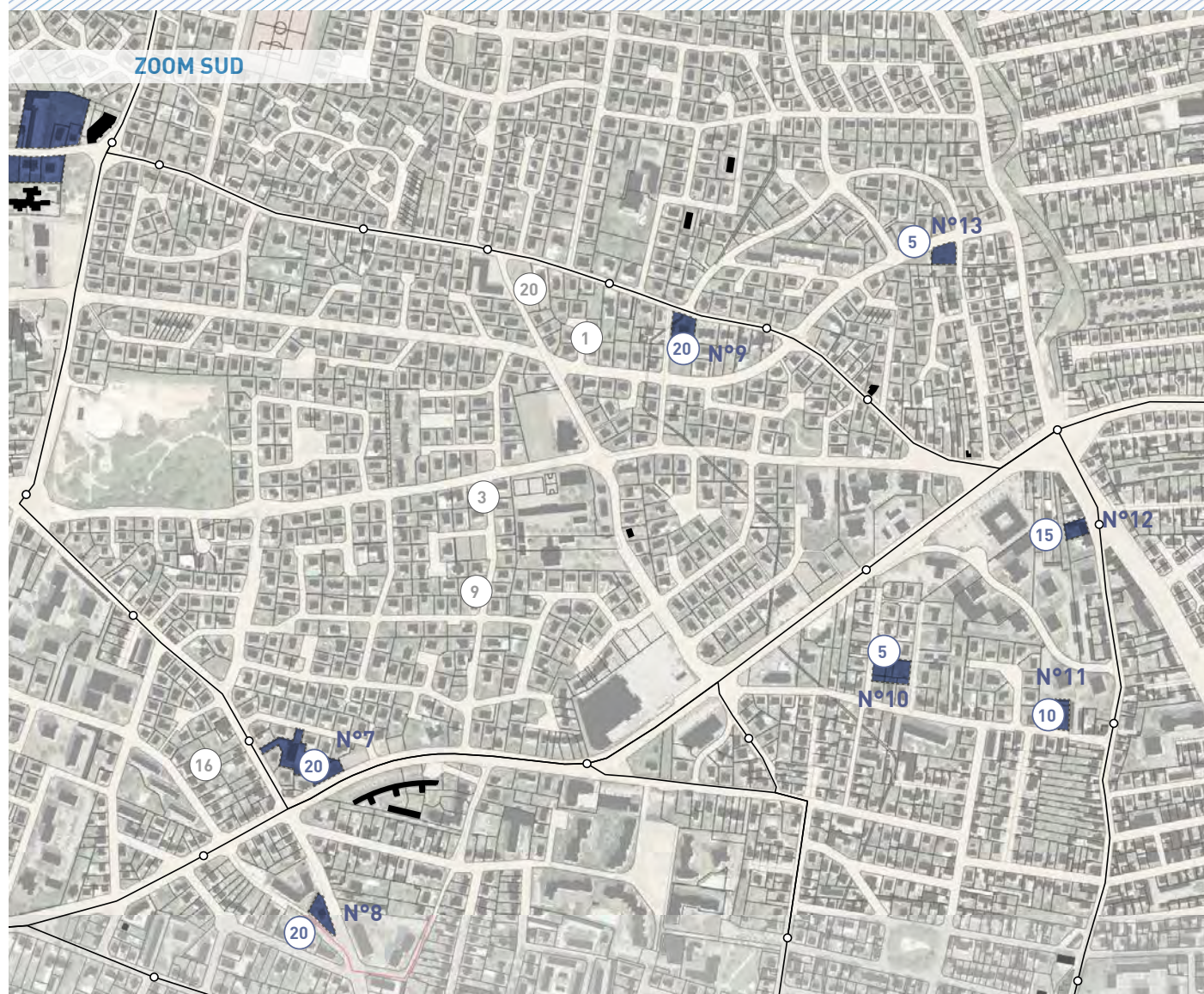
* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif opérationnel proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	5	



- N°1** Presbytère
- N°2** Faubourg Saint Martin
- N°3** Hôtel
- N°4** Clinique
- N°5** 14 Rue des Créots
- N°6** Grande Fin

FONTAINE-LÈS-DIJON



CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 239	0,48% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 222	0,49% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	1,99%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1 236	0,48% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1 220	0,48% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	1,20%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	434	0,35% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	39	0,15% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	8,99%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	10 (+2,62%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	3 (+10,42%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	12	0,64% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	0	0% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,9	0,53% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,9	0,25% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2025 / 2030
PROGRAMMATION TOTALE	70		10	20	40
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	10	14%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	15	21%	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	CHAMBERTIN	0,2	5	-	-	<i>site de projet PLUi</i>
2	VERGERS / RIOTTES	0,27	5	-	-	<i>site de projet PLUi</i>
3	FORT / RIOTTES	0,47	5	-	5	<i>site de projet PLUi</i>
4	EXT. RUE DU FORT	2,36	45	10	10	<i>zone AU</i>
5	CHANGEY	0,29	5	-	-	<i>site de projet PLUi</i>
DIFFUS						
			5			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	2	



 Sites opérationnels

 65 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels

 26 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 0 LLM)

N°1 Chambertin

N°2 Vergers / Riottes

N°3 Fort / Riottes

N°4 Extension rue du Fort

N°5 Changey

 Localisation LLM 2016

 Lignes de transport collectif et points d'arrêt

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	9 194	3,57% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	8 981	3,57% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,58%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	8 962	3,47% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	8 793	3,49% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,90%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	4 029	3,29% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	1 379	5,39% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	34,23%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	10 (+0,24%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	5 (+0,33%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	77	4,03% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	19	2,97% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	12,6	7,84% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	10,3	3,00% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	810		235	270	305
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	115	14%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	330	41%	-	-	-

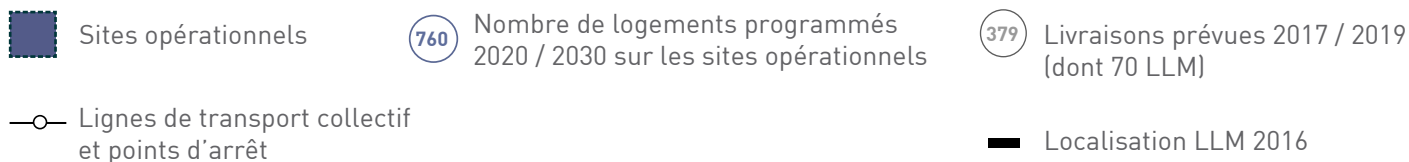
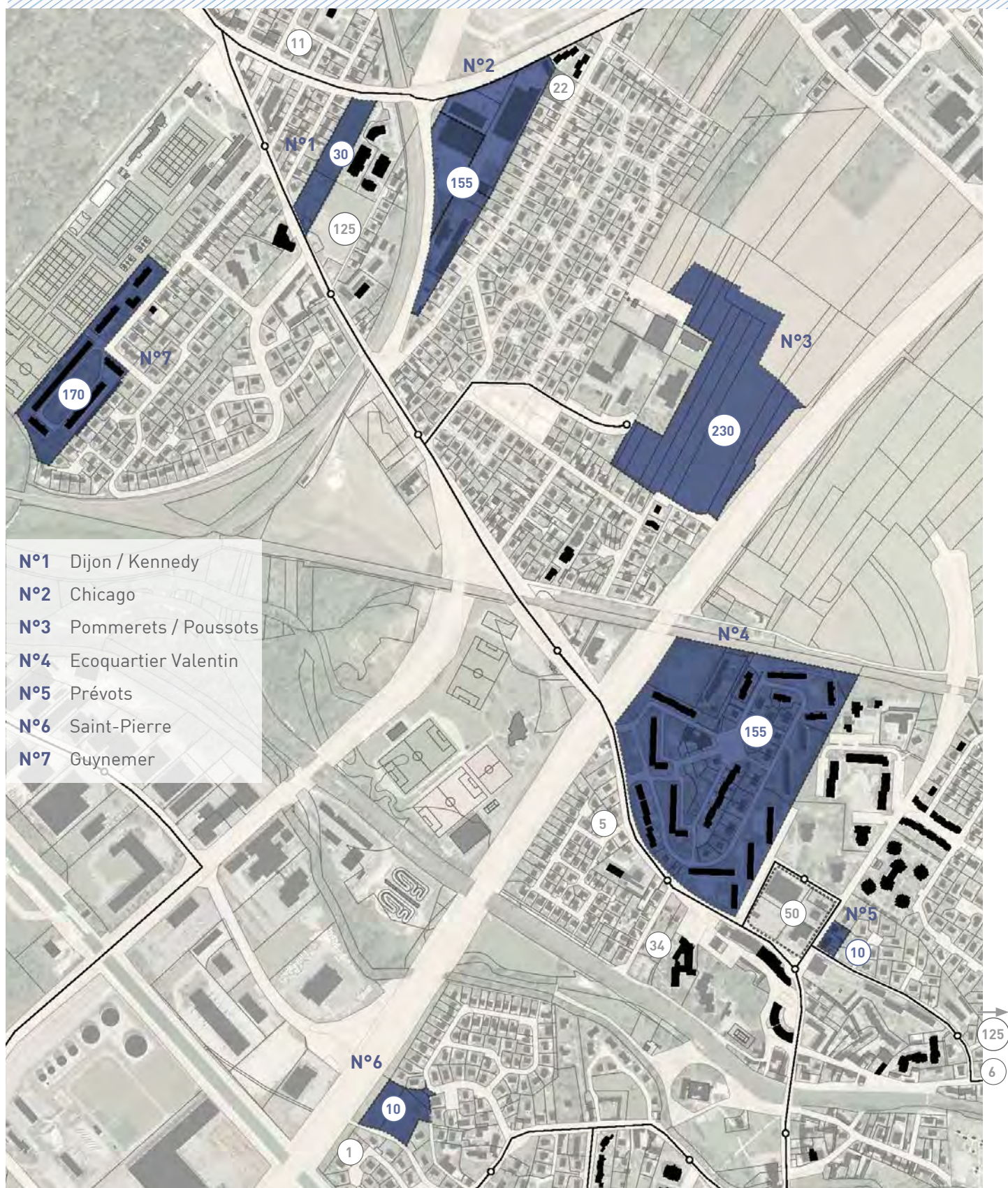
PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	DIJON / KENNEDY	0,79	30	-	10	<i>site de projet</i>
2	CHICAGO	3,25	155	30	60	<i>site de projet</i>
3	POMMERETS / POUSSOTS	5,57	230	45	80	PERMIS D'AMENAGER
4	ECOQUARTIER VALENTIN*	10	155	-	40	<i>site de projet</i>
5	PREVOTS	0,14	10	-	-	<i>site de projet</i>
6	SAINT-PIERRE	0,75	10	-	10	<i>site de projet</i>
7	GUYNEMER*	2,38	170	40	130	<i>site de projet</i>
DIFFUS						
			50			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	7	

* Note : les opérations Ecoquartier Valentin et du site Guynemer font l'objet de démolitions-reconstructions.
La programmation totale de la présente fiche inclut les reconstructions, sans totaliser les démolitions. Le différentiel en nombre de logements attendus sur la commune à l'horizon 2030 est donc à atténuer



CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	880	0,34% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	860	0,34% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	0,61%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	889	0,34% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	869	0,34% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	0,58%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	311	0,25% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	5	0,02% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	1,61%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	2 (+0,79%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	0 (0%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	3	0,14% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	0	0% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,9	0,53% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,4	0,12% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	70		15	20	35
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	5	7%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	25	36%	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	MAIRIE	0,27	10	-	5	<i>site de projet</i>
2	CHÂTEAU	0,27	10	-	10	<i>site de projet</i>
3	CHAPELLE / JEANNIN	0,23	5	-	-	<i>site de projet</i>
4	CORVÉE VERTE NORD	0,67	15	5	5	<i>zone AU</i>
5	RUE DE MALTE	0,47	10	-	5	<i>zone AU</i>
6	ABBAYOTTE	0,32	5	-	-	<i>site de projet</i>
DIFFUS						
			15			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif opérationnel proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	5	



Sites opérationnels

55 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels

32 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 16 LLM)

Localisation LLM 2016

O Lignes de transport collectif et points d'arrêt

- N°1** Mairie
- N°2** Château
- N°3** Chapelle / Jeannin
- N°4** Corvée Verte nord
- N°5** Rue de Malte
- N°6** Abbayotte

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	5 297	2,05% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	5 192	2,06% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	0,29%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	5 485	2,13% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	5 366	2,13% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	0,69%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	2 316	1,89% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	320	1,25% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	13,82%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	29 (+1,35%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	19 (+9,48%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	28	1,46% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	21	3,26% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	1,0	0,62% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	7,7	2,25% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

nombre de LLM manquant au 1er janvier 2020	objectif de production LLM 2020 / fin 2025 (rattrapage)	objectif de production LLM 2026 / fin 2029 (maintien)	objectif de production LLM 2020/2030
38	85	15	100

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	200		15	100	70
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	100	50%	15	75	10
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	25	13%	-	25	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

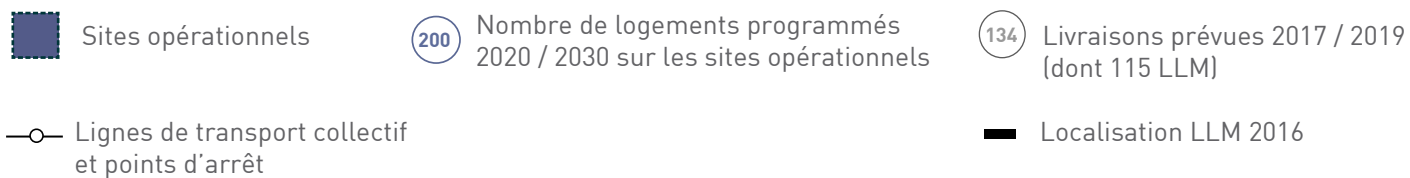
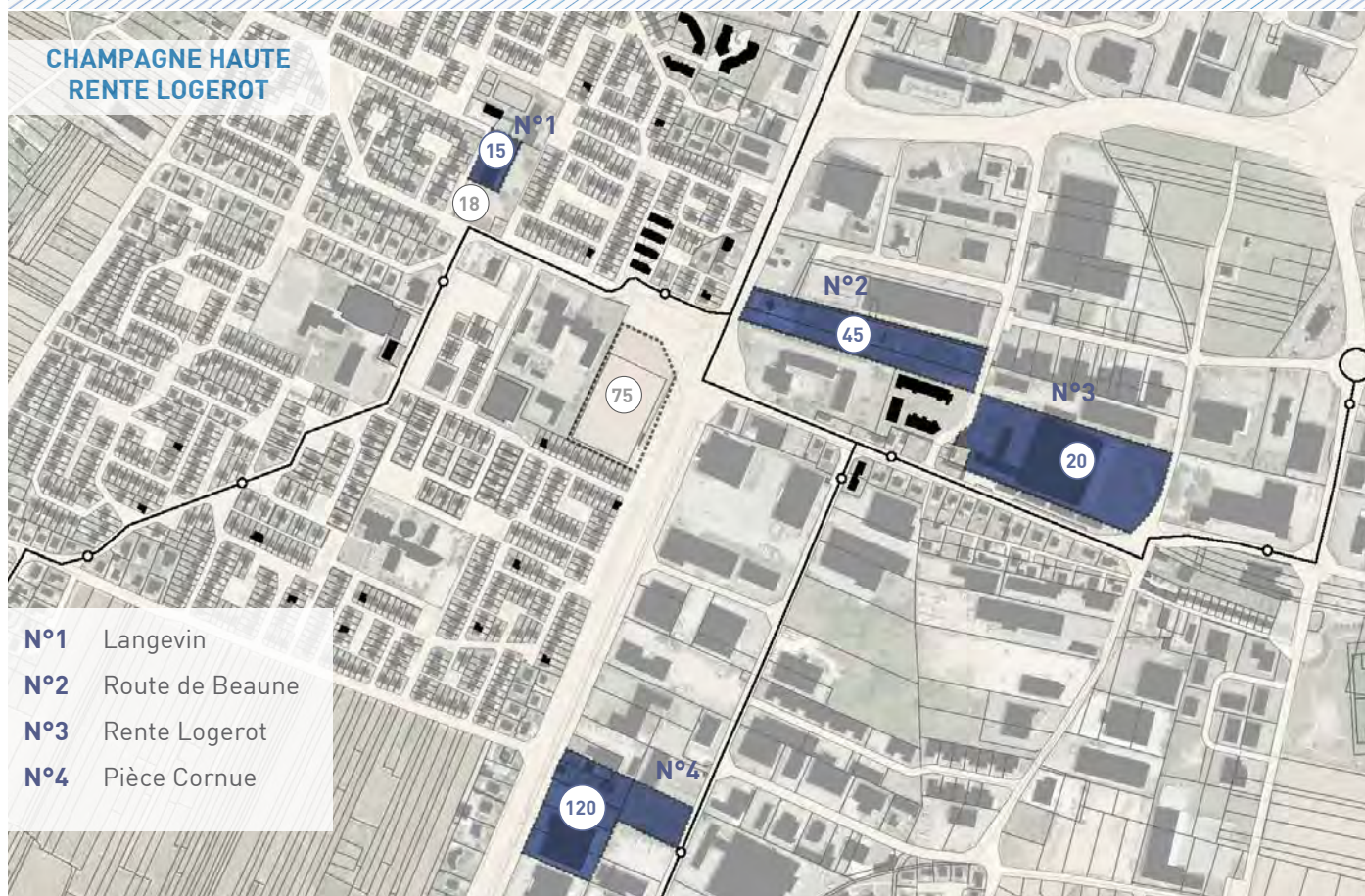
SITES OPÉRATIONNELS							
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Horizon	Outils*
1	LANDEVIN	0,75	15	15	-	2020 / 2022	<i>site de projet</i>
2	ROUTE DE BEAUNE	1,12	45	30	-	2023 / 2025	<i>site de projet</i>
3	RENTE LOGEROT*	2,06	20	20	-	10 sur 2023 / 2025 10 sur 2026 / 2030	<i>site de projet</i>
4	PIÈCE CORNUE	1,4	120	35	25	60 sur 2023 / 2025 60 sur 2026 / 2030	<i>site de projet</i>
DIFFUS							
			0	-			

* En gras = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	0	

* Note : le site Rente Logerot dispose d'une capacité d'accueil totale évaluée à 60 logements dont la moitié (30) en logements à loyer modéré (LLM), reportée dans les OAP et le règlement. Cependant, afin d'échelonner la production de logements de la commune dans le temps, il est souhaité que son aménagement s'étale au-delà de l'horizon du PLUi-HD (2030). Ainsi, seule une première tranche de 20 LLM sera livrée dans la période 2020-2030.

MARSANNAY-LA-CÔTE



CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	797	0,31% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	785	0,31% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	4,41%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	808	0,31% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	796	0,32% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	2,86%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	301	0,25% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	21	0,08% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	6,98%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	14 (+6,56%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	3 (+333,33%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	17	0,91% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	3	0,54% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	5,7	3,57% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,1	0,04% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

NEUILLY-LÈS-DIJON

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 843	0,71% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 826	0,73% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,58%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1 847	0,72% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1 829	0,73% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,40%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : Inventaires SRU DDT21)	703	0,57% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : Inventaires SRU DDT21)	193	0,75% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	27,45%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	5 (+0,69%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	1 (+0,72%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	18	0,96% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	3	0,54% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	2,9	1,78% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	1,7	0,50% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	1,4	5,35% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2023	2023 / 2025	2026 / 2030
PROGRAMMATION TOTALE	115		35	40	40
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	15	13%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	30	26%	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	RUE NATIONALE	1,04	20	-	15	<i>site de projet / zone AU</i>
2	CLOS DES GENÊTS 1 ET 2	4,44	30	15	15	PERMIS D'AMÉNAGER
3	CORNEILLE	1,18	30	-	-	<i>site de projet</i>
DIFFUS						
			35			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif opérationnel proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	4	

NEUILLY-CRIMOLOIS / CRIMOLOIS



 Sites opérationnels

N°1 Rue Nationale

 80 Nombre de logements programmés
2020 / 2030 sur les sites opérationnels

 229 Livraisons prévues 2017 / 2019
(dont 68 LLM)

 Localisation LLM 2016

 Lignes de transport collectif
et points d'arrêt



- Sites opérationnels
 - 80 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
 - 229 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 68 LLM)
 - Localisation LLM 2016
 - Lignes de transport collectif et points d'arrêt
- N°2** Clos des Genêts 1 et 2
- N°3** Corneille

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 358	0,53% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 341	0,53% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	2,86%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1442	0,56% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1432	0,57% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	3,07%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	372	0,30% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	33	0,13% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	8,87%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : Inventaires SRU DDT21)	2 (+0,46%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : Inventaires SRU DDT21)	2 (+8,33%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	4	0,19% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	1	0,22% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,1	0,09% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,6	0,17% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	95		20	30	45
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	20	21%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	30	32%	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	Dont AA	Outils*
1	CORNOUILLER / CANAL	0,95	25	10	10	<i>zone AU / OAP</i>
2	EN BRUGNOIS	0,45	10	-	5	<i>site de projet PLUi</i>
3	CENTRE 1	0,16	10	10	-	PC
4	FONTAINE	0,28	5	-	-	<i>site de projet PLUi</i>
5	CENTRE 2	0,34	10	-	-	PC
6	CHARLES DE GAULLE 1	0,18	5	-	-	<i>site de projet PLUi</i>
7	RUE DES FLEURS	0,37	5	-	-	<i>site de projet PLUi</i>
8	CHARLES DE GAULLE 2	0,16	10	-	-	<i>site de projet PLUi</i>
9	RUE DE L'ABBAYE	0,31	5	-	5	<i>site de projet PLUi</i>
10	ABBAYE / FLEURS	0,27	10	-	10	<i>site de projet PLUi</i>
DIFFUS						
			0			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	0	



 Sites opérationnels

 95 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels

 22 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 0 LLM)

N°1 Cornouiller / Canal

N°2 En Brugnois

N°3 Centre 1

N°4 Fontaine

N°5 Centre 2

N°6 Charles de Gaulle 1

N°7 Rue des Fleurs

N°8 Charles de Gaulle 2

N°9 Rue de l'Abbaye

N°10 Abbaye / Fleurs

 Localisation LLM 2016

 Lignes de transport collectif et points d'arrêt

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 827	0,71% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	1 800	0,72% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	4,28%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1 903	0,74% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	1 871	0,74% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	5,16%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	799	0,65% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	74	0,29% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	9,26%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	33 (+5,49%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	6 (+15,79%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	51	2,68% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	18	2,74% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	12,9	8,02% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,6	0,17% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)

PERRIGNY-LÈS-DIJON

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	325		110	110	105
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	65	20%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	65	20%	-	-	-

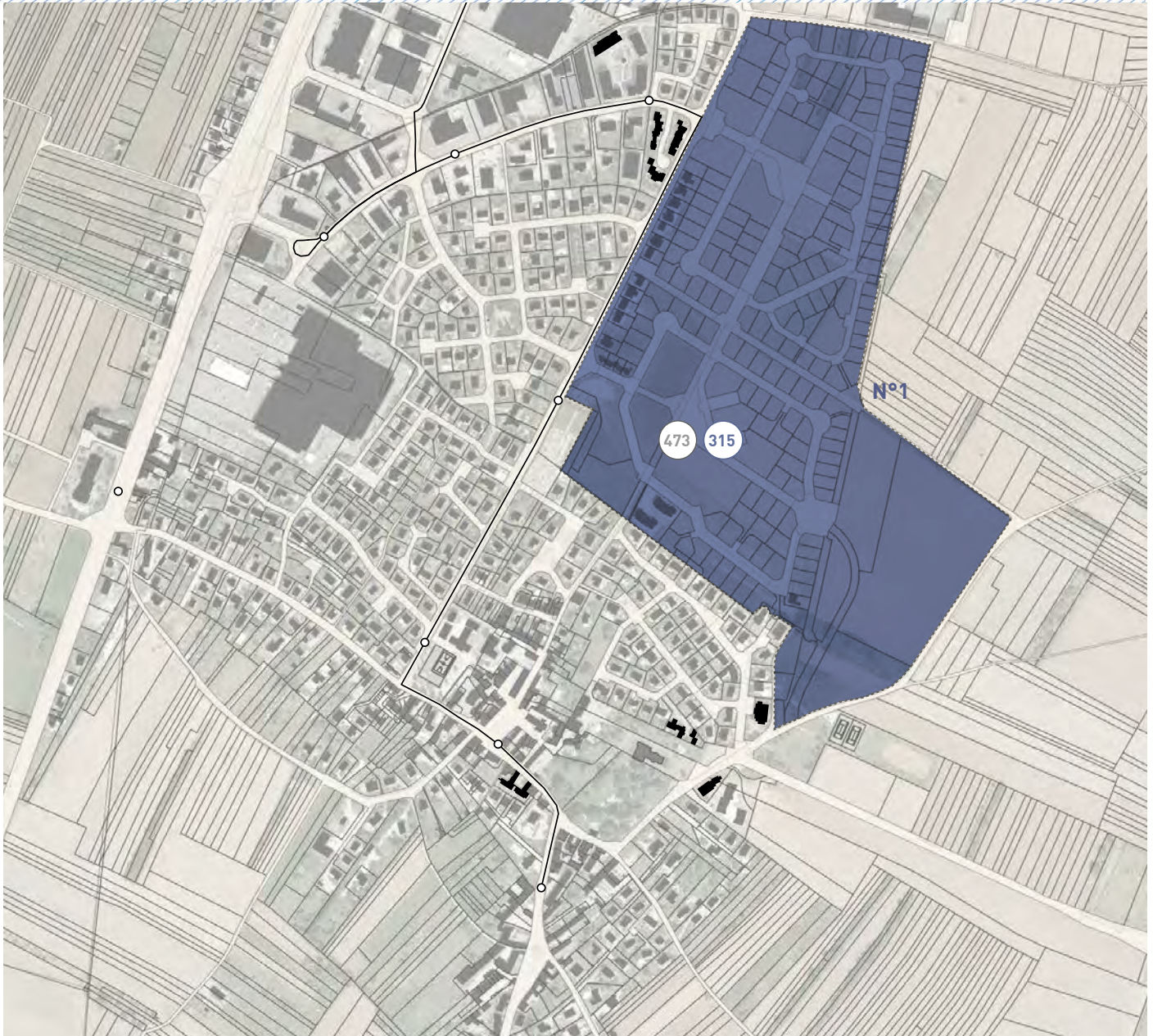
PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	LES CHARMES DU PETIT BOIS	28	315	65	65	AFUA
DIFFUS						
			10			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	5	



- Sites opérationnels
- 315 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
- 473 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 62 LLM)
- Localisation LLM 2016
- Lignes de transport collectif et points d'arrêt

PLOMBIÈRES-LÈS-DIJON

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	2 770	1,07% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	2 653	1,05% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-1,25%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	2 719	1,05% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	2 605	1,03% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-1,37%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	1 193	0,97% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	277	1,08% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	23,22%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	-1 (-0,08%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	3 (+1,09%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	6	0,30% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	2	0,33% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,4	0,27% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	325		75	75	175
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	35	11%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	100	31%	-	-	-

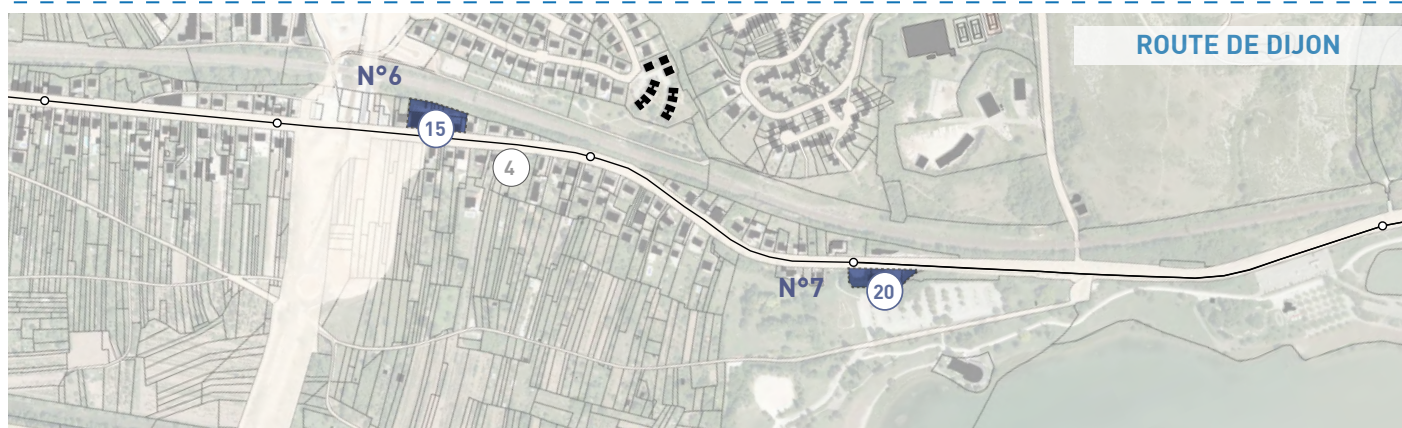
PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	MAXIMARCHÉ	0,34	25	10	5	site de projet
2	VNF	0,48	30	-	-	site de projet
3	ENTRE DEUX RIVES	0,58	35	-	20	site de projet
4	SODIPAL	2,4	175	25	60	site de projet
5	POSTE	0,12	15	-	15	site de projet
6	ROUTE DE DIJON	0,23	15	-	-	site de projet
7	AUBERGE DU LAC	0,17	20	-	-	site de projet
DIFFUS						
			10			

* En gras = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif opérationnel proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
MAXIMARCHÉ	10	
DIFFUS	5	

PLOMBIÈRES-LÈS-DIJON



-  Sites opérationnels
-  Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
-  Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 0 LLM)
-  Localisation LLM 2016
-  Lignes de transport collectif et points d'arrêt
- N°1** Maximarché
- N°2** VNF
- N°3** Entre deux rives
- N°4** Sodipal
- N°5** Poste
- N°6** Route de Dijon
- N°7** Auberge du lac

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	10 022	3,89% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	9 651	3,84% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,31%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	9 976	3,87% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	9 597	3,81% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,48%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	4 037	3,29% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	1 286	5,03% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	31,86%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	22 (+0,56%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	-5 (-0,34%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	3	0,16% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	0	0% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	1,1	0,71% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	10,1	2,96% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	530		120	175	235
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	80	15%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	135	25%	-	-	-

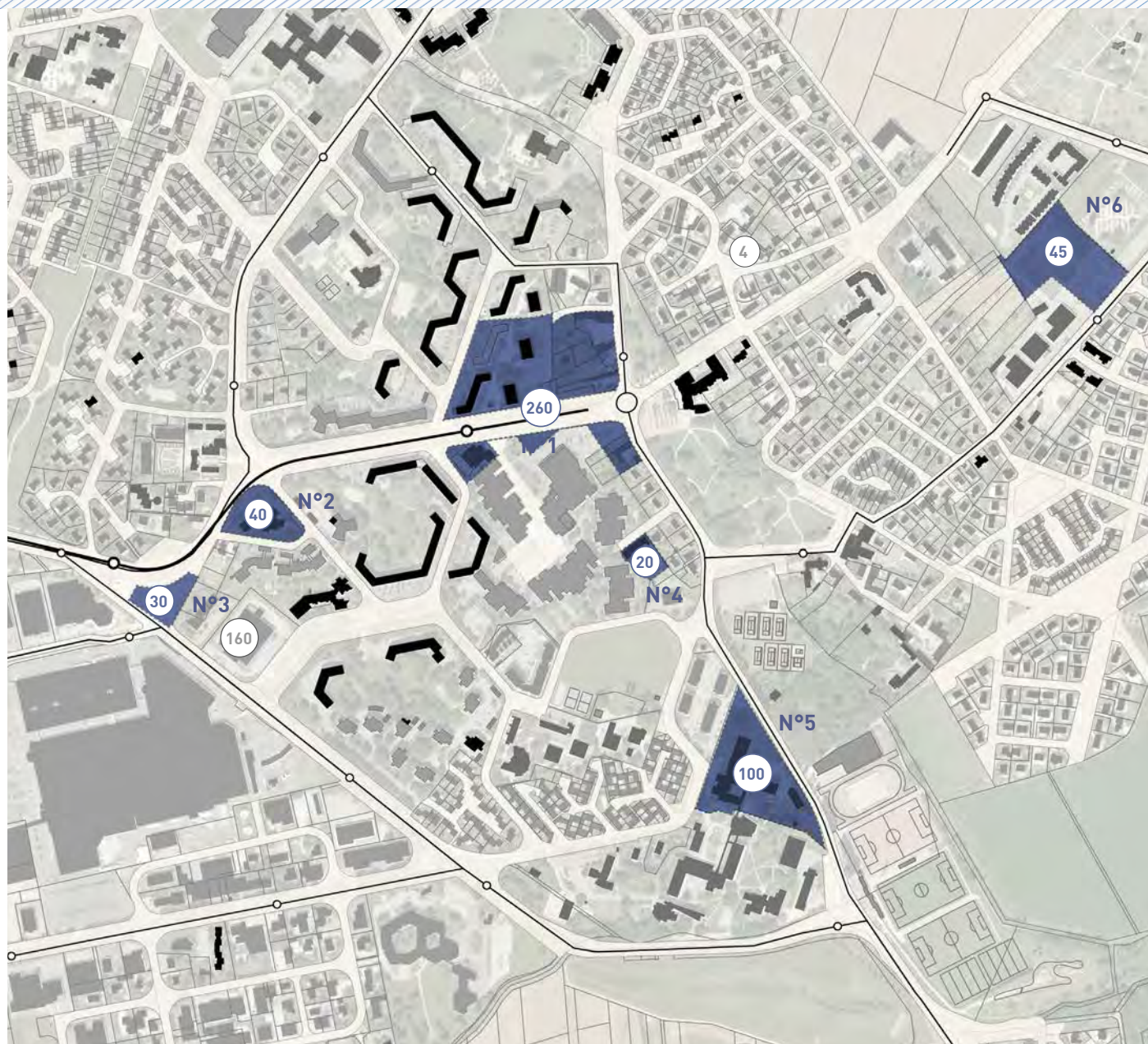
PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	ZAC COEUR DE VILLE*	-	260	40	65	ZAC
2	MONTESSORI	0,52	40	-	-	<i>site de projet</i>
3	BOOMERANG	0,35	30	-	30	<i>site de projet</i>
4	RUE DES PRAIRIES		20	-	-	<i>site de projet</i>
5	ENITA	1,6	100	-	-	<i>site de projet</i>
6	ATELIERS MUNICIPAUX	1,12	45	10	10	<i>site de projet</i>
DIFFUS						
			35			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	5	

* Note : la ZAC Coeur de Ville fait l'objet de démolitions-reconstructions.
 La programmation totale de la présente fiche inclut les reconstructions, sans totaliser les démolitions. Le différentiel en nombre de logements attendus sur la commune à l'horizon 2030 est donc à atténuer.



-  Sites opérationnels
-  495 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
-  164 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 64 LLM)
-  Localisation LLM 2016
-  Lignes de transport collectif et points d'arrêt
- N°1** ZAC Coeur de Ville
- N°2** Montessori
- N°3** Boomerang
- N°4** Rue des Prairies
- N°5** Enita
- N°6** Ateliers municipaux

SAINT-APOLLINAIRE

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	7 448	2,89% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	7 302	2,90% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	3,31%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	7 445	2,89% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	7340	2,91% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	1,82%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	3 344	2,73% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	543	2,12% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	16,24%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	99 (+3,61%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	30 (+8,13%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	71	3,73% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	27	4,17% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	17,7	11,05% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	5,1	1,50% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)

nombre de LLM manquant au 1er janvier 2020	objectif de production LLM 2020 / fin 2025 (rattrapage)	objectif de production LLM 2026 / fin 2029 (maintien)	objectif de production LLM 2020/2030
10	60	32	92

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	395		55	180	160
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	100	25%	20	40	40
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	100	25%	10	45	45

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS							
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Horizon	Outils*
1	COURS DE GRAY	1,66	125	40	30	75 sur 2023 / 2025 50 sur 2026 / 2030	<i>site de projet PLUi</i>
2	SDIS / SAFER	5,3	250	60	70	50 sur 2020 / 2022 100 sur 2023 / 2025 100 sur 2026 / 2030	<i>zone AU / OAP</i>
DIFFUS							
			20				

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	5	

SAINT-APOLLINAIRE



-  Sites opérationnels
-  375 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
-  294 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 161 LLM)
- N°1** Cours de Gray / rue de Dijon
- N°2** SDIS / SAFER
-  Localisation LLM 2016
-  Lignes de transport collectif et points d'arrêt

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	2 134	0,83% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	2 101	0,83% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,85%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	2 111	0,82% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	2 076	0,82% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-1,02%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	783	0,64% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	72	0,28% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	9,20%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	5 (+0,69/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	3 (+5,97%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	14	0,72% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	8	1,32% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	0,4	0,27% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	1,0	0,29% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	0	0% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	420		150	130	140
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	60	14%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	40	10%	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	ZAC DES FONTAINES	13,39	350	50	10	ZAC
2	FORT DE SENNECEY*	4,7	30	-	30	<i>site de projet</i>
3	LES DEUX FERMES	1,71	30	10	-	<i>site de projet</i>
DIFFUS						
			10			

* En gras = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	5	

* Note : le site du Fort de Sennecey dispose d'une capacité d'accueil totale évaluée à 80 logements dont 30 logements (35%) en accession abordable (AA) et 10 logements (15%) à loyer modéré (LLM), reportée dans les OAP et le règlement. Cependant, compte tenu de la complexité de ce secteur de recomposition urbaine, il est probable que son aménagement s'étalera au-delà de l'horizon du PLUi-HD (2030). Il est ainsi estimé qu'une première tranche de 30 AA sera livrée dans la période 2020-2030.

Par ailleurs, conformément aux dispositions des OAP, l'objectif de logements pourra être réduit en cas d'opération comportant une part significative d'activités économiques.



- Sites opérationnels
- 410 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
- 77 Livraisons prévues 2017 / 2019 (dont 20 LLM)
- N°1** ZAC des Fontaines
- N°2** Fort de Sennecey
- N°3** Les deux fermes
- Localisation LLM 2016
- Lignes de transport collectif et points d'arrêt

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	11 637	4,51% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	11 439	4,55% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	-0,18%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	11 937	4,63% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	11 702	4,65% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	1,05%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	5 305	4,33% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	1 612	6,30% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	30,39%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	1 (+0,03%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	6 (+0,37%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	48	2,52% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	16	2,57% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	3,4	2,14% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	11,6	3,37% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

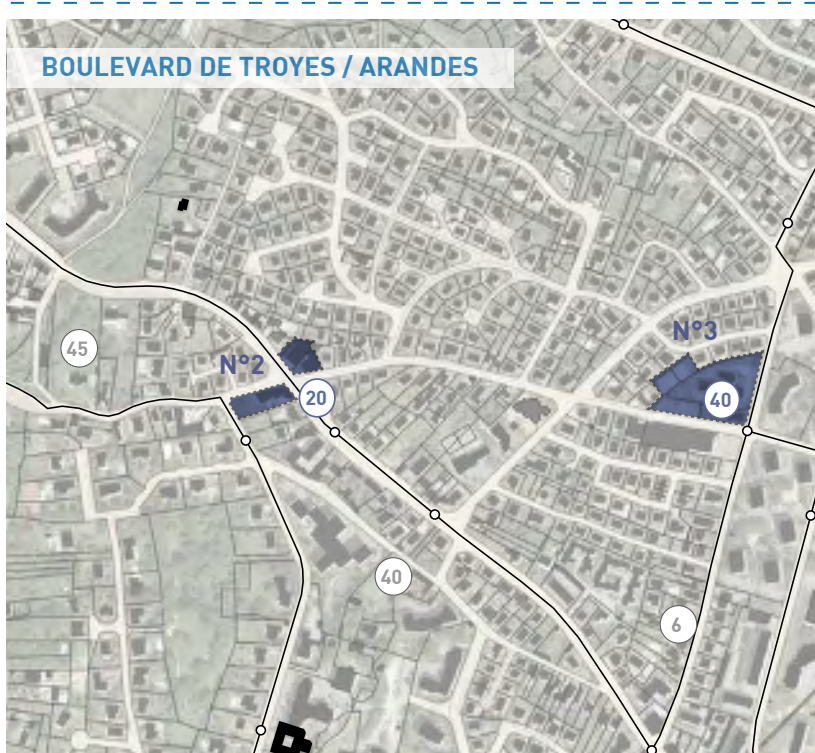
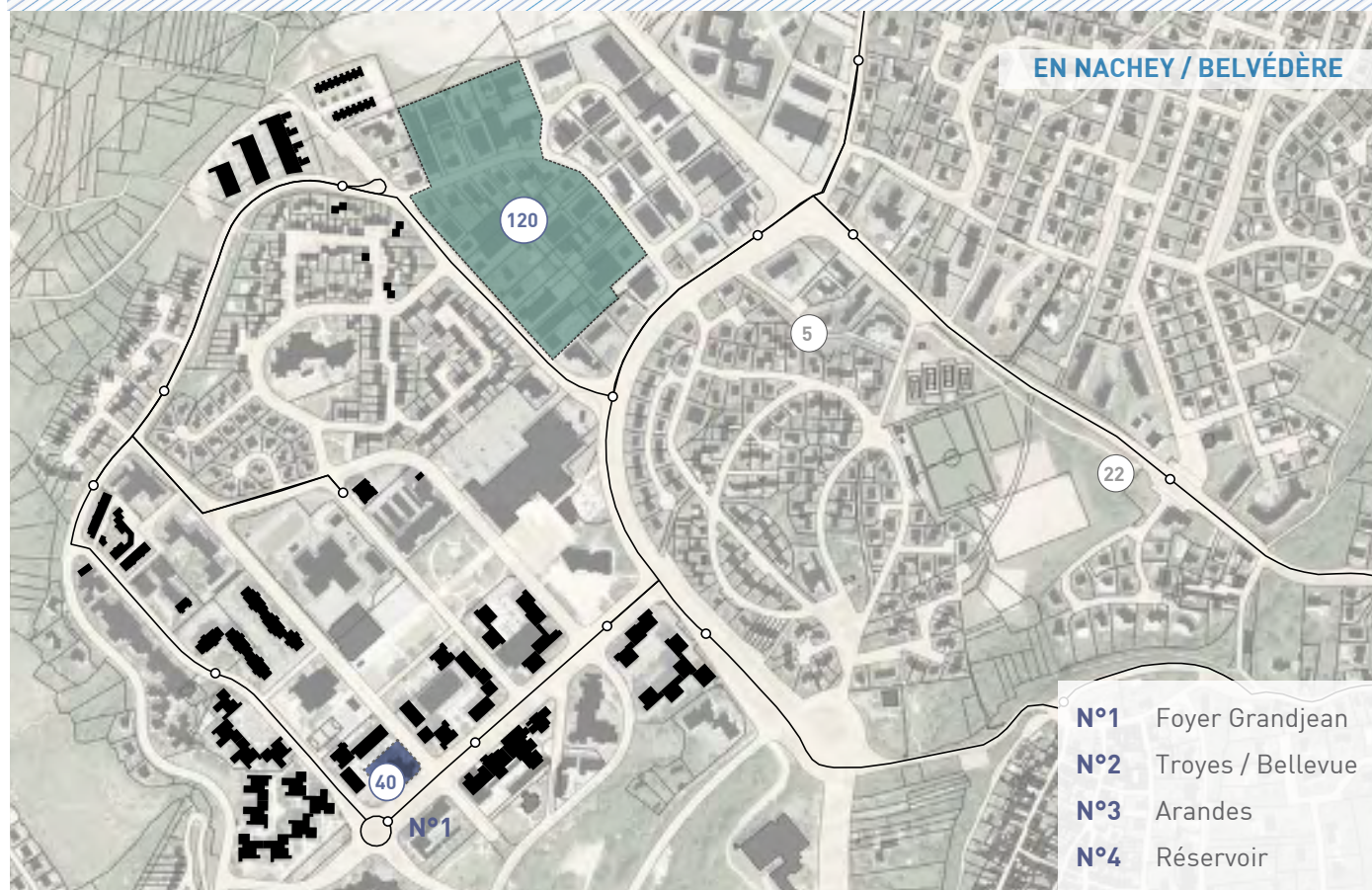
	2020 / 2030		2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	290		50	85	155
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	20	7%	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	65	22%	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	FOYER GRANDJEAN	0,17	40	-	-	<i>site de projet</i>
2	TROYES / BELLEVUE	0,26	20	10	-	<i>site de projet</i>
3	ARANDES	0,68	40	10	10	<i>site de projet</i>
4	RÉSERVOIR	0,35	15	-	15	<i>site de projet</i>
SECTEURS EN MUTATION						
-	EN NACHEY	4,87	120	-	40	<i>OAP</i>
DIFFUS						
			55			

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT		
DIFFUS	20	





FICHE COMMUNALE

DIJON

CHIFFRES CLÉS		
Indicateur	Commune	Dijon Métropole
Population totale au 01/01/2015 (Source : Insee)	159 168	61,73% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2015 (Source : Insee)	155 114	61,64% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2010-2015 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	0,51%	0,55%
Population totale au 01/01/2016 (Source : Insee)	159 031	61,66% de la population de Dijon Métropole
Population municipale au 01/01/2016 (Source : Insee)	155 090	61,57% de la population de Dijon Métropole
Taux d'évolution 2011-2016 de la population rapporté à une moyenne annuelle (Source : Insee)	0,41%	0,46%
Nombre de résidences principales au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	80 425	65,64% des résidences principales de Dijon Métropole
Nombre de logements à loyer modéré au 01/01/2016 (Source : inventaires SRU DDT21)	15 049	58,86% des logements à loyer modéré de Dijon Métropole
Taux de logements à loyer modéré au 01/01/2016 au sein du parc de résidences principales (Source : inventaires SRU DDT21)	18,71%	20,87%
BILAN 2010-2016 DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS		
Evolution annuelle du nombre de résidences principales en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	371 (+0,47%/an)	873 (+0,74%/an)
Evolution annuelle du nombre de logements SRU en moyenne par an (Source : inventaires SRU DDT21)	358 (+2,77%/an)	520 (+2,31%/an)
Nombre de logements autorisés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	1 211	63,57% des logements autorisés sur Dijon Métropole (1 906 par an en moyenne)
Nombre de logements à loyer modéré (parc public) financés en moyenne par an (Source : Dijon Métropole)	441	68,82% du total des LLM Parc public financés sur Dijon Métropole (640 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans le neuf accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	38,7	24,15% des PTZ en neuf accordés sur Dijon Métropole (160 par an en moyenne)
Nombre de Prêts à Taux Zéro pour un achat dans l'ancien accordés en moyenne par an (Source : DDT21)	244,4	71,23% des PTZ dans l'ancien accordés sur Dijon Métropole (343 par an en moyenne)
Nombre de Prêts Social Location Accession agréés en moyenne par an (Source : DDT21)	25	91,98% des PSLA agréés sur Dijon Métropole (27 par an en moyenne)

OBJECTIFS DE PRODUCTION D'UNE OFFRE NOUVELLE

QUARTIERS	SITES OPERATIONNELS	DIFFUS fil de l'eau	DIFFUS objectif pondéré*	TOTAL	LLM SUR SITES OPERATIONNELS	LLM DIFFUS		TOTAL LLM	AA SUR SITES OPERATIONNELS	AA DIFFUS		TOTAL AA
BOURROCHES / PORT DU CANAL / VALENDONS	1 925	465	365	2 290	520	25%	91	611	535	10%	37	572
CHEVREUL / PARC	1 475	360	280	1 755	420	25%	70	490	535	10%	28	563
FONTAINE D'OUCHE / RAINES / LARREY	1 310	450	330	1 640	225	20%	66	291	415	20%	66	481
CENTRE-VILLE	870	790	550	1 420	350	32%	180	530	110	10%	55	165
MALADIÈRE / DRAPEAU / CLEMENCEAU	145	395	300	445	65	30%	90	155	80	10%	30	110
VARENNES / TOISON D'OR / JOFFRE	900	145	120	1 020	250	30%	36	286	295	10%	12	307
UNIVERSITÉ	540	200	130	670	105	30%	39	144	140	10%	13	153
GRÉSILLES	230	70	50	280	-	-	-	0	135	20%	10	145
MONTCHAPET	0	485	320	320	0	30%	96	96	0	0%	32	32
TOTAL	7 395	3 360	2 445	9 840	1 935		668	2 603 26%	2 245		283	2 528 26%

* La projection «fil de l'eau» du diffus est ici pondérée d'environ 25%

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT = 872 LOGEMENTS		
SITES OPERATIONNELS	150	
DIFFUS	722	

Note 1 : Au cours des dernières années, la production au sein du diffus a été importante, parfois au détriment de la finalisation des grandes opérations. Environ 3 360 logements pourraient être réalisés en diffus entre 2020 et 2030, par extrapolation des projets de petits collectifs (< 30 logements) venant densifier le tissu urbain en dehors des périmètres opérationnels sur la période 2017-2019. L'objectif du POA atténue ce volume, non nécessaire pour répondre aux objectifs à l'échelle de la Métropole. Dans l'objectif pondéré proposé ci-dessus, la part du diffus « fil de l'eau » est réduite d'environ 25%.

Note 2 : Si les programmations envisagées sur les sites opérationnels permettent d'atteindre les objectifs relatifs à l'accession abordable à la propriété à l'échelle de la Métropole. Les objectifs en terme de production de logements à loyers modérés (LLM) intègrent les effets des secteurs de mixité de l'habitat pour l'urbanisation dans le diffus à Dijon, celle-ci représentant une part non-négligeable de la production totale. Les hypothèses de réalisation des LLM dans le diffus sont :

- une extrapolation à partir des secteurs de mixité du règlement, soit + 5% par rapport au minimum LLM requis, les ratios règlementaires du PLUi-HD étant à double entrée (% de logements abordables dont une part incompressible de LLM) ;
- un croisement géographique, les périmètres institutionnels des quartiers, utilisés ici, ne correspondant pas aux secteurs de mixité du règlement.

DIJON / VARENNES - TOISON D'OR - JOFFRE

OBJECTIFS DE PRODUCTION AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS

	2020 / 2030	2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	900	250	300	350
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	250	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	295	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
1	LANGRES / GARDEN STATE	3	310	125	40	<i>site de projet</i>
2	MAUPASSANT / CHARMETTE	0,15	25	25	-	<i>site de projet</i>
3	ROUTE D'AHUY / VENISE 2	2,92	80	20	20	<i>site de projet</i>
4	VIA ROMANA	2,87	125	20	70	Ecoquartier
38	QUANTIN / STALINGRAD	0,97	60	-	-	<i>site de projet</i>
SECTEURS EN MUTATION						
-	TECHNOPARC / EUROPE	-	300	60	165	<i>OAP</i>
TOTAL						
			900	250	295	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif PLU proposé



- N°1** Langres / Garden State
- N°2** Varennnes / Charmette
- N°3** Route d'Ahuy / Venise 2
- N°4** Via Romana
- N°38** Quantin / Stalingrad

-  Sites opérationnels
-  Secteur en mutation Technoparc / Europa
-  900 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
-  Lignes de transport collectif et points d'arrêt
-  257 Livraisons prévues 2017 / 2019
-  Localisation LLM 2016

OBJECTIFS DE PRODUCTION AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS

	2020 / 2030	2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	230	80	80	70
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	0	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	135	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
5	MAISON DES MEDECINS	0,11	35	-	-	<i>site de projet</i>
6	BÉNIGNE JOLY	0,5	80	-	40	<i>site de projet</i>
7	RÉAUMUR	0,75	50	-	50	<i>site de projet</i>
8	PARC ÉMERAUDE	0,35	45	-	45	PC en cours
9	MARTYRS DE LA RESISTANCE	0,33	20	-	-	<i>site de projet</i>
TOTAL						
			230	0	135	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif PLU proposé



- Sites opérationnels
- 230 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
- 199 Livraisons prévues 2017 / 2019
- Localisation LLM 2016
- Lignes de transport collectif et points d'arrêt

- N°5** Maison des Médecins
- N°6** Bénigne Joly
- N°7** Réaumur
- N°8** Parc Émeraude
- N°9** Martyrs de la résistance

OBJECTIFS DE PRODUCTION AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS

	2020 / 2030	2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	540	115	225	200
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	105	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	140	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
10	HYACINTHE VINCENT	8,17	205	-	25	Permis d'aménager
11	VOLTAIRE / TENNIS	0,78	85	30	40	<i>site de projet</i>
12	VOLTAIRE / DRÉAL	2,7	250	75	75	<i>site de projet</i>
TOTAL						
			540	105	140	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif PLU proposé

- N°10 Hyacinthe Vincent
- N°11 Voltaire / Tennis
- N°12 Voltaire / DRÉAL



-  Sites opérationnels
-  Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
-  Livraisons prévues 2017 / 2019
-  Lignes de transport collectif et points d'arrêt
-  Localisation LLM 2016

OBJECTIFS DE PRODUCTION AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS

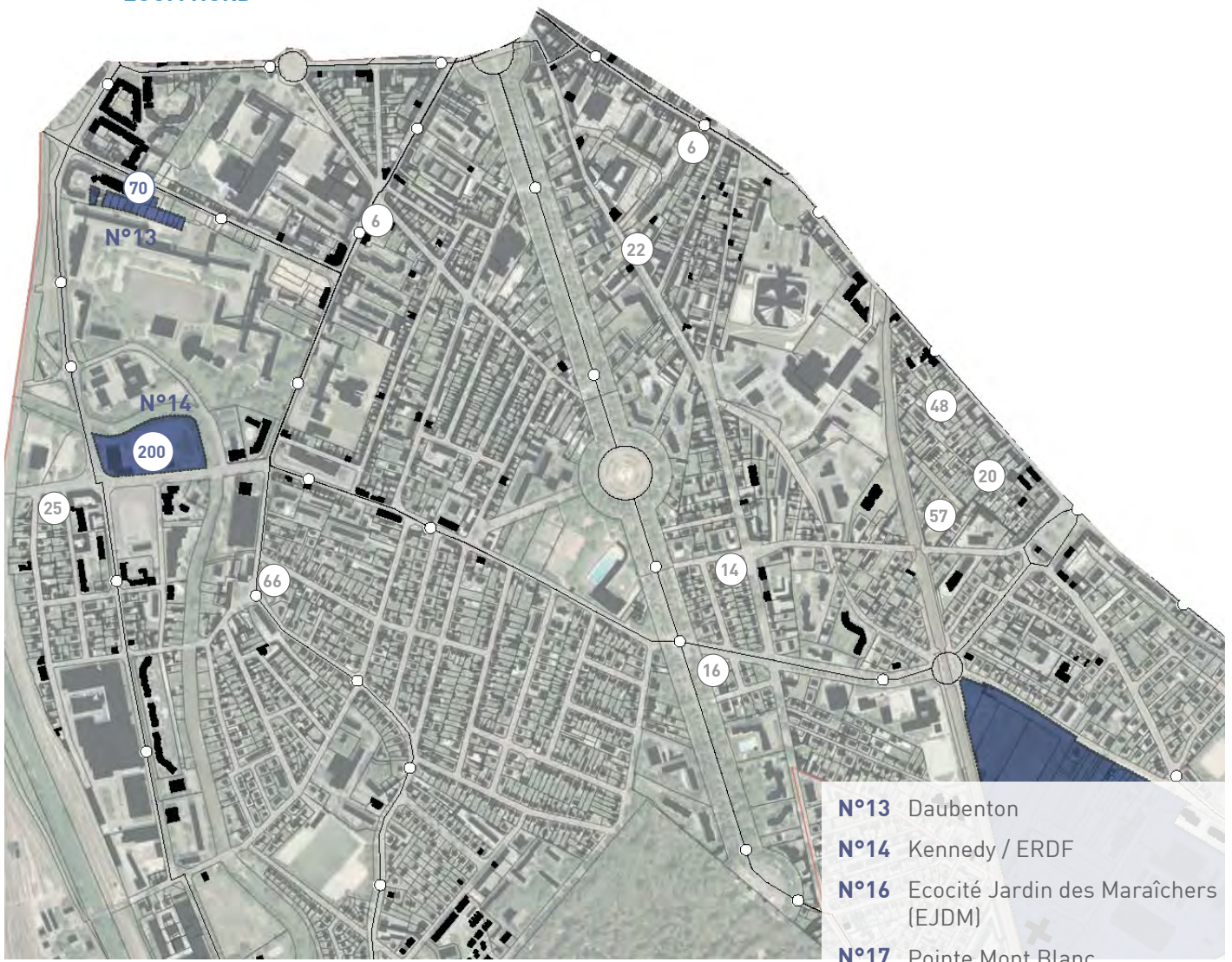
	2020 / 2030	2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	1475	400	500	575
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	420	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	535	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

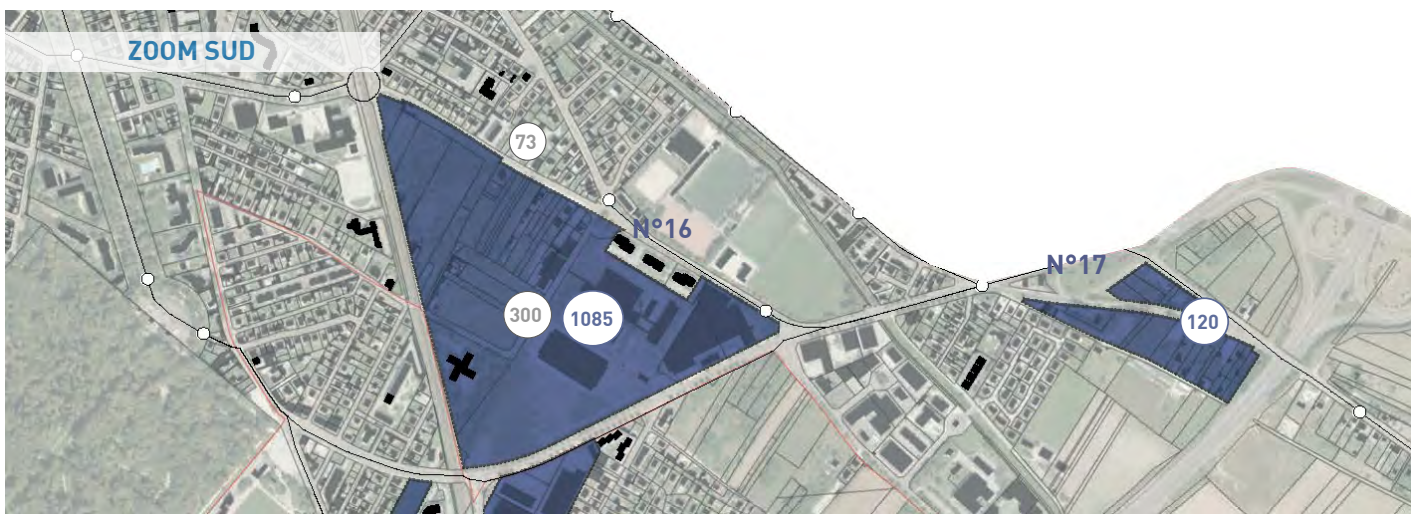
SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
13	DAUBENTON	0,48	70	-	25	<i>site de projet</i>
14	KENNEDY / ERDF	1,63	200	60	80	<i>site de projet</i>
16	EJDM	19,41	1085	335	350	ZAC
17	POINTE MONT BLANC	3,18	120	25	80	<i>site de projet PLUI</i>
TOTAL						
			1475	420	535	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif PLU proposé

ZOOM NORD



ZOOM SUD



- Sites opérationnels
- 1475 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
- 653 Livraisons prévues 2017 / 2019
- Localisation LLM 2016
- Lignes de transport collectif et points d'arrêt

DIJON / BOURROCHES - PORT DU CANAL - VALENDONS

OBJECTIFS DE PRODUCTION AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS

	2020 / 2030	2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	1925	640	650	635
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	520	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	535	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
18	PONT DES TANNERIES / BRUGES 2	5	300	75	75	<i>site de projet</i>
19	ARSENAL	12,75	1175	265	350	ZAC
20	Jaurès	0,26	80	30	-	<i>site de projet</i>
21	MACHUREAU	0,63	150	80	-	<i>site de projet</i>
22	TREMOLOIS	0,27	20	10	10	<i>site de projet</i>
24	SGAP 1 / RUE DE CHENÔVE	1,75	200	60	100	<i>site de projet</i>
TOTAL						
			1925	520	535	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT (AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS)

SGAP 1 / RUE DE CHENÔVE	30	
-------------------------	-----------	--

DIJON / BOURROCHES - PORT DU CANAL - VALENDONS

N°18 Pont des Tanneries / Bruges 2

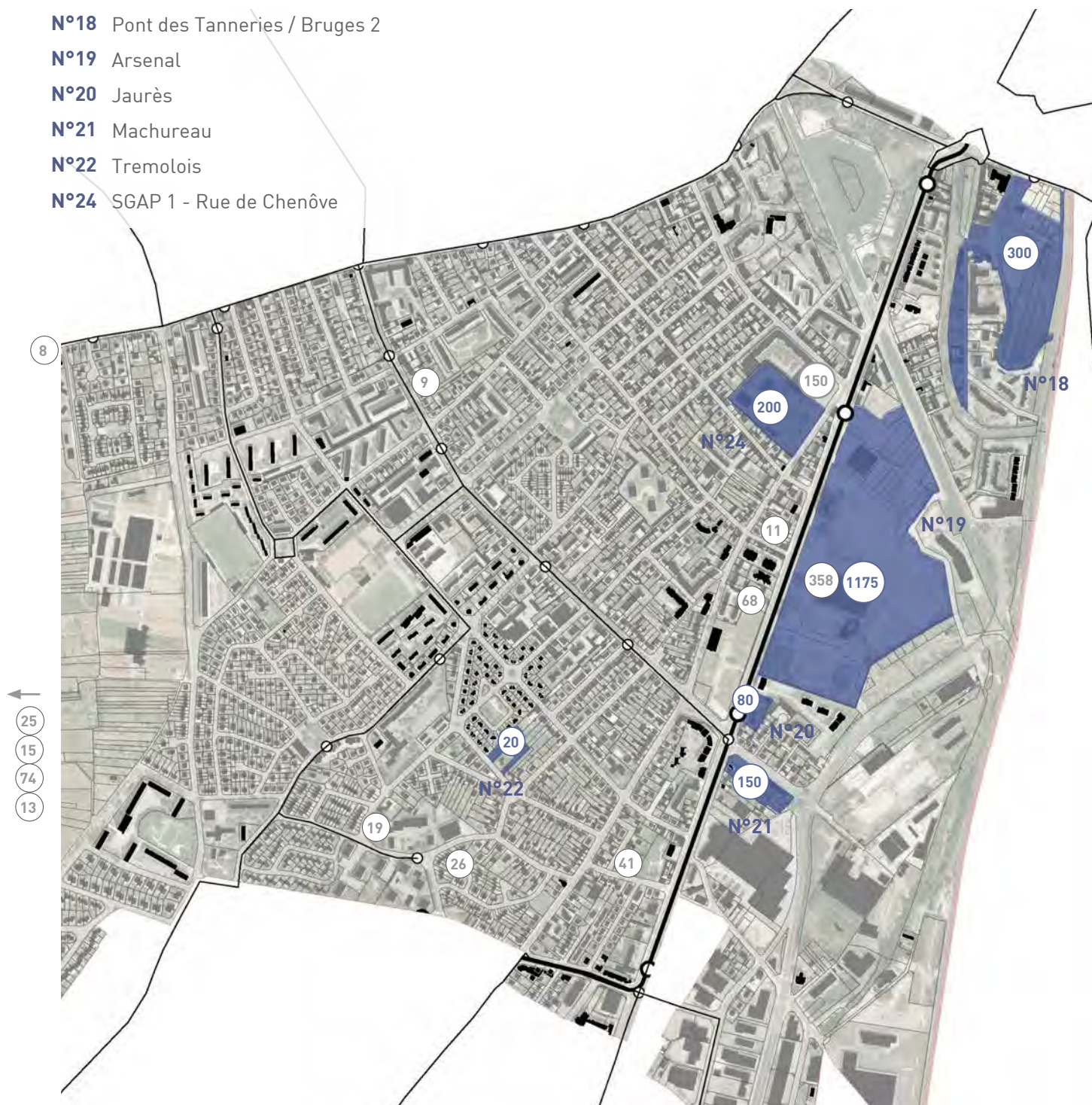
N°19 Arsenal

N°20 Jaurès

N°21 Machureau

N°22 Tremolois

N°24 SGAP 1 - Rue de Chenôve



 Sites opérationnels

 1925 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels

 817 Livraisons prévues 2017 / 2019

 Lignes de transport collectif et points d'arrêt

 Localisation LLM 2016

DIJON / FONTAINE D'OUCHE - RAINES - LARREY

OBJECTIFS DE PRODUCTION AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS

	2020 / 2030	2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	1 310	230	480	600
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	225	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	415	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
25	CARRIÈRES BLANCHES	7,27	350	-	175	ZAC
26	C.C. FONTAINE D'OUCHE	0,63	120	-	-	<i>site de projet</i>
27	PARVEX / PARKER	3,88	270	70	80	<i>site de projet</i>
28	EX-AMORA / QUAI MOUTARDE	1,46	300	75	75	<i>site de projet</i>
30	SGAP 2	1,68	120	40	50	<i>site de projet</i>
39	JOLIET / JOUR DE FÊTE	0,72	150	40	35	<i>site de projet</i>
TOTAL						
			1 310	225	415	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

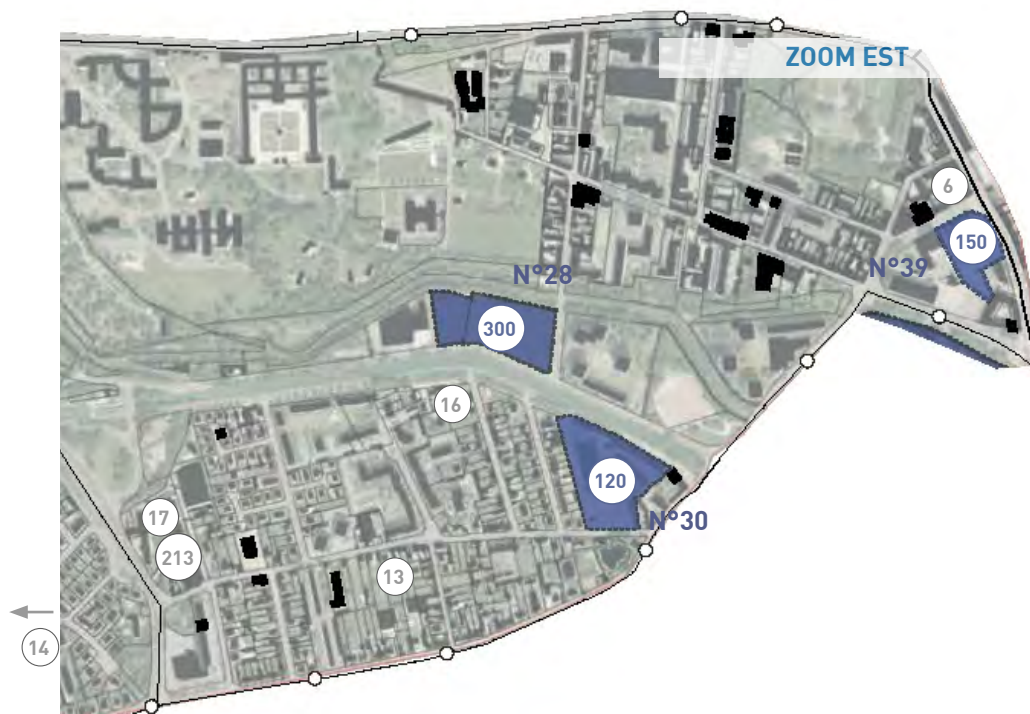
En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT (AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS)

SGAP 2	30	
--------	-----------	--



- N°25** Carrières Blanches
- N°26** C.C Fontaine d'Ouche
- N°27** Parvex / Parker
- N°28** Ex-Amora / Quai Moutarde
- N°30** SGAP 2
- N°39** Joliet / Jour de Fête



-  Sites opérationnels
-  1310 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels
-  397 Livraisons prévues 2017 / 2019
-  Lignes de transport collectif et points d'arrêt
-  Localisation LLM 2016

OBJECTIFS DE PRODUCTION AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS

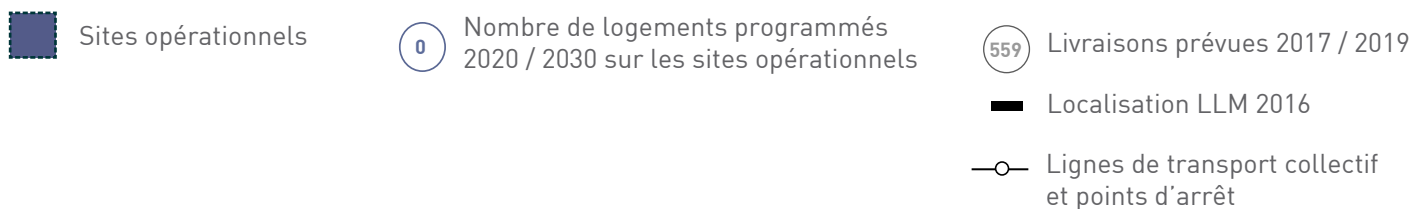
	2020 / 2030	2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	0	-	-	-
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	-	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	-	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
<i>AUCUN SITE OPÉRATIONNEL</i>						
TOTAL						
			0	-	-	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif PLU proposé



DIJON / MALADIÈRE - DRAPEAU - CLEMENCEAU

OBJECTIFS DE PRODUCTION AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS

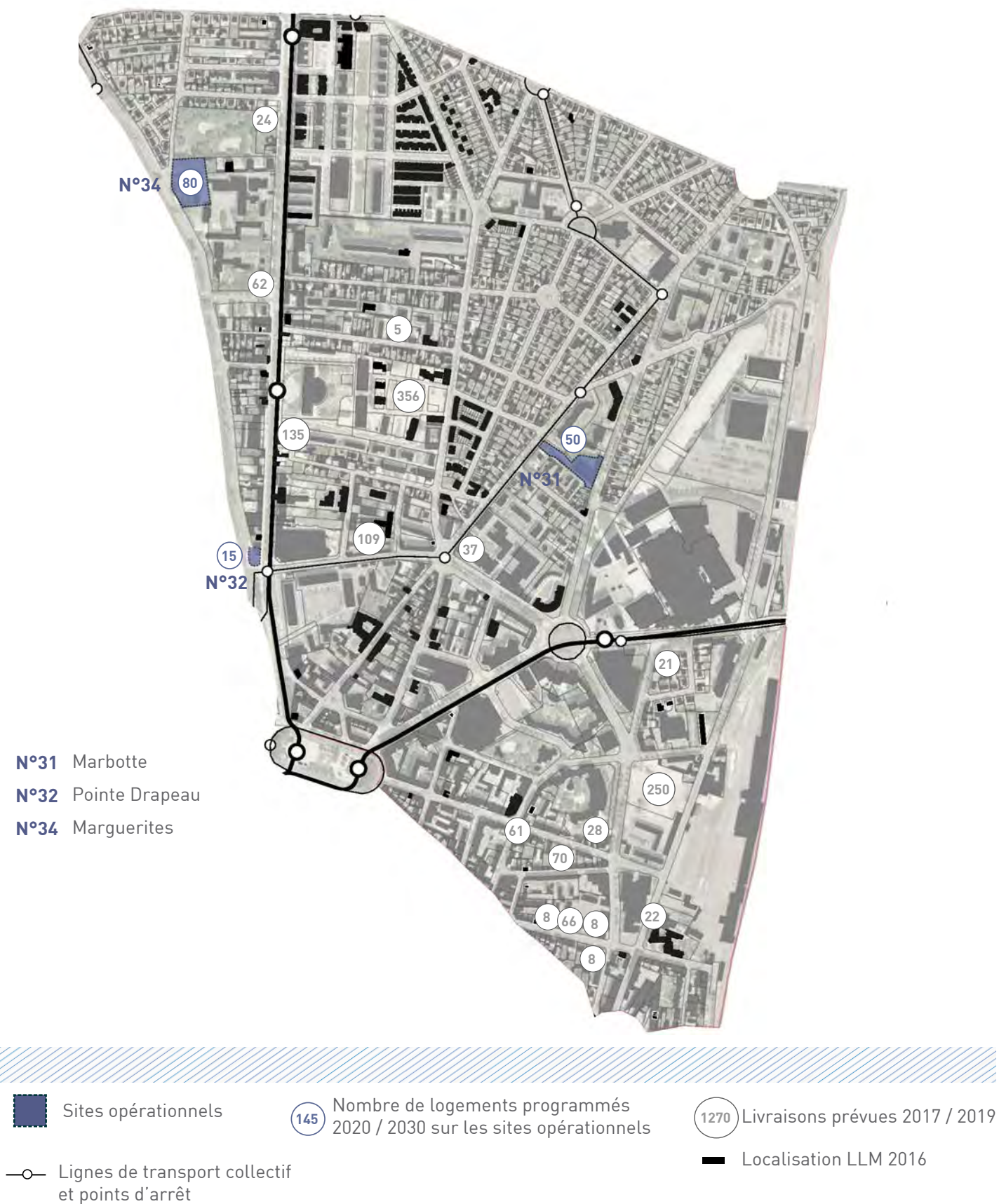
	2020 / 2030	2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	145		75	70
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	65	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	80	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
31	MARBOTTE	0,35	50	20	30	<i>site de projet</i>
32	POINTE DRAPEAU	0,08	15	15	-	<i>site de projet</i>
34	MARGUERITES	0,59	80	30	50	<i>site de projet</i>
TOTAL						
			145	65	80	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant

En italique = dispositif PLU proposé



OBJECTIFS DE PRODUCTION AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS

	2020 / 2030	2020 / 2022	2023 / 2025	2026 / 2030
LOGEMENTS NOUVEAUX TOUS STATUTS CONFONDUS	870	200	370	300
Dont Logements à Loyer Modéré (LLM)	350	-	-	-
Dont Accession Abordable à la propriété (AA)	110	-	-	-

PROJETS ET RÉPARTITION DE LA PROGRAMMATION

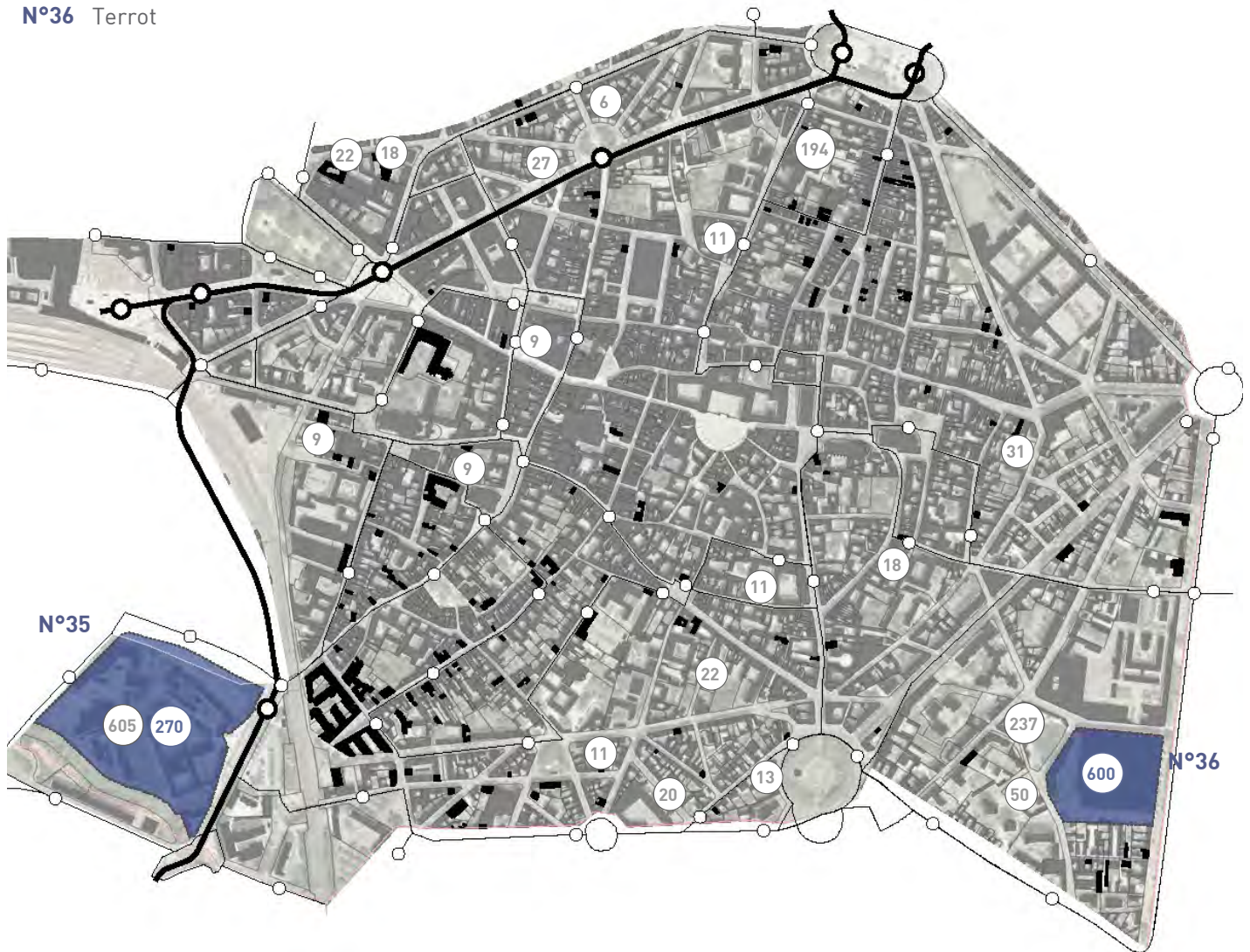
SITES OPÉRATIONNELS						
N°	Sites	Surface (ha)	TOTAL 2020 2030	dont LLM	dont AA	Outils*
35	CIGV	6,47	270	50	50	PERMIS D'AMENAGER
36	TERROT	2,52	600	300	60	PERMIS D'AMENAGER
TOTAL						
			870	350	110	

* **En gras** = dispositif opérationnel existant
En italique = dispositif PLU proposé

DONT MOBILISATION DE L'EXISTANT (AU SEIN DES SITES OPÉRATIONNELS) = 90 LOGEMENTS		
CIGV	90	

N°35 Cité Internationale de la Gastronomie et du Vin (CIGV)

N°36 Terrot



 Sites opérationnels

 Nombre de logements programmés 2020 / 2030 sur les sites opérationnels

 Livraisons prévues 2017 / 2019

 Localisation LLM 2016

 Lignes de transport collectif et points d'arrêt

ANNEXE

DÉLÉGATION DES AIDES À LA PIERRE POUR LE LOGEMENT

OBJECTIFS DE RÉALISATION DE LA CONVENTION 2018-2023 : PARC PUBLIC ET PARC PRIVÉ

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
PARC PUBLIC	992	770	690	443	443	443	3720
PLAi	360	170	130	83	83	83	910
PLUS	408	380	350	171	171	171	1650
Total PLUS-PLAi	768	550	480	254	254	254	2560
PLS	54	100	90	69	69	69	450
Logement Intermédiaire	60						
Accession à la propriété (PSLA)	120	120	120	120	120	120	720
Droits à engagements pour le parc public	2 023 708 €	1 222 358 €	953 638 €	637 892 €	637 892 €	637 892 €	6 112 200 €
PARC PRIVÉ							
Logements de propriétaires occupants	202	258	258	258	262	262	1500
dont logements indignes ou très dégradés	8	8	8	8	8	8	48
dont travaux de lutte contre la précarité énergétique	168	164	164	164	164	164	976
dont aide pour l'autonomie de la personne	38	50	50	50	50	50	288
Logements de propriétaires bailleurs	43	75	75	75	76	76	420
Logements traités dans le cadre d'aides aux syndicats de copropriétaires	100	220	220	220	220	220	1200
Total des logements Habiter Mieux	310	448	448	448	448	449	2551
dont PO	168	176	176	176	176	176	1048
dont PB	42	52	52	52	52	53	303
dont logements traités dans le cadre d'aides aux SDC	100	220	220	220	220	220	1200
Total droits à engagements ANAH	2 616 335 €	2 876 733 €	2 876 733 €	2 876 733 €	2 876 733 €	2 876 733 €	17 000 000 €

DIJON MÉTROPOLE

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL HABITAT DÉPLACEMENTS

3.2

PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS DÉPLACEMENTS (POA-D)

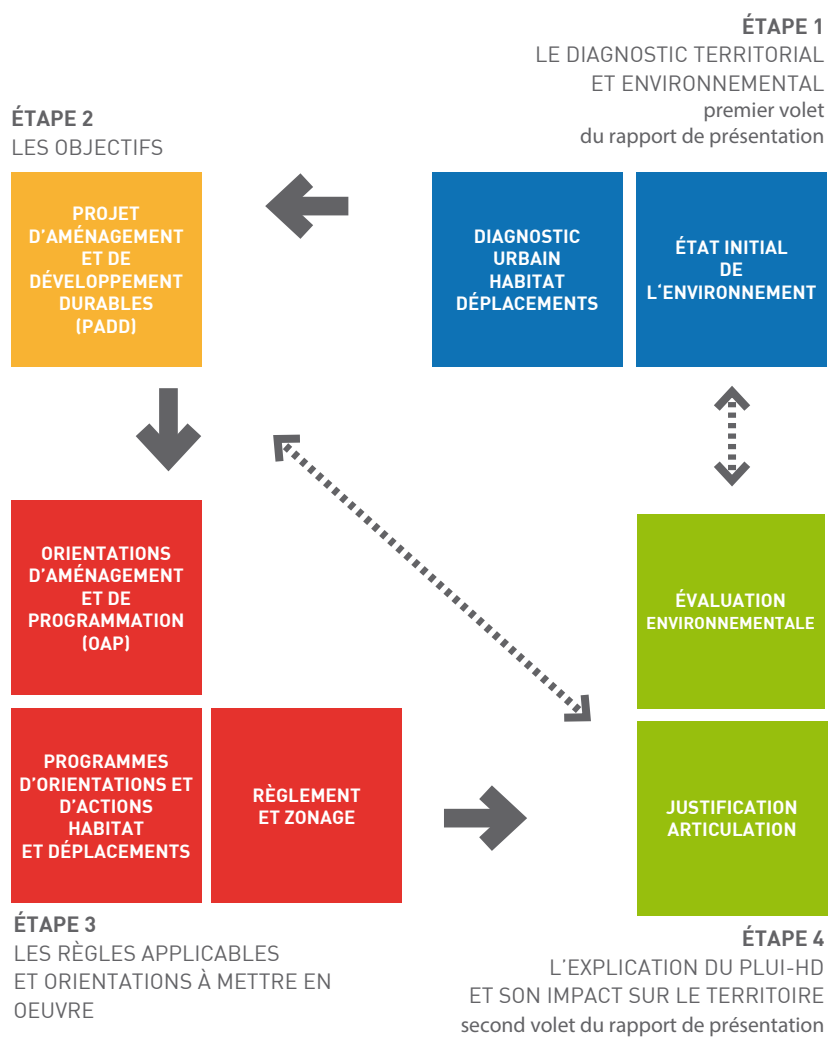


Vu pour être annexé à la délibération du Conseil métropolitain
en date du 19 décembre 2019

Le Président,
Pour le Président, le 1^{er} vice-Président,
Pierre PRIBETICH



LES ÉTAPES DU PLUI-HD



D'importantes évolutions structurelles au cours des PDU précédents

Dijon Métropole œuvre depuis de nombreuses années en faveur du développement des modes alternatifs à la voiture individuelle, de la réduction des émissions de polluants, à la prise en compte des personnes à mobilité réduite, du partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements... Les PDU successifs (2001-2011 puis 2012-2020) ont eu pour objectifs de poser les jalons d'une mobilité plus durable, tournée vers les transports collectifs, les modes actifs et depuis quelques années vers les mobilités partagées. Ces documents ont en outre accompagné les nombreuses mutations structurelles et fonctionnelles de la mobilité sur l'agglomération dijonnaise depuis 2010, en particulier :

- la requalification du cœur de ville, avec d'importantes extensions du secteur piéton ;
- la mise en service des 2 lignes de tramway T1 et T2 en 2012 et 2013, concomitante à la requalification des espaces publics le long des corridors du tram, privilégiant les cheminements doux et de 2 parkings-relais pour faciliter le report modal aux entrées de ville ;
- l'acquisition en 2013 de 102 bus hybrides, affectés aux lignes de bus structurantes du réseau, complétés de 5 navettes 100% électriques affectées à la ligne de cœur de ville en 2017 ;
- la construction d'un nouveau dépôt bus et tramway : le centre d'exploitation et de maintenance, référence écologique en la matière ;
- la dématérialisation de la commercialisation des titres de transport, via l'instauration de la billettique sans contact, puis de l'*openpayment* (validation par carte bancaire) ;
- la mise en service de la Liaison Nord Ouest (LiNO) en 2014, permettant de réduire le trafic de transit ;
- l'intégration dans une offre globale unique de l'ensemble des services de la mobilité sur le territoire, englobant réseau de transport bus et tramway, service vélos, service de stationnement, fourrières automobiles et vélos et permettant d'homogénéiser les services offerts aux usagers en termes de commercialisation, de communication, de relation client ou de qualité de service, tout en mettant en œuvre l'intermodalité des déplacements, pour une gestion optimisée des infrastructures existantes ;
- la mise en œuvre du projet *Prioribus*, qui vise à renforcer l'offre, l'accessibilité et la performance du réseau de bus structurant en zone urbaine dense.

La dernière grande enquête déplacements a permis d'établir un premier bilan de ces actions. Elle démontre une évolution positive des parts modales relatives aux transports collectifs et aux modes actifs, ainsi qu'une stabilisation de l'usage de la voiture et ce, malgré l'augmentation du nombre de déplacements journaliers réalisés sur l'agglomération. 15% des habitants ont d'ailleurs déclaré, dans le cadre de cette enquête, avoir changé de mode suite aux politiques de mobilités mises en œuvre. Ces éléments sont confirmés par la hausse constante de la fréquentation du réseau bus et tramway (+ 30% depuis 2012), ainsi que par les données de comptages des flux piétons et vélos, qui ont fortement augmenté depuis 2009.

Diminuer les pollutions de toutes sortes, un enjeu tant local que global

Dans la continuité des orientations en termes d'organisation de la mobilité, les engagements « climat énergie » de Dijon Métropole s'inscrivent dans la même logique. Entre 2010 et 2014, l'agglomération dijonnaise a vu ses consommations énergétiques diminuer de 16% et ses émissions de gaz à effet de serre de 13%. La Métropole s'inscrit donc pleinement dans la trajectoire délibérée en 2011 de réduire de 20% les

émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020, tout en augmentant de 20% l'efficacité énergétique et en atteignant 20% d'énergies renouvelables dans son mix énergétique.

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Climat Air Energie Territorial, Dijon Métropole a voté en septembre 2018 son engagement dans la convention des maires et s'inscrit ainsi dans le cadre des nouveaux objectifs fixés par l'Union Européenne à l'horizon 2030, ainsi que dans le cadre de la loi de transition énergétique pour la croissance verte qui fixe des objectifs ambitieux en matière de lutte contre le changement climatique :

- diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, avec l'étape intermédiaire de 40% de réduction d'ici 2030 ;
- réduire la consommation énergétique finale de 50% d'ici 2050, avec l'étape intermédiaire de réduire la consommation des énergies fossiles de 30% d'ici 2030 ;
- porter à 32% la consommation des énergies renouvelables en 2030.

L'intégration du volet air dans le nouveau Plan Climat Air Energie Territorial a montré que les actions menées par la Métropole ont eu un impact positif aussi bien sur l'énergie climat que sur la qualité de l'air. Ainsi, le diagnostic de Plan Climat Air Energie Territorial montre qu'entre 2009 et 2015 une nette amélioration de la qualité de l'air est observée. Dijon Métropole respecte ainsi l'ensemble des objectifs européens en matière de qualité de l'air. L'agglomération passe de 1000 à moins de 100 habitants exposés aux 3 principaux polluants émis sur le territoire que sont les particules fines (PM10 et PM 2,5) ainsi que le dioxyde d'azote. Le territoire s'inscrit ainsi pleinement dans les objectifs fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé.

La pollution sonore, pour sa part, est aussi prise en compte. En septembre 2018, Dijon Métropole s'est engagée dans la révision de ses cartes de bruits et dans l'élaboration d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Ces phénomènes acoustiques, pouvant entre autres être provoqués par le trafic routier, induisent une gêne importante pour les riverains, qu'il convient de limiter voire de réduire.

Poursuivre les efforts et les ambitions de la Métropole en matière de mobilité durable...

Le Programme d'Orientations et d'Actions Déplacements (POA-D) réaffirme les ambitions de Dijon Métropole en matière de déplacements et ouvre une nouvelle étape dans l'organisation des mobilités, en concrétisant l'articulation des politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements sur le territoire métropolitain. Il s'agit désormais d'accompagner les projets et les évolutions du territoire dans une dynamique commune, intégrant l'ensemble des problématiques sous-jacentes, que ce soit en termes d'habitat, de mobilité, de circulation, de préservation de l'environnement, d'activités économiques...

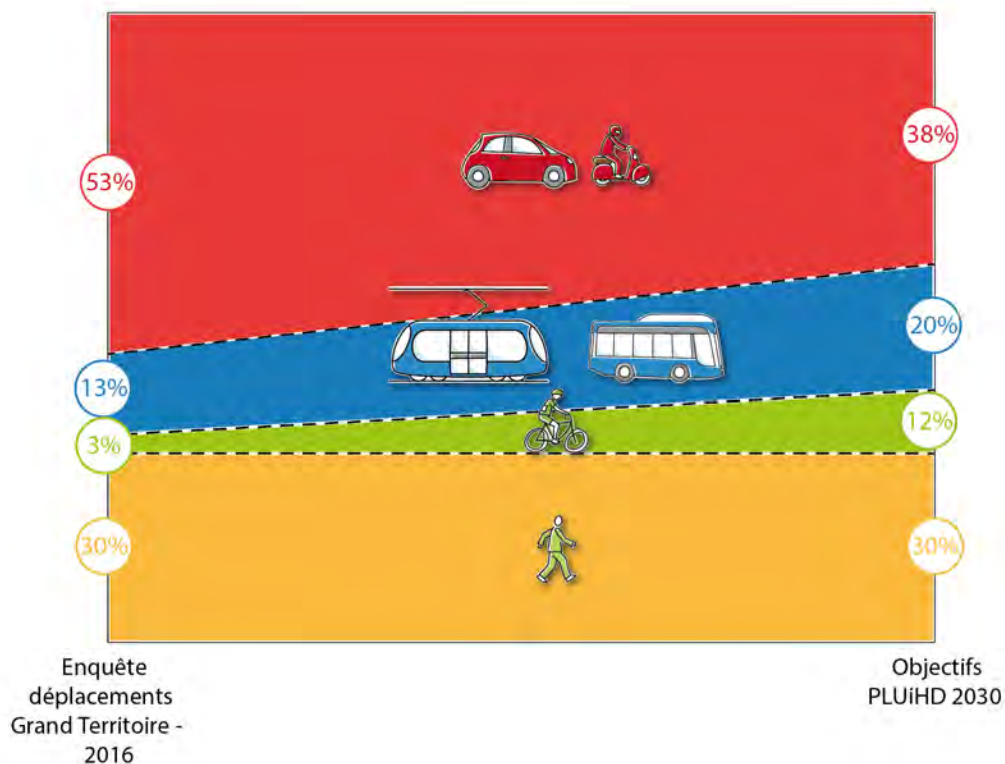
Aussi, le POA-D a pour objectifs :

- L'accentuation du report modal, au sein même de la Métropole mais aussi dans l'ensemble de l'aire urbaine, afin de mieux maîtriser les flux automobiles qui pénètrent quotidiennement le territoire métropolitain. Le projet métropolitain mais aussi le SCoT du Dijonnais impulsent déjà cette volonté de proposer des offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle dans les territoires moins denses. La saturation des axes routiers et les nuisances engendrées en termes de pollutions (visuelles, sonores et atmosphériques) et de qualité de vie sont des problématiques à traiter de manière coordonnée.
- Une approche « systémique » des mobilités, avec des services de transport attractifs, concurrentiels à la voiture individuelle et complémentaires les uns aux autres. Pour ce faire, l'hétérogénéité des territoires se doit d'être prise en compte dans l'élaboration des offres de mobilité. Il s'agit désormais d'adapter ces offres aux réalités des territoires et de leurs besoins, en prenant en compte leurs caractéristiques propres.
- Faire face aux évolutions des modes de vie et des habitudes de déplacements, qui modifient les besoins en mobilité. Il s'agit d'intégrer pleinement les nouvelles mobilités, connectées, actives, partagées et/ou solidaires, aux offres traditionnelles.

- Avoir une vision intermodale des déplacements, plaçant l'intermodalité au centre de la mobilité quotidienne. Faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre, sur le territoire métropolitain comme sur l'aire urbaine, est l'un sinon l'enjeu principal du POA-D.

Des objectifs ambitieux à l'horizon 2030

Les objectifs en termes de répartition modale transcrivent la volonté métropolitaine d'accroître la part des transports collectifs, des modes actifs et des mobilités partagées et de réduire la part de l'auto-solisme et l'usage des modes motorisés.



Orientations et actions du POA-D

4 orientations, déclinées en actions, ont été définies pour atteindre les objectifs du PLUi-HD.

A

MAINTENIR DES RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS ATTRACTIFS ET ACCOMPAGNER LES TRANSFORMATIONS URBAINES SUR LE LONG TERME

B

RENFORCER LES MOBILITES ACTIVES ET INCITER A L'ESSOR DES MOBILITES PARTAGEES

C

STRUCTURER LE RESEAU ROUTIER AU PROFIT DE DEPLACEMENTS PLUS DURABLES

D

COORDONNER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT POUR ACCOMPAGNER UN USAGE RAISONNE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

Dans le cadre de l'orientation A, maintenir des réseaux de transports collectifs attractifs et accompagner les transformations urbaines sur le long terme, il s'agit de développer les transports collectifs selon 2 temporalités :

- à moyen-long terme, en accompagnant les mutations et transformations urbaines à l'horizon 2030 sur Dijon Métropole ;
- à court-moyen terme en poursuivant les actions pour augmenter les performances des bus et faciliter les accès aux transports collectifs.

Les actions proposées vont donc dans ce sens :

- **A1** : Accompagner les mutations et les transformations urbaines, pour associer une offre de mobilité adaptée sur les secteurs de projet urbain ;
- **A2** : Valoriser l'étoile ferroviaire sur le territoire de Dijon Métropole, pour sanctuariser le réseau ferroviaire au service des échanges internes et externes à la Métropole et accroître l'efficacité du réseau en concourant à l'amélioration de son organisation et de son exploitation ;
- **A3** : Tendre vers une offre de mobilité intégrée à l'échelle urbaine, pour maîtriser les flux automobiles pénétrants sur le territoire de la Métropole en renforçant le report modal vers les transports collectifs de l'aire urbaine, afin de réduire la part des déplacements en voiture et maîtriser les émissions de pollutions atmosphériques et sonores ;
- **A4** : Améliorer la qualité et la performance des bus, pour accroître l'efficacité du réseau de bus Divia et adapter le réseau au regard des évolutions des modes de vie ;
- **A5** : Accroître l'accès aux transports collectifs, pour garantir à tous les publics un usage aisé des services de la mobilité par des mesures visant à développer la fréquentation du réseau.

L'orientation B vise à renforcer les mobilités actives et inciter à l'usage des mobilités partagées. Il s'agit d'intégrer et de valoriser les déplacements piétons, vélos, partagés, qui répondent de fait à la grande majorité des besoins en mobilités. 4 actions sont proposées :

- **B1** : Organiser les déplacements de proximité pour favoriser la ville des courtes distances, pour entre autres, sécuriser les déplacements piétons et rendre l'espace public accessible aux personnes à mobilité réduite et organiser la cohabitation de tous les modes de déplacements ;
- **B2** : Poursuivre l'aménagement d'un réseau cyclable intercommunal, pour un maillage continu et sécurisé afin d'atteindre 12% de part modale en 2030 ;
- **B3** : Coordonner et inciter à la mobilité partagée et solidaire, pour répondre à une mobilité adaptée à l'évolution des modes de vie et lutter contre l'auto-solisme ;
- **B4** : Sensibiliser et accompagner les acteurs afin d'intensifier les changements de comportements en faveur des mobilités durables.

L'orientation C, structurer le réseau routier au profit de déplacements plus durables, permet de se pencher sur le rôle crucial des voies qui structurent le territoire et leur influence sur les choix modaux :

- **C1** : Etudier les effets d'une hiérarchisation des réseaux routiers à l'échelle de la Métropole, pour organiser et modérer les charges de trafic sur les axes principaux et les pénétrantes afin de favoriser le report modal ;

- **C2** : Mettre en cohérence les besoins locaux et la vision métropolitaine des circulations pour en assurer une vision intégrée au service des objectifs métropolitains de report modal ;
- **C3** : Renforcer l'accessibilité et l'usage de la rocade ;
- **C4** : Mettre en œuvre une politique globale d'organisation des flux de marchandises pour optimiser l'organisation de leurs livraisons au sein des centralités économiques de la Métropole.

Le stationnement, enfin, principal levier de report modal, constitue l'objet des actions de **l'orientation D, coordonner la politique de stationnement pour accompagner un usage raisonné de la voiture individuelle** :

- **D1** : Organiser et réglementer le stationnement dans la ville centre, pour optimiser les capacités de stationnement en fonction des besoins et encourager le report modal ;
- **D2** : Définir les orientations en matière de stationnement dans les communes, pour libérer l'espace public et atténuer l'encombrement du stationnement résidentiel dans les communes périurbaines;
- **D3** : Accentuer le report modal grâce aux parkings-relais et/ou de covoiturage, pour limiter le flux automobile au sein de Dijon Métropole.

ORIENTATION A MAINTENIR DES RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS ATTRACTIFS ET ACCOMPAGNER LES TRANSFORMATIONS URBAINES SUR LE LONG TERME	Action n°A1 : Accompagner les mutations et les transformations urbaines
	Action n°A2 : Valoriser l'étoile ferroviaire sur le territoire de Dijon Métropole
	Action n°A3 : Tendre vers une offre de mobilité intégrée à l'échelle de l'aire urbaine
	Action n°A4 : Améliorer la qualité et la performance des bus
	Action n°A5 : Accroître l'accès aux transports collectifs
ORIENTATION B RENFORCER LES MOBILITES ACTIVES ET INCITER A L'ESSOR DES MOBILITES PARTAGEES	Action n°B1 : Organiser les déplacements de proximité pour favoriser la ville des courtes distances
	Action n°B2 : Poursuivre l'aménagement d'un réseau cyclable intercommunal : de l'autoroute à vélo aux zones de rencontre
	Action n°B3 : Coordonner et inciter à la mobilité partagée et solidaire
	Action n°B4 : Sensibiliser et accompagner les acteurs pour une mobilité plus durable
ORIENTATION C STRUCTURER LE RESEAU ROUTIER AU PROFIT DE DEPLACEMENTS PLUS DURABLES	Action n°C1 : Etudier les effets de la hiérarchisation des réseaux routiers à l'échelle de la Métropole
	Action n°C2 : Mettre en cohérence les besoins locaux et la vision métropolitaine des circulations
	Action n°C3 : Renforcer l'accessibilité et l'usage de la rocade
	Action n°C4 : Mettre en oeuvre une politique globale d'organisation des flux de marchandises
ORIENTATION D COORDONNER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT POUR ACCOMPAGNER UN USAGE RAISONNE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	Action n°D1 : Organiser et réglementer le stationnement dans la ville centre
	Action n°D2 : Définir les orientations en matière de stationnement dans les communes
	Action n°D3 : Accentuer le report modal grâce aux parkings-relais et/ou de covoiturage

Chaque action est déclinée en fiche action, composée d'items (contexte, objectif(s), actions, porteur(s), partenaires, calendrier prévisionnel de mise en œuvre, estimation financière, impact environnemental, suivi). L'intérêt de la démarche PLUi-HD étant de construire une perspective commune et intégrée des actions en termes d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'environnement, un item spécifique a été ajouté, permettant d'établir des connexions entre les actions déplacements et celles composant les autres documents du PLUi-HD : OAP Métropolitaines, OAP Sectorielles, OAP Environnement et paysage, règlement,...

De plus, les actions du POA-D ont fait l'objet d'une analyse itérative de leurs impacts environnementaux dans un document spécifiquement dédié, qui met en lien les actions du POA-D et les objectifs environnementaux du PLUi-HD. Enfin, il est également annexé au POA-D le Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmé, adopté en décembre 2016 et relatif à la mise en accessibilité du réseau Divia aux personnes à mobilité réduite.

SOMMAIRE

ORIENTATIONS ET ACTIONS THÉMATIQUES

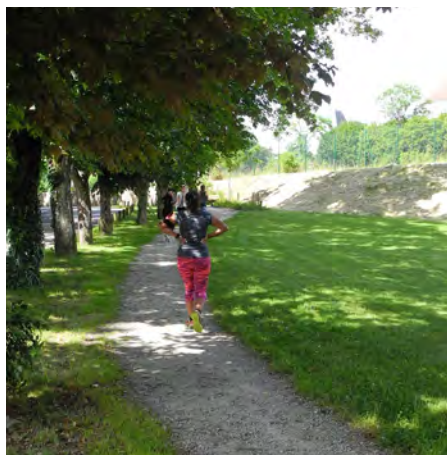
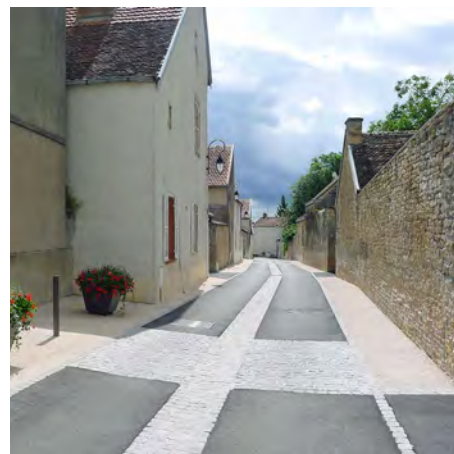
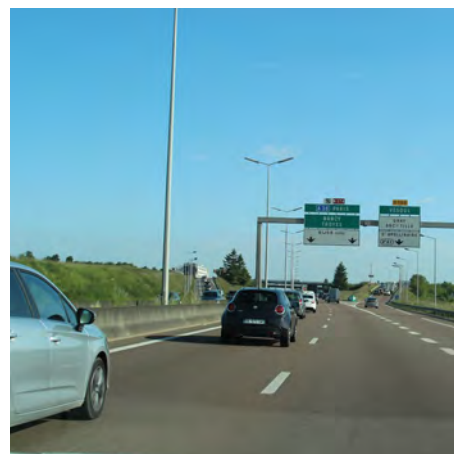
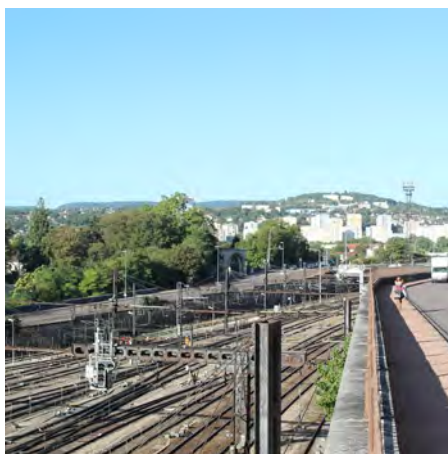
1/ ORIENTATION A : MAINTENIR DES RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS ATTRACTIFS ET ACCOMPAGNER LES TRANSFORMATIONS URBAINES SUR LE LONG TERME_____12

2/ ORIENTATION B : RENFORCER LES MOBILITES ACTIVES ET INCITER A L'ESSOR DES MOBILITES PARTAGEES_____28

3/ ORIENTATION C : STRUCTURER LE RESEAU ROUTIER AU PROFIT DE DEPLACEMENTS PLUS DURABLES_____41

4/ ORIENTATION D : COORDONNER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT POUR ACCOMPAGNER UN USAGE RAISONNE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE_____51

ANNEXE / SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ_____59





ORIENTATIONS ET ACTIONS THÉMATIQUES

ACTION A1 **ACCOMPAGNER LES MUTATIONS ET LES TRANSFORMATIONS URBAINES**

CONTEXTE

L'ambition de gagner 20 000 habitants sur la Métropole d'ici 2030 nécessite d'anticiper les quelques 80 000 déplacements supplémentaires que cet accroissement devrait engendrer. Si le cœur de la Métropole bénéficie aujourd'hui de dessertes structurantes densément maillées, attractives et efficaces, répondant aux besoins, il s'agit désormais d'envisager l'implantation d'activités tant résidentielles qu'économiques complémentaires aux centralités actuelles. L'identification des sites de projet à l'horizon 2030 a fait l'objet de réflexions conjointes conduisant à les localiser près des réseaux structurants actuels. La desserte des secteurs en mutation faisant l'objet de requalification urbaine ou de projets urbains devra être pensée dans l'objectif de limiter les flux automobiles au profit des transports collectifs et des modes actifs. Cette action s'inscrit en outre pleinement dans la politique de la collectivité en matière de maîtrise de la pollution atmosphérique et des émissions de bruit.

OBJECTIF(S)

Associer une offre de mobilité adaptée au développement des activités sur les secteurs de projet urbain du territoire métropolitain.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A1.1. Définir pour chacun des secteurs de projet urbain des grands principes d'organisation de la mobilité

- Intégrer un volet mobilité en amont dans la réalisation des projets au sein des secteurs de projet urbain, en évaluant pour chaque site identifié le niveau de population et d'emplois à desservir et dégager les potentialités de captage des flux au profit des transports collectifs.
- Profiter des mutations et des transformations de tissus d'activités, notamment vers des tissus mixtes, pour développer des points d'intermodalité, en assurant des connexions entre les dessertes de transport collectif performantes mais aussi avec les réseaux cyclables structurants.
- Organiser les différents types de flux : les flux endogènes, les flux avec le territoire métropolitain et les flux avec l'extérieur (hors Métropole).
- Définir les modes de transport les plus pertinents au regard des caractéristiques urbaines et socio-démographiques des secteurs de projet urbain dans le but de mettre en cohérence le type de desserte avec les vocations des projets.

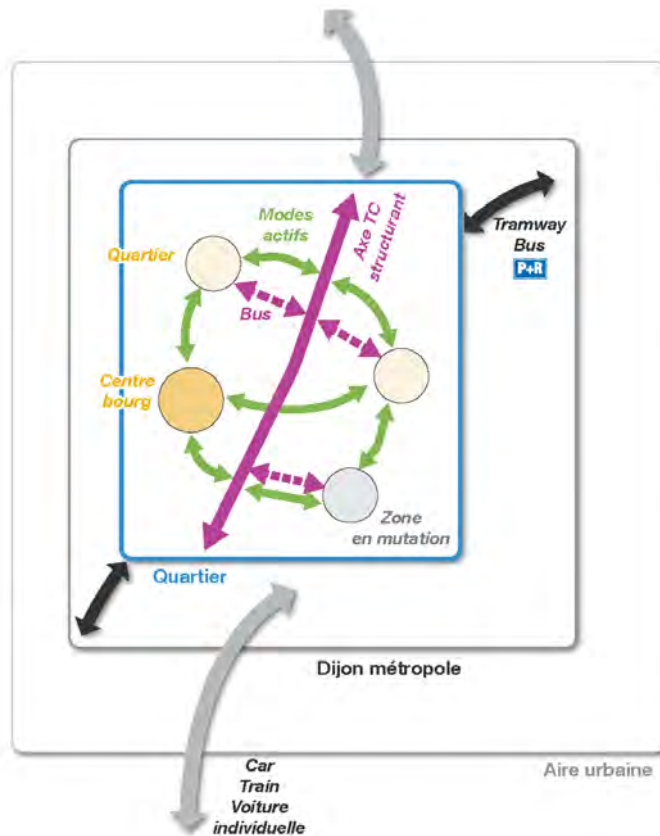


Illustration : Schéma de principe d'organisation de la mobilité sur un secteur de transformation urbaine

A1.2. Mise en œuvre au cas par cas des aménagements et offres de mobilité identifiées

- Adapter le réseau de transport collectif.
- Adapter les capacités routières des voies en fonction de l'offre de mobilité et de l'environnement.
- Renforcer les fonctions de captage de flux des entrées de ville (en réalisant par exemple des P+R et parkings de covoiturage).
- Valoriser les qualités paysagères des voies.

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Opérateur du réseau Divia
- Communes
- Aménageurs

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

DÉFINIR POUR CHACUN DES SECTEURS DE PROJET URBAIN DES GRANDS PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ			
	Dès 2020	En fonction de l'évolution des activités sur les secteurs	Estimation financière
Intégrer un volet mobilité en amont dans la réalisation des projets au sein des secteurs de projet urbain	X		Phase de réflexion et de conception des services de mobilité réalisée en interne par les services de Dijon Métropole
Profiter des mutations et des transformations de tissus d'activités, notamment vers des tissus mixtes, pour développer des points d'intermodalité	X		
Organiser les différents types de flux	X		
Définir les modes de transport les plus pertinents au regard des caractéristiques urbaines et socio-démographiques des secteurs de projet urbain	X		
MISE EN ŒUVRE AU CAS PAR CAS DES AMÉNAGEMENTS ET OFFRES DE MOBILITÉ IDENTIFIÉES			
	Dès 2020	En fonction de l'évolution des activités sur les secteurs	Estimation financière
Adapter le réseau de transport collectif		X	En fonction des projets
Adapter les capacités routières des voies en fonction de l'offre de mobilité et de l'environnement		X	
Renforcer les fonctions de captage de flux des entrées de ville		X	
Valoriser les qualités paysagères des voies		X	

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Evolution des parts modales sur les secteurs traités
- Ratios de productivité du réseau : fréquentation, nombre de voyageurs/kilomètres
- Charges de trafic sur les axes routiers par mode (y compris vélos ou piétons)
- Occupation des parkings-relais

Action A3 : Tendre vers un réseau de TC intégré à l'échelle de l'aire urbaine

Action B2 : Poursuivre l'aménagement d'un réseau cyclable intercommunal : de l'autoroute à vélo aux zones de rencontre

Action C1 : Etudier les effets d'une hiérarchisation des réseaux routiers à l'échelle de la Métropole

Action D3 : Accentuer le report modal grâce aux parkings-relais et/ou de covoiturage

OAP Métropolitaines :

- OAP Métropolitaine 1 Entrée Sud :
 - o Focus 2 : Chenôve centre-ville, Carraz, Vergers du Sud
 - o Focus 3 : Marsannay-la-Côte (Champagne-Haute, Rente Logerot, Route de Beaune) / Perrigny-lès-Dijon (Charmes du petit Bois)
- OAP Métropolitaine 2 Axe de l'Ouche
- OAP Métropolitaine 3 Corridor Est

OAP Aménagement Sectorielles

OAP Environnement et paysage :

- Orientation 5 : La nature en ville

ACTION A2

VALORISER L'ÉTOILE FERROVIAIRE SUR LE TERRITOIRE DE DIJON MÉTROPOLE

CONTEXTE

Au cœur d'une étoile ferroviaire composée de 5 branches, Dijon Métropole bénéficie, au sein même de son territoire, d'une desserte interne par le biais de ses 3 gares (Dijon ville, Porte-Neuve et Ouges), et de gares limitrophes aux portes de la Métropole, telle que celle de Saulon-la-Chapelle. Si ni la gestion, ni l'exploitation du réseau ferroviaire ne relève de la compétence de Dijon Métropole, il s'agit d'acter la volonté de conserver et de renforcer les dessertes existantes en favorisant l'intermodalité, que ce soit sur le périmètre même de la Métropole ou que sur les territoires limitrophes du SCoT du Dijonnais et de l'aire urbaine.

OBJECTIF(S)

Sanctuariser le réseau ferroviaire sur le territoire, au service des échanges internes et externes à la Métropole.

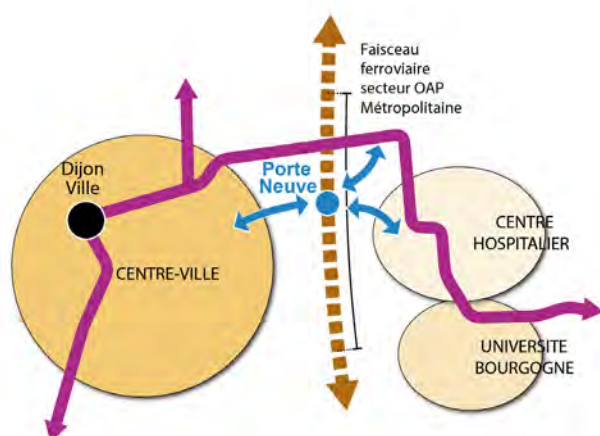
Accroître l'efficacité du réseau ferroviaire en concourant à l'amélioration de son organisation et de son exploitation.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A2.1. Optimiser les dessertes et pérenniser les gares actuelles

- Maximiser le rôle et la situation de la gare de Porte-Neuve, en accentuant la fonction intermodale de cette gare, notamment avec la station T1 Poincaré. La Métropole doit pouvoir tirer pleinement profit de cette gare urbaine située au cœur du plus gros pôle d'emplois régional et à proximité de nombreux équipements publics et scolaires.

Illustration : Schéma de principes d'organisation des modes au niveau de Porte Neuve



- Renforcer l'influence et l'attractivité de la gare d'Ouges :
 - Poursuivre la tarification multimodale Divia/TER ;
 - Promouvoir l'attractivité de la desserte en terme de temps de parcours ;
 - Renforcer l'accès à la gare tous modes confondus, étudier des aménagements mode par mode (stationnement, vélos, piétons, transports collectifs,...).

A2.2. Prévoir les potentielles évolutions du nœud ferroviaire dijonnais

- Préserver le projet de raccordement de «la Chapelle», qui doit permettre de relier la ligne ferroviaire Dijon - Besançon à celle de Dijon - Is-sur-Tille et ainsi répondre aux flux croissants entre la Métropole et les territoires périurbains.
- Maintenir le potentiel de création d'une halte ferroviaire à Longvic et de réouverture de celle de Neuilly-lès-Dijon (désormais Neuilly-Crimolois).
- Examiner les potentiels de desserte urbaine le long du faisceau ferroviaire : le faisceau ferroviaire ainsi que la gare de Porte-Neuve font l'objet d'une OAP Métropolitaine, avec des objectifs de densification, de retraitement des îlots et de requalification d'espaces publics.

Illustration : Desserte ferroviaire de Dijon Métropole et de l'aire urbaine



PORTEUR(S) DE L'ACTION

- AOT ferroviaires pour l'exploitation
- SNCF Réseau pour l'infrastructure

PARTENAIRE(S)

- Conseils régionaux de Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes

- Opérateur du réseau Divia
- Opérateur du réseau TER
- SNCF Réseau
- Aménageurs
- Acteurs du monde économique
- Dijon Métropole

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

OPTIMISER LES DESSERTES ET PÉRENNISER LES GARES ACTUELLES			
	Dès 2020	2020-2030	Estimation financière
Maximiser le rôle et la situation de la gare de Porte-Neuve	X		Inclus dans les études du CPER 2015/2020 relative au nœud ferroviaire dijonnais : 750 000 €
Renforcer l'influence et l'attractivité de la gare d'Ouges	X		100 000 €
PRÉVOIR LES POTENTIELLES ÉVOLUTIONS DU NŒUD FERROVIAIRE DIJONNAIS			
	Dès 2020	2020-2030	Estimation financière
Préserver le projet de raccordement de «la Chapelle»		X	Etude + Travaux : 35 millions €
Maintenir le potentiel de création d'une halte ferroviaire à Longvic et de réouverture de celle de Neuilly-Crimolois		X	/
Examiner les potentiels de desserte urbaine le long du faisceau ferroviaire		X	50 000 €

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Utilisation des tarifications multimodales
- Dessertes quotidiennes en TER : nombre d'allers/retours par jour, fréquentation
- Evolution des temps de parcours par mode (avant et après réalisation de projets)

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUi-HD

Action A1 : Accompagner les mutations et les transformations urbaines

Action A3 : Tendre vers un réseau de TC intégré à l'échelle de l'aire urbaine

OAP Métropolitaines :

- OAP Métropolitaine 2 Axe de l'Ouche :
 - o Focus 1 : Dijon Centralité
- OAP Métropolitaine 3 Corridor Est :
 - o Focus 1 : Longvic (centralité, Pommerets-Poussots, Kennedy-Chicago) / Dijon (Ecocité Jardins des Maraîchers, Mont Blanc)

ACTION A3

TENDRE VERS UNE OFFRE DE MOBILITE INTEGREE A L'ECHELLE DE L'AIRE URBAINE

CONTEXTE

Dijon Métropole attire bien au-delà de ses frontières institutionnelles. L'agglomération n'occupant que 10% de la superficie de son aire urbaine, les flux en provenance de l'extérieur de la Métropole sont nombreux et ne peuvent être gérés par la Métropole seule. D'après l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) 2016, 94% des déplacements entre Dijon Métropole et le périmètre du SCoT du Dijonnais sont réalisés en voiture. L'organisation des déplacements et la forte motorisation des ménages influent sur la circulation au sein de la Métropole. De ce fait, il faut interagir avec les territoires extérieurs à l'agglomération.

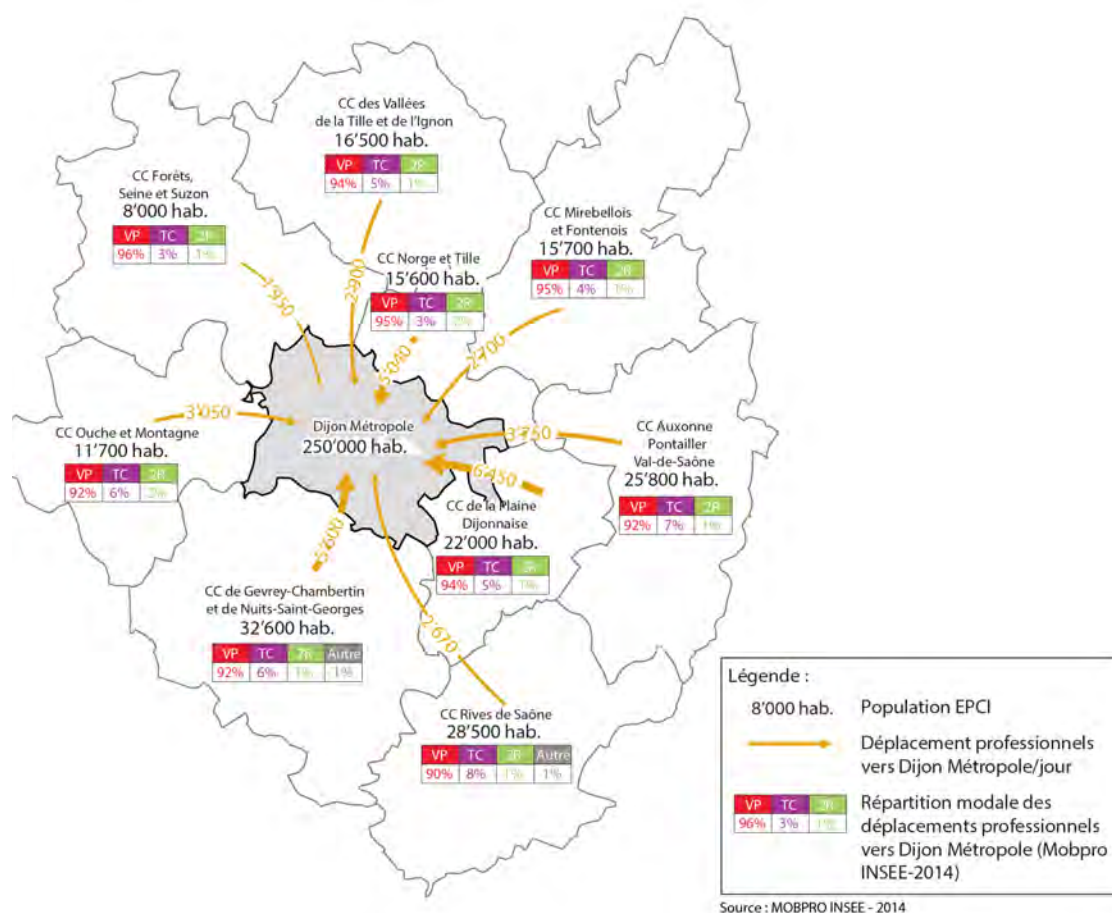


Illustration : Déplacements professionnels vers Dijon Métropole et répartition modale de ces déplacements

OBJECTIF(S)

Maîtriser les flux automobiles pénétrant la Métropole en renforçant le report modal vers les transports collectifs de l'aire urbaine afin de réduire la part modale de la voiture et de maîtriser les émissions de pollutions atmosphériques et de bruit.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A3.1. Réaliser une étude globale relative à la cohérence des offres de mobilité en direction de la Métropole, en partenariat avec les territoires de l'aire urbaine

- Réaliser un état des lieux et un bilan de l'existant : réseaux (desserte, fréquence), autorités organisatrices compétentes, pôles d'échanges intra et inter-réseaux.
- Définir une organisation cohérente et conjointe des réseaux de transports collectifs à l'échelle de l'aire urbaine.
- Améliorer les interconnexions entre les offres de mobilités en mettant en œuvre des mesures incitatives au report modal ou à la mobilité partagée.

A3.2. Promouvoir les dessertes et actions déjà en place en accroissant leur attractivité et leur lisibilité

- En matière de lignes ferroviaires et de lignes interurbaines.
- En termes de tarifications multimodales et d'interopérabilité des réseaux.

A3.3. Intensifier les connexions au-delà de l'aire urbaine tel qu'identifié dans le projet métropolitain

- Vers l'arc bourguignon (Beaune, Chalon-sur-Saône, Mâcon) et les pôles urbains francs-comtois (Besançon, Belfort-Montbéliard).

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté
- EPCI du SCoT du Dijonnais et de l'aire urbaine
- Communes du SCoT du Dijonnais et de l'aire urbaine
- Syndicats mixtes porteurs des SCoT de l'aire urbaine
- SNCF

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

RÉALISER UNE ÉTUDE GLOBALE RELATIVE À LA COHÉRENCE DES OFFRES DE MOBILITÉ EN DIRECTION DE LA MÉTROPOLE, EN PARTENARIAT AVEC LES TERRITOIRES DE L'AIRE URBAINE			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Réaliser un état des lieux et un bilan de l'existant	X		300 000 €
Définir une organisation cohérente et conjointe des réseaux de transports collectifs à l'échelle de l'aire urbaine		X	
Améliorer les interconnexions entre les offres de mobilités		X	
PROMOUVOIR LES DESSERTES ET ACTIONS DÉJÀ EN PLACE EN ACCROISSANT LEUR ATTRACTIVITÉ ET LEUR LISIBILITÉ			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
En matière de lignes ferroviaires et de lignes interurbaines		X	20 000 € / an
En termes de tarifications multimodales et d'interopérabilité des réseaux		X	Etude de tarification : 25 000 €
INTENSIFIER LES CONNEXIONS AU-DELÀ DE L'AIRE URBAINE TEL QU'IDENTIFIÉ DANS LE PROJET MÉTROPOLITAIN			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Vers l'arc bourguignon et les pôles urbains francs-comtois		X	/

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Evolution des parts modales sur l'aire urbaine
- Utilisation des tarifications multimodales Divia/TER et Divia/Mobigo
- Fréquentation des lignes ferroviaires en provenance et en direction de Dijon
- Motorisation des ménages
- Nombre de personnes par voiture

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action A1 : Accompagner les mutations et les transformations urbaines

Action A2 : Valoriser l'étoile ferroviaire sur le territoire de Dijon Métropole

Action C1 : Etudier les effets d'une hiérarchisation des réseaux routiers à l'échelle de la Métropole

Action D1 : Organiser et réglementer le stationnement dans la ville centre

Action D3 : Accentuer le report modal grâce aux parkings-relais et/ou de covoiturage

OAP Aménagement sectorielles

ACTION A4

AMELIORER LA QUALITE ET LA PERFORMANCE DES BUS

CONTEXTE

Depuis la mise en service des 2 lignes de tramway en 2012, la fréquentation du réseau a fortement augmenté, passant de 36,6 millions voyages en 2012 à près de 46,6 millions en 2017, soit une augmentation de près de 10 millions de voyages en 5 ans. Si les 2 lignes de tramway T1 et T2 représentent plus de 50% de la fréquentation du réseau, les Lianes en réalisent près de 35%.

La performance du réseau a également bien progressé, avec une vitesse commerciale moyenne sur le réseau de bus passée de 16,95 km/h en 2012 à 17,46 km/h en 2017.



Illustration : Vitesses commerciales moyennes sur le réseau de bus

L'objectif est ambitieux, d'autant que le réseau Divia est d'ores et déjà l'un des plus performants de France avec ses 183 voyages par an et par habitant et son offre kilométrique de 38,5 km commerciaux par an et par habitant.

En matière de matériel roulant, l'arrivée des 102 bus hybrides en 2012, des 5 navettes 100% électriques affectées à la ligne de cœur de ville DiviaCity et des 10 nouveaux mini-bus pour le service Transport de Personnes à Mobilité Réduite DiviAccès en 2017, a permis d'entamer le renouvellement progressif du parc.

La qualité de service des bus Divia est actuellement contrôlée dans le cadre de la délégation de service public au travers de plusieurs critères tels que la propreté, la ponctualité, l'accueil clients,...

Le réseau de transport collectif est ainsi en constante évolution et se doit de prendre en compte à la fois l'évolution des modes de vie, des déplacements et des contraintes législatives en matière de matériel roulant.

ZOOM SUR PRIORIBUS :

La mise en oeuvre du projet Prioribus, qui concerne les Lianes et la Corol, a pour double objectif :

- d'améliorer la vitesse commerciale des lignes structurantes en accroissant leur attractivité, via la priorisation des bus aux carrefours à feux et des réaménagements de voirie ;
- rendre plus accessibles et sécurisés les arrêts et pôles d'échanges, renforçant ainsi l'attractivité du réseau.

OBJECTIF(S)

Accroître l'efficacité du réseau de bus Divia, en particulier sur les lignes complémentaires (dans la continuité de Prioribus).

Adapter le réseau Divia au regard des évolutions des modes de vie.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A4.1. Poursuivre l'amélioration de la qualité générale du réseau

- Poursuivre le déploiement des Bornes d'Informations Voyageurs (BIV) sur l'ensemble du réseau.
- Faciliter la circulation des bus en privilégiant les trajectoires directes.
- Identifier les points durs de circulation pénalisant la vitesse commerciale des bus.
- Intégrer des sites propres bus lors des réaménagements de voiries.

A4.2. Rendre plus compétitive les lignes de bus complémentaires en terme de qualité de service

- Intensifier la démarche qualité sur les lignes complémentaires : en termes notamment de ponctualité, de propreté, de temps de parcours, etc.
- Optimiser l'exploitation du matériel roulant existant au regard des besoins des lignes complémentaires.
- Etudier l'évolution des lignes complémentaires les plus fréquentées.

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Opérateur du réseau Divia
- Communes de Dijon Métropole

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ GÉNÉRALE DU RÉSEAU			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Poursuivre le déploiement des Bornes d'Information Voyageurs (BIV)	X		7 millions €
Faciliter la circulation des bus		X	
Identifier les points durs de circulation	X		
Intégrer des sites propres bus		X	
RENDRE PLUS COMPÉTITIVE LES LIGNES DE BUS COMPLÉMENTAIRES EN TERME DE QUALITÉ DE SERVICE			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Intensifier la démarche qualité sur les lignes complémentaires	X		Fonctionnement : 30 000 euros / an
Optimiser l'exploitation du matériel roulant existant	X		Etudes : 25 000 €
Etudier l'évolution des lignes complémentaires les plus fréquentées		X	

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Evolution des parts modales sur l'aire urbaine
- Vitesses commerciales
- Fréquentation du réseau
- Evolution des résultats de la démarche qualité

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUi-HD

Action A1 : Accompagner les mutations et les transformations urbaines

Action A5 : Accroître l'accès aux transports collectifs

ACTION A5

ACCROITRE L'ACCES AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

CONTEXTE

Depuis le 1^{er} janvier 2017, l'ensemble des services de la mobilité sur le territoire de Dijon Métropole sont inclus au sein d'un seul et unique contrat, dans le cadre d'une délégation de service public globale, qui intègre à la fois les services de transports urbains bus & tramway, les services de location de vélos de courte, moyenne et longue durées ainsi que les vélos en libre-service, le stationnement en ouvrage et sur voirie et les services de fourrières (voitures et vélos). Cette exploitation unique des services de la mobilité permet de mettre en œuvre efficacement et de manière coordonnée des actions en matière de déplacements mais également d'homogénéiser les services offerts aux usagers. Aussi, DiviaMobilités, c'est désormais :

- une charte graphique unique à l'ensemble des services, couplée à des noms commerciaux déclinés à partir de la marque Divia : DiviaPark, DiviaVeloPark, DiviaVelodi...
- des portails d'information et de relation clients uniques aux différents services (agence commerciale, centrale d'appels, site internet, application,...)

En matière de billettique, des expérimentations telles que l'openpayment avec des validations possibles via la carte bancaire semblent faire leur preuve et permettent au réseau de transport d'accroître son accessibilité auprès d'un plus large public.

Au-delà des mesures liées à la billettique, à la tarification ou à l'information voyageurs, l'amélioration de l'accès aux transports collectifs se fait également à travers des aménagements pour les personnes à mobilité réduite. Si actuellement 85% de la fréquentation du réseau Divia est accessible aux PMR, à la fin du projet Prioribus, près de 96% le seront, que ce soit en matière de matériel roulant ou de points d'arrêts.

Au final, un réseau est accessible parce que facile d'usage, équitable et inclusif pour toutes et tous, à la fois aux usagers quotidiens ou occasionnels, aux touristes, aux personnes à mobilité réduite, aux plus démunis comme aux plus aisés, aux usagers en correspondance avec d'autres réseaux,...

OBJECTIF(S)

Garantir à tous les publics un usage aisé des services de la mobilité par des mesures visant à accroître la fréquentation.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A5.1. En termes de tarification et de commercialisation

- Etudier une généralisation de la tarification solidaire.
- Poursuivre la dématérialisation et la simplification de la commercialisation des titres (openpayment).
- Garantir l'interopérabilité : à la fois entre les réseaux (interurbains,...) et les services (stationnement, vélos, auto-partage,...) connectés.
- Accentuer l'accompagnement des entreprises et administrations dans le développement de leur plan de mobilité.

A5.2. En termes d'information et de services aux voyageurs

- Développer l'utilisation des Bornes d'Information Voyageurs (BIV).
- S'appuyer sur les outils numériques pour accroître l'accès à l'information.
- Développer l'information voyageur spécifique aux besoins de certains publics : information accessible aux personnes ayant des difficultés à lire, aux non-voyants et mal-voyants, traduction en langues étrangères des supports de communication,...
- Poursuivre l'engagement de la Métropole sur l'information multimodale régionale.
- Accroître la formation des personnels du réseau Divia en lien avec le public en matière de handicap en réalisant de véritables formations des personnels concernés : création de partenariats avec les associations spécialisées et de modules de formation.
- Accentuer le sentiment de sérénité dans l'usage des services à la mobilité pour toutes et tous.

A5.3. En termes d'infrastructures

- Poursuivre les aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite (PMR), au-delà du SDA-Ad'Ap (Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmé) réalisé en 2016 et après les travaux du projet Prioribus et de la gare de Dijon Ville.
- Accroître le rôle des pôles d'échanges du réseau, en facilitant le rabattement vers les parkings-relais et en poursuivant le développement des DiviaVéloPark.
- Poursuivre les partenariats avec le réseau interurbain dans la gestion commune des points d'arrêt sur la Métropole.

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Opérateur du réseau Divia
- Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté
- Représentants des personnes en situation de handicap
- Acteurs du monde économique
- Centre communal d'action sociale (CCAS)
- Association des seniors dijonnais

TARIFICATION ET COMMERCIALISATION			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Etudier une généralisation de la tarification solidaire	X		Phase de réflexion et de conception de la tarification réalisée en interne par les services de Dijon Métropole
Poursuivre la dématérialisation et la simplification de la commercialisation des titres	X		
Garantir l’interopérabilité	X		
Accentuer l’accompagnement des entreprises et administrations dans le développement de leur plan de mobilité	X		
INFORMATION ET SERVICES AUX VOYAGEURS			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Développer l’utilisation des Bornes d’Information Voyageurs (BIV)	X		Fonctionnement et déploiement de nouveaux outils : 100 000 € / an
S’appuyer sur les outils numériques	X		
Développer l’information voyageur spécifique aux besoins de certains publics		X	
Poursuivre l’engagement de la Métropole sur l’information multimodale régionale	X		250 000 € / an
Accroître la formation des personnels du réseau Divia en lien avec le public en matière de handicap	X		80 000 € / an
Accentuer le sentiment de sérénité	X		/
INFRASTRUCTURES			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Poursuivre les aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite (PMR)		X	Coût de la mise en accessibilité des arrêts du réseau : 3 500 000 €
Accroître le rôle des pôles d’échanges du réseau		X	80 000 € par pôle d’échanges (abris sécurisés vélos)
Poursuivre les partenariats avec le réseau interurbain dans la gestion commune des points d’arrêt sur la Métropole	X		/

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Fréquentation du réseau Divia
- Vente des titres de transports
- Evolution des résultats de la démarche qualité
- Nombre d'arrêts accessibles

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

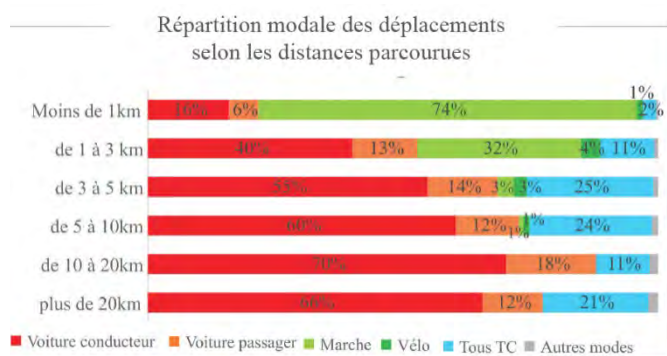
Action A1 : Accompagner les mutations et les transformations urbaines

Action B1 : Organiser les déplacements de proximité pour favoriser la ville des courtes distances

Action B2 : Poursuivre l'aménagement d'un réseau cyclable intercommunal : de l'autoroute à vélo aux zones de rencontre

ACTION B1**ORGANISER LES DEPLACEMENTS DE PROXIMITE POUR FAVORISER LA VILLE DES COURTES DISTANCES****CONTEXTE**

La marche est déjà un mode de déplacement fortement utilisé pour des très courtes distances (moins de 1 km) comme les résultats de l'EDGT 2016 le mettent en évidence. La part modale des déplacements piétons atteint 29% en 2016 sur l'agglomération dijonnaise. Toutefois, de fortes disparités existent sur le territoire. Et, pour certains motifs tels que école-collège, achats de proximité et déplacements d'accompagnement, la part de la marche pourrait être améliorée.

**OBJECTIF(S)**

Augmenter la part modale de la marche à pied dans les déplacements quotidiens sur les courtes distances.

Sécuriser les déplacements piétons et rendre l'espace public accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Développer l'usage de la marche à pied sur l'ensemble du territoire.

Organiser la cohabitation de tous les modes de déplacement, notamment avec le vélo.

Mettre en place une politique dédiée à la marche à pied.

DESCRIPTION DE L'ACTION**B1.1. Réaliser un plan d'actions piéton métropolitain**

- Aménager l'espace public afin de favoriser la sécurité, le confort de marche, la lisibilité et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).
- Valoriser l'espace public au profit des piétons notamment sur les trottoirs, contraints dans le centre-ville, où les usages se sont multipliés.
- Valoriser les randonnées aménagées sur le territoire de la Métropole.
- Réduire les conflits d'usages notamment avec les vélos.
- Favoriser les perméabilités piétonnes, notamment dans le cadre des projets d'aménagement.

B1.2. Favoriser l'usage de la marche chez les séniors

- Aménager l'espace public afin que les séniors puissent se déplacer à pied en augmentant notamment le nombre des assises.
- Inciter les séniors à favoriser l'usage de la marche lors de leurs déplacements.

B1.3. Intégrer la réalisation d'aménagements doux en faveur des piétons et des vélos au sein des opérations d'aménagement

B1.4. Conformément à la fiche 81 du contrat métropolitain, réaliser la passerelle piétons - vélos entre les quartiers Valmy et Toison d'Or

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Communes de Dijon Métropole
- Gestionnaires des voiries
- Propriétaires fonciers concernés par des aménagements piétonniers

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

RÉALISER UN SCHÉMA PIÉTON MÉTROPOLITAIN			
	Dès 2020	En fonction de l'évolution des secteurs	Estimation financière
Aménager l'espace public afin de favoriser la sécurité, le confort de marche, la lisibilité et l'accessibilité aux PMR	X		En fonction des projets
Valoriser l'espace public au profit des piétons, notamment dans les espaces publics contraints avec une multiplicité des usages	X		
Valoriser les randonnées aménagées sur le territoire de la Métropole	X		
Réduire les conflits d'usages sur l'espace public, notamment avec les vélos	X		
Favoriser les perméabilités piétonnes, notamment dans le cadre des projets d'aménagement	X		
FAVORISER L'USAGE DE LA MARCHÉ CHEZ LES SÉNIORS			
	Dès 2020	En fonction de l'évolution des secteurs	Estimation financière
Aménager l'espace public afin que les séniors puissent se déplacer à pied en augmentant notamment le nombre d'assises	X		En fonction des projets
Inciter les séniors à favoriser l'usage de la marche lors de leurs déplacements	X		Communes
INTÉGRER LA RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS DOUX EN FAVEURS DES PIÉTONS ET DES VÉLOS AU SEIN DES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT			
	Dès 2020	En fonction de l'évolution des secteurs	Estimation financière
Intégrer la réalisation d'aménagements doux en faveur des piétons et des vélos au sein des opérations d'aménagement	X		En fonction des projets
CONFORMÉMENT À LA FICHE 81 DU CONTRAT MÉTROPOLITAIN, RÉALISER LA PASSERELLE PIÉTONS - VÉLOS ENTRE LES QUARTIERS VALMY ET TOISON D'OR			
	Dès 2020	En fonction de l'évolution des secteurs	Estimation financière
Conformément à la fiche 81 du contrat métropolitain, réaliser la passerelle piétons - vélos entre les quartiers Valmy et Toison d'Or	X		2,5 millions d'euros

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Part modale de la marche
- Flux piétons sur des secteurs identifiés
- Linéaires de rues piétonnes et de zones apaisées

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action A1 : Accompagner les mutations et les transformations urbaines

Action A5 : Accroître l'accès aux transports collectifs

Action B2 : Poursuivre l'aménagement d'un réseau cyclable intercommunal : de l'autoroute à vélo aux zones de rencontre

Action B3 : Sensibiliser et accompagner les acteurs pour une mobilité durable

Action C1 : Étudier les effets d'une hiérarchisation des réseaux routiers à l'échelle de la Métropole

Action C2 : Mettre en cohérence les besoins locaux et la vision métropolitaine des circulations

OAP Métropolitaines :

- OAP Métropolitaine 1 Entrée Sud :
 - o Focus 1 : Dijon (Bourroches, Canal, Valendons)
 - o Focus 3 : Marsannay-la-Côte (Champagne-Haute, Rente Logerot, Route de Beaune) / Perrigny-lès-Dijon (Charmes du petit Bois)
- OAP Métropolitaine 2 Axe de l'Ouche :
 - o Focus 1 : Dijon Centralité
 - o Focus 2 : Dijon (Lac Kir, Fontaine d'Ouche), Plombières-lès-Dijon (Lac Kir)
 - o Focus 3 : Plombières-lès-Dijon (centralité)
- OAP Métropolitaine 3 Corridor Est :
 - o Focus 1 : Longvic (centralité, Pommerets-Poussots, Kennedy-Chicago) / Dijon (Ecocité Jardins des Maraîchers, Mont Blanc)
 - o Focus 2 : Dijon (Voltaire, Porte Neuve, Clemenceau)
 - o Focus 3 : Dijon (Entrée nord)

OAP Aménagement Sectorielles

OAP Environnement et Paysage

ACTION B2

POUSUIVRE L'AMENAGEMENT D'UN RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL : DE L'AUTOROUTE A VELO AUX ZONES DE RENCONTRE

CONTEXTE

En lien avec des enjeux de santé publique et de développement durable, le vélo est le mode véritablement adapté pour concurrencer la voiture sur des trajets de courte et de moyenne distances.

Le réseau cyclable représente 234 km de voirie aménagée, soit 24% de la voirie de l'agglomération, ce qui place la métropole dijonnaise en tête des villes de même strate démographique.

Le développement des pistes cyclables a été accompagné par le développement d'un certain nombre de services : un service de vélos en libre-service et de location et des services de stationnement sécurisé notamment à proximité des stations de tramway favorisant l'intermodalité.

5,5% des actifs dijonnais vont travailler à vélo (données INSEE 2016), plaçant Dijon dans les 10 premières grandes villes de France. Et l'usage du vélo s'est développé sur l'agglomération même si par ailleurs la part modale vélo est restée stable entre 2010 et 2016 d'après les enquêtes ménages déplacements.

Début 2018, la commune de Dijon a été classée deuxième ville de 100 000 à 200 000 habitants au baromètre des villes cyclables, établi après une enquête nationale par la fédération française des usagers de la bicyclette.

Le potentiel de développement reste important sur l'agglomération avec d'une part, la part des déplacements inférieurs à 10 km qui s'élève à 89% selon les résultats de l'enquête déplacements 2016 de l'agglomération dijonnaise (EDGT) et d'autre part, une géographie du territoire propice à l'usage du vélo (courtes distances et faible relief).



Illustration : Répartition des déplacements selon la distance parcourue (Résultats de l'Enquête Déplacements Grand Territoire)

OBJECTIF(S)

Atteindre 12% de part modale vélo en 2030.

Poursuivre le maillage de l'agglomération avec un réseau cyclable continu et sécurisé.

Encourager et faciliter la pratique du vélo sur l'ensemble du territoire métropolitain

DESCRIPTION DE L'ACTION

B2.1. Poursuivre la mise en place d'un réseau cyclable continu et hiérarchisé à l'échelle de la Métropole

- Relier les communes de l'agglomération au centre-ville de Dijon, notamment en réalisant des autoroutes à vélo : les voies express permettent aux vélos d'accéder rapidement à la ville centre depuis les villes périphériques en utilisant des pistes cyclables dédiées.
- Aménager des véloroutes pour favoriser le développement du tourisme vert et l'attractivité du territoire.
- Raccorder les zones industrielles et d'activités ainsi que les nouveaux écoquartiers au réseau cyclable structurant existant.
- Poursuivre la réalisation du maillage existant et raccorder les bâtiments publics, collèges et lycées au réseau existant.
- Réduire les points noirs du réseau cyclable pour améliorer la sécurité des déplacements des cyclistes et permettre l'usage du vélo au plus grand nombre.

B2.2. Poursuivre l'aménagement de stationnements vélos publics et privés

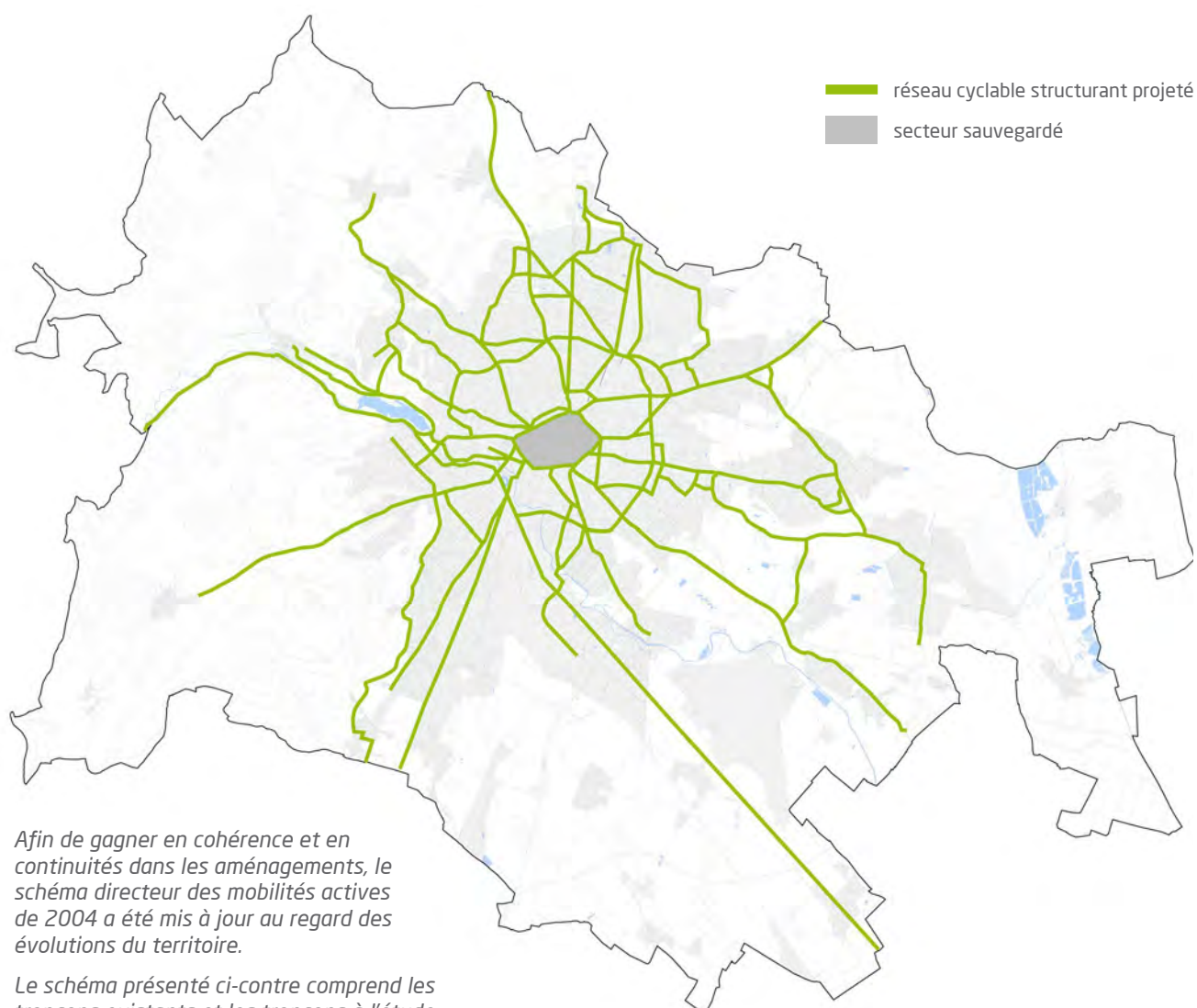
- Poursuivre la mise en place d'arceaux vélos et de stations vélos sécurisés en fonction des besoins identifiés et notamment à proximité des arrêts de bus et de tramway pour faciliter l'intermodalité, autour des équipements publics et des sites fréquentés. Actuellement environ 2 600 arceaux publics ont été mis en place sur l'espace public de Dijon.
- Poursuivre la réalisation de stationnement vélos dans le domaine privé réglementé dans le PLUi-HD au moment de chaque projet de construction.

B2.3. Faciliter l'usage du vélo dans l'agglomération dijonnaise

- Mieux communiquer sur le réseau cyclable existant.
- Réduire les conflits d'usages notamment entre piétons et vélos mais aussi entre vélos et voitures.
- Prendre en compte les attentes des usagers en termes d'amélioration qualitative du réseau cyclable existant en poursuivant la concertation engagée avec les associations.
- Développer une signalétique cyclable, en tant que besoin, pour faciliter les déplacements des cyclistes.
- Développer, selon les besoins identifiés et les potentiels d'utilisation, l'offre de vélos en libre-service.
- Poursuivre la mise en place de contre-sens cyclables dans les rues à sens unique et favoriser la perméabilité cyclable des différents quartiers.
- Intégrer des aménagements favorables aux vélos au sein des opérations d'aménagement.



Quetigny Chevigny-Saint-Sauveur



Afin de gagner en cohérence et en continuités dans les aménagements, le schéma directeur des mobilités actives de 2004 a été mis à jour au regard des évolutions du territoire.

Le schéma présenté ci-contre comprend les tronçons existants et les tronçons à l'étude.

Il présente un objectif à long terme de la métropole en matière de réseau cyclable structurant. Le secteur sauvegardé du centre-ville de Dijon est grisé dans la mesure où les circulations y sont déjà apaisées et les voies propices aux modes actifs.

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Communes
- Gestionnaires des voiries
- Propriétaires fonciers concernés par des aménagements cyclables
- Opérateur(s) des services vélos (DiviaVélo, DiviaVélodi, DiviaVéloPark, ...)

POURSUIVRE LA MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU CYCLABLE CONTINU ET HIÉRARCHISÉ À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE			
	Dès 2020	En fonction de l'évolution des activités sur les secteurs	Estimation financière
Relier les communes de l'agglomération au centre ville de Dijon, notamment en réalisant des autoroutes à vélo		X	En fonction des projets
Aménager des véloroutes		X	
Raccorder les zones industrielles et d'activités ainsi que les nouveaux écoquartiers au réseau cyclable structurant existant	X		
Poursuivre la réalisation du maillage structurant existant	X		
Réduire les points noirs du réseau cyclable	X		
POURSUIVRE L'AMÉNAGEMENT DE STATIONNEMENTS VELOS PUBLICS ET PRIVÉS			
	Dès 2020	En fonction de l'évolution des activités sur les secteurs	Estimation financière
Poursuivre la mise en place d'arceaux vélos et de stations vélos sécurisés	X		En fonction des projets
Poursuivre la réalisation de stationnements vélos	X		
FACILITER L'USAGE DU VÉLO DANS L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE			
	Dès 2020	En fonction de l'évolution des activités sur les secteurs	Estimation financière
Mieux communiquer sur le réseau cyclable existant	X		En fonction des projets
Réduire les conflits d'usages	X		
Prendre en compte les attentes des usagers	X		
Développer une signalétique cyclable		X	
Développer, selon les besoins identifiés et les potentiels d'utilisation, l'offre de vélos en libre-service		X	
Poursuivre la mise en place de contre-sens cyclables dans les rues à sens unique et favoriser la perméabilité cyclable des différents quartiers	X		
Intégrer des aménagements favorables aux vélos au sein des opérations d'aménagement	X		

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Linéaire d'aménagement
- Linéaire zones 20/30
- Trafic vélos sur des secteurs identifiés
- Nombre d'arceaux vélos
- Fréquentation du service DiviaVélodi (Vélos en libre-service)
- Répartition modale

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action A1 : Accompagner les mutations et les transformations urbaines

Action B1 : Organiser les déplacements de proximité pour favoriser la ville des courtes distances

Action B3 : Sensibiliser et accompagner les acteurs pour une mobilité plus durable

Action C1 : Étudier les effets d'une hiérarchisation des réseaux routiers à l'échelle de la Métropole

Action C2 : Mettre en cohérence les besoins locaux et la vision métropolitaine des circulations

OAP Métropolitaines :

- OAP Métropolitaine 1 Entrée Sud :
 - o Focus 1 : Dijon (Bourroches, Canal, Valendons)
 - o Focus 3 : Marsannay-la-Côte (Champagne-Haute, Rente Logerot, Route de Beaune) / Perrigny-lès-Dijon (Charmes du petit Bois)
- OAP Métropolitaine 2 Axe de l'Ouche :
 - o Focus 1 : Dijon Centralité
 - o Focus 2 : Dijon (Lac Kir, Fontaine d'Ouche), Plombières-lès-Dijon (Lac Kir)
- OAP Métropolitaine 3 Corridor Est :
 - o Focus 1 : Longvic (centralité, Pommerets-Poussots, Kennedy-Chicago) / Dijon (Ecocité Jardins des Maraîchers, Mont Blanc)
 - o Focus 2 : Dijon (Voltaire, Porte Neuve, Clemenceau)
 - o Focus 3 : Dijon (Entrée nord)

OAP Aménagement Sectorielles

OAP Environnement et Paysage :

- Orientation 2 : Les fils de l'eau
- Orientation 3 : Les paysages repères et les reliefs
- Orientation 4 : Les terres agricoles et leurs lisières
- Orientation 5 : La nature en ville

ACTION B3

COORDONNER ET INCITER A LA MOBILITE PARTAGEE ET SOLIDAIRE

CONTEXTE

Avec l'évolution des comportements en matière de déplacements, en particulier due à la prise en compte des considérations de développement durable mais aussi d'une recherche de flexibilité dans l'organisation de ses déplacements, de nouvelles formes de mobilité se développent, comme le covoiturage et l'auto-partage. La maîtrise de plus en plus prédominante des coûts de déplacements, que ce soit pour l'utilisateur ou la collectivité, a eu pour effet d'accentuer le développement de ces pratiques. Aussi, sur la Métropole, d'après l'EDGT 2016, environ 30% des personnes de 16 ans et plus enquêtées sur le territoire métropolitain utilisent le covoiturage.

Le développement de ces mobilités partagées doit désormais concourir à la maîtrise des déplacements motorisés individuels et à la rationalisation de l'usage de la voiture, dans un objectif de mutualisation des déplacements et non plus d'un usage individuel d'un véhicule motorisé.

En outre, le développement des mobilités partagées et solidaires questionne les dessertes en transports collectifs des communes périurbaines et rurales de l'agglomération. Mal adapté aux territoires peu denses, le transport collectif ne répond que partiellement aux besoins en mobilité : efficace voire concurrentiel à la voiture en heures de pointe, il manque d'attractivité en journée et s'avère peu utilisé. L'enjeu est donc de trouver des modes de transports alternatifs, permettant à la fois de mieux répondre aux besoins, tout en limitant les coûts pour la collectivité.

OBJECTIF(S)

Lutter contre l'auto-solisme et contenir la multi-motorisation des ménages.

Offrir une offre de mobilité adaptée à l'évolution des modes de vie.

DESCRIPTION DE L'ACTION

B3.1. Réaliser une étude technico-financière relative à l'évolution de l'offre dans les communes périurbaines

B3.2. Encourager le développement de l'auto-partage sur la Métropole

- Poursuivre l'interopérabilité entre le service d'auto-partage et les services de mobilité sur Dijon Métropole.
- Intégrer le service et son fonctionnement sur les supports de communication de la Métropole et des services de la mobilité.
- Appuyer les extensions potentielles du service et offrir des localisations privilégiées pour les stations.
- Favoriser le développement des services d'auto-partage entre particuliers.

B3.3. Développer les déplacements partagés de proximité à plus grande échelle en s'appuyant sur la dématérialisation de son fonctionnement

- Au sein des communes périurbaines : par exemple, DiviaPouce.
- Auprès des plus jeunes, avec les écoles : par exemple, le projet CmaBulle.

Illustration : Chaîne type de déplacements multimodaux



PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Communes de la Métropole et limitrophes à la Métropole
- Gestionnaire du service d'auto-partage
- Opérateur du service d'auto-stop organisé
- Opérateur des services de la mobilité

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

RÉALISER UNE ÉTUDE TECHNICO-FINANCIÈRE RELATIVE À L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DANS LES COMMUNES PÉRI-URBAINES			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Réaliser une étude technico-financière relative à l'évolution de l'offre dans les communes périurbaines	X		25 000 €
ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DE L'AUTO-PARTAGE SUR LA MÉTROPOLE			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Poursuivre l'interopérabilité entre le service d'auto-partage et les services de mobilité sur Dijon Métropole	X		Financement par le service d'auto-partage
Intégrer le service et son fonctionnement sur les supports de communication de la Métropole et des services de la mobilité	X		
Appuyer les extensions potentielles du service et offrir des localisations privilégiées pour les stations	X		
Favoriser le développement des services d'auto-partage entre particuliers	X		
DÉVELOPPER LES DÉPLACEMENTS PARTAGÉS DE PROXIMITÉ À PLUS GRANDE ÉCHELLE EN S'APPUYANT SUR LA DÉMATÉRIALISATION DE SON FONCTIONNEMENT			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Au sein des communes périurbaines	X		Coûts de fonctionnement : 75 000 € par an (en fonction des projets définis)
Auprès des plus jeunes, avec les écoles	X		

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Taux de motorisation des ménages
- Usages du service d'auto-partage / nombre de véhicules auto-partagés
- Nombre de stations d'auto-partage
- Parts modales
- Nombre de personnes par véhicule

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action B4 : Sensibiliser et accompagner les acteurs pour une mobilité plus durable

Action D3 : Accentuer le report modal grâce aux parkings-relais et/ou de covoiturage

OAP Aménagement sectorielles

ACTION B4**SENSIBILISER ET ACCOMPAGNER LES ACTEURS POUR UNE MOBILITE PLUS DURABLE****CONTEXTE**

Si l'État légifère depuis plusieurs années pour promouvoir et encourager le développement des mobilités durables (remboursement obligatoire de l'employeur à 50% de l'abonnement de transport, indemnité kilométrique vélo, mise en place obligatoire de plan de mobilité pour les entreprises de plus de 100 salariés implantées sur un territoire disposant d'un PDU,...), il faut néanmoins adapter la promotion des mobilités durables aux contextes locaux et mettre en exergue la palette de l'offre en mobilité proposée. Localement, sur Dijon Métropole, l'offre de mobilité est complète et a priori adaptée à la taille du territoire. Cependant, des difficultés d'ordres multiples persistent et limitent encore le passage d'un mode motorisé individuel vers un mode plus durable, qu'il s'agisse de réticences d'ordre comportemental ou d'obstacles liés à la congestion de certaines lignes de transports collectifs en heures de pointe. Les enjeux locaux en matière d'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie en général (bruit, apaisement des circulations,...), demeurent primordiaux dans les années à venir, afin de tendre vers une Métropole durable.

OBJECTIF(S)

Intensifier les changements de comportement en faveur des mobilités durables

DESCRIPTION DE L'ACTION

B4.1. Agir sur les temps urbains auprès des pôles générateurs de flux pour favoriser l'usage des transports collectifs

B4.2. Assurer le rôle de conseil en mobilité

- Accompagner individuellement les entreprises et administrations dans l'élaboration de leur plan de mobilité.

B4.3. Inciter les établissements scolaires et extra-scolaires à s'emparer des questions de mobilité dans leur fonctionnement pour sensibiliser les plus jeunes

- Promouvoir auprès des établissements scolaires la mise en place de projets de mobilité partagée et solidaire, entre enfants / parents.
- Organiser des campagnes de communication et de promotion autour des mobilités alternatives à la voiture individuelle (fête du vélo, journée de la mobilité,...).

B4.4. Conforter les missions de l'observatoire des modes doux

- Amélioration du système de comptage des flux piétons et vélos et de la communication des résultats (nouvelles solutions de comptage, publication de supports de communication,...).

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Acteurs du monde économique
- Établissements scolaires, extra-scolaires et universitaires
- Pôles générateurs de déplacements (Université de Bourgogne, CHU,...)
- Service des temps urbains de la Ville de Dijon

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

AGIR SUR LES TEMPS URBAINS AUPRÈS DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX POUR FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Agir sur les temps urbains auprès des pôles générateurs de flux pour favoriser l'usage des transports collectifs	X		Phase de réflexion intégrée aux coûts de fonctionnement de Dijon Métropole et de la Ville de Dijon
ASSURER LE RÔLE DE CONSEIL EN MOBILITÉ			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Accompagner individuellement les entreprises et administrations dans l'élaboration de leur plan de mobilité	X		35 000 € / an
INCITER LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET EXTRA-SCOLAIRES À S'EMPARER DES QUESTIONS DE MOBILITÉ DANS LEUR FONCTIONNEMENT POUR SENSIBILISER LES PLUS JEUNES			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Promouvoir auprès des établissements scolaires la mise en place de projets de mobilité partagée et solidaire, entre enfants / parents	X		30 000 € / an
Organiser des campagnes de communication et de promotion autour des mobilités alternatives à la voiture individuelle	X		
CONFORTER LES MISSIONS DE L'OBSERVATOIRE DES MODES DOUX			
	Dès 2020	Echéance 2030	Estimation financière
Amélioration du système de comptage des flux piétons et vélos et de la communication des résultats	X		30 000 € / an

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Nombre de plans de mobilité sur Dijon Métropole
- Évolution des parts modales

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action B3 : Coordonner et inciter à la mobilité partagée et solidaire

Action D3 : Accentuer le report modal grâce aux parkings-relais et/ou de covoiturage

OAP Aménagement Sectorielles

ACTION C1

ETUDIER LES EFFETS D'UNE HIERARCHISATION DES RESEAUX ROUTIERS A L'ECHELLE DE LA METROPOLE

CONTEXTE

L'accompagnement des mutations urbaines et l'intégration des besoins en mobilités en amont des projets et des requalifications urbaines nécessitent en parallèle d'assurer une cohérence au niveau du réseau routier. Au-delà des circulations automobiles, il s'agit de traiter l'ensemble des modes de déplacements (voiture, transport collectif, vélo, marche). L'élaboration d'une typologie des axes routiers participe ainsi à rationaliser les usages de chacune des voiries du réseau et à réaffecter l'espace public aux différents modes de manière plus équitable et partagée.

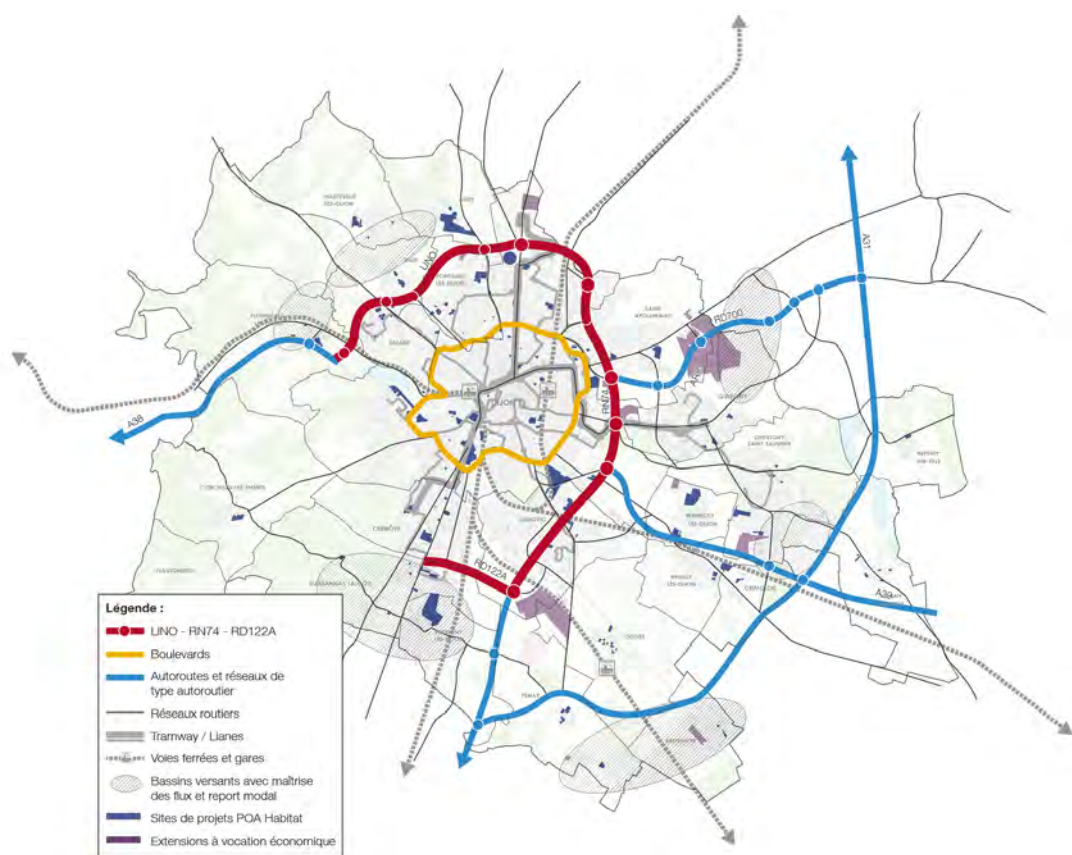


Illustration : Structuration du réseau routier sur Dijon Métropole

OBJECTIF(S)

Organiser et modérer les charges de trafic sur les axes principaux ainsi que les pénétrantes et favoriser le report modal.

DESCRIPTION DE L'ACTION

C1.1. Établir un nouvel état des lieux des flux sur les principaux axes et carrefours de la Métropole

- Cartographier les charges de trafic sur les carrefours à feux, les boulevards, les pénétrantes et voies principales.

C1.2. Réaliser une étude de hiérarchisation du réseau routier à l'échelle métropolitaine

- Définir la fonction circulatoire des voies en prenant en compte les capacités de report modal et de captage des flux, en particulier ceux en provenance de l'extérieur de la Métropole :
 - Déterminant des principes de gestion et d'aménagement du réseau routier ;
 - Évaluant les capacités de report modal et de captages des flux ;
 - Sécurisant la circulation des modes actifs et fluidifiant celle des transports collectifs.

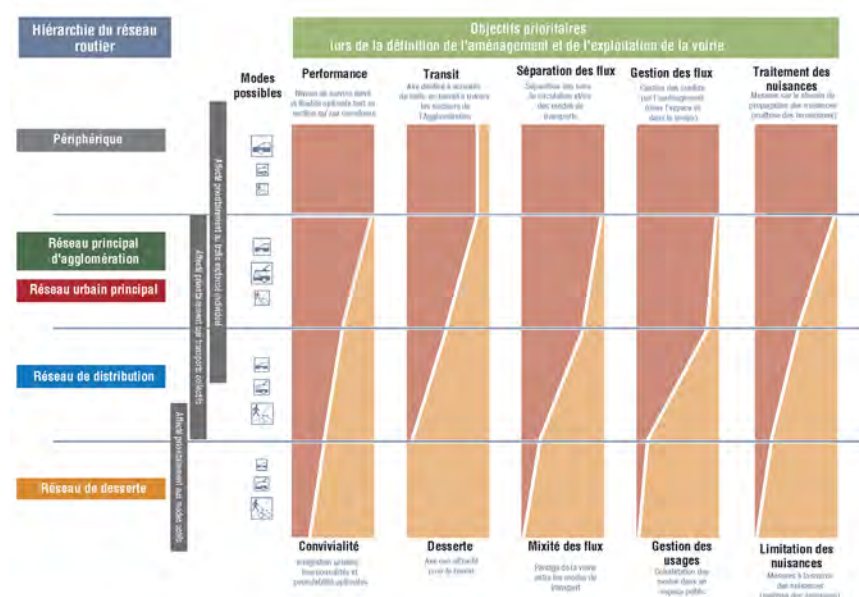


Illustration : Structuration du réseau routier

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Autres gestionnaires de voirie : État / Conseil départemental de la Côte d'Or
- Communes, au titre du pouvoir de police et de circulation

ÉTABLIR UN NOUVEL ÉTAT DES LIEUX DES FLUX SUR LES PRINCIPAUX AXES ET CARREFOURS DE LA MÉTROPOLE			
	Dès 2020	En fonction de l'évolution des activités sur les secteurs	Estimation financière
Cartographier les charges de trafic sur les carrefours à feux, les boulevards, les pénétrantes et voies principales	X		10 000 euros
RÉALISER UNE ÉTUDE DE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE			
	Dès 2020	En fonction de l'évolution des activités sur les secteurs	Estimation financière
Définir la fonction circulatoire de chacune des voies		X	60 000 / 70 000 euros

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Charges de trafic sur les axes routiers
- Charges des véhicules par mode
- Vitesse des véhicules

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action A1 : Accompagner les mutations et les transformations urbaines

Action B1 : Organiser les déplacements de proximité pour favoriser la ville des courtes distances

Action B2 : Poursuivre l'aménagement d'un réseau cyclable intercommunal : de l'autoroute à vélo aux zones de rencontre

OAP Métropolitaines :

- OAP Métropolitaine 2 Axe de l'Ouche :
 - o Focus 1 : Dijon Centralité
 - o Focus 2 : Dijon (Lac Kir, Fontaine d'Ouche), Plombières-lès-Dijon (Lac Kir)

- OAP Métropolitaine 3 Corridor Est

OAP Environnement et Paysage :

- Orientation 5 : La nature en ville

ACTION C2

METTRE EN COHERENCE LES BESOINS LOCAUX ET LA VISION METROPOLITAINE DES CIRCULATIONS

CONTEXTE

Chaque centralité dispose de ses propres caractéristiques. Aussi, chaque commune de l'agglomération est confrontée à des problématiques spécifiques mais qu'il convient de traiter de manière systémique : chaque centralité influe sur les autres, en particulier en matière de circulation. Il s'agit donc d'assurer une cohérence dans ce domaine, d'autant plus que la voirie est désormais gérée à l'échelle métropolitaine et que les pouvoirs de police et de circulation reviennent aux maires. Il demeure donc des contradictions entre besoins et usages, qu'il faut limiter et traiter au cas par cas. L'enjeu est également d'accompagner le développement des sites de projet dans l'évolution des communes en assurant une circulation adaptée aux besoins de chaque site.

En outre, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), la Métropole doit être consultée sur les orientations du PADD des PLU élaborés par les communes situées dans un rayon de 15 kilomètres, qui ne sont pas membres d'un EPCI compétent en matière de PLU ni membres d'une AOM (article L.153-13 du code de l'urbanisme). Cette compétence permet, entre autres, de garantir un développement réfléchi et une vision commune des déplacements sur la Métropole et les communes limitrophes.

OBJECTIF(S)

Des plans de circulation pour chaque commune, concourant aux objectifs métropolitains de report modal.

Assurer une vision intégrée des circulations pour maîtriser les flux en provenance de l'aire urbaine.

DESCRIPTION DE L'ACTION

C2.1. Définir un schéma métropolitain des circulations

C2.2. Dans le prolongement de l'action A3 et du contrat métropolitain, avoir une vision des circulations sur les communes aux franges de la Métropole

- Poursuivre la mission de consultation au titre du statut d'autorité organisatrice de la mobilité des projets de PLU des communes situées à moins de 15 kilomètres de la Métropole.
- Intégrer un volet circulation. à l'étude prévue à l'action A3.1.

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Dijon Métropole ou communes

PARTENAIRE(S)

- Communes

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

DÉFINIR UN SCHÉMA MÉTROPOLITAIN DES CIRCULATIONS			
	Dès 2020	Échéance 2030	Estimation financière
Définir un schéma métropolitain des circulations	X		75 000 €
DANS LE PROLONGEMENT DE L'ACTION A3 ET DU CONTRAT MÉTROPOLITAIN, AVOIR UNE VISION DES CIRCULATIONS SUR LES COMMUNES AUX FRANGES DE LA MÉTROPOLE			
	Dès 2020	Échéance 2030	Estimation financière
Poursuivre la mission de consultation au titre du statut d'autorité organisatrice de la mobilité des projets de PLU des communes situées à moins de 15 kilomètres	X		/
Intégrer un volet circulation à l'étude prévue à l'action A3.1.	X		Cf. Action A3.1.

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Vitesse des véhicules
- Charges de trafic sur les axes routiers

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action A3 : Tendre vers une offre de mobilité intégrée à l'échelle de l'aire urbaine

Action D2 : Définir les orientations en matière de stationnement dans les communes

OAP Aménagement sectorielles

ACTION C3

RENFORCER L'ACCESSIBILITE ET L'USAGE DE LA ROCADE

CONTEXTE

Axe routier majeur de contournement et de report de transit, la rocade permet de limiter les circulations en zones urbaines denses. La rocade permet également de desservir la quasi-totalité des pénétrantes de la Métropole. Comme pour la plupart des grandes agglomérations françaises, sa circulation est aujourd'hui contrainte aux heures de pointes, ce qui pénalise son attractivité et incite même parfois les automobilistes à emprunter des axes plus urbains. Améliorer le transit de la rocade et faciliter son usage renforce donc l'accessibilité aux activités métropolitaines tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de son axe, tout en préservant les zones résidentielles denses.

OBJECTIF(S)

Faciliter le report du trafic sur la rocade en améliorant son accessibilité. Améliorer la qualité de vie au sein des zones résidentielles denses en réduisant les nuisances sonores et visuelles, améliorer la qualité de l'air.

DESCRIPTION DE L'ACTION

C3.1. Décongestionner les intersections en tension (Longènes et Ahuy notamment) et prévenir de potentielles nouvelles zones de congestion

- Poursuivre les études de faisabilité réalisées avec les services de l'État dans le cadre de l'action 82 du contrat métropolitain avec la Région Bourgogne-Franche-Comté : « Améliorer l'accessibilité de la Métropole depuis la rocade ».

C3.2. Identifier les interfaces entre les entrées de ville et la rocade comme des pôles d'échanges multimodaux incitant au report modal

C3.3. Etudier la capacité de la rocade à accepter de nouvelles dessertes (création d'un échangeur à Longvic, demi-échangeur sur l'A39 vers l'école de gendarmerie,...)

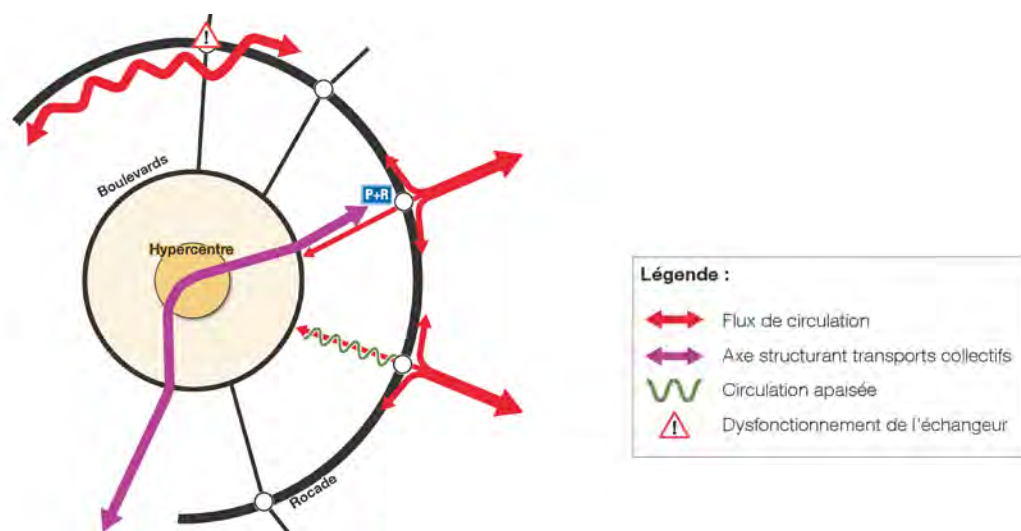


Illustration : Schéma de principe d'organisation des flux au niveau de la rocade

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Action C3.1. : Gestionnaire de la rocade
- Action C3.2 : Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Services de l'État compétents
- Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté
- Conseil départemental de la Côte d'Or
- APRR
- Gestionnaires des aires de covoiturage

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

DÉCONGESTIONNER LES INTERSECTIONS EN TENSION (LONGÈNES, AHUY) ET PRÉVENIR DE POTENTIELLES NOUVELLES ZONES DE CONGESTION			
	Dès 2020	Échéance 2030	Estimation financière
Poursuivre les études de faisabilité réalisées avec les services de l'État dans le cadre de l'action 82 du Contrat Métropolitain avec la Région Bourgogne-Franche-Comté : « Améliorer l'accessibilité de la Métropole depuis la rocade ».	X		2 millions €
IDENTIFIER LES INTERFACES ENTRE LES ENTRÉES DE VILLE ET LA ROCADE COMME DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX INCITANT AU REPORT MODAL			
	Dès 2020	Échéance 2030	Estimation financière
Identifier les interfaces entre les entrées de ville et la rocade comme des pôles d'échanges multimodaux incitant au report modal		X	Coût de l'étude : 50 000 €
ETUDIER LA CAPACITÉ DE LA ROCADE À ACCEPTER DE NOUVELLES DESSERTES			
	Dès 2020	Échéance 2030	Estimation financière
Etudier la capacité de la rocade à accepter de nouvelles dessertes		X	Coût de l'étude : 30 000 €

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Charges de trafic
- Fréquentation des P+R
- Temps de parcours
- Fluidité du trafic

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action C1 : Étudier les effets d'une hiérarchisation des réseaux routiers à l'échelle de la Métropole

OAP Métropolitaines :

- OAP Métropolitaine 3 Corridor Est :
 - o Focus 1 : Longvic (centralité, Pommerets-Poussots, Kennedy-Chicago) / Dijon (Ecocité Jardins des Maraîchers, Mont Blanc)

ACTION C4**METTRE EN OEUVRE UNE POLITIQUE GLOBALE D'ORGANISATION DES FLUX DE MARCHANDISES****CONTEXTE**

Dans le cadre des Assises de la mobilité, pilotées par les ministères de la transition écologique et solidaire et celui en charge des transports, il a été rappelé que « le transport de marchandises en ville, s'il ne représente que 10 à 20% des véhicules-kilomètres parcourus sur la voirie urbaine, contribue à 35% des voyages et occupe jusqu'à 30% de l'espace public ». Le e-commerce augmente de plus de 15% par an. Ses effets sur la logistique posent des difficultés liées à l'aménagement des infrastructures de transports et des systèmes de distribution en ville, où la circulation est souvent contrainte et les conflits avec les autres modes de déplacements fréquents.

Situé au cœur d'un réseau autoroutier aux flux de circulation nationaux et internationaux, l'agglomération dijonnaise bénéficie aussi de nombreuses zones d'activités, industrielles, commerciales ou tertiaires, qui sont principalement localisées de part et d'autre de la rocade et dans la périphérie de Dijon. La circulation des marchandises est réglementée sur Dijon Métropole avec un trafic de poids lourds de plus de 3,5 tonnes reporté sur la rocade. En outre, une nouvelle organisation des livraisons a été mise en place dans le centre-ville dijonnais depuis la piétonisation du cœur de ville entamée en 2012. Sur le nombre total de véhicules en circulation appartenant aux résidents de Dijon Métropole, 20% sont des véhicules utilitaires, soit environ 32 000 véhicules (EDGT 2015, Dijon Métropole).

Les enjeux de développement durable, de réduction de la pollution, de qualité de vie, amènent donc à s'interroger sur les modes de transports de livraison et sur leur organisation.

OBJECTIF(S)

Optimiser l'organisation des livraisons de marchandises au sein des centralités économiques de la Métropole (cœurs de ville, zones industrielles, zones commerciales,...).

DESCRIPTION DE L'ACTION**C4.1. Développer la logistique ferroviaire, en lien avec l'OAP Métropolitaine 3 et l'action A2**

- Réflexion à mener sur le terminal de transport combiné rail – route situé à proximité de la gare de triage de Gevrey-Chambertin.
- Maintenir la possibilité d'investir et de réouvrir des Installations Terminales Embranchées (ITE) dans les principales zones industrielles (Longvic, Cap Nord et Chevigny).
- Maintenir la possibilité à long terme de réaliser un contournement fret ferroviaire de Dijon, la Métropole étant positionnée sur la ligne Luxembourg – Nancy – Dijon – Lyon – Perpignan (axe qualifié de corridor international de fret majeur).

C4.2. Réaliser une étude de logistique urbaine sur le centre de Dijon intégrant la gestion des nouveaux modes d'achat et de livraison (e-commerce,...)

- Identifier de lieux de dégroupage pour les livreurs.

C4.3. Mise en place d'une gouvernance / instance de transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Action C3.1. : Gestionnaire de la rocade
- Action C3.2 : Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Acteurs du monde économique (opérateurs du dernier kilomètre, associations de commerçants, organisations de transport de marchandises, CCI, clubs d'entreprises...)
- Exploitants du fret ferroviaire

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

DÉVELOPPER LA LOGISTIQUE FERROVIAIRE			
	Dès 2020	Échéance 2030	Estimation financière
Réflexion à mener sur le terminal de transport combiné rail - route situé à proximité de la gare de triage de Gevrey-Chambertin		X	Etude en partenariat avec SNCF Réseau non chiffrée
Maintenir la possibilité d'investir et de réouvrir des ITE dans les principales zones industrielles		X	/
Maintenir la possibilité à long terme de réaliser un contournement fret ferroviaire de Dijon		X	/
RÉALISER UNE ÉTUDE DE LOGISTIQUE URBAINE SUR LE CENTRE DE DIJON INTÉGRANT LES NOUVEAUX MODES D'ACHAT ET DE LIVRAISON (E-COMMERCE,...)			
	Dès 2020	Échéance 2030	Estimation financière
Identifier des lieux de dégroupage pour les livreurs	X		20 000 €
MISE EN PLACE D'UNE GOUVERNANCE / INSTANCE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES			
	Dès 2020	Échéance 2030	Estimation financière
Mise en place d'une gouvernance / instance de transports de marchandises		X	/

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Charge de trafic poids-lourds
- Evolution du parc de véhicules de livraison

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action A2 : Valoriser l'étoile ferroviaire sur le territoire de Dijon Métropole

OAP Métropolitaines :

- OAP Métropolitaine 3 : Corridor Est

ACTION D1**ORGANISER ET REGLEMENTER LE STATIONNEMENT DANS LA VILLE CENTRE****CONTEXTE**

Depuis la fin des années 60, Dijon réglemente son stationnement sur voirie et commercialise des places de stationnement au sein de parkings en ouvrage. Avec l'évolution urbaine et l'attractivité grandissante de la ville de Dijon au fil des décennies, en particulier de son centre-ville, des adaptations de la politique de stationnement ont été nécessaires, en lien avec les orientations prises en matière d'urbanisme, d'habitat, de développement économique et de préservation de l'environnement.

Actuellement, l'offre en stationnement est composée, sur Dijon, de 9 parkings publics en ouvrage d'une capacité totale de 3 500 places et de 5 500 places de stationnement payant sur voirie. A cela s'ajoutent les parkings privés en ouvrage des parkings Heudelet, Drapeau et Dijon Gare.

Si la pression sur le stationnement de surface est plus importante que dans les parkings en ouvrage, peu saturés, l'offre demeure complémentaire l'une à l'autre. De par son rôle de ville centre, Dijon subit de fortes pressions en stationnement avec des frictions entre les différents usages, qui peuvent être résidentiels ou économiques. Les évolutions récentes de la gestion du stationnement payant, notamment avec la dépénalisation du stationnement et l'intégration de la gestion et de l'exploitation des parkings en ouvrage et du stationnement payant sur voirie au sein de la DSP Mobilités, permettent de mettre en œuvre efficacement et de manière coordonnée des actions en matière de déplacements tout en homogénéisant les services offerts aux usagers. Considéré à part entière comme un maillon fort de la chaîne des déplacements, le stationnement est l'un des principaux leviers de report modal.

OBJECTIF(S)

Optimiser les capacités de stationnement en fonction des besoins et encourager le report modal.

DESCRIPTION DE L'ACTION**D1.1. Pérenniser l'attractivité des parkings en ouvrage pour libérer l'espace public**

- Tarification adaptée aux usages attendus.
- Déployer des actions commerciales incitant au stationnement en ouvrage.
- Des parkings intégrés à la vie de la ville : offres commerciales en lien avec les événements qui rythment la ville (soldes, périodes de fêtes, événement exceptionnel, saison touristique...).

D1.2. Corréler la réglementation sur voirie aux spécificités des usages

- Poursuivre le déploiement d'une offre de stationnement adaptée aux caractéristiques des secteurs pour accroître l'accessibilité des riverains, aux équipements, aux commerces, aux zones d'emplois... :
 - ➔ Garantir la rotation des véhicules avec une réglementation de courte durée dans les secteurs d'activité commerciale.
 - ➔ Poursuivre l'extension des secteurs réglementés dans les zones résidentielles périphériques au cœur de ville.

→ Moduler et/ou réglementer le stationnement au sein des zones d'emplois en fonction des dessertes et de la pression en stationnement sur ces secteurs.

- Pour les secteurs en mutation, penser dès la phase projet les besoins et usages du stationnement.

D1.3. Garantir un usage simplifié et connecté des services de stationnement

- Poursuivre la dématérialisation de la commercialisation des services de stationnement en ouvrage et sur voirie.
- Accentuer les connexions tarifaires avec les autres services de mobilité pour inciter au report modal.
- Poursuivre les opérations de partenariats avec les acteurs économiques en matière de tarification.

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Dijon Métropole

PARTENAIRE(S)

- Opérateur des services publics délégués de la mobilité
- Autres gestionnaires des parcs privés ouverts au public
- Communes au titre des pouvoirs de police et de circulation
- Acteurs du monde économique / touristique

PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DES PARKINGS EN OUVRAGE POUR LIBÉRER L'ESPACE PUBLIC			
	Dès 2020	Échéance 2030	Estimation financière
Tarification adaptée aux usages attendus	X		/
Actions commerciales incitant au stationnement en ouvrage	X		Coûts de fonctionnement actions commerciales : 80 000 € / an
Des parkings intégrés à la vie de la ville	X		
CORRÉLER LA RÉGLEMENTATION SUR VOIRIE AUX SPÉCIFICITÉS DES USAGES			
	Dès 2020	Échéance 2030	Estimation financière
Poursuivre le déploiement d'une offre de stationnement adaptée aux caractéristiques des secteurs pour accroître l'accessibilité des riverains, aux équipements, aux commerces, aux zones d'emplois	X		/
Pour les secteurs en mutation, penser dès la phase projet les besoins en stationnement	X		Phase de réflexion et de conception des services de stationnement réalisée en interne par les services de Dijon Métropole
GARANTIR UN USAGE SIMPLIFIÉ ET CONNECTÉ DES SERVICES DE STATIONNEMENT			
	Dès 2020	Échéance 2030	Estimation financière
Poursuivre la dématérialisation de la commercialisation des services de stationnement en ouvrage et sur voirie	X		Dynamisation des recettes du stationnement
Accentuer les connexions tarifaires avec les autres services de mobilité pour inciter au report modal	X		
Poursuivre les opérations de partenariats avec les acteurs économiques en matière de tarification	X		

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Nombre de places de stationnement payant sur voirie et dans les parkings en ouvrage
- Taux d'occupation des places (ouvrage et voirie)
- Nombre d'usagers (visiteurs et abonnés) dans les parkings en ouvrage
- Taux de respect (voirie)
- Fréquentation des P+R

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action A3 : Tendre vers une offre de mobilité intégrée à l'échelle de l'aire urbaine

Action A4 : Améliorer la qualité et les performances des bus

Action B2 : Poursuivre l'aménagement d'un réseau cyclable intercommunal : de l'autoroute à vélo aux zones de rencontre

Action C1 : Etudier les effets d'une hiérarchisation des réseaux routiers à l'échelle de la Métropole

Action D3 : Accentuer le report modal grâce aux parkings-relais et/ou de covoiturage

ACTION D2

DEFINIR LES ORIENTATIONS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT DANS LES COMMUNES

CONTEXTE

Si quelques communes de la Métropole ont mis en place une réglementation de durée pour leur stationnement, type zone bleue, sur leur centralité commerçante, la très grande majorité d'entre-elles n'ont pas réglementé leur stationnement de voirie. Certaines communes se heurtent désormais à des difficultés d'encombrement de l'espace public, notamment lié à la multi-motorisation des ménages y résidant. En effet, 39% des ménages métropolitains habitant le périurbain (Dijon Métropole hors Dijon) possèdent au moins 2 voitures. Les contraintes liées à la morphologie de ces communes, aux centres bourgs anciens, limitent par ailleurs naturellement la place de la voiture, tant sur l'espace public que sur l'espace privé.

OBJECTIF(S)

Libérer l'espace public et atténuer l'encombrement du stationnement résidentiel dans les communes périurbaines.

DESCRIPTION DE L'ACTION

D2.1. Réaliser une étude spécifique pour chaque commune ciblée

- Établir un diagnostic des problématiques existantes sur la base de comptages objectifs.
- Déterminer les besoins et identifier les usages spécifiques aux caractéristiques des communes.
- Définir des objectifs globaux à l'ensemble du territoire en matière de stationnement afin d'assurer une cohérence métropolitaine de gestion du stationnement.
- Proposer une assistance technique aux communes pour la définition de plans d'actions.

D2.2. Anticiper les futures problématiques de stationnement lors de la réalisation de projets d'urbanisation

- Définir des contraintes d'occupation de voirie pour le stationnement en favorisant le stationnement privé ou sur zones dédiées.
- Encourager l'usage d'autres modes de déplacement en préservant les cheminements piétons et vélos pour les déplacements infra-communaux.

PORTEUR(S) DE L'ACTION

- Communes

PARTENAIRE(S)

- Dijon Métropole

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

RÉALISER UNE ÉTUDE SPÉCIFIQUE POUR CHAQUE COMMUNE CIBLÉE			
	Dès 2020	Tout au long de la période 2020/2030	Estimation financière
Établir un diagnostic des problématiques existantes sur la base de comptages objectifs	X		Etude : 150 000 €
Déterminer les besoins et identifier les usages spécifiques aux caractéristiques des communes	X		
Définir des objectifs globaux à l'ensemble du territoire en matière de stationnement afin d'assurer une cohérence métropolitaine de gestion du stationnement	X		
Proposer une assistance technique aux communes pour la définition de plans d'actions	X	X	
ANTICIPER LES FUTURES PROBLÉMATIQUES DE STATIONNEMENT LORS DE LA RÉALISATION DE PROJETS D'URBANISATION			
	Dès 2020	Tout au long de la période 2020/2030	Estimation financière
Définir des contraintes d'occupation de voirie pour le stationnement en favorisant le stationnement privé ou sur zones dédiées	X	X	Intégré au volet réglementaire et aux OPA Métropolitaines du PLUi-HD
Encourager l'usage d'autres modes de déplacement en préservant les cheminements piétons et vélos pour les déplacements infra-communaux	X	X	

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Taux de stationnement anarchique
- Taux de motorisation des ménages
- Parts modales

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action C2 : Mettre en cohérence les besoins locaux et la vision métropolitaine des circulations

Règlement

OAP Métropolitaines :

- OAP Métropolitaine 1 Entrée Sud
- OAP Métropolitaine 2 Axe de l'Ouche :
 - o Focus 3 : Plombières-lès-Dijon (centralité)

ACTION D3

ACCENTUER LE REPORT MODAL GRACE AUX PARKINGS-RELAIS ET/OU DE COVOITURAGE

CONTEXTE

En lien avec actions précédentes qui incitent à limiter les circulations en voiture individuelle dans l'agglomération en captant notamment les flux des bassins versants, il s'agit d'envisager les points d'entrées principaux de l'agglomération comme des zones de report modal : soit vers des modes de transports collectifs, soit vers des pratiques de covoiturage. Les points d'entrées de la Métropole peuvent alors s'envisager comme des pôles intermodaux facilitant le report modal ou l'organisation du covoiturage.

OBJECTIF(S)

Limiter les flux automobiles au sein de l'agglomération.

DESCRIPTION DE L'ACTION

D3.1. Réaliser des parkings-relais en connexion avec les lignes structurantes du réseau bus et tramway

- Identifier des zones potentielles d'implantation en fonction des flux internes à la Métropole et ceux des bassins-versants.
- Étudier la réalisation des P+R évoqués précédemment dans les actions A1, A3, A4 et A5 du POA Déplacements.

D3.2. Étudier l'implantation de P+R aux portes de la Métropole

CALENDRIER PREVISIONNEL ET ESTIMATION FINANCIERE

RÉALISER DES PARKINGS-RELAIS EN CONNEXION AVEC LES LIGNES STRUCTURANTES DU RÉSEAU BUS ET TRAMWAY			
	Dès 2020	Tout au long de la période 2020/2030	Estimation financière
Identifier des zones potentielles d'implantation en fonction des flux internes à la Métropole et ceux des bassins-versants	X		Cf. Action A3.1.
Étudier la réalisation de P+R évoqués dans les actions A1, A3, A4 et A5 du POA Déplacements	X	X	
Étudier l'implantation de P+R aux portes de la Métropole		X	20 000 €
OFFICIALISER LES AIRES DE COVOITURAGE UTILISÉES DE MANIÈRE INFORMELLE			
	Dès 2020	Tout au long de la période 2020/2030	Estimation financière
Aménager les aires de covoiturage officielles	X		En fonction des projets, suivant les résultats des études

OBSERVATOIRE ET SUIVI

- Fréquentation des parkings-relais et de covoiturage
- Fréquentation des transports collectifs
- Variations des charges de trafic sur les pénétrantes

LIENS VERS AUTRES FICHES ACTIONS OU DOCUMENTS DU PLUI-HD

Action A3 : Tendre vers une offre de mobilité intégrée à l'échelle de l'aire urbaine

Action B2 : Poursuivre l'aménagement d'un réseau cyclable intercommunal : de l'autoroute à vélo aux zones de rencontre

Action C1 : Etudier les effets d'une hiérarchisation des réseaux routiers à l'échelle de la Métropole

OAP Métropolitaines :

- OAP Métropolitaine 1 Entrée Sud :
 - o Focus 3 : Marsannay-la-Côte (Champagne-Haute, Rente Logerot, Route de Beaune) / Perrigny-lès-Dijon (Charmes du petit Bois)
- OAP Métropolitaine 2 Axe de l'Ouche :
 - o Focus 1 : Dijon centralité

OAP Aménagement sectorielles

ANNEXE
SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ

Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé du réseau de transport collectif urbain du Grand-Dijon



Table des matières

Partie 1 : Contexte réglementaire et territorial.....	2
1. Cadre réglementaire.....	2
1.1. Les prises en compte des handicaps.....	2
1.2. L'instauration des SDA-Ad'Ap.....	4
2. L'engagement du Grand-Dijon en terme d'accessibilité.....	4
3. Les objectifs du SDA-Ad'Ap du réseau Divia.....	6
Partie 2 : État des lieux du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon en terme d'accessibilité.....	7
1. Description des réseaux et identification des lignes structurantes.....	7
1.1. Description du réseau.....	7
1.2. Identification des lignes structurantes.....	8
1.3. Le service DiviAccès.....	10
2. Description du matériel roulant accessible.....	11
3. Accessibilité des points d'arrêt.....	13
Partie 3 : Définition des orientations stratégiques et des actions prioritaires du Schéma Directeur d'Accessibilité.....	15
1. Une vision inclusive des mobilités pour une accessibilité accrue.....	15
2. La mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires.....	16
2.1. Mise en accessibilité des lignes structurantes : le projet Prioribus.....	16
2.1.1. Description du projet.....	16
2.1.2. L'accessibilité dans le cadre du projet Prioribus.....	16
2.2. Mise en accessibilité des autres arrêts prioritaires.....	22
2.3. Accessibilité des communes.....	22
3. Coûts et financements des actions prioritaires.....	22
Partie 4 : Actions de formation des personnels en relation avec le public.....	24
Partie 5 : Concertation et suivi du SDA-Ad'Ap.....	26
1. Concertation.....	26
2. Suivi du SDA-Ad'Ap du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon.....	26
Annexe : Liste des arrêts	

Partie 1 : Contexte réglementaire et territorial

1. Cadre réglementaire

1.1. Les prises en compte des handicaps

Le handicap est défini par l'article L.144 du code de l'action sociale et des familles :

« Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

Les PMR, Personnes à Mobilité Réduite, sont quant à elles définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 comme :

« Toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette)».

La moyenne d'âge des habitants de la communauté urbaine ne cessant d'augmenter - à l'instar de la moyenne nationale - la problématique de l'accessibilité du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon est sans conteste liée à celles des PMR. L'Insee prévoit en effet que la part de la population française ayant plus de 65 ans s'élèvera à 28% d'ici 2030 et que le nombre de personnes de plus de 80 ans aura doublé.

Quelques chiffres :

D'après la dernière enquête HID (Handicap/Incapacité/Dépendance), près de 23 millions de personnes sont concernées par le handicap en France. En collectant des données de sources diverses, l'INPES - Institut Nationale de Prévention et d'Éducation pour la santé - estime que 7 millions de personnes présentent un déficit auditif (2010), 1,7 millions un déficit visuel, 7,7 millions un handicap moteur, 2,8 millions un handicap psychique et 1,5 million un handicap intellectuel.

La prise en compte des différents handicaps est fonction de leurs particularités intrinsèques. Les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR) rencontrent des difficultés relatives au revêtement du sol (sol meuble par exemple), au franchissement d'obstacles (marches, pente supérieure à 5%), ou à la morphologie d'un lieu (largeur inférieure à 1,50 m).

Au-delà des UFR, l'ensemble des personnes physiquement handicapées rencontrent une bonne

partie de ces difficultés. Les personnes déficientes auditives et visuelles sont quand à elles confrontées à des difficultés relatives à la sécurité du déplacement et à la distinction des éléments extérieurs (sons, formes, couleurs), qui peuvent remettre en cause à la fois leur sécurité et leur repérage dans l'espace.

Enfin, les difficultés des personnes déficientes mentales relèvent de la compréhension de la signalétique, du repérage dans l'espace et de la mémorisation d'un itinéraire, mais aussi de la gestion d'une attente potentiellement longue.

1.2. L'instauration des SDA-Ad'Ap

L'ordonnance du 26 septembre 2014 reféinit la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et oblige les Autorités Organisatrices de Transports (devenues des Autorités Organisatrices de la Mobilité suite à la loi MAPTAM de 2014), à poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport par l'instauration de Schémas Directeurs d'Accessibilité - Agendas D'Accessibilité Programmé (SDA-Ad'Ap).

Les décrets du 6 novembre 2014 fixent les conditions de mise en œuvre des SDA-Ad'Ap ainsi que leurs contenus.

Les agendas d'accessibilité programmés doivent comporter plusieurs volets :

- une description du réseau de transport objet du SDA-Ad'Ap, du matériel roulant et des points d'arrêts accessibles ;
- une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité ;
- une liste de points d'arrêt à rendre accessibles de façon prioritaire et les modalités, la programmation et le financement de ces mises en accessibilité ;
- les modalités de formation des personnels en contact avec les usagers ;
- les modalités de suivi dudit SDA-Ad'Ap.

2. L'engagement du Grand-Dijon en terme d'accessibilité

Le Grand Dijon, devenu communauté urbaine le 1er janvier 2015, se compose de 24 communes : Ahuy, Bresse-sur-Tille, Bretenière, Chenôve, Chevigny-Saint-Sauveur, Corcelles-les-Monts, Crimolois, Daix, Dijon, Fénay, Flavignerot, Fontaine-lès-Dijon, Hauteville-lès-Dijon, Longvic, Magny-sur-Tille, Marsannay-la-Côte, Neuilly-lès-Dijon, Ouges, Perrigny-lès-Dijon, Plombières-lès-Dijon, Quetigny, Saint-Apollinaire, Sennecey-lès-Dijon, Talant. Un peu plus de 250 000 habitants vivent sur l'agglomération, dont 150 000 environ sur Dijon.

Dans le cadre de son ressort territorial – constitué des 24 communes membres - la communauté

urbaine du Grand Dijon définit la politique de déplacement et met en œuvre le réseau de transport collectif urbain Divia, exploité en délégation de service public. Le prochain contrat sera conclu pour une période allant du 1er janvier 2017 au 31 décembre 2022.

La communauté urbaine du Grand Dijon est engagée, depuis plusieurs années maintenant, dans une démarche d'inclusion des personnes en situation de handicap, en particulier dans sa politique transport, et ce à plusieurs niveaux :

➤ **Un premier SDA – Schéma Directeur d'Accessibilité de transport urbain – a été adopté par le Grand Dijon le 19 décembre 2007.**

L'objectif était non pas de développer des services dédiés aux personnes atteintes d'un handicap, mais bien d'accueillir ces personnes sur le réseau de transport collectif, en concevant des aménagements et des équipements accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite (PMR) définitive ou temporaire.

Ainsi, des principes d'aménagement de mise en accessibilité d'un point d'arrêt sur le réseau Divia ont été définis dans ce SDA (cf. page 14).

Aussi, depuis cette date, lorsque le réseau est renouvelé ou modifié (nouvel arrêt de bus par exemple), celui-ci est systématiquement rendu accessible. Dès lors, tous les aménagements et équipements du réseau sont conçus pour permettre l'accessibilité de tous.

A titre d'exemple, depuis 2007 :

- Le Pôle d'Échange Multimodal de la Gare de Dijon Ville a bénéficié d'importants investissements (cofinancés par le Grand Dijon) permettant une intermodalité avec le réseau Divia en toute ergonomie ;
- le SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur) permet d'informer en temps réel, de manière visuelle et sonore dans les véhicules mais aussi aux arrêts principaux du réseau Divia ;
- côté matériel roulant, l'acquisition de 102 bus hybrides aux dernières normes PMR a permis de faire un bond en matière d'accessibilité du réseau ;
- la mise en service des deux lignes de tramway en 2012 a constitué un tournant décisif et capital pour l'accessibilité du réseau Divia, et de la voirie annexe au corridor tram.

➤ **Conformément à la loi du 11 février 2005, une commission intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées existe depuis le 29 juin 2009.**

Réunie chaque année, elle traite essentiellement la question des transports et des voiries classées d'intérêt communautaire.

- **Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) 2012/2020 intègre diverses actions en faveur de l'accessibilité du réseau Divia..**

La mise en service en 2012 des deux lignes de tramway (action 0) a constitué un tournant décisif pour l'accessibilité du réseau, celui-ci étant un équipement entièrement accessible aux PMR.

Actions du PDU concernées :

- **Action 0** : Mise en service de deux lignes de tramway.
- **Action 11** : Améliorer la qualité du réseau de transports urbains.
- **Action 12** : Améliorer la complémentarité et l'interconnexion entre les réseaux Transco, TER et Divia.
- **Action 17** : Améliorer la mobilité des seniors.
- **Action 21** : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport urbain.
- **Action 28** : Travailler sur la visibilité et la qualité des interfaces de correspondance.

3. Les objectifs du SDA-Ad'Ap du réseau Divia

Le Grand Dijon, en tant qu'AOMD (Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable) se doit de rendre son réseau de transport collectif urbain accessible au plus grand nombre.

Le présent SDA-Ad'Ap se veut réaliste et pragmatique, afin d'entrer en adéquation à la fois avec les besoins réels du plus grand nombre, tout en présentant une démarche réalisable et équilibrée en terme de coûts. Aussi, il s'agit, tout au long de ce schéma directeur d'accessibilité, de :

- Réaliser un état des lieux simultané de l'accessibilité technique et matérielle du réseau et des politiques en faveur de l'accessibilité sur le territoire du Grand Dijon ;
- Définir les orientations stratégiques et les actions prioritaires, et déterminer le cadre et les modalités de mises en œuvre de ces actions ;
- Présenter les actions de formations des personnels en relation avec le public ;
- Encourager la concertation et déterminer les modalités de suivi du SDA-Ad'Ap présenté.

Partie 2 : État des lieux du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon en terme d'accessibilité

1. Description des réseaux et identification des lignes structurantes

1.1. Description du réseau

L'exploitation du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon est assurée par la société Keolis, par le biais d'une délégation de service public.

Au cours de cette DSP 2010-2016, le réseau de transport urbain du Grand Dijon a connu de nombreux changements structurels et fonctionnels. D'importants investissements ont ainsi été réalisés, concomitants à la refonte totale du réseau passé du « tout bus » au réseau « Bus+Tram », tels que la mise en service des deux lignes de tramway en 2012 et 2013, l'acquisition de 102 bus hybrides, l'instauration de la billettique et la construction d'un nouveau dépôt bus et tram (le CEM, Centre d'Exploitation et de Maintenance).

Le réseau Divia, qui arrive désormais à maturation, est hiérarchisé à partir :

- De **lignes « armatures »**, qui desservent les principaux pôles générateurs de déplacement et les zones densément peuplées et urbanisées de l'agglomération, avec :
 - deux lignes de tramway : T1 et T2 ;
 - cinq lignes à haut niveau de service, les Lianes : L3 à L7 ;
 - une ligne Corol, dont l'itinéraire contourne le centre ville.
- De **lignes complémentaires**, qui desservent des zones moins denses et moins équipées, et qui fonctionnent en rabattement sur les lignes « armatures », avec :
 - treize lignes régulières complémentaires aux lignes « armatures » (lignes B10 à B22).
- De **lignes de « proximité »**, qui s'adaptent aux territoires dont la desserte en transport en commun est plus complexe, notamment dans des territoires peu denses (périrubains et ruraux) :
 - trois lignes Proxi (P30, P31 et P33) à fonctionnement mixte : ce sont des lignes régulières mais une réservation est nécessaire à certaines heures de passage et/ou points d'arrêts.
- De **lignes « sur mesure »**, adaptées à des dessertes et des missions spécifiques :
 - trois lignes Flexo (F40 à F42) : il s'agit de lignes régulières menant à des secteurs géographiques particuliers (zones d'activités, zones industrielles, ...) mais dont certains arrêts sont desservis « à la carte » ;
 - une ligne « Express », reliant le centre de Dijon à l'école de Gendarmerie ;
 - une ligne « Pleine Lune », qui fonctionne les nuits du jeudi au samedi, de septembre à juin ;
 - une navette « City », qui maille l'hyper-centre dijonnais et le connecte aux lignes « armatures » ;

- les Bus Class, des lignes adaptées aux besoins des établissements scolaires.

Aujourd'hui, 88% de la population du Grand Dijon réside dans la zone de chalandise du réseau Divia, c'est-à-dire soit à moins de 500 mètres d'une ligne de tram, de 400 mètres d'une Lianes ou de 300 mètres d'une ligne complémentaire ou de proximité.

1.2. Identification des lignes structurantes

L'article D1112-8-3 du Code des Transports définit la notion de « ligne routière urbaine structurante » comme étant :

« en dehors de l'Île de France, dans les périmètres de transports urbains définis par l'article L. 1231-4, au sein d'un réseau hiérarchisé, une ligne exploitée avec des autobus et aménagée en site propre, sur tout ou partie de son tracé ainsi qu'une ligne ou un groupe de lignes exploitées avec des autobus présentant le plus grand nombre de passages moyen par jour, hors samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires, identifiées par l'autorité organisatrice de transports. ».

Au vu de la description des lignes présentées précédemment, l'identification des lignes structurantes est à réaliser selon deux critères : la hiérarchisation des lignes composant le réseau et la fréquentation de celles-ci.

Que ce soit en termes de desserte ou de fréquentation, les lignes structurantes du réseau Divia sont sans contexte les lignes « armatures » précédemment évoquées.

➤ En terme de desserte :

Les deux lignes de tramway, les Lianes et la Corol desservent à elles-seules les villes les plus peuplées de l'agglomération (Dijon, Quetigny et Chenôve avec les deux lignes de tram ; complétées par Talant, Longvic, Fontaine-lès-Dijon, Chevigny-Saint-Sauveur et Marsannay pour les Lianes). Les pôles générateurs de déplacement les plus importants de l'agglomération, tels que l'Université, le CHU, la gare SNCF de Dijon Ville, le centre commercial de la Toison d'Or, le Zénith, la Piscine Olympique ou encore les quartiers des Grésilles et de Fontaine d'Ouche, à l'habitat dense, sont concernés par ces dessertes. De fait, les pôles d'échanges des Places Darcy et Républiques sont toutes deux desservies par T1, T2 et les Lianes 3, 4, et 5.

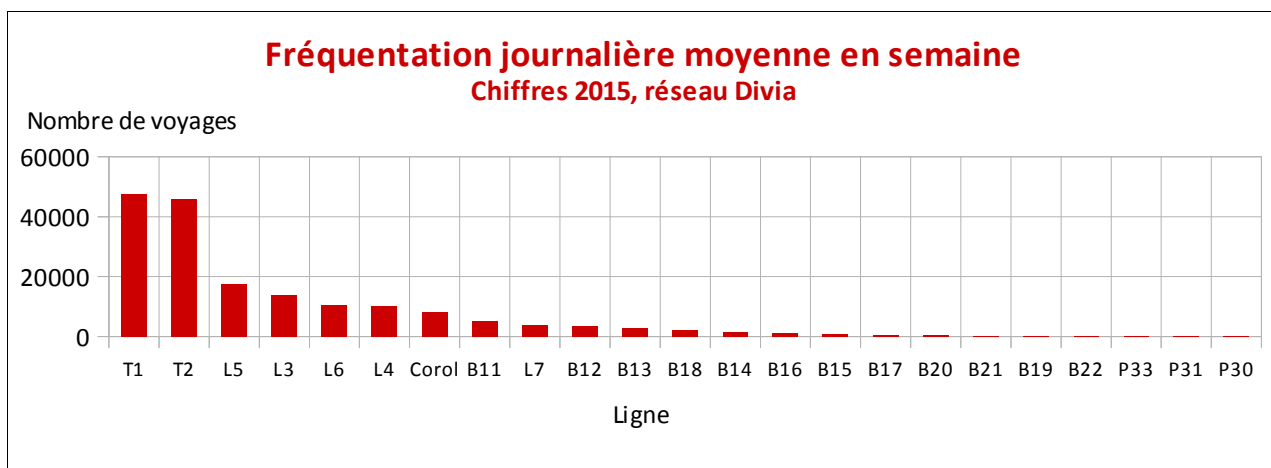
➤ En terme de fréquentation :

Le rapport du délégataire 2015 souligne qu'à elles seules, les deux lignes de tramway, les cinq Lianes et la Corol représentent 86% de la fréquentation journalière du réseau, soit 157 248 des 183 145 voyages quotidiens¹.

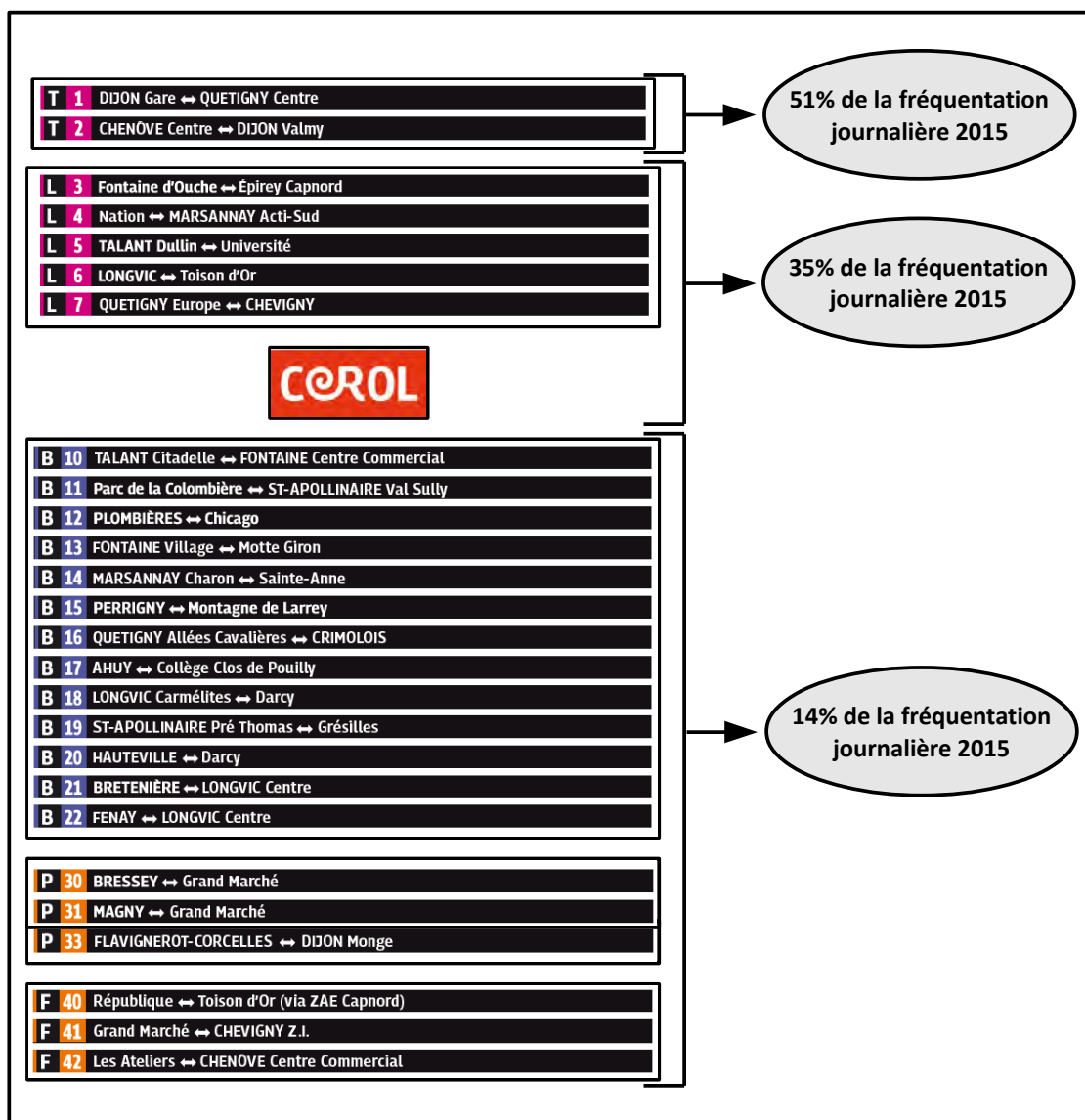
Le classement ci-dessous des principales lignes du réseaux indique clairement que la fréquentation journalière (2015) la plus importante est comptabilisée sur les lignes de tram, les Lianes et la Corol. Seule la ligne 11 fait très légèrement mieux que la Lianes 7,

¹ Source : Annexe A2.2 « Fréquentation par ligne » du Rapport annuel du délégataire 2015

mais pour un itinéraire autrement plus long et desservant des quartiers moins denses.



La fréquentation journalière du réseau Divia en 2015
(Jour moyen de semaine)



Aussi, compte tenu des dessertes qu'offrent les lignes armatures et les fréquentations qui y sont réalisées, il est identifié comme lignes structurantes :

- les deux lignes de tramway : T1 et T2 ;
- les 5 Lianes : L3, L4, L5, L6 et L7 ;
 - la ligne Corol.

1.3. Le service DiviAccès

Destiné aux personnes ne pouvant emprunter le réseau Divia Bus+Tram en raison d'un handicap physique, sensoriel ou mental, DiviAccès est un service de transport adapté aux personnes à mobilité réduite, instauré depuis 1983. Une commission spécialisée se réunissant plusieurs fois par an examine les demandes et valide ou non l'accès des personnes au service en fonction de leur situation. De plus, le service n'étant pas réalisé par des personnes habilitées à prodiguer quelconque soin médical, le handicap des personnes l'empruntant ne doit pas nécessiter d'accompagnement médicalisé.



DiviAccès couvre l'ensemble des communes du Grand Dijon. Les trajets qui sont réalisés dans le cadre de ce service ne peuvent être compris qu'à l'intérieur du ressort territorial de la communauté urbaine, à savoir le périmètre des 24 communes membres. Le service fonctionne

tous les jours de l'année (excepté le 1er mai), du lundi au samedi de 6h à 0h15 et les dimanches et jours fériés de 9h à 0h15.



Bien que la gestion des réservations est assurée par le délégataire Divia, les transports sont assurés par deux sous-traitants. Les trajets se réalisent soit en voiture individuelle (pour les personnes avec un fauteuil roulant pliant ou sans fauteuil) soit en minibus (personnes en fauteuil non pliant). 8 véhicules sont dédiés à ce service.

Le tableau ci-dessous quantifie l'activité du service depuis 2010.

Les évolutions du service DiviAccès entre 2010 et 2015

DiviAccès, chiffres clés 2010/2015	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre d'admissions	96	83	72	66	65	43
Nombre d'ayant droits inscrits	891	949	974	1 030	1 094	944
Nombre d'utilisateurs réel	450	494	496	460	478	466
Nombre de courses réalisées	48 678	47 475	48 149	46 963	48 020	48 658
Nombre de voyageurs transportés	56 095	55 029	55 264	53 643	57 287	56 249
Nombre de voyageurs par course	1,15	1,16	1,15	1,15	1,19	1,16
Coûts	950 611	973 303	1 015 692	1 008 833	1 033 738	1 048 198

2. Description du matériel roulant accessible

Comme stipulé dans l'article D1112-4 du Code des Transports, est considéré comme accessible, le matériel roulant permettant aux personnes en situation de handicap :

- « - 1. De monter et descendre des véhicules routiers et des rames et de s'installer à bord ;
- 2. De bénéficier de tous les services offerts à l'intérieur du véhicule ou de la rame, sauf cas d'impossibilité technique avérée qui donnent lieu à des mesures de substitution ;
- 3. De se localiser, de s'orienter et de bénéficier en toute circonstance de l'information nécessaire à l'accomplissement du transport. »

Techniquement, les véhicules considérés comme accessibles disposent :

- d'une rampe d'accès permettant de monter/descendre du véhicules et de places réservées aux UFR et PMR ;
- d'un plancher bas (aucune marche dans le véhicule, permettant l'accès à l'ensemble du véhicule) ;
- d'annonces visuelles et sonores.

Si les 33 rames de tramway sont entièrement accessibles aux PMR et UFR (Usagers en fauteuils roulant), ce n'est pas encore le cas de l'ensemble de la flotte de bus. Avec l'arrivée des 102 bus hybrides acquis en 2013 et 100% accessibles, la part de véhicules équipés pour accueillir des UFR s'élève à 75%.

L'article L1112-3 du Code des Transports stipule que « tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux est accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite » et que « le matériel roulant routier accessible est affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées ».

D'une part, le Grand Dijon a prévu de renouveler une partie de sa flotte de bus d'ici 2020, venant remplacer les bus non accessibles. Aussi, outre le renouvellement des 5 véhicules TPMR du service DiviAccès et le remplacement des bus affectés au service DiviaCity prévu dès cette année, le Grand Dijon a prévu d'acquérir 67 nouveaux bus.

La nature du parc devrait donc structurellement évoluer d'ici 2020, tout comme le nombre total de bus. Il est en effet prévu d'optimiser ce parc, de sorte à adapter au mieux le matériel roulant aux besoins du réseau (qui comprend notamment la suppression de bus standards au profit de

midibus).

En tout état de cause, l'ensemble des acquisitions du Grand Dijon en matière de matériel roulant permettra à la flotte de bus Divia d'être 100% accessible à l'ensemble des personnes en situation de handicap, respectant ainsi les proportions minimales de matériel roulant accessible affecté aux services publics et à la demande de transport routier de voyageurs fixées par l'article D1112-7-1 du Code des Transports.

Accessibilité du matériel roulant Divia						
Type bus	Nombre (parc actif aujourd'hui)	dont accessible en 2017	% capacité accessible en 2017	Prévision parc 2020	Dont accessible 2020	% capacité accessible en 2020
Tram	33	33	78%	33	33	100%
Bus articulés	83	71		79	79	
Bus standards	88	48		66	66	
Midibus	9	8		20	20	
Minibus	18	13		16	16	
Total	231	173		214	214	
Objectifs d'accessibilité 2016/2020						
Objectifs d'accessibilité D'après l'article D. 1112-7-1 du Code des Transports		Du 01/07/2016 au 30/06/2017	Du 01/07/2017 au 30/06/2018	Du 01/07/2018 au 30/06/2019	Du 01/07/2019 au 30/06/2020	A compter du 01/07/2020
Catégories M1 et N1		58%	72%	86%	100%	100%
Catégories M2 & M3	Autobus faible capacité (22 passagers max)	75%	87%	100%	100%	100%
	Autobus (23 passagers min)	75%	83%	91%	100%	100%
Prévision de l'évolution de l'accessibilité de la flotte de bus Divia						
Catégories M1 et N1		100%	100%	100%	100%	100%
Catégories M2 & M3	Autobus faible capacité (22 passagers max)	38%	81%	81%	100%	100%
	Autobus (23 passagers min)	72%	72%	72%	100%	100%

D'autre part, actuellement et d'ici l'acquisition de ces nouveaux véhicules, les autobus accessibles, et en particulier les articulés, sont affectés aux lignes les plus fréquentées et définies dans ce document comme « structurantes », assurant par-là l'accessibilité au plus grand nombre d'utilisateurs.

Enfin, concernant les autobus actuellement non accessibles, ils sont principalement affectés au service de transport scolaire Bus Class' (un service matin et soir), conformément à l'article L.3111-7-1 du Code des Transports :

« Les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé à temps plein dont le projet personnalisé de scolarisation mentionné à l'article L. 112-2 du code de l'éducation prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté. La mise en accessibilité ne peut alors être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée définie à l'article L. 1112-4. Dans ce cas, un moyen de transport de substitution est organisé. Les autres points d'arrêt à l'usage exclusif du service de transport scolaire ne sont pas soumis à l'obligation d'accessibilité. Du matériel roulant routier accessible est affecté aux lignes dont certains points d'arrêt sont soumis à l'obligation d'accessibilité dans les conditions définies au présent article. »

Lorsque qu'un élève en situation de handicap ne peut pas emprunter le réseau classique malgré la mise en accessibilité du trajet (matériel roulant et points d'arrêt), un service de substitution est assuré par le département, qui a la charge du transport scolaire des élèves en situation de handicap.

3. Accessibilité des points d'arrêt

L'article D1112-8 du code des transports indique qu'un point d'arrêt accessible répond à la définition suivante :

« soit un arrêt de transport public routier de personnes ou de transport guidé au sens des articles 1er et 2 du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés qui répond aux dispositions de l'article 1er du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. »

Article 1er du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics :

« Emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif :

Toute création ou tout aménagement d'un emplacement d'arrêt de véhicules de transport collectif est conçu, conformément au schéma directeur d'accessibilité des services prévu au troisième alinéa du I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, pour faciliter l'accès des personnes handicapées à ces véhicules ainsi que leur embarquement.

L'aménagement des points d'arrêt permet l'arrêt des véhicules de transport collectif au plus près du quai ou du trottoir sur toute leur longueur. L'accès des piétons n'est pas entravé par l'implantation de mobilier urbain.

Dans le cas de systèmes de transport guidé par rail, la sécurité des personnes aveugles ou malvoyantes est assurée par l'implantation de bandes d'éveil de vigilance. »

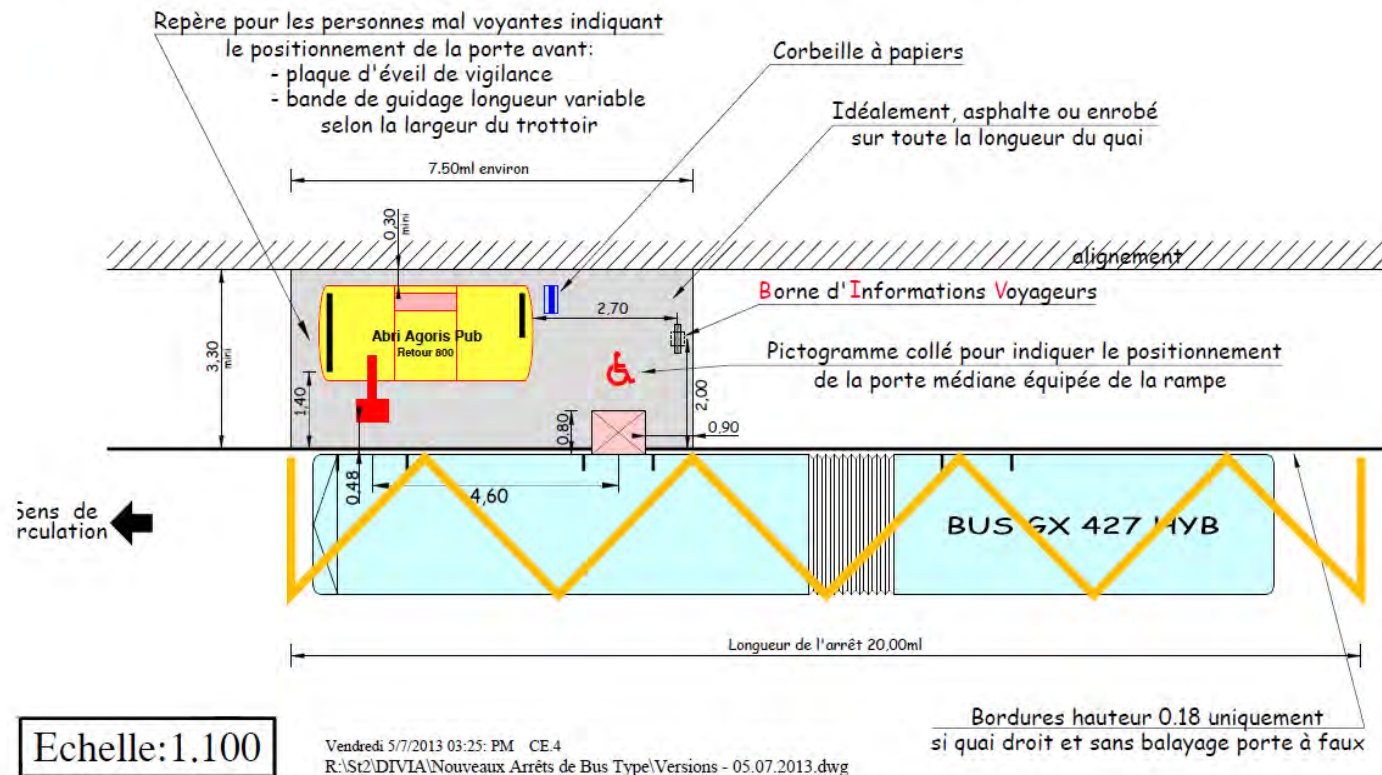
Sont considérés comme accessibles dans le présent SDA-Ad'Ap l'ensemble des arrêts Divia, qui, non seulement correspondent au cadre réglementaire ci-dessus mentionné, mais également les arrêts considérés comme « acceptables » du point de vue de l'accessibilité, à savoir ceux qui permettent le stationnement (comprenant le temps d'attente), le retournement, l'embarquement et le débarquement, en toute sécurité de la personne handicapée, qu'elle soit déficiente moteur, visuelle, auditive ou mentale, UFR ou PMR, et ce, même si l'arrêt ne remplit pas la totalité des critères.

Au total, au 1er décembre 2016, 1 049 stations et arrêts Divia composaient le réseau Bus+Tram. Parmi eux, 474 sont accessibles aux personnes en situation de handicap, soit un peu plus de 45% des arrêts.

Principes d'aménagement d'un arrêt accessible – SDA de 2007

13

PRINCIPE D'AMENAGEMENT D'UN ARRET ACCESSIBLE AUX HANDICAPES (hors Secteur Sauvegardé) (Abri Agoris Pub) Retour 800



Partie 3 : Définition des orientations stratégiques et des actions prioritaires du Schéma Directeur d'Accessibilité

1. Une vision inclusive des mobilités pour une accessibilité accrue

Le nouveau contrat de délégation de service public « mobilités » pour la période 2017-2022 est l'occasion, pour le réseau Divia, d'améliorer et de perfectionner son accessibilité aux personnes handicapées. Aussi, plusieurs actions vont être réalisées afin de garantir l'accès du réseau Bus+Tram au plus grand nombre, et plus largement à tous les services Divia.

La mobilité durable, comprise dans son ensemble, s'envisage notamment au travers d'actions en faveur des PMR. Cette vision, partagée par le Grand Dijon et son délégataire, permettra la mise en œuvre d'actions concrètes, et ce à plusieurs niveaux :

- **En matière d'inclusion des publics handicapés** et plus largement des PMR sur le réseau Bus+Tram classique, il s'agira de développer des solutions alternatives et innovantes. Ainsi, une prise en charge différenciée des usagers en fonction des situations de chacun permettra de tendre vers davantage d'autonomie des usagers fragiles sur le réseau, et représente une solution viable et réaliste. L'objectif ici est de permettre à des personnes ayant aujourd'hui recours à DiviAccès, de potentiellement emprunter le réseau Divia classique (en complément ou remplacement de DiviAccès), sous couvert d'un accompagnement humain personnalisé avant, pendant et après le trajet. En outre, ce système permet d'optimiser le service DiviAccès, et de dédier celui-ci aux usagers n'ayant aucune solution.
- **En matière d'accessibilité du matériel roulant**, il est envisagé, en complément de l'acquisition des 102 bus hybrides 100% accessibles en 2013, de renouveler le reste de la flotte de bus Divia. Aussi, c'est la flotte toute entière qui serait à la fois entièrement rendue accessible et optimisée pour les PMR et UFR, et ce, d'ici 2019. 67 véhicules sont concernés.
- **Au niveau de l'intermodalité**, le contrat « Divia Mobilités » propose en son cœur une vision intégrée des déplacements, puisque l'ensemble des modes seront traités : réseau de transport collectif urbain, services de location de vélos, vélos en libre-service, stationnements en ouvrage et sur voirie, fourrières autos et vélos. Ainsi, c'est une accessibilité globalisante et intégrée que la nouvelle DSP propose. L'ensemble des parkings en ouvrage vont ainsi être mis aux normes et rendus accessibles aux personnes handicapées.
- **Au niveau de l'information voyageurs**, le développement d'outils facilitant l'accès à l'information et aux modalités d'utilisation du réseau est un enjeu de l'amélioration de l'accessibilité pour chaque type de handicap. Cela passera par un marquage au sol facilitant le repérage dans l'espace, un guide des lignes du réseau en gros caractères pour les déficients visuels et une information vocale consolidée à travers les outils de synthèse vocale que les personnes en situation de déficience visuelle possèdent. De plus, de nouvelles BIV, Bornes d'Informations Voyageurs (ou TOTEM), seront déployées aux arrêts les plus structurants. Enfin, le site internet et l'application Divia seront complétés pour

intégrer toutes les mobilités, en incluant toujours les préconisations en matière d'accessibilité pour les déficients visuels.

- **Au niveau du service DiviAccès**, celui-ci devra évoluer, notamment concernant les modalités de réservation. Celle-ci sera possible directement par internet, grâce au logiciel XE Mobility. En outre, en plus de l'extension des horaires du service en lui-même, la réservation par téléphone sera étendue aux samedis, par le biais de la centrale d'appels. Enfin, en matière de matériel roulant, de nouveaux véhicules dédiés au service remplaceront et/ou compléteront la flotte existante.

2. La mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires

Tel que mentionné dans l'article L.1112-1 du Code des Transports, un point d'arrêt est considéré comme tel lorsqu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- il est situé sur une ligne structurante ;
- il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- il constitue un pôle d'échanges ;
- Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

2.1. Mise en accessibilité des lignes structurantes : le projet Prioribus

Les orientations générales qui ont conduit à l'élaboration des actions prioritaires ci-dessous exposées ont été préalablement présentées à la commission intercommunale d'accessibilité du 27 novembre 2015.

2.1.1. Description du projet

Suite à la dernière restructuration du réseau en 2012 et la mise en service des deux lignes de tramway, la fréquentation et l'attractivité du réseau Divia n'a cessé de croître. Le réseau arrive aujourd'hui à maturation.

Pour lui donner un nouvel essor, il est prévu, dans le cadre du Projet Prioribus, d'accroître la vitesse commerciale (vitesse moyenne des lignes en service commercial) et l'accessibilité du réseau Divia, en priorisant les bus aux carrefours à feux et en rendant accessibles les arrêts de bus des lignes structurantes. Ce projet, qui sera mis en œuvre au cours des années 2017 à 2019, se focalise, en matière d'accessibilité, sur les arrêts dits prioritaires des Lianes et de la Corol.

Ceux-ci seront systématiquement aménagés de manière à les rendre accessibles (sauf impossibilités techniques avérées).

2.1.2. L'accessibilité dans le cadre du projet Prioribus

Les arrêts à mettre en accessibilité de façon prioritaire sont, pour une grande majorité concernant

le réseau Divia, les arrêts des lignes structurantes. Les autres arrêts du réseau Divia ne sont, par leur fréquentation ou leur desserte, pas structurant et ne correspondent pas à la définition d'un « point d'arrêt prioritaire ». Ils sont alors traités au cas par cas.

Les arrêts à rendre accessibles ont été définis en fonction de leur fréquentation journalière, de leurs dessertes, ainsi que de leur actuelle morphologie. Aussi, la mise en accessibilité de ces arrêts peut aussi bien relever d'un réaménagement total que d'une simple remise à niveau.

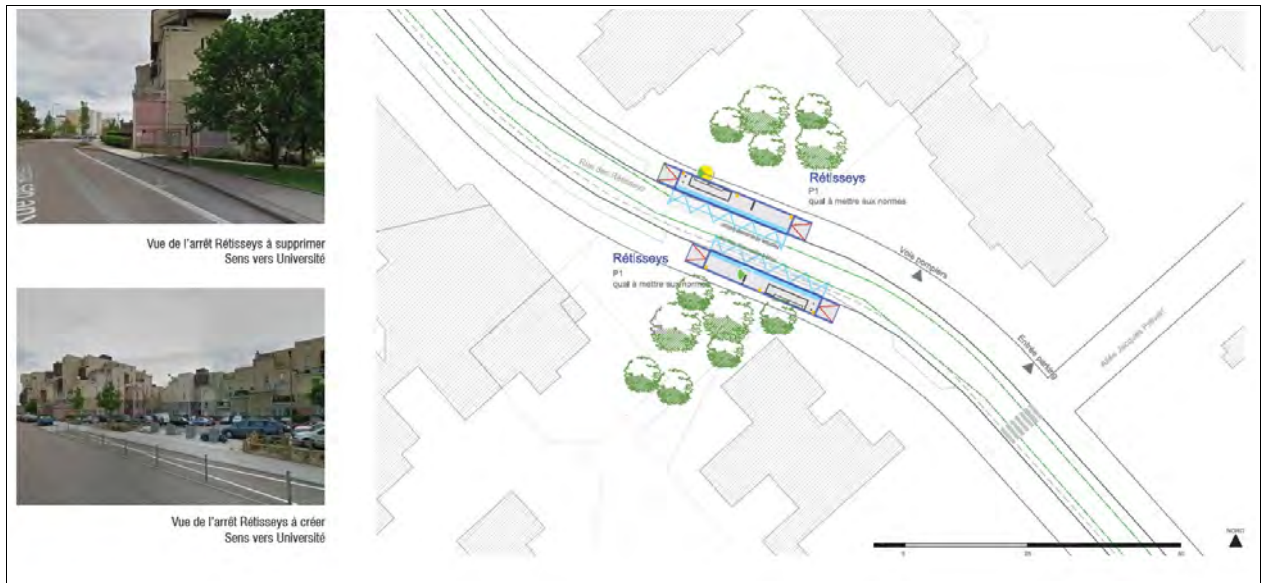
Aussi, avec Prioribus, la totalité des arrêts aujourd'hui non accessibles des Lianes 3, 4, 5, 6, 7 et de la ligne Corol sont appelés à être modifiés, par différents biais : création, suppression, déplacement en pôles d'échanges multimodaux, fusion, ...

En tout et pour tout, c'est près de 66% de la population du Grand Dijon qui, avec Prioribus, résiderait dans la zone de chalandise du réseau Divia 100% accessible (moins de 500 mètres d'une ligne de tram, de 400 mètres d'une Lianes ou de 300 mètres d'une ligne complémentaire ou de proximité).

La période de 3 ans maximum pour la mise en œuvre des actions décrites dans le SDA-Ad'Ap sera respectée, puisque le projet Prioribus sera entièrement réalisé d'ici le 31 décembre 2019.

Exemples de réaménagement d'arrêt

Mise aux normes « simple », arrêts Rétissey (Lianes 5)



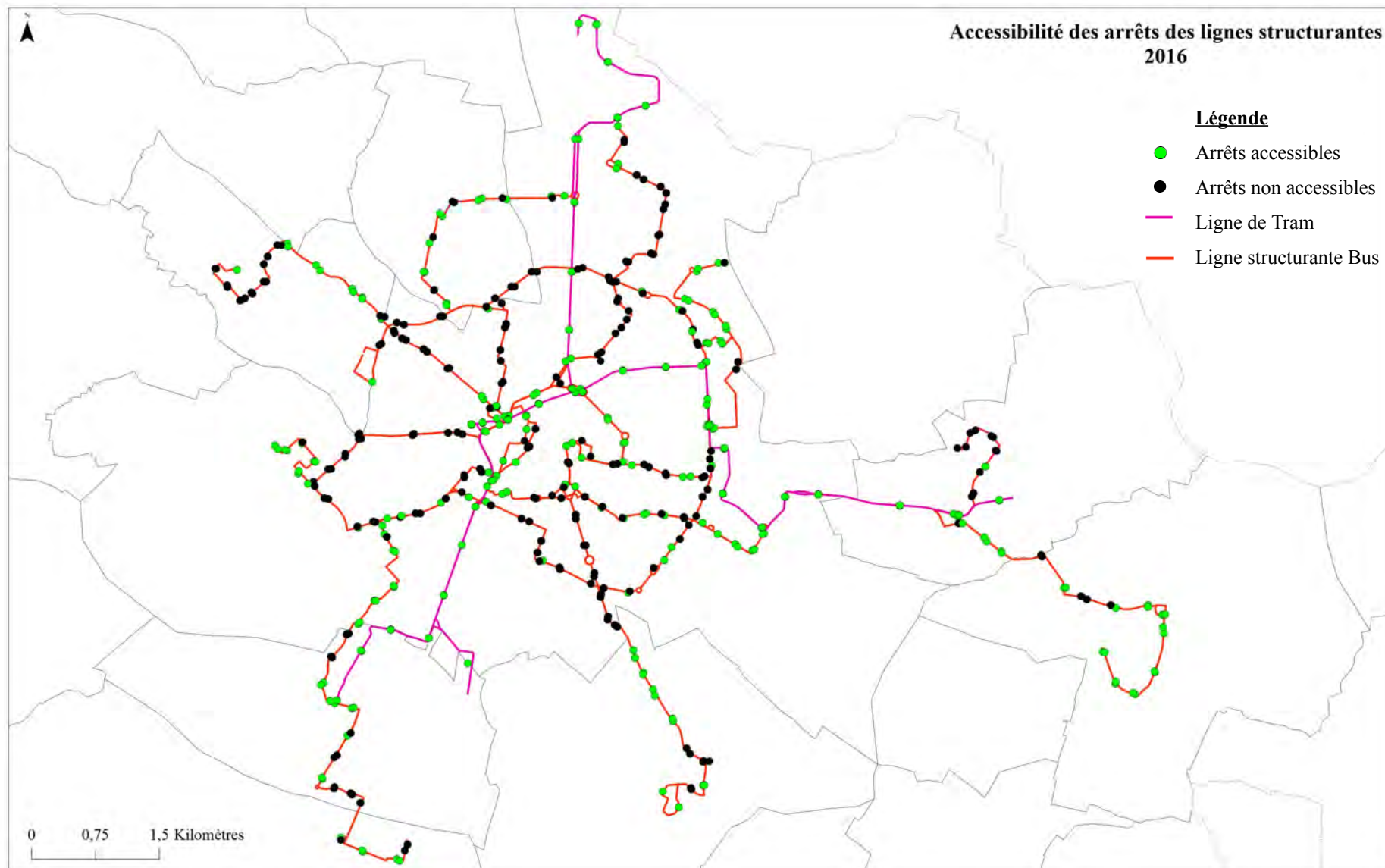
Mise aux normes « complexe », arrêts Allobroges (Corol)



**Accessibilité des arrêts des lignes structurantes
2016**

Légende

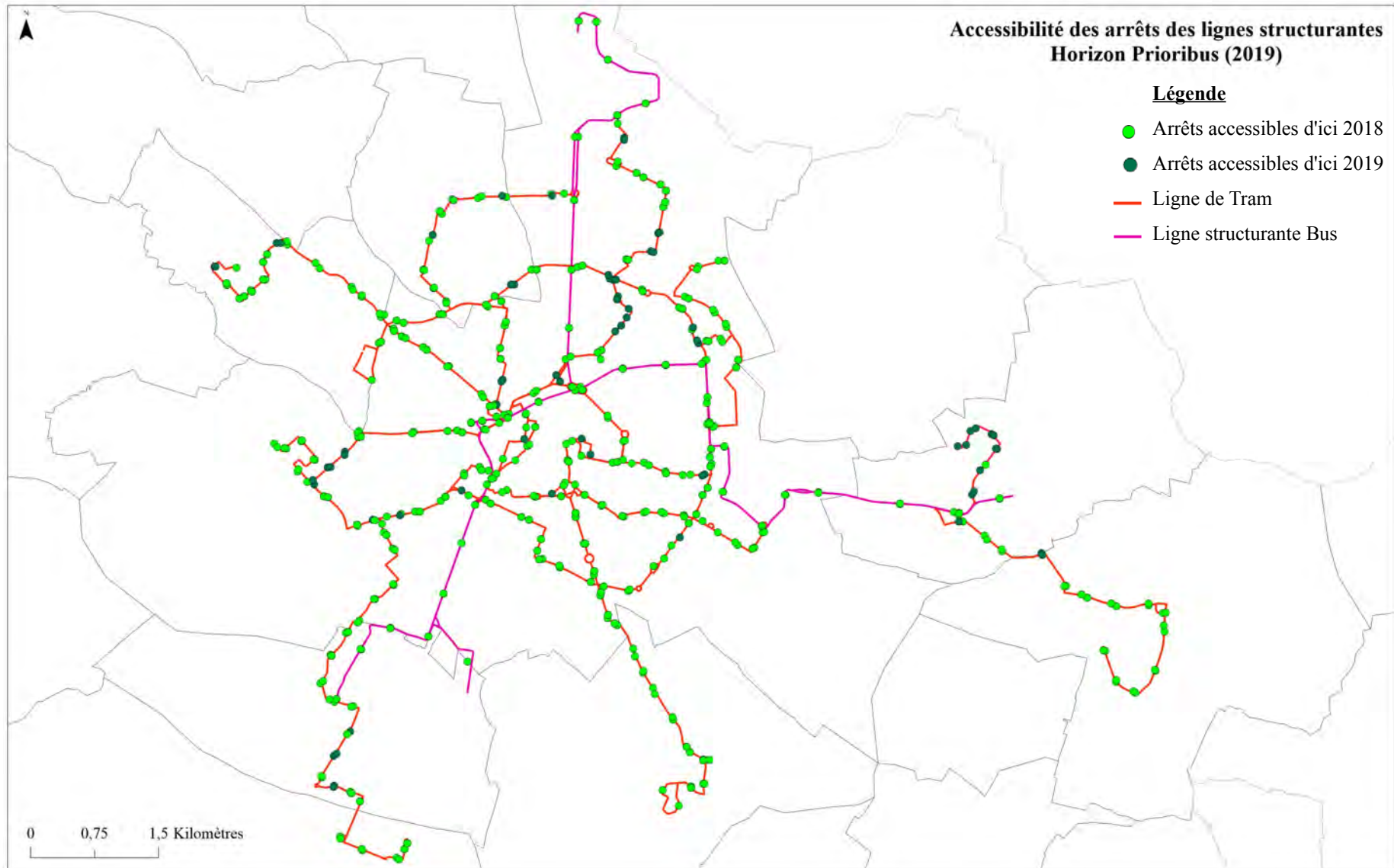
- Arrêts accessibles
- Arrêts non accessibles
- Ligne de Tram
- Ligne structurante Bus



**Accessibilité des arrêts des lignes structurantes
Horizon Prioribus (2019)**

Légende

- Arrêts accessibles d'ici 2018
- Arrêts accessibles d'ici 2019
- Ligne de Tram
- Ligne structurante Bus

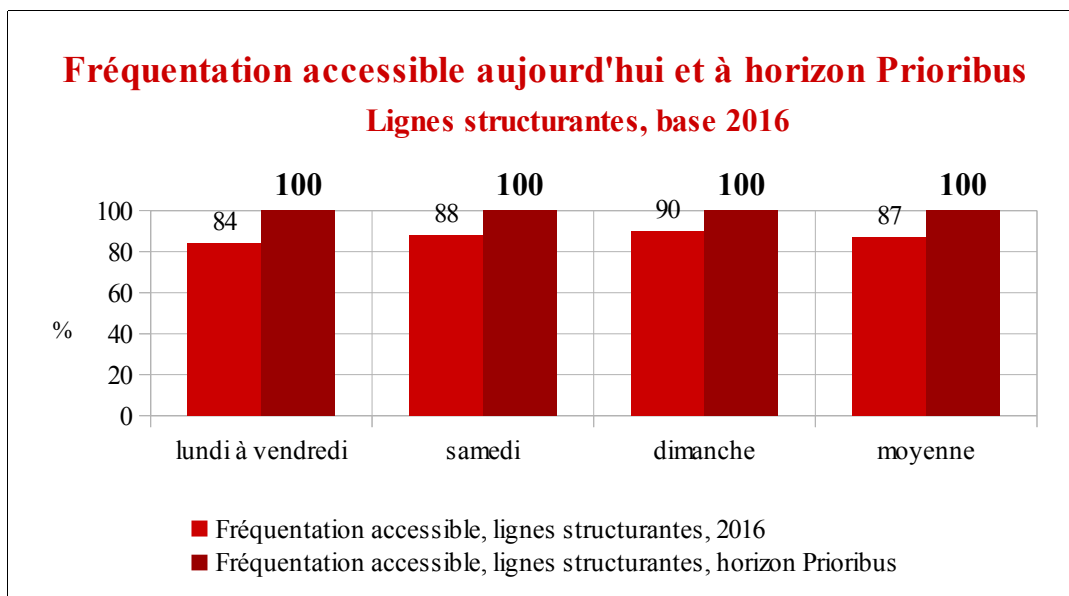


Les cartes en pages précédentes présentent les arrêts qui sont amenés à évoluer et rendus accessibles dans le cadre de Prioribus, et illustrent le gain en terme d'accessibilité des points d'arrêts prioritaires.

La liste des points d'arrêts prioritaires et les modalités de mises en accessibilité est disponible en annexe 1.

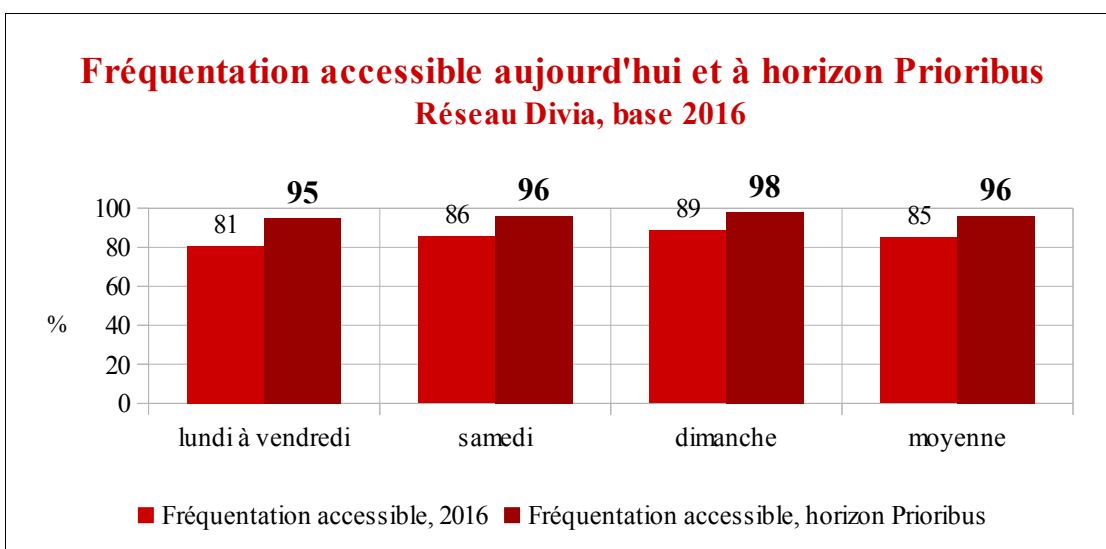
Ainsi, le projet Prioribus permettra d'accroître de façon considérable la « fréquentation accessible » sur les lignes structurantes (semaine type, tous jours compris), comme le montre le graphique ci-dessous.

Sur les lignes principales, l'accessibilité, en moyenne, passerait de **87%** à **100%**.



La mise en accessibilité des arrêts des lignes structurantes impactera, de manière globale, l'ensemble du réseau Divia. En effet, nombre d'arrêts des Lianes et de la Corol sont aussi des arrêts de lignes complémentaires. Le graphique ci-dessous montre le gain en terme de « fréquentation accessible » journalière grâce à Prioribus.

L'accessibilité du réseau Divia gagne plus de 10 points, et passera de **85%** à **96%**.



Le nombre d'arrêts impactés par le projet Prioribus, et rendus accessible, s'élève à 228. Le tableau ci-dessous indique leur répartition par commune et présente l'échéance à laquelle ces derniers seront mis en accessibilité.

2.2. Mise en accessibilité des autres arrêts prioritaires

Conformément à la législation, le Grand Dijon a prévu de rendre accessible l'ensemble des arrêts définis comme prioritaires. La liste de ces arrêts et la date de leur mise en accessibilité est disponible en annexe 1.

A noter que :

- Concernant le critère « pôles générateurs », sont inscrits comme prioritaires les arrêts distants de moins de 200 m d'une structure d'accueil de personnes âgées ou handicapées, les principaux pôles générateurs de déplacements sur l'agglomération étant desservis par le tram, entièrement accessible, ou les Lianes, dont la mise en accessibilité est prévue dans le cadre du critère « ligne structurante ».
- Les impossibilités techniques avérées seront étudiées au cas par cas. A ce stade, le Grand Dijon n'en a pas identifié. Dans le cadre du projet *Prioribus*, les arrêts dont la mise en accessibilité est impossible vont être supprimés, décalés ou fusionnés avec un autre arrêt, ceci afin de garantir un réseau de lignes structurantes 100% accessible.

2.3. Accessibilité des communes

Il est stipulé que chaque commune desservie par un réseau urbain doit bénéficier d'un point d'arrêt accessible. Sur la communauté urbaine du Grand Dijon, seules les quatre communes de Corcelles-les-Monts, Flavignerot, Magny-sur-Tille et Bresse-sur-Tille ne sont pas équipées de point d'arrêt Divia accessible. A noter que 3 d'entre-elles ne comportent qu'un seul point d'arrêt sur leur territoire.

Afin que chaque commune du Grand Dijon bénéficie d'un point d'arrêt accessible, il est prévu, au cours des trois prochaines années, de rendre accessible un point d'arrêt à Corcelles-les-Monts, Flavignerot, Magny-sur-Tille et Bresse-sur-Tille (présenté en annexe 1).

3. Coûts et financements des actions prioritaires

- Concernant la mise en accessibilité des arrêts dit « prioritaires », à savoir ceux des lignes structurantes, les coûts s'élèvent entre 2 500 000 et 3 000 000 d'euros HT.

Les différentes demandes de subventions relatives au projet Prioribus sont actuellement en cours d'études.

- Concernant les actions et investissements portés par le délégataire dans le cadre du prochain contrat 2017-2022, le montant des investissements est estimé à 700 000 euros HT. Les actions seront réalisées en grande partie la première année, soit en 2017.

Ce montant s'additionne au coût de fonctionnement annuel du service DiviAccès.

- Concernant les actions de formation des personnels, leurs coûts s'élèvent à 245 000 euros environ pour les années 2017 à 2020.
- Enfin, concernant l'acquisition des véhicules d'ici 2019, le montant global est estimé à 25 millions d'euros.

Partie 4 : Actions de formation des personnels en relation avec le public

Depuis 2016, un volet de sensibilisation au handicap est intégré dans le cadre de la Formation Continue Obligatoire (FCO) délivrée tous les 5 ans. Cette sensibilisation a deux objectifs : sensibiliser au handicap et la prise en compte des voyageurs handicapés d'une part ; d'autre part, la manipulation, sur un véhicule, d'un dispositif permettant la montée, la descente et le transport de personnes à mobilité réduite.

Ces objectifs ont été définis dans un arrêté du ministère des Transports de mai 2013 qui concerne la formation FCO mais aussi la FIMO (Formation Initiale Minimum Obligatoire).

Tous les conducteurs recrutés auront bénéficié de cette sensibilisation puisque la détention de la FIMO ou de la FCO est obligatoire, tout comme le permis D. La FCO concerne tous les salariés faisant usage de leur permis D : conducteurs, vérificateurs, et une grande partie de l'encadrement du service exploitation (régulateurs et managers dont une partie des missions se déroulent au contact des conducteurs et des clients). A Keolis Dijon Mobilités, près de 600 personnes sont concernées, dont 499 conducteurs.

La Formation Continue Obligatoire (FCO), est poursuivie et délivrée tous les cinq ans comme le prévoit la réglementation. A compter de 2016, le contenu du programme évolue et inclut désormais une sensibilisation aux handicaps. Les conducteurs sont ainsi formés à l'accueil des différents types de handicaps (moteur, visuel, intellectuel, auditif). Cette sensibilisation est complétée par une séquence pratique avec des exercices portant sur le maniement des rampes.

Le tableau ci-dessous indique les prévisions du nombre de salariés formés pour les années 2017 (année 2016 donnée à titre informatif) à 2022 incluses, soit tout au long du contrat de délégation de service public actuel.

A noter que d'ici 2022, c'est l'ensemble des salariés en lien avec les usagers ou dont le métier nécessite une connaissance des problématiques liées à l'accessibilité qui aura bénéficié de la formation avec inclusion du volet handicap, soit 655 des 722 salariés de Keolis Dijon dont les:

- 499 conducteurs ;
- 50 salariés de la direction du Contrôle et du stationnement ;
- 44 salariés de l'exploitation (hors conduite) ;
- 62 salariés de la direction de la maintenance patrimoniale.

Plans de formations FCO, intégrant l'accessibilité							
Année	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Personnels concernés	Effectif	Effectif	Effectif	Effectif	Effectif	Effectif	Effectif
Conducteurs	105	52	60	109	119	109	119
Exploitation (hors conduite)	22	1	17	5	7	5	7
Pôle Fraude		4	12	8	13	8	13
Maintenance et Patrimoine		15	0	18	1	18	1
Total*	127	72	89	140	141	140	141
Heures de formation	Total heures	Total heures	Total heures	Total heures	Total heures	Total heures	Total heures
Conducteurs	3 675	1 820	2 100	3 815	4 165	3 815	4 165
Exploitation (hors conduite)	770	35	595	175	245	175	245
Pôle Fraude		140	420	280	455	280	455
Maintenance et Patrimoine		525	0	630	35	630	35
Total	4 445	2 520	3 115	4 900	4 900	4 900	4 900
		Coûts	Coûts	Coûts	Coûts	Coûts	Coûts
Conducteurs		28 600	35 000	59 950	65 450	59 950	65 450
Exploitation (hors conduite)		455	9 350	2 750	4 195	2 750	4 195
Pôle Fraude		2 200	6 600	4 400	7 150	4 400	7 150
Maintenance et Patrimoine		8 250	0	9 900	550	9 900	550
Total		39 505	50 990	77 000	77 345	77 000	77 345
La FCO étant délivrée et nécessaire tous les 5 ans, certains personnels sont comptabilisés deux fois entre 2016 et 2022, soit une période de 7 ans.							

Partie 5 : Concertation et suivi du SDA-Ad'Ap

1. Concertation

Afin que la mise en œuvre des actions décrites dans ce SDA-Ad'Ap entrent en adéquation avec les besoins réels et énoncés par les acteurs concernés, le Grand Dijon s'appuie :

- D'une part sur la commission d'accessibilité intercommunale.
- D'autre part, sur les différents groupes de travail portés par le délégataire dans le cadre du déploiement d'actions spécifiques, comme la mise en service d'un site internet et d'une application accessible aux déficients visuels, par exemple.

2. Suivi du SDA-Ad'Ap du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon

Le présent SDA-Ad'Ap sera mis à jour dès que nécessaire, et dans le cas où, d'ici 3 ans, le réseau Divia connaîtrait des transformations d'ampleur remettant en cause la mise en œuvre des actions prioritaires ici présentées.

Dans ce cas, c'est la commission intercommunale d'accessibilité aux handicapés qui émettra le souhait d'une révision du présent schéma.

Chaque année, les réalisations des actions du SDA-Ad'Ap seront en outre présentées à la commission intercommunale d'accessibilité, qui veillera au bon déroulement des travaux engagés et d'atteinte des objectifs fixés.

Enfin, concernant la procédure de signalement d'un défaut d'accessibilité, la commission intercommunale d'accessibilité sera chargée de faire remonter au Grand Dijon les éventuels signalements.

Liste des arrêts

Arrêts	Code Com	Ligne	Accessibilité	Critère arrêt prioritaire			Mise en accessibilité programmée	Commentaire
				Ligne structurante	Pôle d'échange	Structure accueil		
1er Mai	210231	T2	Accessible					
1er Mai Foyer	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
1er Mai Foyer	210231	Corol	Accessible					
21ème Siècle	210231	L5; PL	Acceptable					
21ème Siècle	210231	L5; PL	Accessible					
30 Octobre	210231	L3; L6; B11	Accessible					
30 Octobre	210231	L3; L6; B11	Accessible					
A.Patte	210270	P33	Non accessible	non	non	non		
A.Patte	210270	P33	Non accessible	non	non	non		
Abbé Chanlon	210231	L4	Acceptable					
Abbé Chanlon	210231	L4	Accessible					
Abbé Pierre	210540	B19	Non accessible	non	non	non		
Abbé Pierre	210540	B19	Accessible					
Acti-Sud	210390	L4	Accessible					
Acti-Sud	210390	L4	Accessible					
AgroSup	210231	L5; PL	Accessible					
AgroSup	210231	L5; PL	Accessible					
Ahuy	210003	B17	Accessible					
Ahuy	210003	B17	Accessible					
Albert 1er	210231	L3; B13	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Albert 1er	210231	L3; B13	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Alger	210231	B18; C60	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Alger	210231	B18; C60	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Alisiers	210223	B20	Non accessible	non	non	non		
Alisiers	210223	B20	Non accessible	non	non	non		
Allende	210515	L7	Non accessible	oui	non	non	2019	
Allende	210515	L7	Non accessible	oui	non	non	2019	
Allobroges	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Allobroges	210278	B10; Corol	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Alsace	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Alsace	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	

Liste des arrêts

Amandiers	210278	L4	Non accessible	oui	non	non	2019	
Amandiers	210278	L4	Accessible					
Arandes	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Arandes	210617	L5; B20; 50 Transdev	Accessible					
Arandes	210617	L5; B20; 50 Transdev	Accessible					
Arbalétriers	210617	B10	Non accessible	non	non	non		
Arbalétriers	210617	B10	Non accessible	non	non	non		
Ardennes 1	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Ardennes 2	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Artisans	210171	P31	Non accessible	non	non	non		
Artisans	210171	P31; F41	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Ateliers APF	210355	B18	Accessible					
Ateliers APF	210355	B18	Accessible					
Atria	210515	L7; F41; P30; P31	Accessible					
Atria	210515	L7; F41; P30; P31	Accessible					
Attiret	210231	B11	Acceptable					
Attiret	210231	B11	Accessible					
Auditorium	210231	F40	Accessible					
Auditorium	210231	F40	Accessible					
Auditorium	210231	T1	Accessible					
Av. de Tavaux 1/2	210171	F41	Non accessible	non	non	non		
Av. de Tavaux 1/2	210171	F41	Non accessible	non	non	non		
Av. du Lac	210231	L3	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Av. du Lac	210231	L3	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
B.A. 102	210473	Express	Accessible					
Bachelard	210231	L3; Corol	Acceptable					
Bachelard	210231	L3; Corol	Accessible					
Bagatelle	210231	B10; B12	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Bagatelle	210231	B10; B12	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Bailly 1	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Bailly 2	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Balzac	210231	B17	Accessible					
Barbe	210231	B10	Non accessible	non	non	non		
Barbe	210231	B10	Acceptable					

Liste des arrêts

Barbusse	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Barbusse	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Bassin	210605	B16	Accessible					
Bassin	210605	B16	Accessible					
Baudin	210231	L5; B12; PL	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Bazin	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Bazin	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Beaune	210231	B10	Non accessible	non	non	non		
Beaune	210231	B10	Accessible					
Beauregard	210355	B18	Accessible					
Beauregard	210355	B18	Accessible					
Beaux-Arts	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Beaux-Arts	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Bel Air	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Bel Air	210231	B13	Accessible					
Belfontaine	210278	B10	Accessible					
Belfontaine	210278	B10	Accessible					
Belin	210231	L3; Corol	Accessible					
Belin	210231	L3; Corol	Accessible					
Berbissey	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Bernard	210223	B20	Non accessible	non	non	non		
Bernard	210223	B20	Non accessible	non	non	non		
Bertin	210355	B18	Accessible					
Bertin	210355	B18	Accessible					
Bibliothèque	210231	L6; B11; City	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Bibliothèque	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Bibliothèque	210231	L6; B11	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Bicentenaire	210166	L4	Non accessible	oui	non	non	2019	
Bicentenaire	210166	L4	Non accessible	oui	non	non	2019	
Bief du Moulin	210355	L6; B18	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Bief du Moulin	210355	L6; B18	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Billardon	210231	B19	Non accessible	non	non	non		
Billardon	210231	B19	Non accessible	non	non	non		
Billardon	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	

Liste des arrêts

Billardon	210231	B11; Corol; C36; C37; C38	Acceptable					
Billardon	210231	B11; C36; C37; C38	Accessible					
Bizet	210231	B20	Accessible					
Bizet	210231	B20	Accessible					
Blanchisseries	210231	B11	Non accessible	non	non	non		
Blanchisseries	210231	B11	Acceptable					
Blés d'Or	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
Blés d'Or	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
Boirac 1	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Boirac 2	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Bois du Roy	210171	L7; P30; P31	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Bois du Roy	210171	L7; P30; P31	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Bolotte	210481	B15	Non accessible	non	non	non		
Bons Compagnons	210540	B19	Non accessible	non	non	non		
Bons Compagnons	210540	B19	Accessible					
Bordet	210231	B14	Non accessible	non	non	non		
Bordot	210231	B11; C40; C41; C42; C43	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Bordot	210231	B11; C40; C41; C42; C43	Accessible					
Bossuet	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Bossuet	210231	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Bossuet	210231	L4; PL	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Bouhey	210355	L6	Accessible					
Bouhey	210355	L6	Accessible					
Boulangier	210231	L3	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Boulangier	210231	L3	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Bourillot	210355	L6	Accessible					
Bourillot	210355	L6	Accessible					
Bourroches	210231	B14; B15	Accessible					
Bourroches	210231	B14; B15; C44; C60	Accessible					
Bourroches	210231	T2	Accessible					
Bourroches Eiffel	210231	B13; B14; B15; Corol; P33; DP	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Bourroches Eiffel	210231	B14; B15; Corol; P33	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Bourroches Eiffel	210231	L4	Acceptable					
Bourroches Eiffel	210231	B13	Accessible					

Liste des arrêts

Bourroches Eiffel	210231	L4	Accessible					
Bourvil	210171	F41	Accessible					
Bourvil	210171	F41	Accessible					
Boutaric	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Boutaric	210231	Corol	Accessible					
Boutaric	210231	F40	Accessible					
Boutaric	210231	F40	Accessible					
Bouteiller	210231	B11; Corol	Accessible					
Bouteiller	210231	B11; Corol	Accessible					
Bressey	210105	P30	Non accessible	non	non	non	A partir 2020	Commune de Bressey-sur-Tille
Bressey ZA	210105	P30	Non accessible	non	non	non		
Bressey ZA	210105	P30	Non accessible	non	non	non		
BRETENIERE	210106	B21	Accessible					
Breuchillièrè	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Breuchillièrè	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Brossolette	210617	B10	Accessible					
Brossolette	210617	B10	Accessible					
Brot	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Brot	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Calmette	210231	B14	Non accessible	non	non	non		
Calmette	210231	B14	Accessible					
Camélias	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Camélias	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Camus	210515	L7	Non accessible	oui	non	non	2019	
Camus	210515	L7	Non accessible	oui	non	non	2019	
Canzio	210223	L5; B20	Accessible					
Canzio	210617	L5; B20	Accessible					
Cap Vert	210515	B16	Accessible					
Cap Vert	210515	B16	Accessible					
Cap Vert	210515	T1	Accessible					
Cap-Sud	210390	B15	Non accessible	non	non	non		
Cap-Sud	210390	B15	Non accessible	non	non	non		
Capucines	210171	P30; P31	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	

Liste des arrêts

Capucines	210171	P30; P31	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Carraz	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Carraz	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Carraz	210231	B14;B15	Accessible					
Carraz	210231	B14;B15	Accessible					
Carraz	210166	T2	Accessible					
Castelnau	210540	B11; B19	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Castelnau	210231	B11; B19	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
CAT-ESAT	210390	B15	Non accessible	non	non	non		
CAT-ESAT	210390	B15	Non accessible	non	non	non		
Cellerier	210231	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Cellerier	210231	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Cent Ecus	210231	B15; P33	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Cent Ecus	210231	P33	Accessible					
CFA La Noue	210355	B18; 40; 41; 42; 43	Accessible					
CFA La Noue	210355	B18; 40; 41; 42; 43	Accessible					
CFA-BTP	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
CFA-BTP	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Chambertin	210315	B20	Non accessible	non	non	non		
Chambertin	210315	B20	Non accessible	non	non	non		
Champ Prieur	210540	B19	Non accessible	non	non	non		
Champ Prieur	210540	B19	Accessible					
Champeaux	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Champeaux	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Champforey	210390	B14; C60	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Champforey	210390	B14; C60	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Champmaillot	210231	L3	Non accessible	oui	non	oui	2017/2018	
Champmaillot	210231	L3	Non accessible	oui	non	oui	2017/2018	
Champs Creux	210171	F41	Accessible					
Champs Creux	210171	F41	Accessible					
Champs Perdrix	210231	L3; Corol	Accessible					
Champs Perdrix	210231	L3; Corol	Accessible					
Champs Viaux	210223	B20	Accessible					
Chancenotte	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	

Liste des arrêts

Chancenotte	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Chancenotte	210231	L6; Express; C40; C41; C42; C43	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Chancenotte	210231	L6; Express; C40; C41; C42; C43	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Changey	210223	B20	Accessible					
Changey	210223	B20	Accessible					
Chanoine Kir	210231	L3	Non accessible	oui	non	non	2019	
Chanoine Kir	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2019	
Chanoine Kir	210231	L3; Corol	Accessible					
Chaput 1	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Chaput 2	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Charton	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Charton	210166	F42	Accessible					
Château	210515	L7; B16	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Château	210515	L7; B16	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Chaumières	210617	L5; B20	Accessible					
Chaumières	210617	L5; B20	Accessible					
Chenôve C. Cial	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Chenôve Centre	210166	L4; F42	Accessible					
Chenôve Centre	210166	T2	Accessible					
CHENÔVE Centre	210166	L4; F42	Accessible					
Chérains	210485	B12	Accessible					
Chérains	210485	B12	Accessible					
CHEVIGNY	210171	F41	Accessible					
Chevigny	210171	L7	Accessible					
CHEVIGNY	210171	L7	Accessible					
Chevigny Mairie	210171	P30; P31	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Chevigny Mairie	210171	L7	Accessible					
Chevigny Mairie	210171	L7	Accessible					
Chevigny Mairie	210171	P30; P31	Accessible					
Chevigny Pont Neuf	210263	B22	Non accessible	non	non	non		
Chevigny Pont Neuf	210263	B22	Accessible					
Chevigny Z.I.	210171	F41	Non accessible	non	non	non		
Chèvre Morte	210617	Corol	Accessible					
Chèvre Morte	210231	Corol	Accessible					

Liste des arrêts

Chicago	210231	B12	Accessible					
Chopin	210231	B11	Non accessible	non	non	non		
Chopin	210231	B11	Non accessible	non	non	non		
CHS La Chartreuse	210617	B12; C47; C48; C49	Non accessible	non	oui	oui	A partir 2020	En projet
CHS La Chartreuse	210231	L3; B13	Non accessible	oui	oui	oui	2017/2018	
CHS La Chartreuse	210231	L3; B13	Non accessible	oui	oui	oui	2017/2018	
CHS La Chartreuse	210231	B12; C47; C48; C49	Accessible					
CHU – Hôpitaux	210231	T1	Accessible					
CHU-Hôpitaux	210231	L3; Corol	Accessible					
CHU-Hôpitaux	210231	L3; Corol	Accessible					
Churchill	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2019	
Churchill	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2019	
Cimetière	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Cimetière	210231	B12	Accessible					
Cité Dampierre	210231	L6; B11	Non accessible	oui	oui	oui	2019	
Cité Dampierre	210231	L6; B11	Accessible					
Cité du Soleil	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Cité du Soleil	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Clairvot	210540	F40	Non accessible	non	non	non		
Claudé	210231	B14	Non accessible	non	non	non		
Claudé	210231	B14	Non accessible	non	non	non		
Clématites	210171	L7	Accessible					
Clématites	210171	L7	Accessible					
Clomiers	210231	L5; B13 ;C47; C48; C49	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Clomiers	210231	L5; B13 ;C47; C48; C49	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Clos Chauveau	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Clos Chauveau	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Cluj 1	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Cluj 2	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Collège Aymé	210390	B14; C60	Accessible					
Collège Aymé	210390	B14; C60	Accessible					
Collège Chapitre	210166	L4	Accessible					
Collège Chapitre	210166	L4	Accessible					
Collège Clos de Pouilly	210231	B17	Accessible					

Liste des arrêts

Collège Le Parc	210231	B18	Non accessible	non	non	non		
Collège Le Parc	210231	B18	Accessible					
Collège Lentillères	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Collège Lentillères	210231	Corol	Accessible					
Collège Rostand	210515	L7; B16	Accessible					
Collège Rostand	210515	L7; B16	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Colleys	210263	B22	Non accessible	non	non	non		
Colleys	210263	B22	Non accessible	non	non	non		
Colombier	210390	B14	Non accessible	non	non	non		
Colombier	210390	B14	Non accessible	non	non	non		
Combe à la Serpent	210192	P33	Non accessible	non	non	non		
Combe aux Fées	210485	B12	Non accessible	non	non	non		
Combe aux Fées	210485	B12	Non accessible	non	non	non		
Combottes	210278	B13	Accessible					
Combottes	210278	B13	Accessible					
Complexe Funéraire	210231	B16	Non accessible	non	non	non		
Complexe Funéraire	210231	B16		non	non	non		
Confrérie	210278	B13	Non accessible	non	non	non		
Corcelles-les-Monts	210192	P33	Non accessible	non	non	non	A partir 2020	Commune de Corcelles-les-Monts
Cordeliers	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Cordeliers	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Corneille	210452	B16	Non accessible	non	non	non		
Corneille	210452	B16	Accessible					
Cortots	210278	B10	Accessible					
Cortots	210278	B10	Accessible					
Cote aux Moines	210617	B10	Non accessible	non	non	non		
Cote aux Moines	210617	B10	Accessible					
Coteaux du Suzon	210231	B17	Non accessible	non	non	non		
Coteaux du Suzon	210231	B17	Non accessible	non	non	non		
Cottages	210617	B10	Non accessible	non	non	non		
Cottages	210617	B10	Non accessible	non	non	non		
Cottin	210278	B13	Non accessible	non	non	non		
Cottin	210278	B13	Accessible					

Liste des arrêts

Cours Fleury	210231	L6; B10	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Cours Fleury	210231	L6; B10	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Courtois	210485	B12	Non accessible	non	non	non		
Courtois	210485	B12	Non accessible	non	non	non		
Cracovie	210540	F40	Accessible					
Cracovie	210540	F40	Accessible					
CRAM	210540	F40	Accessible					
CRAM	210540	F40	Accessible					
Crébillon	210231	City	Non accessible	non	non	non		
CREPS	210231	B16	Accessible					
CREPS	210231	B16	Accessible					
Creux d'Enfer	210231	L3	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Creux d'Enfer	210231	L3	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Crimolois	210213	B16	Accessible					
Croix des Valendons	210166	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Croix des Valendons	210166	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Croix St-Martin	210515	B16	Accessible					
Croix St-Martin	210515	B16	Accessible					
Cromois	210515	B16; C39	Accessible					
Cromois	210515	B16; C39	Accessible					
Curie	210166	L4; C60	Accessible					
Curie	210166	L4; C60	Accessible					
D'Alembert	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2019	
D'Alembert	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2019	
D'Arbaumont	210231	L5; PL	Acceptable					
D'Arbaumont	210231	L5; PL	Acceptable					
Dadolle	210231	B14	Non accessible	non	non	non		
Dadolle	210231	B14	Non accessible	non	non	non		
Daix Mairie	210223	B20	Non accessible	non	non	non		
Dallas CRI	210231	F40	Acceptable					
Dallas CRI	210231	L3	Accessible					
Dallas CRI	210231	L3	Accessible					
Darcy	210231	B18; B20	Accessible					
Darcy	210231	T1	Accessible					

Liste des arrêts

Darcy	210231	T2	Accessible					
Darcy Devosge	210231	L3; L4; B10; PL; 50	Accessible					
Darcy Sevigne	210231	L3; PL	Accessible					
Dardelain	210390	L4	Accessible					
Dardelain	210390	L4	Accessible					
De Broses	210231	L4	Accessible					
De Broses	210231	L4	Accessible					
De Coubertin	210231	B16	Non accessible	non	non	non		
De Coubertin	210231	B16	Accessible					
De Gaulle	210473	B21	Non accessible	non	non	non		
De Gaulle	210473	B21	Non accessible	non	non	non		
De Maupassant	210231	B17	Non accessible	non	non	non		
De Maupassant	210231	B17	Non accessible	non	non	non		
De Musset	210231	L5; B12; PL	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
De Musset	210231	L5; B12; PL	Acceptable					
Défense	210231	L3	Accessible					
Défense	210231	L3	Accessible					
Delestraint	210231	B15	Non accessible	non	non	non		
Diebold	210231	L4; Corol	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Diebold	210231	L4; Corol	Accessible					
DIJON Gare	210231	T1	Accessible					
DIJON Valmy	210231	T2	Accessible					
Divio	210231	B14	Non accessible	non	non	non		
Dolet 1	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Dolet 2	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Domois	210263	B22	Non accessible	non	non	non		
Domois	210263	B22	Non accessible	non	non	non		
Dorain	210605	B16	Non accessible	non	non	non		
Dorain	210605	B16	Acceptable					
Doumer	210231	B11	Non accessible	non	non	non		
Doumer	210231	B11	Acceptable					
Drapeau	210231	T2	Accessible					
Dubois	210231	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Dubois	210231	L5; B13; B18; B20	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	

Liste des arrêts

Dubois	210231	L4	Accessible					
Dubois	210231	L5; B10; B12; B13; B20	Accessible					
Duhamel	210355	B18	Accessible					
Duhamel	210355	L6; B18	Accessible					
Dumont	210231	B11	Acceptable					
Dumont	210231	B11	Accessible					
Dupuis	210231	L3; B10; PL	Accessible					
Dupuis	210231	L3; B10; PL	Accessible					
Echaillons	210231	B15	Non accessible	non	non	non		
Ecluse	210355	B21; B22	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Ecluse	210355	B21; B22	Accessible					
Ecole de Gendarmerie	210473	Express	Non accessible	non	non	non		
Eiffel	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
Eiffel	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
Epirey Cap Nord	210231	L3; F40	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Epirey Cap Nord	210231	L3; F40	Accessible					
Erasme	210231	T1	Accessible					
Escaut	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Escaut	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
ESPE	210231	B11; Corol; C40; C41; C42; C43	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
ESPE	210231	B11; Corol; C40; C41; C42; C43	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Europe	210231	T2	Accessible					
Excellence 2000	210171	F41	Non accessible	non	non	non		
Excellence 2000	210171	F41	Non accessible	non	non	non		
Fac. des Lettres	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Fac. des Lettres	210231	Corol	Acceptable					
Fac. des Sciences	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Fac. des Sciences	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Fassoles	210617	B10	Accessible					
Fassoles	210617	B10	Accessible					
Faubourg Raines	210231	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Faubourg Raines	210231	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Fauconnet	210231	B10	Accessible					
Fauconnet	210231	B10	Accessible					

Liste des arrêts

Favier	210231	B14	Non accessible	non	non	non		
Félizots	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Félizots	210278	L4	Non accessible	oui	non	non	2019	
Félizots	210278	L4	Accessible					
FENAY	210263	B22	Non accessible	non	non	non		
Ferry	210166	B14;B15	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Ferry	210166	B14;B15	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Févret	210231	L5; B12; PL	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Flandres 1	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Flandres 2	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Flavignerot	210270	P33	Non accessible	non	non	non	A partir 2020	Commune de Flavignerot
Foch Gare	210231	T1	Accessible					
Foch Gare	210231	T2	Accessible					
Fonderie	210171	F41	Non accessible	non	non	non		
Fontaine aux Fées	210617	B10	Accessible					
Fontaine aux Fées	210617	B10; Corol	Accessible					
Fontaine C.Cial	210278	B10	Accessible					
Fontaine d'Ouche	210231	Corol	Accessible					
Fontaine d'Ouche	210231	L3	Accessible					
FONTAINE Village	210278	B13	Accessible					
Foussets	210166	L4	Non accessible	oui	non	non	2019	
Foussets	210166	L4	Non accessible	oui	non	non	2019	
Fyot	210231	L4; B14; B15	Accessible					
Fyot	210231	L4; B14; B15	Accessible					
Gambetta	210166	F42; C60	Non accessible	non	non	non		
Gambetta	210166	F42; C60	Non accessible	non	non	non		
Gare SNCF	210231	B12; B13; B18	Accessible					
Gare SNCF	210231	L3; L5; B12; B13; B18; Express; City	Accessible					
Gare SNCF	210231	L3; L5; C44	Accessible					
Gare SNCF	210231	PL; Express	Accessible					
Gauthier	210540	B11	Accessible					
Gauthier	210540	B11	Accessible					
Gendarmerie	210515	B16	Accessible					
Gendarmerie	210515	B16	Accessible					

Liste des arrêts

Génois	210231	L5; B13	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Génois	210231	L5; B13	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Géraniums	210171	P31	Non accessible	non	non	non		
Géraniums	210171	P31	Non accessible	non	non	non		
Ghys	210231	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Giraud	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2019	
Giraud	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2019	
Giroud	210231	T2	Accessible					
Glaieuls	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Glaieuls	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Glycines	210278	L4	Accessible					
Glycines	210278	L4	Accessible					
Godrans	210231	T1	Accessible					
Godrans	210231	T2	Accessible					
Gorgetts	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Gorgetts	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Gorgetts	210231	L3	Non accessible	oui	non	non	2019	
Gorgetts	210231	L3	Non accessible	oui	non	non	2019	
Grand Clos	210003	B17	Non accessible	non	non	non		
Grand Marche	210515	T1	Accessible					
Grand Marché	210515	F41; P30; P31; DP	Accessible					
Grand Marché	210515	L7; B16	Accessible					
Grand Marché	210515	L7; B16	Accessible					
Grande Légie	210605	B16	Non accessible	non	non	non		
Grande Légie	210605	B16	Non accessible	non	non	non		
Grands Crus	210166	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Grands Crus	210166	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Grangier	210231	L4; City	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Grangier	210231	L4	Accessible					
Granville	210231	L6	Accessible					
Granville	210231	L6	Accessible					
Gresilles	210231	T1	Accessible					
Grésilles	210231	L3	Accessible					
Grésilles	210231	L3	Accessible					

Liste des arrêts

Guesde	210355	B18	Accessible					
Guesde	210355	B18	Accessible					
Guibaudet	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Guibaudet	210231	B12	Acceptable					
Hauteville	210315	B20	Accessible					
Hauteville Mairie	210315	B20	Non accessible	non	non	non		
Hauteville Mairie	210315	B20	Non accessible	non	non	non		
Herriot	210617	L5; B20	Accessible					
Herriot	210617	L5; B20	Accessible					
Hoin	210231	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Hoin	210231	L4	Acceptable					
Hôpital	210231	L4	Accessible					
Hôpital	210231	L4	Accessible					
Hortensias	210231	B14	Acceptable					
Houblonnière	210231	B10	Non accessible	non	non	non		
Houblonnière	210231	B10	Acceptable					
Houdart	210278	L4	Accessible					
Houdart	210278	L4	Accessible					
IME Montagne Ste-Anne	210231	B14	Acceptable					
IUT	210231	L5; PL	Acceptable					
IUT	210231	L5; PL	Accessible					
J. Moulin 1/2	210171	F41	Non accessible	non	non	non		
J. Moulin 1/2	210171	F41	Non accessible	non	non	non		
Jacquat	210540	B11; C36; C37; C38	Accessible					
Jacquat	210540	B11; C36; C37; C38	Accessible					
Jaures	210231	T2	Accessible					
Jeanne d'Arc	210231	L3; Corol	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Jeanne d'Arc	210231	L3; Corol	Accessible					
Joffre	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Joffre	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Jouvet	210617	L5; B10	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Jouvet	210617	L5; B10	Acceptable					
Junot	210231	B17; Corol	Accessible					
Junot	210231	B17; Corol	Accessible					

Liste des arrêts

Junot	210231	T2	Accessible					
Jura	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Jura	210278	B10	Accessible					
Kennedy	210171	L7; F41	Accessible					
Kennedy	210171	L7; F41	Accessible					
L. de Vinci	210231	L4	Accessible					
L. de Vinci	210166	L4	Accessible					
L'Ogive	210171	L7; F41	Accessible					
L'Ogive	210171	L7; F41; DP	Accessible					
La Colombière	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
La Colombière	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
La Fillotte	210617	L5; B20	Accessible					
La Fillotte	210617	L5; B20	Accessible					
La Flamme	210485	B12	Non accessible	non	non	non		
La Flamme	210485	B12	Non accessible	non	non	non		
La Garande	210106	B21	Accessible					
La Garande	210106	B21	Accessible					
La Gentiane	210452	B16	Accessible					
La Gentiane	210452	B16	Accessible					
La Paise	210315	B20	Non accessible	non	non	non		
La Paise	210315	B20	Non accessible	non	non	non		
La Planchotte	210540	B19	Acceptable					
La Planchotte	210540	B19	Accessible					
La Pringolle	210263	B22	Non accessible	non	non	non		
La Vapeur	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
La Vapeur	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Langevin	210166	B14; B15 ; C44	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	En projet
Langevin	210166	L4; B14; B15; C44	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Laplace	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2019	
Laplace	210231	Corol	Acceptable					
Lapostolet	210481	B15	Non accessible	non	non	non		
Lapostolet	210481	B15	Accessible					
Lavoisier	210355	B18	Accessible					
Lavoisier	210355	B18	Accessible					

Liste des arrêts

Le Fort	210605	B16	Accessible					
Le Fort	210605	B16	Accessible					
Le Jolivet	210231	B12	Acceptable					
Le Jolivet	210231	B12	Acceptable					
Le Lac	210617	B12	Non accessible	non	non	non		
Le Lac	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Le Mail	210166	T2	Accessible					
Le Nôtre	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Le Nôtre	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Le Suzon	210278	L4	Non accessible	oui	non	non	2019	
Le Suzon	210278	L4	Accessible					
Léchenet	210540	B19	Accessible					
Leclerc	210617	B10; Corol	Non accessible	oui	oui	oui	2019	
Leclerc	210617	B10	Accessible					
Les Ateliers	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Les Buttes	210540	B19	Accessible					
Les Buttes	210540	B19	Accessible					
Les Charmes	210278	L4; B10	Acceptable					
Les Charmes	210278	L4; B10	Accessible					
Les Collines	210315	B20	Non accessible	non	non	non		
Les Collines	210315	B20	Non accessible	non	non	non		
Les Créots	210278	B13	Non accessible	non	non	non		
Les Jardins	210540	B19	Non accessible	non	non	non		
Les Jardins	210540	B19	Non accessible	non	non	non		
Les Pins	210192	P33	Non accessible	non	non	non		
Les Plantes	210003	B17	Non accessible	non	non	non		
Les Plantes	210003	B17	Non accessible	non	non	non		
Libération	210617	B10	Accessible					
Libération	210617	B10	Accessible					
Limburgerhof	210166	B14;B15	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Limburgerhof	210166	B14;B15	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Logis de Bourgogne	210617	B10	Non accessible	non	non	non		
Logis de Bourgogne	210617	B10	Non accessible	non	non	non		
Longènes	210540	B11; B19	Accessible					

Liste des arrêts

Longènes	210540	B11; B19	Accessible					
Longvic	210355	L6	Accessible					
Longvic Carmélites	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
Longvic Carmélites	210355	B18	Accessible					
Longvic Centre	210355	B21; B22	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	En projet
Longvic Mairie	210355	L6; B18; B21; B22; Express	Accessible					
Longvic Mairie	210355	L6; B18; B21; B22; Express	Accessible					
Longvic Z.I.	210473	B21; B22	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Longvic Z.I.	210473	B21; B22	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Loti	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Loti	210231	B20; Corol	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Loti	210231	B20; Corol	Accessible					
Lycée Boivin	210171	L7; P30; P31	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Lycée Boivin	210171	L7; P30; P31	Accessible					
Lycée Carnot	210231	L3; L6	Accessible					
Lycée Carnot	210231	L3; L6	Accessible					
Lycée de Gaulle	210231	B17	Non accessible	non	non	non		
Lycée de Gaulle	210231	L4; B17	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Lycée de Gaulle	210231	L4	Accessible					
Lycée De Serres	210171	L7; F41; P30; P31	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Lycée De Serres	210171	L7; F41; P30; P31	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Lycée Eiffel	210231	L3; C41	Accessible					
Lycée Eiffel	210231	L3; C41	Accessible					
Lycée H. Fontaine	210231	L6; B11	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Lycée H. Fontaine	210231	L6; B11	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Lycée Kir	210485	B12	Non accessible	non	non	non		
Lycée Kir	210485	B12	Non accessible	non	non	non		
Lycée Le Castel	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Lycée Le Castel	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Lycée Marcs d'Or	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Lycée Marcs d'Or	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Lycée Montchapet	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Magny	210370	P31	Non accessible	non	non	non	A partir 2020	Commune de Magny-sur-Tille

Liste des arrêts

Mail	210617	L5; B10	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Mail	210617	L5; B10	Acceptable					
Mairey	210166	F42; C60	Non accessible	non	non	non		
Mairey	210166	F42; C60	Non accessible	non	non	non		
Maladière	210223	B20	Non accessible	non	non	non		
Maladière	210223	B20	Non accessible	non	non	non		
Malines	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Malines	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Mansart	210231	L5; PL	Non accessible	oui	oui	oui	2017/2018	
Mansart	210231	L5; PL	Acceptable					
Mare	210278	B13	Non accessible	non	non	non		
Mare	210278	B13	Accessible					
Marie de Bourgogne	210540	B11; B19	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Marie de Bourgogne	210540	B11; B19	Accessible					
Marie de Bourgogne	210540	B19	Accessible					
Marillier	210231	L4; Corol	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Marillier	210231	L4; Corol	Acceptable					
Marmuzots	210617	B10	Acceptable					
Marmuzots	210617	B10; Corol	Accessible					
Marmuzots	210617	Corol	Accessible					
Marne	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2019	
Marne	210231	L6	Accessible					
Marronniers	210452	B16	Accessible					
Marronniers	210452	B16	Accessible					
Marsannay	210390	B14; B15	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Marsannay	210390	B14; DP	Accessible					
Marsannay	210390	L4	Accessible					
Marsannay Charon	210390	B14	Non accessible	non	non	non		
Mayence	210231	L3; F40	Accessible					
Mayence	210231	L3; F40	Accessible					
Mazen Sully	210231	T1	Accessible					
Mazières	210231	B10	Accessible					
Mazières	210231	B10	Accessible					
Méchalot	210390	B14; DP	Non accessible	non	non	non		

Liste des arrêts

Méchalot	210390	B14	Accessible					
Meix Pillon	210223	B20	Accessible					
Menuisiers	210171	P31; F41	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Menuisiers	210171	P31; F41	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Milsand	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Milsand	210231	Corol	Accessible					
Mimosas	210605	B16	Accessible					
Mimosas	210605	B16	Accessible					
Moirey	210540	B19	Non accessible	non	non	non		
Moirey	210540	B19	Non accessible	non	non	non		
Molière	210171	L7; P30; P31	Accessible					
Molière	210171	L7; P30; P31	Accessible					
Monge	210231	L4	Accessible					
Monge	210231	L4	Accessible					
Monge	210231	L5; B12; B18; Express; PL; C44	Accessible					
Monge	210231	L5; B12; B18; Express; PL; P33; C44	Accessible					
Monge	210231	T2	Accessible					
Monnet	210278	L4; B10	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Monnet	210278	L4; B10	Acceptable					
Montagne de Larrey	210231	B15	Non accessible	non	non	non		
Montmuzard	210231	L3	Accessible					
Montmuzard	210231	L3	Accessible					
Montots	210452	B16	Accessible					
Montots	210452	B16	Accessible					
Morel Retz	210231	B11	Acceptable					
Morel Retz	210231	B11	Accessible					
Morvan	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Morvan	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Motte Giron	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Mouissards	210617	L5	Non accessible	oui	non	non	2019	
Mouissards	210617	L5	Non accessible	oui	non	non	2019	
Nachey	210617	L5	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Nachey	210617	L5	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Nation	210231	L4	Accessible					

Liste des arrêts

Nation	210231	T2	Accessible					
Neel	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
Néruda	210617	L5; B10	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Néruda	210617	L5; B10	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Neuilly	210452	B16	Accessible					
Neuilly	210452	B16	Accessible					
Noblemaire	210231	B15; P33	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Noblemaire	210231	B15; P33	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Nodot	210231	L3; B13	Accessible					
Normand	210605	B16	Non accessible	non	non	non		
Normand	210605	B16	Acceptable					
Notre-Dame	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Notre-Dame	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Opaline	210540	B11; B19	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Opaline	210540	B11; B19	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Orée du Bois	210213	B16	Accessible					
Orée du Bois	210213	B16	Accessible					
Ouges Mairie	210473	B21	Non accessible	non	non	non		
Ouges Mairie	210473	B21	Non accessible	non	non	non		
Palissy	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Palissy	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Paquier d'Aupré	210540	B11	Accessible					
Paquier d'Aupré	210540	B11	Accessible					
Parc	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Parc	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Parc à Bateaux	210617	B12	Non accessible	non	non	non		
Parc à Bateaux	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Parc de la Colombière	210231	B11	Non accessible	non	non	non		
Parc des Sports	210231	B11	Accessible					
Parc des Sports	210231	B11; Corol; C36; C37; C38; C60	Accessible					
Parc des Sports	210231	Corol	Accessible					
Parc des Sports	210231	L3	Accessible					
Parc des Sports	210231	L3	Accessible					
Parc des Sports	210231	T1	Accessible					

Liste des arrêts

Parking Darcy	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Parking Sainte Anne	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Parking Tivoli	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Parking Tremouille	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Parvis St-Jean	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Pasteur	210171	L7	Accessible					
Pasteur	210171	L7	Accessible					
Patte d'Oie	210231	B14	Non accessible	non	non	non		
Patte d'Oie	210231	B15; P33	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Patte d'Oie	210231	B15; P33	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Patte d'Oie	210231	B14	Acceptable					
Paupion	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Paupion	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Péguy	210617	B13	Non accessible	non	non	non		
Péguy	210231	B13	Accessible					
Péjoces	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2019	
Péjoces	210231	Corol	Accessible					
Perrenet 1	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Perrenet 2	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Perret	210171	P31	Non accessible	non	non	non		
Perret	210171	P31	Non accessible	non	non	non		
Perrières	210231	B10; B12	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Perrières	210231	B10; B12	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Perrigny	210481	B15	Accessible					
Perrigny Mairie	210481	B15	Non accessible	non	non	non		
Perrigny Mairie	210481	B15	Non accessible	non	non	non		
Petit Bernard	210231	B18	Non accessible	non	non	non		
Petit Bernard	210231	B18	Non accessible	non	non	non		
Petit Ouges	210473	B21	Non accessible	non	non	non		
Petit Ouges	210473	B21	Non accessible	non	non	non		
Petit-Citeaux	210231	B18, Transdev	Acceptable					
Petit-Citeaux	210231	B18, Transdev	Accessible					
Petites Roches	210231	L5; PL	Non accessible	oui	oui	oui	2017/2018	
Petites Roches	210231	L5; PL	Accessible					

Liste des arrêts

Picasso	210617	L5; B10	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Picasso	210617	L5; B10	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Piece Leger	210390	L4	Accessible					
Piece Leger	210390	L4	Accessible					
Pierrat	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
Pierrat	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
Piscine	210231	L3; Corol	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Piscine	210231	L3; Corol	Acceptable					
Piscine Carrousel	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Piscine Carrousel	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Piscine Olympique	210231	B16; DP	Non accessible	non	non	non		
Piscine Olympique	210231	B16	Accessible					
Piscine Olympique	210231	T1	Accessible					
Pl. des Savoirs	210231	L3; Corol	Accessible					
Pl. des Savoirs	210231	L3; Corol	Accessible					
Pl. du Puits	210315	B20	Non accessible	non	non	oui	A partir 2020	
Pl. du Puits	210315	B20	Accessible					
PLOMBIERES	210485	B12	Non accessible	non	non	non		
Plombières Mairie	210485	B12	Accessible					
Plombières Mairie	210485	B12	Accessible					
Poincaré	210231	T1	Accessible					
Poincaré	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Poincaré	210231	F40	Accessible					
Pôle Sante	210231	T2	Accessible					
Pommard	210231	B14;B15	Acceptable					
Pommard	210231	B14;B15	Acceptable					
Pommerets	210355	L6	Accessible					
Pommerets	210355	L6	Accessible					
Pompon	210231	B20	Non accessible	non	non	non		
Pompon	210231	B20	Non accessible	non	non	non		
Poncelet	210231	B17	Non accessible	non	non	non		
Poncelet	210231	B17	Non accessible	non	non	non		
Pont Churchill 1	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Pont Churchill 2	210231	F40	Non accessible	non	non	non		

Liste des arrêts

Poste	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Pré aux Moines	210605	B16	Non accessible	non	non	non		
Pré aux Moines	210605	B16	Non accessible	non	non	non		
Préfecture	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Préfecture	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Pres Potets	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Pres Potets	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Presles	210278	B17	Non accessible	non	non	non		
Presles	210003	B17	Non accessible	non	non	non		
Prévert	210515	L7	Non accessible	oui	non	non	2019	
Prévert	210515	L7	Non accessible	oui	non	non	2019	
Prévèrts	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
Prévèrts	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
Prévôts	210355	L6; B21; B22; Express	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Prévôts	210355	L6; Express	Acceptable					
Princes de Condé	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Princes de Condé	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Prison	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Prison	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Prison	210231	L5; PL	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Prison	210231	L5; PL	Acceptable					
Proust	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Proust	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Quentin	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2019	
Quentin	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2019	
Quetignerot	210515	L7; F41; P30; P31	Accessible					
Quetignerot	210515	L7; F41; P30; P31	Accessible					
Quetigny Allées Cavalières	210515	B16	Non accessible	non	non	non		
Quetigny C. Cial	210515	L7; F41; P30; P31	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Quetigny C. Cial	210515	L7	Accessible					
Quetigny Centre	210515	T1	Accessible					
Quetigny Europe	210515	L7	Non accessible	oui	non	non	2019	
Quetigny Europe	210515	L7	Non accessible	oui	non	non	2019	
Quetigny Mairie	210515	B16	Non accessible	non	non	non		

Liste des arrêts

Quetigny Mairie	210515	B16	Accessible					
Quignard	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Quignard	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Racine	210452	B16	Accessible					
Racine	210452	B16	Accessible					
Rameau	210390	B14; C60	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Rameau	210390	B14; C60	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Ranelagh	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Ranelagh	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Ratel	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Ratel	210278	B10	Non accessible	non	non	non		
Ravel	210231	B11	Non accessible	non	non	non		
Ravel	210231	B11	Acceptable					
Redoute	210540	F40	Non accessible	non	non	non		
Redoute	210540	F40	Non accessible	non	non	non		
Reims	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2019	
Reims	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2019	
Renan	210166	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Renan	210166	L4	Acceptable					
Rente Neuve	210270	P33	Non accessible	non	non	non		
Republique	210231	T1	Accessible					
Republique	210231	T2	Accessible					
République	210231	F40	Accessible					
République	210231	L3; L6; PL	Accessible					
République	210231	L3; L6; PL; City	Accessible					
Retisseys	210617	L5; B10	Accessible					
Retisseys	210617	L5; B10	Accessible					
Richet	210231	L4	Accessible					
Richet	210231	L4	Accessible					
Rolin	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2019	
Rolin	210231	Corol	Accessible					
Romelet	210355	B18	Non accessible	non	non	non		
Romelet	210355	B18	Accessible					
Ronde	210515	B16	Non accessible	non	non	non		

Liste des arrêts

Ronde	210515	B16	Non accessible	non	non	non		
Roosevelt	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Roosevelt	210231	L6; PL	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Rosey	210540	F40	Non accessible	non	non	non		
Rossignol Eiffel	210231	B13; B14; B15; Corol; P33	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Rossignol Eiffel	210231	B13; B14; B15; Corol; P33	Accessible					
Rouen	210231	L4	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Rouen	210231	L4	Acceptable					
Roupnel	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Rousseau	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Roussin	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Roussottes	210231	B13; B14; B15; P33; DP	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Roussottes	210231	B13; B14; B15; P33	Acceptable					
Route de Beaune	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Route de Beaune	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Route de Beaune	210166	B14;B15	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Route de Beaune	210166	B14;B15	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Rue de Dijon	210223	B20	Non accessible	non	non	non		
Rue de Dijon	210223	B20	Non accessible	non	non	non		
Rue de Longvic	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Rue de Longvic	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Rue de Longvic	210166	L4; C44; C60	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Rue de Longvic	210166	L4; C44; C60	Acceptable					
Rue du Port	210355	B18	Accessible					
Rue du Port	210355	B18	Accessible					
Saint Laurent	210223	B20	Non accessible	non	non	non		
Saint Laurent	210223	B20	Non accessible	non	non	non		
Saint-Apollinaire Mairie	210540	B19	Accessible					
Saint-Apollinaire Mairie	210540	B19	Accessible					
Saint-Vincent de Paul	210231	B14	Non accessible	non	non	non		
Sainte-Anne	210231	B14	Accessible					
Salengro	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Salengro	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Salengro	210231	B12	Accessible					

Liste des arrêts

Salengro	210231	Corol	Accessible					
Saulx Tavannes	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Saulx Tavannes	210231	B13	Non accessible	non	non	non		
Seguin	210231	L3	Accessible					
Seguin	210231	L3	Accessible					
Seize Vannes	210485	B12	Accessible					
Seize Vannes	210485	B12	Accessible					
Sembat	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Sembat	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Sembel	210231	B14	Non accessible	non	non	non		
Sennecey Mairie	210605	B16	Non accessible	non	non	non		
Sennecey Mairie	210605	B16	Non accessible	non	non	non		
Seurre 1/2	210171	F41	Non accessible	non	non	non		
Seurre 1/2	210171	F41; DP	Non accessible	non	non	non		
Silo	210106	B21	Non accessible	non	non	non		
Silo	210106	B21	Accessible					
SNCF Brifaut	210231	B10; B12	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
SNCF Brifaut	210231	B10; B12	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
SNCF Porte Neuve	210231	B11	Acceptable					
SNCF Porte Neuve	210231	B11	Accessible					
SNCF Vincenot	210231	L3; B13	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
SNCF Vincenot	210231	L3; B13	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Spuller	210231	L5; B13; B20	Accessible					
Spuller	210231	L5; B13; B20	Accessible					
Square Darcy	210231	L4; L5; B10; B12; B13; B18; B20; 50	Accessible					
Square Darcy	210231	L5; B10; B12; B13	Accessible					
St-Antoine	210213	B16	Non accessible	non	non	non		
St-Apollinaire Pré Thomas	210540	B19	Accessible					
St-Apollinaire Val Sully	210540	B11	Accessible					
St-Bénigne	210231	City	Non accessible	non	non	non		
St-Exupéry	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
St-Exupéry	210231	Corol	Accessible					
St-François	210231	B10	Non accessible	non	non	non		
St-François	210231	B10	Non accessible	non	non	non		

Liste des arrêts

St-Jacques	210231	B14;B15	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
St-Jacques	210231	B14;B15	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
St-Luc	210278	B13	Non accessible	non	non	oui	A partir 2020	
St-Luc	210278	B13	Acceptable					
St-Martin	210278	Corol	Non accessible	oui	non	non	2019	
St-Martin	210278	Corol	Non accessible	oui	non	non	2019	
St-Mesmin	210231	L5; B13 ;C47; C48; C49	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
St-Mesmin	210231	L5; B13 ;C47; C48; C49	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
St-Michel	210231	L6; B11	Non accessible	oui	oui	non	2019	
St-Vincent	210390	B14	Non accessible	non	non	non		
St-Vincent	210390	B14	Non accessible	non	non	non		
Stade Poussots	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Stade Poussots	210231	B12; DP	Non accessible	non	non	non		
Ste-Bernadette	210231	L3; Corol	Accessible					
Ste-Bernadette	210231	L3; Corol	Accessible					
Ste-Chantal	210231	L4; Corol	Non accessible	oui	oui	oui	2017/2018	
Ste-Chantal	210231	L4; Corol	Accessible					
Stearinerie	210231	B18	Non accessible	non	non	non		
Stearinerie	210231	B18	Accessible					
Strasbourg	210231	B11	Accessible					
Strasbourg	210231	B11	Accessible					
Suisse	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Suisse	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Suquet	210231	L5; B12; B18; PL	Accessible					
Suquet	210231	L5; B12; B18; PL	Accessible					
Talant Citadelle	210617	B10	Accessible					
Talant Dullin	210617	L5	Accessible					
Tamaris	210355	L6	Accessible					
Tamaris	210355	L6	Accessible					
Terminal	210473	Express	Non accessible	non	non	non		
Terminal	210473	Express	Non accessible	non	non	non		
Terreau du Moulin	210481	B15	Non accessible	non	non	non		
Terreau du Moulin	210481	B15	Non accessible	non	non	non		
Terres Franches	210166	F42	Non accessible	non	non	non		

Liste des arrêts

Terrillon	210278	L4; Corol	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Terrillon	210278	L4; Corol	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Terrillon	210231	L4	Accessible					
Théâtre	210231	City	Non accessible	non	non	non		
Théâtre	210231	L6; B11	Acceptable					
Théâtre	210231	L6; B11; City; C60	Accessible					
Theuriet	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2019	
Theuriet	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2019	
Theuriet	210231	L6	Non accessible	oui	non	non	2019	
Theuriet	210231	L6; B17	Non accessible	oui	oui	non	2019	
Thibaut	210166	L4; F42	Accessible					
Thibaut	210166	L4; F42	Accessible					
Tilleul	210473	B21	Non accessible	non	non	non		
Tilleul	210473	B21	Non accessible	non	non	non		
Tirbaude	210540	B19	Accessible					
Tirbaude	210540	B19	Accessible					
Tire Pesseau	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Tire Pesseau	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Toison d'or	210231	F40	Accessible					
Toison d'Or	210231	L6	Accessible					
Toison d'Or	210231	T2	Accessible					
Tourelle	210481	B15	Non accessible	non	non	non		
Tourelle	210481	B15	Non accessible	non	non	non		
Tournois	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Tournois	210231	Corol	Non accessible	oui	non	non	2017/2018	
Touzet du Vigier	210231	B17	Non accessible	non	non	non		
Touzet du Vigier	210231	B17	Non accessible	non	non	non		
Transvaal	210231	L5; B12; PL; C60	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Transvaal	210231	L5; B12; PL; C60	Accessible					
Trianon	210171	F41	Accessible					
Trianon	210171	F41	Accessible					
Trois Saffres	210278	L4	Accessible					
Trois Saffres	210278	L4	Accessible					
Universite	210231	T1	Accessible					

Liste des arrêts

Université	210231	L5; PL	Accessible					
Université	210231	L5; PL	Accessible					
Urgences CHU	210231	B11; Corol	Accessible					
Urgences CHU	210231	B11; Corol	Accessible					
Vaillant	210231	L6	Accessible					
Vaillant	210231	L6	Accessible					
Valendons	210166	T2	Accessible					
Valentin	210355	L6; Express	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Valentin	210355	L6; Express	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Vallon	210485	B12; C47; C48; C49	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Vallon	210485	B12; C47; C48; C49	Non accessible	non	oui	non	A partir 2020	
Vaux Bruns	210485	B12	Accessible					
Vaux Bruns	210485	B12	Accessible					
Verniquet	210231	B17	Non accessible	non	non	non		
Verriers	210231	B18	Non accessible	non	non	non		
Verriers	210231	B18	Accessible					
Victor Hugo	210485	B12	Accessible					
Victor Hugo	210485	B12	Accessible					
Vieux Bourg	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Vieux Bourg	210166	F42	Non accessible	non	non	non		
Vigne aux Chiens	210540	B19	Non accessible	non	non	non		
Vigne aux Chiens	210540	B19	Non accessible	non	non	non		
Vignery	210481	B15	Non accessible	non	non	non		
Vignery	210481	B15	Non accessible	non	non	non		
Visitation	210171	L7; F41; P30; P31	Accessible					
Visitation	210171	L7; F41; P30; P31	Accessible					
Volnay	210231	L4; B14; B15	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Volnay	210231	L4; B14; B15	Accessible					
Voltaire	210231	L3	Accessible					
Voltaire	210231	L3	Accessible					
Wilson Carnot	210231	L5; L6; B11; B12; PL; C40; C41; C42; C43; C60	Accessible					
Wilson Dumont	210231	L5; B12; PL	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Wilson Sisley	210231	L6; B11;;C40;C41;C42;C43	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	

Liste des arrêts

Wilson Sisley	210231	L5; B12; PL; C60	Accessible					
York	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
York	210231	F40	Accessible					
Yser	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Yser	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Zenith	210231	T2	Accessible					
Zénith	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Zénith	210231	F40	Non accessible	non	non	non		
Ziem	210231	L5; B13	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Ziem	210231	L5; B13	Non accessible	oui	oui	non	2017/2018	
Zipfel	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Zipfel	210231	B12	Non accessible	non	non	non		
Zola	210231	L4; PL	Accessible					
Zola	210231	L4; PL	Accessible					