

LES ENSEMBLES COLLECTIFS

L'urbanisme des grands ensembles s'est développé durant les Trente Glorieuses à la périphérie de la ville constituée, avec la réalisation de nouveaux quartiers : les Grésilles et la Fontaine d'Ouche à Dijon, le Belvédère à Talant, le Mail à Chenôve et la ville nouvelle de Quetigny. Caractérisés par un habitat collectif social sous forme de barres et de tours, les grands ensembles marquent fortement le paysage et peuvent être considérés comme des enclaves dans le tissu urbain (isolement lié à leur localisation «hors la ville» ou au caractère routier des voies d'accès, peu maillées avec la trame viaire des quartiers limitrophes). Leurs qualités urbaines sont assez disparates, notamment vis-à-vis du traitement des espaces libres, qui peuvent être d'une assez grande qualité (exemple de Quetigny) ou qui peuvent être considérés comme des espaces délaissés. Parallèlement aux programmes de

démolition, le traitement de ces vides et des franges a été au cœur des politiques de rénovation urbaine, à la fois pour la requalification des espaces publics et l'implantation de nouveaux programmes de logements venant « recoudre le paysage ».

D'autres opérations d'ensembles collectifs sont présentes dans les communes (Longvic, Chevigny-Saint-Sauveur) et le tissu urbain dijonnais, en reprenant à leur échelle les caractéristiques des grands ensembles (hauteur, vastes espaces libres, relation entre le bâti et la rue). A ce titre, le quartier d'habitat privé de Pouilly construit dans les années 1990 dans le Nord de Dijon constitue également un vaste secteur résidentiel homogène qui contraste avec le tissu urbain environnant.

Des grands ensembles collectifs qui impriment leur marque dans le grand paysage - et le paysage de la rue, avec des gabarits importants et des architectures caractéristiques



Fontaine d'Ouche



Belvédère

Une présence affirmée d'espaces libres et plantés : des paysages qualitatifs, mais qui peuvent parfois isoler les grands ensembles de la trame urbaine générale

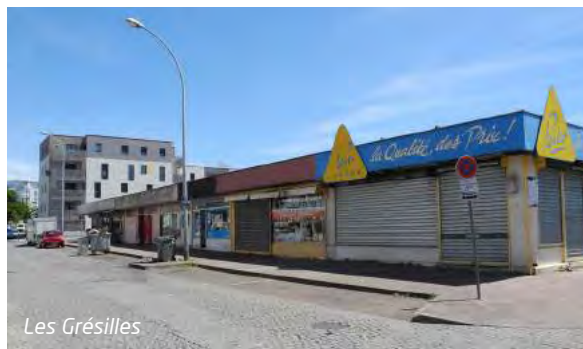


Quetigny



Chenôve

Une politique de renouvellement urbain qui bouleverse les morphologies classiques des grands ensembles (exemple des Grésilles : à gauche, ancien centre commercial qui n'a pas encore été réaménagé, à droite, nouvelle place du marché avec commerces en rdc)



Les Grésilles



Les Grésilles

LES FRAGMENTS URBAINS

LES TISSUS PÉRIPHÉRIQUES

La grande majorité de l'urbanisation des communes périphériques a été réalisée par vagues successives d'opérations de **lotissements pavillonnaires**, sur des surfaces assez importantes (entre 5 et 10 ha pour les plus petites opérations, jusqu'à plus de 50 ha pour les plus vastes). Ces lotissements s'organisent généralement en retrait du centre bourg et des axes principaux, au travers d'un maillage viaire caractéristique et complexe (trame organique ou en «ligne brisée» avec desserte en poches et impasses). Le paysage des lotissements anciens (de la seconde moitié du XXe siècle) diffère de celui des lotissements récents, avec de plus grandes parcelles et un fort contraste entre la présence de végétation sur l'espace privé (grands jardins, clôture végétalisée) et un espace public souvent très minéral. Les lotissements récents

disposent d'une trame bâtie resserrée sur un parcellaire laissant moins de place au jardin, souvent séparé de l'espace public par des clôtures maçonnées assez hautes. En revanche, les opérations récentes offrent généralement des espaces collectifs plantés plus vastes et intègrent une plus grande diversité des architectures et des typologies bâties (individuel groupé, petit collectif).

Par ailleurs, les tissus urbains périphériques sont également occupés par **un tissu individuel diffus** «hors opération» de lotissements, qui s'égrène le long des axes et en surépaisseur des centres-bourgs, avec de grandes parcelles en lanière, accueillant parfois des constructions en second rideau suite à des découpages parcellaires.

Les lotissements pavillonnaires anciens, avec des constructions au centre de leur parcelle et des barrières végétales à l'interface avec la rue



Fénay



St-Apollinaire

Les lotissements récents, sur un parcellaire resserré avec une diversification des architectures (toiture-terrasse) et des typologies (mitoyenneté, petits collectifs), et des clôtures plus ou moins opaques (forte expansion du modèle du muret)



Perrigny-lès-Dijon



Hauteville-lès-Dijon

Un tissu individuel diffus, le long des axes routiers, avec des implantations hétérogènes, souvent en milieu de parcelle ou en second rideau.



Bretenière



Crimolois

TISSU ANCIENT

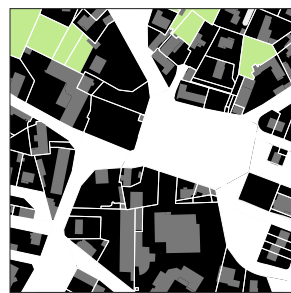
PHOTO

TYPE 1
DIJON**TYPE 2**
PLOMBIÈRES-LÈS-DIJON**TYPE 3**
AHUY**TYPE 4**
NEUILLY-LÈS-DIJON

VUE AÉRIENNE 3D



PLAN

**Typologies**

Type 1 : le centre historique de Dijon

Type 2 : les bourgs constitués,

Type 3 : les villages-rues

Type 4 : les anciens hameaux ruraux

Trame viaire

Maillage fin et resserré de rues et ruelles, ponctuées de places monumentales (Type 1) ; Trame maillée avec délimitation d'îlots plus ou moins vastes et système d'impasses (Type 2) ; Trame éparse liée aux anciens tracés ruraux (Type 3 et 4).

Structure parcellaire

Petites parcelles <200 m² et trame resserrée «en lanière» <600 m² (Type 1, 2, 3) quelques grandes parcelles liées au bâti institutionnel (Types 1), à l'existence de vastes cœurs d'îlots (Type 2) ou aux anciennes activités agricoles (Types 3 et 4).

Implantation

Front bâti continu en limite séparative et à l'alignement (Type 1, 2, 3), parfois en retrait avec cours ou bâti agricole (Type 2 et 3), implantation perpendiculaire ou en biseau lié aux implantations agricoles (Type 4).

Typologie bâtie et hauteur

Maisons de ville et petits immeubles de rapport avec des hauteurs du R+1 au R+3 +c (Type 1), du R+1 au R+2 (Type 2), maisons de ville et bâti agricole (longère) majoritairement R+1 (Type 3) ou de plain-pied (Type 4).

Occupation du sol

Forte emprise bâtie (> 70%) et sol imperméabilisé sans jardins (Type 1), forte emprise bâtie avec cour ou jardin (Type 2 et 3), faible emprise bâtie avec cour et jardin (Type 4).

Possibilité d'évolution / mode opératoire :

- Potentiel de mobilisation du parc ancien vacant et/ou dégradé (réhabilitation), restructuration lourde, ou démolition/reconstruction
- Actions sur la typologie des logements (regroupement et/ou découpe en appartements des maisons de ville et corps de ferme)
- Densification légère par surélévation ou extension
- Potentiel lié aux dents creuses, aux cœurs d'îlots et aux grands fonds de parcelles (type 2, 3, 4)
- Poursuite et structuration de la trame bâtie sur les franges des bourgs et hameaux des communes périphériques

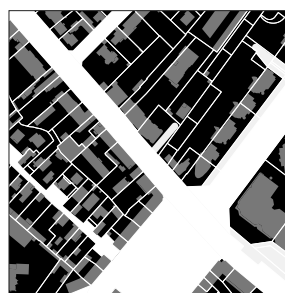
PHOTO

TYPE 1
DIJON / Devosges**TYPE 2**
DIJON / Dumont**TYPE 3**
DIJON / Mansart

VUE AÉRIENNE 3D



PLAN

**Typologies**

Type 1 : faubourgs du XIXe autour des boulevards de ceinture

Type 2 : Axes des faubourgs

Type 3 : Structuration autour des grands axes

Trame viaire

Maillage hiérarchisé en boulevards avec alignements plantés (Types 1,2,3) et rues orthogonales (Type1), maillage plus réduit avec impasse et ruelles de faible largeur (Type 2 et 3), larges intersections (Type 2 et 3).

Structure parcellaire

Découpage parcellaire structuré avec parcelles de 1000m² en moyenne et quelques petites parcelles imbriquées (Type 1), parcellaire très variable en fonction des typologies bâties (Type2), grandes parcelles issues de remembrement (Type 3).

Implantation

Majoritairement en front bâti continu en limite séparatives et à l'alignement (Type 1,2,3), parfois en retrait lié à la présence de stationnement ou de bande plantée en pied d'immeuble (Type 3), parfois en discontinuité des limites séparatives pour les maisons de ville et bâti d'activités.

Typologie bâtie et hauteur

Immeubles collectifs, petits immeubles de rapport et maisons de ville du R+2 au R+5 (Type 1,2), principalement immeubles collectifs (Type 3) en R+6. Quelques hauteurs plus élevées généralement liées à l'urbanisation des années 60/70. (Type 1, 2 et 3).

Occupation du sol

Emprise bâtie oscillant entre 40 et 70% et sol imperméabilisé avec peu de jardins et des cours ou coeurs d'îlots occupés par du stationnement (Type 1,2,3). Parfois espaces plantés sur dalle des stationnements souterrains.

Possibilité d'évolution / mode opératoire :

- Tissu densément bâti qui offre peu de possibilités de construction sur les vides (dents creuses, dalles de parking souterrain). Quelques possibilités de construction en coeurs d'îlots ou fonds de parcelles liés à la restructuration des stationnements.

- Potentiel de réhabilitation et de reconversion sur le bâti institutionnel et industriel dans les faubourgs historiques

- Possibilités en démolition reconstruction sur le bâti moins qualitatif et de faible hauteur

- Possibilité en surélévation, autant sur le bâti collectif que les maisons de ville.

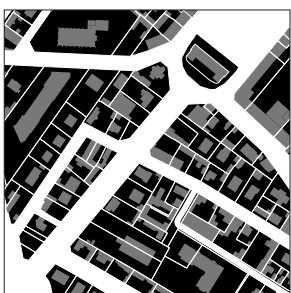
PHOTO

TYPE 1
DIJON / Salengro**TYPE 2**
DIJON / Bourroches**TYPE 3**
DIJON- TALANT /
Allobroges

VUE AÉRIENNE 3D



PLAN

**Typologies**

Type 1 : Axes interquartiers modernes

Type 2 : axes des faubourgs

Type 3 : articulation intercommunale autour des boulevards périphériques

Trame viaire

Larges avenues et axes de faubourgs au caractère routier, maillage de rues perpendiculaires délimitant de grands îlots dans la longueur et desserte en seconde épaisseur par ruelles et impasses.

Structure parcellaire

Parcelles moyennes autour de 500 m² pour les maisons de ville (Type 1,2,3) avec parfois de grandes parcelles en lanière >1 000 m² avec coeurs d'îlots libres de construction (Type 1 et 2) et de très grandes parcelles liées aux opérations résidentielles d'habitat collectif.

Implantation

Implantation très majoritairement en léger retrait des voies, autant en retrait des limites séparatives que mitoyennes, implantations aléatoires s'agissant des immeubles collectifs (principalement perpendiculaire ou en biseau par rapport aux voies avec stationnement en pieds d'immeuble).

Typologie bâtie et hauteur

Maisons de villes accolées en R+1, constructions isolées d'habitat individuel ou d'activité de plain-pied ou en R+1, ensemble résidentiel collectif de taille variable du R+2 au R+5/6.

Occupation du sol

Faible emprise bâtie (entre 20% et 40% en moyenne) avec jardin entourant l'habitat individuel. Végétation moins présente pour l'habitat collectif avec vastes espaces de stationnement en surface.

**Possibilité d'évolution /
mode opératoire :**

- Fort potentiel lié aux dents creuses, aux coeurs d'îlots et aux grands fonds de parcelles
- Fort potentiel en démolition reconstruction sur le bâti moins qualitatif et de faible hauteur (activités, constructions isolées)
- Fort potentiel en surélévation ou extension sur le bâti individuel
- Mais difficulté opérationnelle globale liée à la structure bâtie et parcellaire hétéroclite et complexe.

PHOTO

TYPE 1
DIJON / Montmuzard**TYPE 2**
DIJON / Mont des Vignes**TYPE 3**
DIJON / Charmette

VUE AÉRIENNE 3D



PLAN

**Typologies**

Type 1 : Lotissement bourgeois XIXe

Type 2 : Cité ouvrière

Type 3 : Lotissement ancien mi-XXe

Trame viaire

Maillage orthogonal (Type1) soit organique (Type 2) ou en impasse (Type 3) avec gabarits homogènes. Largeur de rue confortable avec alignements plantés (Type1), de plus faible largeur et minéral (Type 2 et 3).

Structure parcellaire

Parcellaire équilibré et homogène entre 300 et 700 m² en moyenne (Type 1 et 3) , en fines lanières et en biseau d'environ 300 m² (Type 2).

Implantation

Front bâti en léger retrait, libérant un frontage et des jardins en fond et/ou en pourtour de parcelle (Type 1 et 3), parfois à l'alignement (Type 1), implantation en biseau créant des transparences à travers les îlots (Type 2). Bâti majoritairement implanté sur l'une des deux limites séparatives (Type 1, 2, 3) avec maisons jumelées (Type2).

Typologie bâtie et hauteur

Maisons de ville en R+1 (Type1) , maisons jumelées avec demi-palier (Type 2), maison de plain-pied ou R+1 (Type 3). Quelques petits immeubles collectifs et résidences récentes en R+2 (Type 1).

Occupation du sol

Faible emprise bâtie (autour de 20%) avec grands jardins.

Possibilité d'évolution / mode opératoire :

- Potentiel en surélévation ou extension
- Potentiel en démolition reconstruction possible, mais limitée et complexe
- Potentiel en réhabilitation et réadaptation des logements existants (cité ouvrière : regroupement pour créer de grands logements)

ÉCOQUARTIER / TISSU MIXTE ET RÉCENT

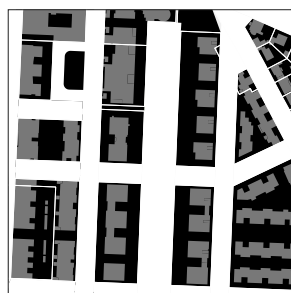
PHOTO

TYPE 1
DIJON / Junot**TYPE 2**
DIJON / Arsenal**TYPE 3**
LONGVIC / Rives du Bief

VUE AÉRIENNE 3D



PLAN

**Typologies**

Type 1 : Ecoquartier du début des années 2000

Type 2 : Ecoquartier à venir

Type 3 : Ecoquartier «paysage»

Trame viaire :

Trame traversante orthogonale (Type 1 et 2) ou organique (Type 3) très hiérarchisée entre circulation de transit et accès (Type1), plus uniforme et resserrée (Type 2) avec apaisement de la circulation et maillage doux séparé.

Structure parcellaire

Structure parcellaire liée aux typologies opérationnelles et calibrée pour l'aménagement d'espaces publics ou collectifs au plus près des immeubles. (lots à bâtir de 3000 m² en moyenne pour le collectif, lots plus conséquents pour l'individuel groupé recréant des «unités» d'environ 200m²).

Implantation

Implantation recréant des fronts bâtis sur rue avec alignement ou légers retraits (Type1) avec mitoyenneté ou ouverture visuelle sur les espaces libres. Implantation en biseau ou liée aux apports solaires (Type1 et 3).

Typologie bâtie et hauteur

Mixité des typologies avec collectifs denses sur front de rue en R+5/6, intermédiaires et individuels groupés en coeur de quartier. Hauteur plus diversifiée avec «émergence» de plus forte hauteur (Type 2).

Occupation du sol

Forte emprise bâtie « à la parcelle » compensée par de larges espaces libres végétalisés, collectifs ou publics.

Possibilité d'évolution / mode opératoire :

- Urbanisation très récente et «opérationnelle» offrant peu de possibilités d'évolution.

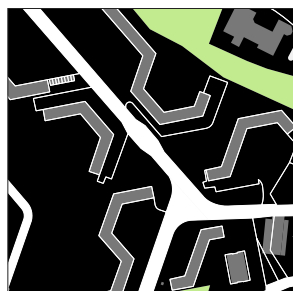
PHOTO

TYPE 1
TALANT / Belvédère**TYPE 2**
QUETIGNY / Les Huches**TYPE 3**
CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR / Pommard**TYPE 4**
DIJON / "Coteaux" de Suzon, Pouilly

VUE AÉRIENNE 3D



PLAN

**Typologies**

Type 1 : Grand ensemble d'habitat social

Type 2 : Ville nouvelle

Type 3 : Ensemble résidentiel social en périphérie du bourg

Type 3 : Grande opération de logements privés des années 1990

Trame viaire

Voies de ceinture délimitant de vastes îlots parcourus par des cheminements internes piétons, souvent à proximité de voies majeures (Types 1,2,3). Maillage mi-organique, mi-orthogonal très hiérarchisé entre avenue et rue de desserte (Type 4).

Structure parcellaire

Très grandes parcelles comprenant l'ensemble des îlots ou correspondant parfois au foncier public jusqu'en pied d'immeuble avec délimitation du parcellaire au droit de l'emprise bâtie. Ponctuellement un remorcellement des pieds d'immeubles lié à la résidentialisation des stationnements.

Implantation

Implantation en cœur d'îlot (Types 1, 2 et 3) avec un bâti assez isolé de la rue par de vastes espaces de stationnement ou de grands espaces plantés. Léger retrait avec frontage opaque pour les logements en rdc (Type 4) créant une nette césure entre espaces publics et privés.

Typologie bâtie et hauteur

Bâti sous forme de tours ou de barres aux gabarits imposants (Type 1,2,) avec des hauteurs allant au-delà du R+10 (Type 1), immeubles en «plot» en R+4 (Type 3), immeubles en R+3 (Type4).

Occupation du sol

Faible emprise bâtie générale due à l'importance des espaces libres dédiés aux espaces verts ou au stationnement.

Possibilité d'évolution / mode opératoire :

- Potentiel de densification sur les espaces libres (espaces verts moins aménagés et surfaces de stationnement pouvant être restructurées) en cœur d'îlot ou sur les franges, en reconstituant des fronts de rue au travers de nouvelles typologies (petits collectifs et maisons de ville)

- Potentiel de réinvestissement des toitures-terrasses (surélévation, usage collectif...).

LOTISSEMENT PAVILLONNAIRE

PHOTO

TYPE 1
FONTAINE-LÈS-DIJON /
St Martin



TYPE 2
CHENÔVE / La Champagne
Haute



TYPE 3
QUETIGNY /
Allées Cavalières



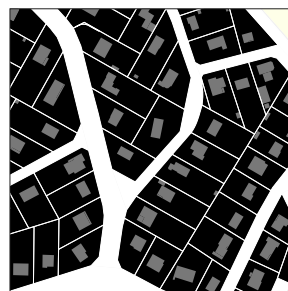
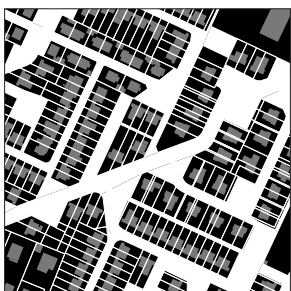
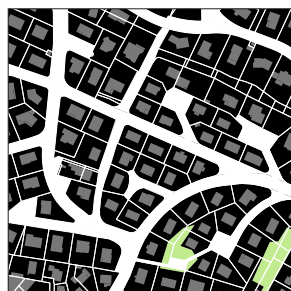
TYPE 4
FÉNAY / Hameau de
Chevigny



VUE AÉRIENNE 3D



PLAN

**Typologies**

Type 1 : Lotissement 1960-70 / Type 2 : Lotissement dense 1950-1960
Type 3 : Lotissement récent / Type 4 : Lotissement 1960-70 peu dense

Trame viaire

Maillage singulier, organique (Type 1, 3, 4), parfois « labyrinthe » (Type 2) qui se démarque des trames environnantes avec des systèmes en « poches » et impasses (Type 1, 2), complétés parfois par des cheminements piétons intercalés entre les pavillons (Type 3). Gabarit des voies généralement importantes avec surlargeurs dédiées au stationnement.

Structure parcellaire

Structure parcellaire homogène au sein de chaque opération avec variations liées à l'individuel libre ou groupé. Ecart important de la densité parcellaire en fonction des époques de réalisation et de la localisation : petites parcelles en lanières d'environ 200 m² (Type 2), parcelles « carrées » entre 400 et 700 m² (Type 1), grandes parcelles de 1000 m² (Type 4), parcelles autour de 600 m² pour l'individuel libre et < 200 m² pour l'individuel groupé (Type 3).

Implantation

Implantation en retrait des voies (>5m) et des limites séparatives (individuel libre), sur les limites séparatives pour l'individuel groupé. Alignement à la voie ponctuel dans les projets récents.

Typologie bâtie et hauteur

Maison individuelle ou accolée, en R+c pour les lotissements 1960-70 (Type 1, 4), en R+1 pour les lotissements plus denses (Type 2, 3).

Occupation du sol

Emprise bâtie au sol autour de 30% pour l'habitat groupé, entre 15 et 30% pour l'individuel libre (Type 1, 2, 3), inférieur à 15% (Type 4) avec espaces libres majoritairement occupés par les jardins.

Possibilité d'évolution / mode opératoire :

- Urbanisation « opérationnelle » offrant peu de possibilités d'évolution dans les trames plus denses et récentes
- Potentiel en surélévation sur le bâti de plain-pied et en extension sur le bâti individuel libre (plus complexe pour l'habitat groupé).
- Potentiel en redécoupage parcellaire (intercalaire ou en fonds de parcelles) pour les plus grandes parcelles.
- Évolution principalement liée à la période de réalisation et au « cycle de vie » des lotissements en fonction des parcours résidentiels (famille, décohabitation, vieillissement)

PHOTO

TYPE 1
ST. APOLLINAIRE /
Pré Thomas



TYPE 2
CHEVIGNY-SAINT-
SAUVEUR / Jacques Brel



TYPE 3
TALANT / blvd de Troyes



TYPE 4
BRESSEY-SUR-TILLE /
Clair Bois



VUE AÉRIENNE 3D



PLAN



Typologies

Type 1 : Reconstitution d'une centralité / Type 2 : Segmentation des typologies
Type 3 : Opération « en poche » / Type 4 : Interface avec l'existant

Trame viaire

Trame viaire reprenant le modèle des lotissements pavillonnaires (organique, en impasse) avec localisation aux intersections des voies principales selon une logique de créer une impression de centralité (Type 1, Type 4) ou en périphérie des opérations individuelles selon une logique de segmentation entre les typologies bâties.

Structure parcellaire

Parcelles en moyenne de 3 000m² dans les opérations plus récentes (Type 1 et 2), parfois plus petites entre 1 000 et 2000 m² dans le cas de petits collectifs (Type 1 et 4), grande parcelle d'environ 6 000m² pour les ensembles résidentiels plus importants (Type 3).

Implantation

Implantation en retrait des voies (>5m) et des limites séparatives reprenant le modèle des lotissements pavillonnaires. Alignements ponctuels à la voie au droit des intersections (Type 1).

Typologie bâtie et hauteur

Immeubles collectifs majoritairement en R+2 ou R+3, parfois avec comble ou attique. (Types 1,2,3), ou de moindre hauteur en R+1+c (Type 4). Majoritairement avec toiture en pente.

Occupation du sol

Faible emprise bâtie au sol, entre 20 et 30% (Type 1,2,3, 4) avec espaces libres occupés à parts égales entre surfaces minéralisées (accès et stationnements) et végétalisées.

Possibilité d'évolution / mode opératoire :

- Urbanisation très récente et «opérationnelle» offrant peu de possibilités d'évolution.

- Néanmoins, un modèle à étudier avec soin dans le cadre des projets futurs, vis-à-vis de leur insertion paysagère et urbaine.

TISSU INDIVIDUEL DIFFUS

PHOTO

TYPE 1
PLOMBIÈRES-LÈS-DIJON /
 Route de Dijon



TYPE 2
CHENÔVE / Av. R. Carraz



TYPE 3
PERRIGNY-LÈS-DIJON /



TYPE 4
HAUTEVILLE-LÈS-DIJON /



VUE AÉRIENNE 3D



PLAN

**Typologies**

Type 1 : Le long des grands axes

Type 2 : Le long des grands axes et enerré dans le tissu d'activités

Type 3 : Entrée de bourg / Type 4 : Intercalé entre tissus anciens et lotissements

Trame viaire

Le long des axes principaux avec ponctuellement des voies de desserte parallèles (Type 1 et 3), avec maillage lâche de rues perpendiculaires (Type 2), dans le prolongement des anciens tracés du bourg ou en voie de ceinture (Type 4).

Structure parcellaire

Majoritairement en lanières avec grands fonds de parcelles avec des surfaces supérieures à 1000m², de taille plus réduite pour le Type 2 (500 m² en moyenne). Parcellaire ayant parfois donné lieu à un redécoupage en drapeau pour accueillir une deuxième construction (parcelles entre 400 et 600m²).

Implantation

Implantation avec retraits importants par rapport aux voies, sur une des deux limites séparatives en fonction de la structure parcellaire (Types 1 et 2), au centre de la parcelle (Types 3 et 4).

Typologie bâtie et hauteur

Maison individuelle, majoritairement en R+comble. Enerré dans un tissu d'activités sous forme d'entrepôts ou de «boîtes à chaussures» (Type 2).

Occupation du sol

Faible emprise bâtie autour de 10-15% avec grands fonds de parcelles occupés par des jardins.

Possibilité d'évolution / mode opératoire :

- Fort potentiel en redécoupage parcellaire intercalaire ou en fonds de parcelle (notamment par regroupement des «lanières» dans leur surépaisseur)
- Potentiel en extension et en surélévation sur le bâti de plain-pied
- Potentiel en restructuration et démolition-reconstruction dans le cadre d'opération coordonnée, avec foncier et parcellaire complexe

GRILLE D'ÉVALUATION / GRILLE D'ÉVOLUTION

La grille de synthèse qui suit permet de hiérarchiser les différents tissus urbains au regard de leurs caractéristiques principales et de distinguer des trames rigides ou des trames souples, plus ou moins réceptives à l'évolution.

	Tissu ancien		Lotissement ancien / quartier jardin		Lotissement pavillonnaire
	Faubourg dense		Ensemble collectif		Opération mixte périphérique
	Tissu composite		Écoquartier		Tissu individuel diffus

LOCALISATION

Centre

Périphérie



URBANISATION

Vernaculaire

Planifiée

Opérationnelle



Ancienne

Récente



Mixité des fonctions

Résidentielle



TYPOLOGIES

Individuel

Mixte

Collectif



HAUTEURS

Basses

Elevées



EMPRISE BÂTIE

Faible

Elevées



PRÉSENCE VÉGÉTALE

Faible

Elevées



PAYSAGE URBAIN

Lâche

Structuré



DENSITÉ

Faible

Elevée



POSSIBILITÉ D'ÉVOLUTION

Faible

Elevée



Les tissus les plus réceptifs à l'évolution répondent notamment au croisement des critères suivants :

- de faible emprise bâtie, laissant entrevoir des possibilités de construction au sein des espaces libres, pondérés par les critères liés à la présence végétale au sein d'un tissu structuré (qualitatif) ou lâche (moins qualitatif).

- l'ancienneté du bâti, laissant entrevoir une régénération/adaptation du parc de logements existants par réhabilitation, extension/surélévation ou démolition/reconstruction.

- la présence de constructions élevées, qui permet une insertion harmonieuse dans le paysage urbain de toutes les typologies bâties.

PLANS DES HAUTEURS BÂTIES
ZOOM SUR LE CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION



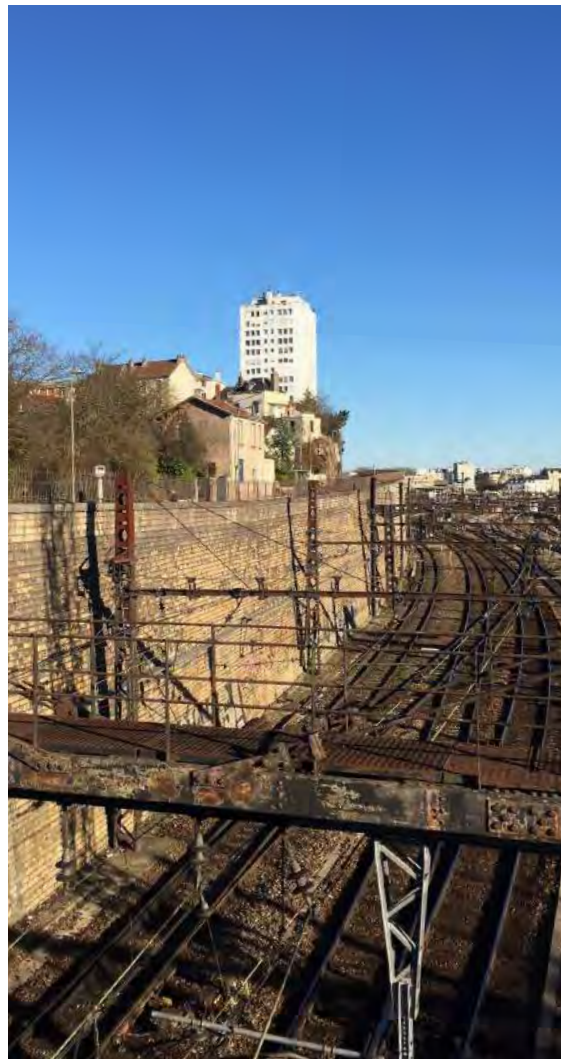
source : BD Topo

Moins de 8m
RDC à R+1

Entre 8m et 14m
R+2 à R+3

Entre 14 m et 23m
R+4 à R+6

Plus de 23m
R+7 et plus



La trame bâtie du cœur de l'agglomération présente des hauteurs assez basses, une «skyline rase», comparée à d'autres agglomérations de taille similaire. En dehors des secteurs de grands ensembles périphériques qui marquent fortement les paysages, les

éléments hauts sont principalement constitués de constructions isolées qui contrastent avec les tissus urbains alentours. Ils sont généralement localisés au droit des «portes urbaines» et constituent des bâtiments repères symbolisant l'arrivée en ville.

LES QUARTIERS PAVILLONNAIRES DÉBUT XX^{ÈME}

L'expansion urbaine de Dijon à l'ère industrielle (fin XIX^{ème}) puis, de manière plus affirmée, dans la période d'entre-deux-guerres (début XX^{ème}), s'est traduite par le percement de nouveaux axes et la constitution de faubourgs résidentiels de maisons de ville inspirés par le modèle des cités-jardins :

- soit sous forme de maisons bourgeoises ou villas, organisées autour d'une trame viaire orthogonale, avec des architectures présentant une diversité de styles (style éclectique, néo-régionalisme, néo-classique, Art déco...) avec une richesse des modénatures et des ornements ;

- soit sous forme de lotissements à destination des classes plus populaires, avec une plus grande homogénéité reproduisant le même modèle architectural, de la volumétrie jusqu'aux compositions des façades.

Ces quartiers, notamment ceux de Monchapet, Maladière, Bourroches et Montmuzard, aménagés dans le cadre d'opérations d'ensemble, témoignent ainsi de l'histoire de la ville. Ils présentent un réel intérêt patrimonial, pour leur architecture et la diversité du bâti autant que pour leur composition urbaine générale. Les constructions implantées en léger retrait par rapport aux voies avec des clôtures soignées (grille feronnée) laissent très souvent entrevoir la végétation du cœur d'îlot jardiné ou planté. Ces trames urbaines et paysagères remarquables présentent aujourd'hui encore un réel attrait pour leurs qualités résidentielles conciliant histoire, nature et ville et confort des logements.



Le quartier de Montchapet, une trame urbaine et paysagère marquée par une alternance entre front bâti aéré et succession de jardins qui organisent des continuités de nature en ville

Source photo : Association Montchapet Habitat Environnement



Le quartier de la Maladière, un tissu urbain structuré organisé en grands îlots et bénéficiant dès l'origine d'équipements de proximité

Source photo : Icovil, Dijon : Histoire urbaine



Lotissement-Jardin Henri Laurain dans le quartier des Bourroches

Source photo : Fiche Label / Patrimoine XX^e siècle



Grilles de clôture ouvragées, rue Philippe-le-Hardi

Source photo : Association Montchapet Habitat Environnement / dessin de Thérèse Dubuisson

Des architectures typées, dans les quartiers des Bourroches, de la Maladière et de Montmuzard

Source photos : Dijon Métropole



Plan d'aménagement du quartier de la Fontaine des Suisses (Montmuzard)

Source photo : Icovil, Dijon et son agglomération, tome 1

LES CENTRALITÉS ET LES PROXIMITÉS

La question des centralités s'analyse sous le prisme de la notion de proximité : en terme de commerces (les achats du quotidien, principalement alimentaires), d'équipements (scolaires et culturels, sportifs, médico-sociaux, d'animation de la vie associative locale), mais également de déplacements, soit ce qui contribue à structurer le quotidien sans avoir forcément recours à l'automobile ou aux transports en commun (la ville des courtes distances). Les centralités sont ainsi des espaces de rencontre qui font vivre le lien social et qui participent à l'animation des communes et des quartiers. La question de leur vitalité est donc essentielle et repose autant sur des questions de «masse critique» (un nombre d'habitants et un rayonnement capable de les «faire vivre») que d'aménagement des espaces publics (un cadre attractif et apaisé, des aires de stationnements mutualisées en amont et des cheminements confortables qui irriguent les quartiers plus résidentiels).

Au sein des communes de la Métropole, la question des centralités revêt des formes assez différentes.

Des communes structurées autour de leur bourg ancien, qui accueille l'essentiel des commerces et des services publics de proximité (Plombières-lès-Dijon, Marsannay-la-Côte, Fontaine-lès-Dijon, Perrigny-lès-Dijon, Daix), parfois renforcés par des extensions urbaines plus récentes qui viennent conforter leur polarité avec de nouveaux équipements ou des commerces en rez-de-chaussée (Chevigny-Saint-Sauveur, Ahuy).

Des communes multipolaires en quête de centralité, constituées des communes les plus peuplées dont le centre historique est de taille réduite (Saint-Apollinaire, Quetigny, Longvic, Chenôve), sur lesquelles des réflexions et des projets sont en cours, autant sur la densification et la recomposition urbaine que sur la constitution d'itinéraires doux permettant de relier entre elles les différentes polarités.

Des communes périphériques marquées par la faible présence ou l'absence de commerces de proximité (y compris de la présence de cafés ou restaurants qui participent à l'animation urbaine). La centralité y est concentrée autour des services publics de base (la mairie, l'école..) ainsi qu'aux

installations de loisirs de plein air. Ces dernières constituent les principaux espaces collectifs des communes résidentielles périphériques, appropriés par la population et contribuant au lien social (aire de jeux, stade, boulodrome...).

Si les commerces de proximité dans leurs formes traditionnelles sont en déprise, il est à noter l'implantation dans certaines communes de petits supermarchés (Sennecey-lès-Dijon, Neuilly-lès-Dijon,...) rendus possibles par l'essor démographique lié aux extensions urbaines récentes. Néanmoins, la question des services à la population se pose dans les plus petites communes s'agissant de la gamme des équipements complémentaires (médiathèque, installations sportives spécifiques, centre de santé..) où des synergies intercommunales sont à trouver.

Aussi, il est à signaler le cas particulier de Talant, dont le bourg historique n'accueille aucun commerce, concurrencé à la fois par la proximité des commerces le long des infrastructures et au sein du quartier du Belvédère. Ce dernier concentre par ailleurs davantage d'équipements et services à la population.

Les quartiers de grands ensembles, dans la majorité des communes (y compris à Dijon), sont en effet de véritables pôles de proximité en raison de la densité de population et de la réalisation d'équipements associés lors de leur construction (école, collège, centres commerciaux de proximité...). Cela est parfois également le cas dans les grands quartiers résidentiels à dominante pavillonnaire de Marsannay-la-Côte et de Chenôve.

Dans les quartiers de Dijon, la notion de centralité est plus diffuse. Si le centre-ville historique et ses faubourgs proches cumulent autant la présence d'équipements que de commerces de proximité, les autres quartiers sont davantage structurés d'un côté par des équipements scolaires et sportifs disséminés au sein de la trame urbaine et de l'autre par des commerces de proximité qui s'égrenent en ordre dispersé le long des principaux axes des faubourgs. Peu de véritables pôles commerciaux, ou rues commerçantes caractéristiques sont recensés dans les quartiers (une dizaine de polarités de plus de 10 commerces).

Des projets récents qui confortent les centralités



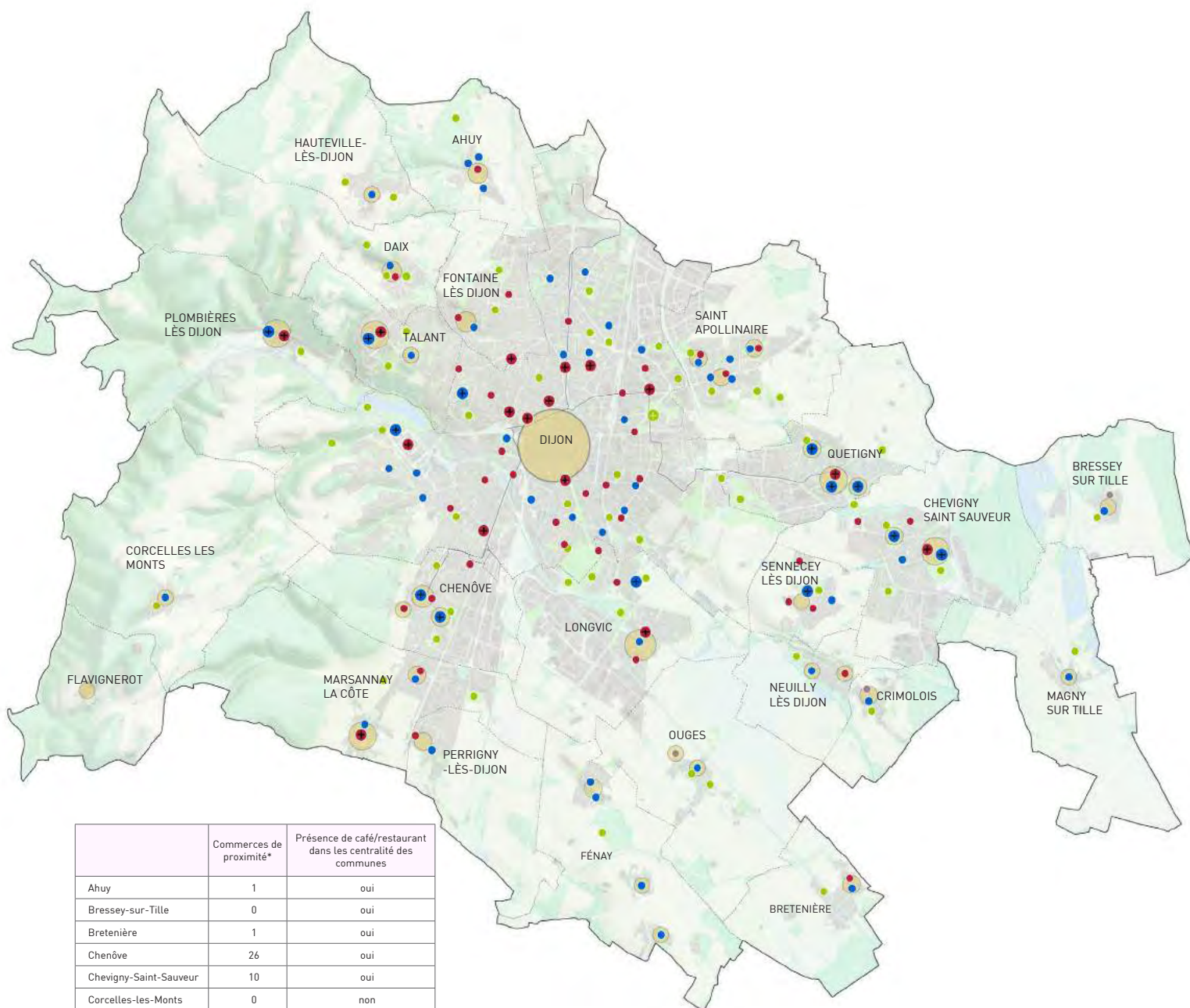
Extension en continuité du bourg d'Ahuy avec commerces et services en rez-de-chaussée



Le Cèdre, nouveau centre culturel de Chenôve et son parvis



Aire de jeux et terrains sportifs dans les extensions urbaines récentes



	Commerces de proximité*	Présence de café/restaurant dans les centralités des communes
Ahuy	1	oui
Bressey-sur-Tille	0	oui
Bretenière	1	oui
Chenôve	26	oui
Chevigny-Saint-Sauveur	10	oui
Corcelles-les-Monts	0	non
Crimolois	0	oui
Daix	1	oui
Dijon	307	oui
Fénay	0	non
Flavignerot	0	non
Fontaine-lès-Dijon	13	oui
Hauteville-lès-Dijon	1	non
Longvic	14	oui
Magny-sur-Tille	0	non
Marsannay-la-Côte	15	oui
Neuilly-lès-Dijon	0	oui
Ouges	0	non
Perrigny-lès-Dijon	1	oui
Plombières-lès-Dijon	4	oui
Quetigny	21	oui
Saint-Apollinaire	11	oui
Sennecey-lès-Dijon	6	oui
Talant	11	bourg : non / belvédère: oui

Sources : Insee, Base permanente des équipements 2015, Insee Bourgogne Dimensions, 24 pôles de quartier à Dijon, n°154 Décembre 2009 et repérage terrain

* Commerces de proximité : épicerie, boulangerie, boucherie/charcuterie, poissonnerie, librairie/papeterie/journaux, fleuriste, pharmacie,...

CENTRALITÉS ET PÔLES DE PROXIMITÉ

- Équipements et services publics de proximité
- Pôles d'équipements renforcés (présence d'équipements spécifiques: collège, médiathèque, centre social,...)
- Commerces de proximité (hors Z.A)
- Pôles commerciaux de proximité (+ de 10 commerces à Dijon ; + de 5 dans les autres communes)
- Sport / loisirs
- Centralités (hors quartiers de Dijon)

LES ESPACES PUBLICS ET COLLECTIFS

La quantité et la qualité des espaces publics présents sur le territoire métropolitain sont en progression continue. On dénombre par exemple, depuis 2001, plus d'une centaine d'opérations liées aux espaces publics au sein de Dijon même, concernant une surface globale de 95 hectares. Qu'il s'agisse d'opérations d'embellissement, de requalification ou de création nouvelle, ces espaces contribuent autant à la qualité des paysages urbains qu'à la diversification des usages, des «modes de vivre» en ville. La présente section analyse ainsi les espaces publics structurants au regard de leur paysage et de leur valeur d'usage selon les catégories suivantes :

Les places et placettes, en lien avec les notions de centralités précédemment évoquées. Elles sont nombreuses dans le centre de Dijon et à l'articulation avec les faubourgs, constituant de véritables «portes du centre-ville». Requalifiées avec l'arrivée du tram et la piétonnisation du centre-ville, elles sont traitées sous la forme d'un vaste plateau, minéral et nu, permettant une mise en scène des monuments dont la faible présence d'arbres préserve la visibilité. Ces espaces sobrement aménagés permettent une multiplicité d'usage et sont évolutifs au fil des saisons comme au cours de la journée : appropriation par les enfants, déploiements des terrasses des cafés, accueil d'événements...

Dans les autres communes, la structure de l'urbanisation ancienne propre aux communes a souvent donné lieu à l'émergence d'espaces publics centraux en dehors des parvis des églises : la "place du village" ne fait pas partie de l'identité du territoire. Il en est de même pour les faubourgs de Dijon qui accueillent un nombre de places et placettes très limité. Néanmoins, les projets récents de requalification et d'apaisement de la circulation dans les communes ont ponctuellement permis l'aménagement de petits espaces sous formes de placettes et parvis, notamment au droit des bâtiments publics. Les espaces centraux des communes sont davantage traités sous forme d'espaces verts, de vastes places végétales parcourues par des cheminements piétons et reprenant les éléments naturels préexistants... parfois accompagnés de grands espaces de stationnements au fort caractère minéral, mais pouvant ponctuellement être utilisés pour d'autres usages (marchés, festivités...).

Des espaces publics ou collectifs associés aux espaces naturels ou de loisirs, très présents dans l'ensemble des communes. Ils répondent à des usages récréatifs, de détente, de mobilité douce et au besoin de nature en ville - ou accessible depuis la ville (Cf. supra). Cependant, certains espaces verts présents dans le tissu urbain ont des usages et fonctions parfois moins définies et ils présentent une certaine sous-utilisation, liée à un aménagement sommaire ou une localisation moins favorable. Ils sont alors des écrans paysagers qui participent à la qualité des paysages sans pour autant constituer des «lieux de vie» pour les habitants.

Les paysages des rues sont de qualité variable, étroitement liés aux tissus urbains qu'ils traversent et à leur composition entre espace paysager (alignement, bande plantée, accotement) et espaces circulés entre les différents modes de transport (l'espace dédié aux piétons, aux cycles, à la circulation automobile et aux stationnements...). Des axes plantés remarquables traversent aussi bien les axes historiques de Dijon que certains grands axes interurbains (en direction de Longvic, de Quetigny,...). L'étroitesse des rues et ruelles des tissus anciens contrastent fortement avec les surlargeurs parfois présentes dans les tissus urbains plus récents, notamment dans les tissus pavillonnaires dans lesquels l'espace dédié aux piétons est réduit (étroitesse des trottoirs). Est à noter un maillage résiduel de petites venelles enserrées dans le tissu des faubourgs dijonnais, qui donne un caractère moins urbain, presque champêtre à ces espaces.

Les cœurs et pourtours d'îlots, de nature publique ou privée, constituent des espaces d'interface entre les sphères résidentielles et collectives. L'urbanisme des grands ensembles et les opérations isolées de résidences de logements collectifs disposent généralement de vastes espaces libres occupés soit :

- par du stationnement en pieds d'immeuble, visible depuis la rue et caractérisé par une forte minéralité avec des espaces paysagers résiduels
- soit par des espaces verts, y compris sur dalle des stationnements souterrains, qui ont davantage une valeur ornementale que d'usage (espace sans cheminements, avec limite à leur utilisation dans les règlements de copropriété).

Les projets récents, notamment dans les écoquartiers et les opérations de rénovation urbaine intègrent davantage d'espaces partagés en cœur d'îlot, avec des aménagements paysagers, cheminements, complétés par du mobilier ludique ou des espaces de culture vivrière. Ces espaces collectifs recréent au sein des quartiers, des lieux propices au développement du lien social, au dialogue entre voisins.

L'existence de ces espaces au sein des opérations est intimement liée au traitement des stationnements, lorsqu'ils sont mutualisés ou localisés «en structure», libérant ainsi un espace collectif apaisé, sécurisé et appropriable, en particulier pour les enfants. Dans une moindre mesure, cette logique d'espace partagé s'applique parfois aux extensions pavillonnaires récentes en périphérie, avec la création au sein des opérations d'espaces verts communs en cœur de quartier ou sur la lisière urbaine.

Des grands parvis «monumentaux» dans le centre de Dijon... et l'émergence de placettes dans les centres-bourgs des communes



De vastes places végétales... associées à de grandes surfaces de stationnement



De nouvelles places végétales, paysagées, autour des équipements publics



Des espaces verts qui participent à la qualité des paysages, mais qui n'ont pas une valeur d'usage affirmée (appropriation par les habitants)



Des tissus pavillonnaires présentant une certaine largeur de voie, mais un faible espace dédié au piéton



Des venelles enserées dans le tissu urbain dijonnais



Les traitements des pieds d'immeubles, des coeurs et pourtours d'îlots : une qualité et des usages principalement liés à la présence automobile (à droite : coeur d'îlot de l'écoquartier Heudelet « sans voiture» en cours d'aménagement, approprié par les enfants.)



LES GRANDS AXES ET LES ENTRÉES DE VILLE

La question du paysage des grands axes qui traversent l'espace urbain et des entrées de ville revêt un caractère important sur le territoire au regard des nombreux enjeux qu'elle soulève :

- **en terme d'image et de qualité des paysages.** Les entrées de ville marquent et influencent fortement la perception de l'ensemble du territoire, car elles véhiculent la première image d'une ville et de son accueil. Elles constituent à la fois un lieu de transition entre l'espace cultivé et l'espace bâti et le seuil d'entrée des communes. Une entrée de ville de qualité doit permettre d'apporter une lecture efficace des lieux et renvoyer une image positive. A ce titre, la question des entrées des «centralités », des bourgs et centres anciens et de leur articulation avec les tissus plus récents est importante.

- **En terme de couture urbaine,** qu'il s'agisse des axes interurbains qui permettent de relier entre elles les communes et participent à la constitution d'un paysage commun et d'une identité intercommunale, ou des grands axes présents dans le tissu urbain. Routes départementales, boulevards périphériques, boulevards et avenues des faubourgs peuvent créer des césures par leur caractère routier et le traitement des intersections qui fragmentent les espaces et perturbent les cheminements.

- **En terme de « métabolisme urbain »,** tant du point de vue des différents supports de mobilité et du partage de l'espace de la voirie qu'elles proposent, que de la question des nuisances créées par la circulation automobile (bruit, pollution, sécurité), en particulier pour les riverains.

- **En terme de formes et fonctions urbaines,** sous l'angle d'une adéquation entre les profils urbains qui bordent les voies et de la qualité des axes (gabarits, aménagements). Dans un contexte de recherche d'une mixité des fonctions plus optimale et d'une densification de la ville sur elle-même sans bouleversement des morphologies bâties existantes au sein des quartiers, les axes majeurs peuvent être le support de projets nouveaux, conciliant densité, mixité et requalification paysagère. La recherche de cette adéquation implique de dissocier l'analyse entre ce qui relève des qualités d'aménagement des voies (des axes qualitatifs, des segments à retravailler) et ce qui relève des tissus urbains et paysages qui les bordent (des ouvertures sur le paysage, des coupures urbaines, un potentiel de recomposition des tissus urbains (Cf. carte ci-contre)).

Sur le territoire de l'agglomération, plusieurs typologies sont récurrentes, faisant se démarquer des axes et des entrées de ville aux qualités inégales.

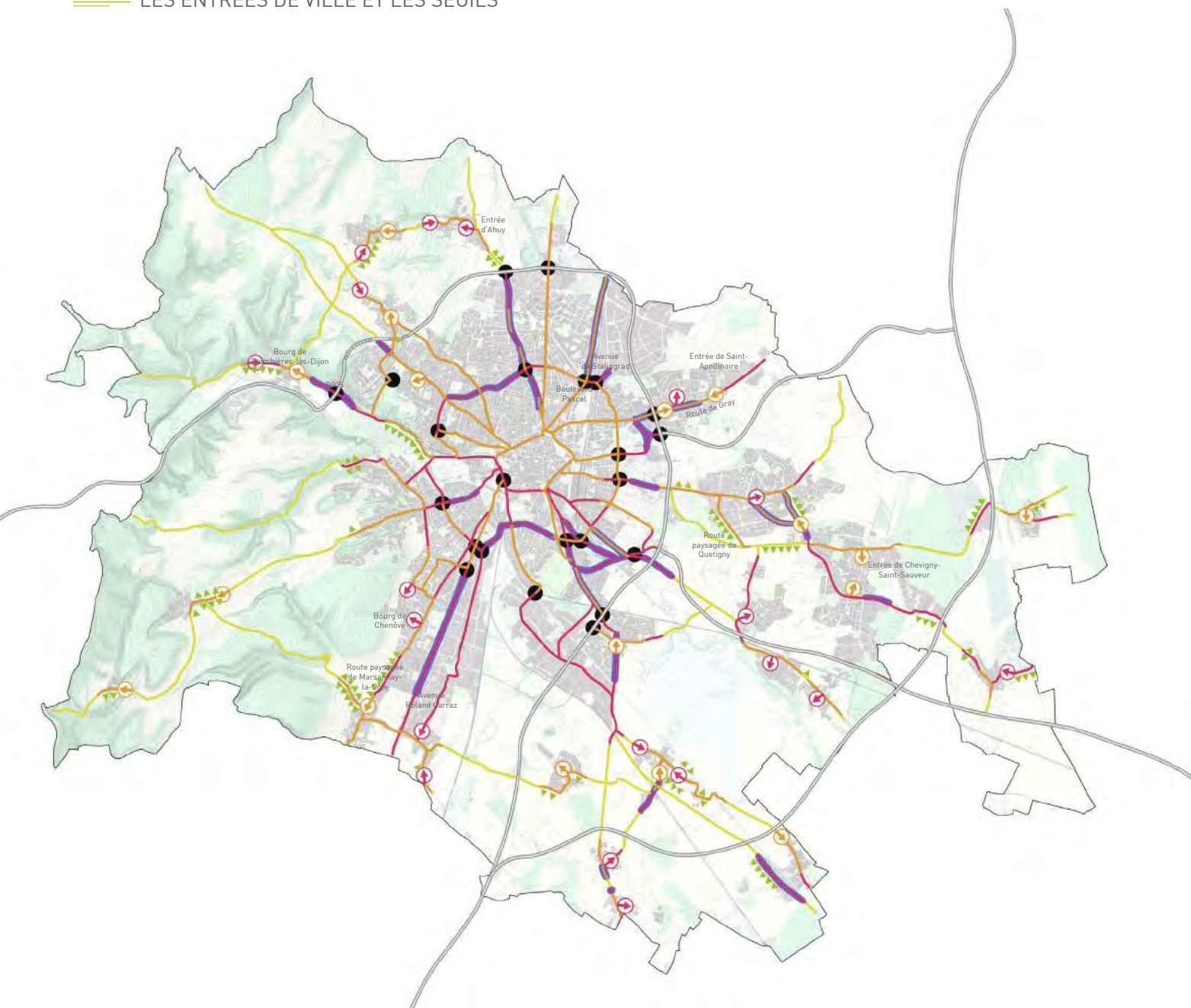
Des axes particulièrement qualitatifs sont tout d'abord identifiables. Souvent récemment réaménagés, ils assurent soit une bonne transition :

- au sein des faubourgs de Dijon (avec la réalisation de pistes cyclables, une insertion paysagère des stationnements entre les arbres d'alignement). Ils sont souvent liés à la réalisation du tram ou de bus en site propre.
- lors de la traversée des communes, alors qu'ils marquaient autrefois une césure au sein de leur territoire (exemple de la route de Gray à Saint-Apollinaire, du boulevard de Troyes à Talant, de la route de Dijon à Neuilly-lès-Dijon).
- sur des axes interurbains, traversant les espaces naturels et agricoles, accompagnés de pistes cyclables et de bandes plantées arbustives ou alignement d'arbres.

Des segments à améliorer, au caractère essentiellement routier, souvent localisés sur des espaces d'interfaces entre tissu résidentiel et tissu d'activité ou sur des axes interurbains secondaires, notamment dans la plaine agricole (liaison vers Sennecey-lès-Dijon, Longvic, Magny-sur-Tille). Les transitions sont parfois entre l'espace agricole et les centres urbains au passage de zones commerciales ou d'activités, marquées par la présence de panneaux publicitaires, ou caractérisé par un aménagement et une signalisation peu adaptée à une arrivée en zone urbaine (exemple d'Ahuy).

Cette qualité hétéroclite des axes de l'agglomération dijonnaise crée différentes formes de **coupures de l'espace urbain**. Ainsi, des voies qualitatives sont interrompues par des axes de moindre qualité (exemple du «virage» du tram à l'entrée de Chenôve, ou de la continuité entre la route de Corcelles-les-Monts et l'avenue Gustave Eiffel). De larges voies ou carrefours segmentent par endroit le tissu résidentiel, rendant difficile le déplacement du piéton qui perçoit alors une discontinuité du tissu urbain. Cette sensation de coupure est également ressentie lors de la traversée des grandes infrastructures ferroviaires et de transit.

Une articulation entre enjeu de requalification des voies et recomposition des tissus urbains est identifiée. Certaines entrées de ville cumulent une «double peine» avec un tissu bâti peu qualitatif et lâche et un aménagement de la voirie essentiellement routier. A cet égard, plusieurs segments présentent un potentiel significatif de recomposition, notamment autour de l'entrée Sud, il en est de même pour certains segments des boulevards périphériques de Dijon et de leur articulation avec les axes des faubourgs vers le centre-ville. Le cas particulier de l'entrée de Plombières-lès-Dijon est également à signaler, tant le paysage urbain et routier contraste avec son écrin naturel de qualité.



- | | | | |
|---|-------------------------------|---|---|
|  | Axe qualitatif |  | Entrée de bourg qualitative |
|  | Segment à améliorer |  | Entrée de bourg à améliorer |
|  | Segment paysager (hors ville) |  | Coupure/rupture urbaine |
|  | Ouverture sur le paysage |  | Fort potentiel de recomposition autour des voies (articulation voie/tissu urbain) |

Des axes qualitatifs récemment aménagés



Saint-Apollinaire - Route de Gray



Talant - Boulevard de Troyes



Dijon - Avenue de Langres

Des axes interurbains qui s'ouvrent sur les paysages et intègrent les modes doux...



Quetigny



Longvic - Rue de Romelet



Marsannay-la-Côte

... mais des interfaces à améliorer

Des segments au caractère routier qui traversent les espaces d'activités autant que résidentiels



Chenôve



Plombières-lès-Dijon



Dijon - Boulevard de Chèvre Morte

Exemple d'une entrée de ville résidentielle de qualité (relation voie/bâti cohérente, vue sur le lointain, accompagnement végétal)



Dijon - Rue de Corcelles-les-Monts

Entrée de bourg qualitative



Entrée de Chevigny-Saint-Sauveur

Entrées de bourg à améliorer



Entrée d'Ahuy



Entrée de Saint-Apollinaire

Des coupures et césures urbaines liées aux traversées d'infrastructures et aux grandes intersections



D905 - Entrée de Plombières-lès-Dijon



Entre Dijon et Chenôve - Fin de la
requalification liée au tram



Dijon - Boulevard Pascal

Un potentiel de recomposition urbaine lié à l'articulation entre les gabarits des voies et la faible densité du tissu urbain



Dijon - Avenue de Stalingrad



Dijon - Avenue Kennedy



Chenôve - Avenue Roland Carraz

Exemple d'un espace routier et monofonctionnel avec faible articulation entre gabarit de la voie et occupation bâtie



Dijon / Fontaine-lès-Dijon - Boulevard des Allobroges

L'ENTRÉE SUD



Écoquartier Arsenal en cours de construction

La Minoterie, patrimoine militaire reconverti

Opération « Les Passages Jean Jaurès »

Voie ferrée

Garage Renault, concession automobile

Friches

Centre commercial Kennedy

Centre de maintenance Tram

Tissu individuel diffus

Ancien site Peugeot et serres

Tissu d'activités en déprise (parcelles vacantes / en friche)

Équipements sportifs et scolaires

Zone industrielle

Site en reconversion (ex-entrepôts Divia)

Zone commerciale

Parc tertiaire

Le secteur de l'entrée Sud, de Marsannay-la-Côte à la Cité de la Gastronomie et du Vin présente un fort enjeu de recomposition urbaine. Il est à la fois stratégique de par sa localisation, en fin ou début (km "zéro") de parcours de la route des Climats, suivant d'où l'on vient, que vis-à-vis de son potentiel de requalification et de densification.

Les réalisations récentes en cours le long de l'axe du tram (Passages Jean Jaurès, Écoquartier Arsenal) amorcent cette démarche de transformation urbaine à long terme qui pourrait être poursuivie vers le Sud sur le tissu d'activités en déprise.

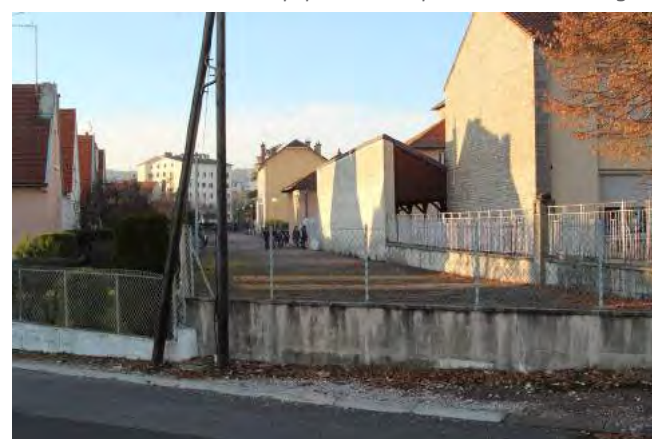
Des paysages urbains peu qualitatifs sous les effets combinés de la qualité paysagère des voies au caractère routier affirmé, de l'omniprésence des panneaux publicitaires, de l'entremêlé d'un tissu individuel diffus et de locaux d'activités sous forme d'entrepôts et de «boîtes à chaussure». Un paysage qui concerne autant les grands axes que les voies secondaires.



Des parcelles d'activités vacantes, support potentiel d'une recomposition urbaine progressive



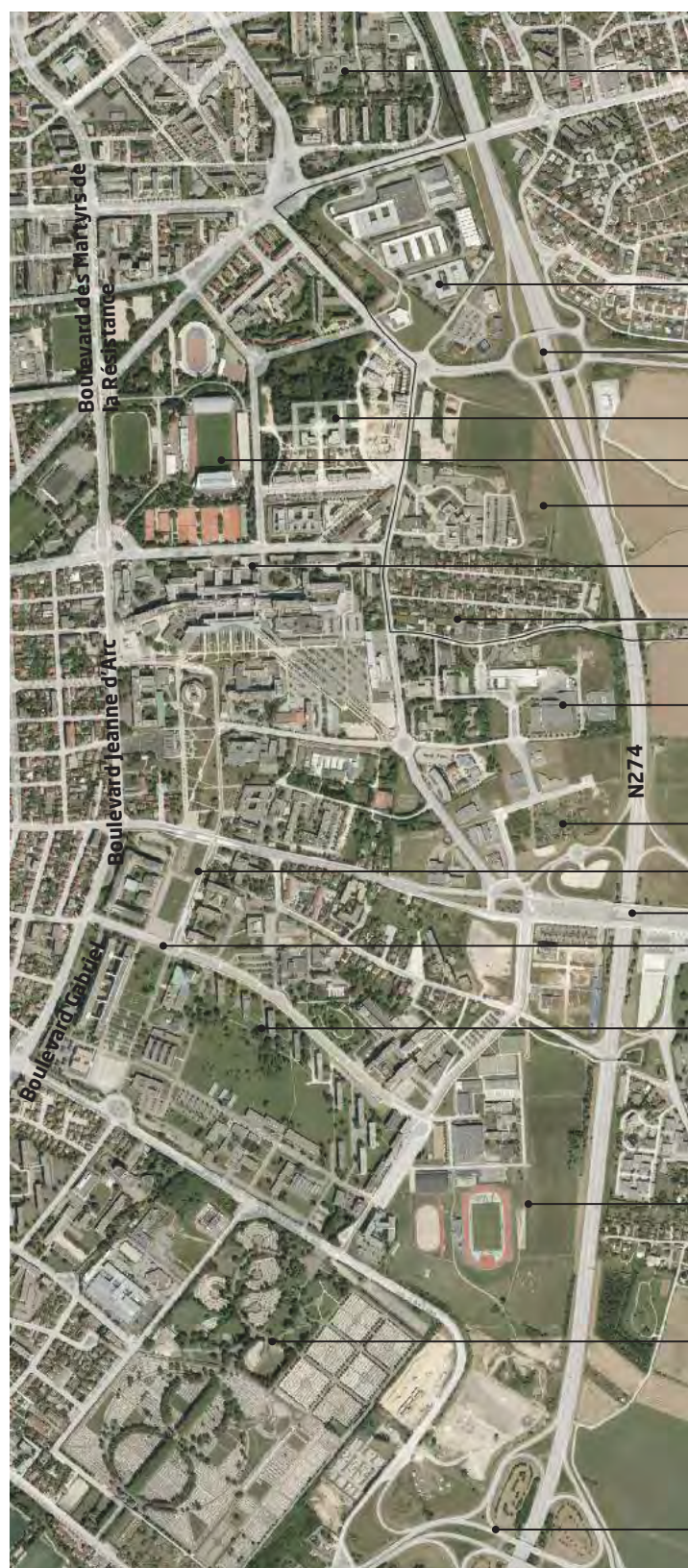
Un tissu résidentiel et des équipements de proximité, dont l'intégration urbaine peut être retravaillée



Des poches insoupçonnées d'agriculture urbaine



LA FRANGE DES GRANDS ÉQUIPEMENTS



Les Grésilles

Parcelles d'activités

Échangeur des Longènes

Écoquartier Hyacinthe Vincent

Stade Gaston Gérard

Terrain nu en attente
d'aménagementC.H.U de Dijon / Hôpital François
Mitterrand

Tissu individuel

Zone d'activités Mazon Sully en
cours d'aménagement

Jardins familiaux

Campus universitaire

Porte de Mirande

Esplanade Erasme

Résidences universitaires

Terrains de sport

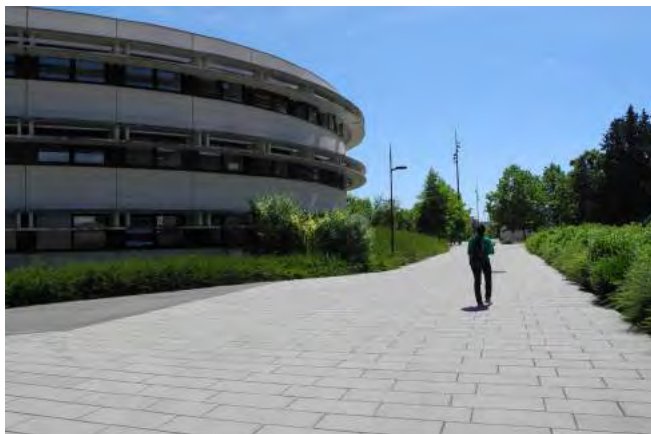
Cimetière les Péjoces

Echangeur

La frange des grands équipements, qui s'intercale entre les boulevards périphériques et la rocade, marque les entrées Est (Longènes, Mirande) de Dijon. Ce secteur comprend de nombreux sites de projet récent et en cours, parfois résidentiels (Hyacinthe Vincent), mais principalement

d'activités (Mazon Sully, Innovapole) et d'équipements (Esplanade Erasme, stade Gaston Gérard, cinéma...). Néanmoins ce secteur comporte encore des emprises libres ou qui pourraient évoluer (pelouses, stationnements en surfaces, terrains de sports) avec un potentiel de construction.

Des grands équipements aux gabarits imposants reliés par des espaces publics très qualitatifs



Un tissu résidentiel limitrophe principalement composé de maisons individuelles



Des grands secteurs de projet, soit résidentiels, soit de développement économique (activités, équipements, institutions)



Des vides et des espaces sous-utilisés



Ci-dessus : espace paysager sous-utilisé lié aux installations sportives, accueillant aujourd'hui une salle de cinéma. Un exemple de réoccupation du sol possible sur une faible emprise.

LES FRAGMENTS URBAINS

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

LES PATRIMOINES

SYNTHÈSE

- De grands ensembles patrimoniaux reconnus, classés au patrimoine mondial de l'UNESCO.
- Un riche patrimoine lié aux différents courants architecturaux à Dijon, un patrimoine religieux, militaire, institutionnel et rural dispersé à travers tout le territoire.
- Un patrimoine industriel propice à la requalification et support de nouveaux équipements.

ENJEUX

- Une préservation et une mise en valeur du patrimoine dans sa diversité : une vision étendue de la notion de patrimoine, du petit patrimoine rural aux ensembles urbains remarquables, du bâti historique à l'architecture contemporaine.
- Concilier patrimoine et lieux de vie : une réinterprétation et de nouveaux usages. Un patrimoine vivant qui participe à la dynamique urbaine.

LA MOSAÏQUE URBAINE

SYNTHÈSE

- Une diversité des formes urbaines qui témoigne de la richesse des espaces urbains, mais un agencement des tissus qui peut créer des ruptures, d'un point de vue fonctionnel (grands secteurs d'équipements et d'activités) autant que morphologique (grands ensembles collectifs, lotissements).
- Une imbrication des tissus urbains à Dijon, une juxtaposition dans les autres communes.
- Des tissus urbains qui évoluent dans la période récente : écoquartiers et structuration des faubourgs à Dijon, une certaine diversification typologique dans les autres communes
- Au sein de la mosaïque urbaine, des tissus plus ou moins rigides ou souples, plus ou moins réceptifs à l'évolution (renouvellement urbain, densification).

ENJEUX

- Assurer des transitions entre tissus urbains dans l'optique de décroïsonner les isolats morphologiques et fonctionnels, d'apporter plus de lisibilité et de continuité à la trame urbaine.
- Evaluer les capacités d'évolution des tissus, dans une perspective de densification de l'espace urbain existant, prenant en compte les paysages urbains autant que les modes opérationnels.

LES TISSUS URBAINS

SYNTHÈSE / ENJEUX

- Des tissus anciens à valoriser et dont les fonctions de repère et de centralité sont à affirmer. Des enjeux de réhabilitation/ adaptation du parc ancien, d'intégration du bâti contemporain, d'urbanisation des dents creuses et des surépaisseurs à l'articulation des tissus environnants, notamment dans les communes périphériques.
- Des tissus dijonnais, composés de faubourgs denses et de quartiers jardins ordonnancés, mais également d'un entre-

deux « composite », moins ordonné et qualitatif, avec une diversité de typologies bâties qui constitue un socle réceptif à l'évolution, notamment au travers de figures intermédiaires. Un profil urbain globalement assez bas, qui pose la question des hauteurs, en particulier au droit de sites plus stratégiques et des portes urbaines.

- Des grands ensembles à mieux intégrer dans la trame urbaine avec des capacités d'évolution liées aux vastes espaces libres.
- Des tissus pavillonnaires anciens offrant des possibilités d'évolution liées aux parcours résidentiels et aux possibilités d'adaptation du bâti ; des lotissements récents plus resserrés et moins réceptifs. Une diversification typologique dans les opérations récentes à poursuivre et à travailler avec soin.
- Un tissu individuel diffus le long des axes d'entrées de villes et dans l'épaisseur des bourgs offrant des possibilités d'évolution.

LES CENTRALITÉS / LES PROXIMITÉS / LES ESPACES PUBLICS

SYNTHÈSE

- Des centres bourgs qui structurent leur espace communal, des communes en quête de centralité avec des projets en cours, des communes moins peuplées et moins pourvues en équipements et commerces de proximité.
- Des espaces publics et collectifs globalement très qualitatifs, mais avec des améliorations à envisager, notamment en lien avec la présence usuelle et visuelle de l'automobile.

ENJEUX

- Des enjeux de recomposition et de mixité urbaine dans les centres, mais également de liaisons douces vers leurs quartiers périphériques.
- Un enjeu d'animation urbaine et de service à la population, en terme d'équipements et de commerces, avec des synergies à développer au regard des critères économiques (publics et marchands).
- Des espaces publics qui organisent le vivre ensemble et structurent l'espace urbain, à la fois dans les centralités, le maillage urbain et interurbain, la connexion aux espaces de nature. Des espaces collectifs résidentiels à intégrer à la logique urbaine.

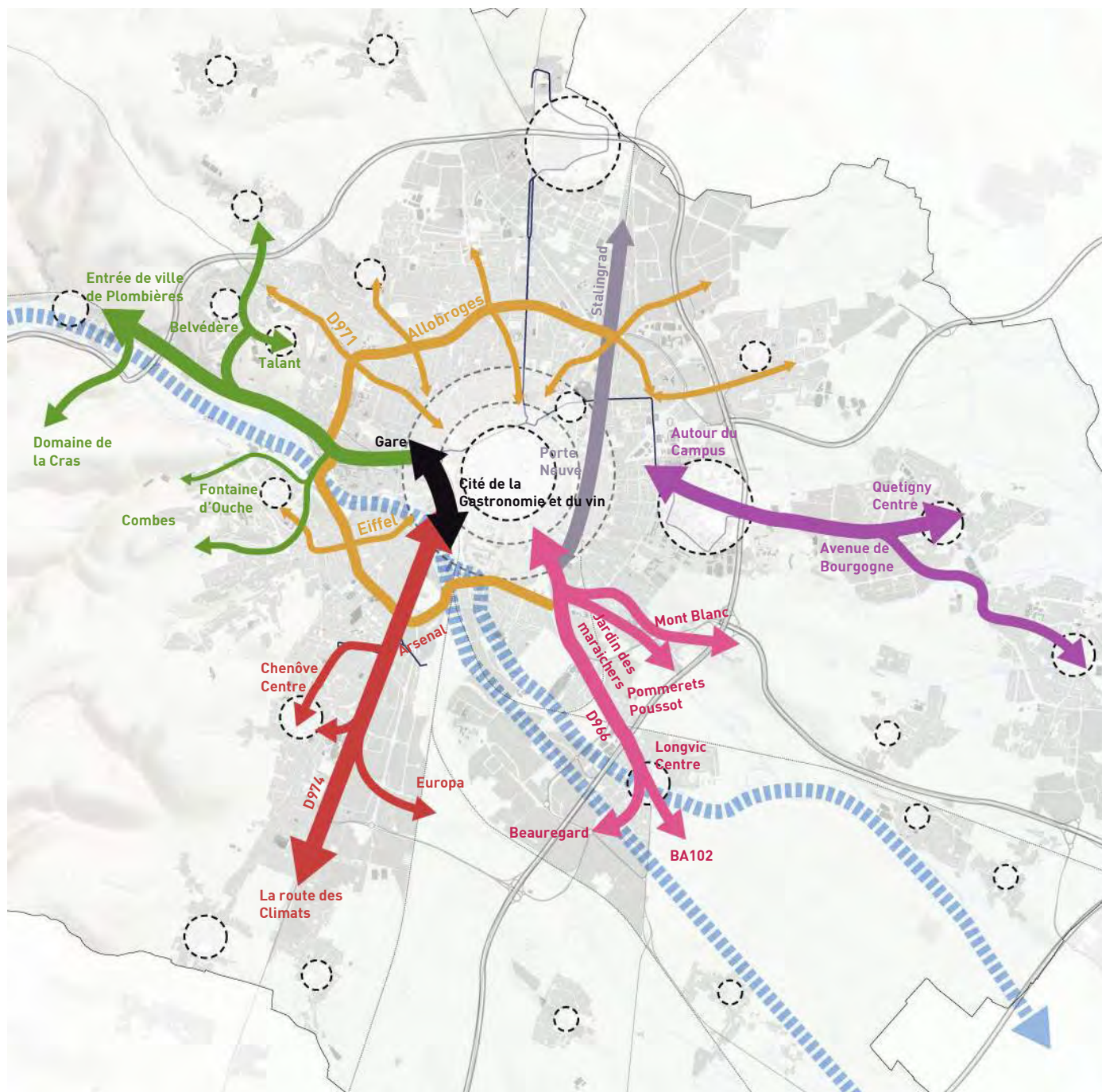
LES GRANDS AXES ET ENTRÉES DE VILLE

SYNTHÈSE / ENJEUX

- Des grands axes et des entrées de ville aux qualités inégales relatives au traitement des espaces publics, mais également au regard des tissus urbains alentours.
- Des enjeux de coutures, de requalification et de recomposition urbaine associant qualité des espaces circulés et densité des tissus urbains, notamment en lien avec la desserte en transports en commun.

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES : DES AGRAFES STRATÉGIQUES

Vers la définition d'agrafes stratégiques vis-à-vis de la requalification des paysages urbains, des possibilités de densification et de transformation, d'une meilleure articulation entre les « fragments » urbains, les centralités et les grands axes traversant l'agglomération.



Des centralités métropolitaines et de proximité à renforcer

Le couloir bleu, fil conducteur

Entrée Sud :
Une requalification et une densification à poursuivre au-delà de l'axe du tram

Fuseaux Sud -Est
Articuler les sites de projets et pallier aux coupures urbaines

Boulevards périphériques
Recoudre les tissus urbains autour des blvds périphériques, intensifier les axes de faubourgs

Axe « Mirande »
Renforcer l'intensification urbaine autour des centralités métropolitaines et communales

Voie ferrée Nord
Des possibilités d'intensification à l'interface avec le Centre-ville de Dijon

Vallée de l'Ouche
Retrouver des continuités urbaines et paysagères

Secteur Gare élargi
La porte Métropolitaine



CHAPITRE 3

ÉCOSYSTÈMES URBAINS



RESSOURCES ET MODES DE VIE

Le troisième chapitre s'intéresse au fonctionnement urbain, aux interactions entre « le socle » et « les dynamiques » : c'est l'écosystème de la ville, qui engage autant la gestion des ressources naturelles et énergétiques, des aléas et pollutions, que les questions relatives à la mobilité et aux déplacements. C'est l'ensemble des enjeux qui engagent le territoire vers un fonctionnement et un développement durables, soucieux de contribuer au défi planétaire du réchauffement climatique, soucieux d'offrir un cadre de vie favorable à la santé et à la protection de sa population face aux aléas.



LES DÉPLACEMENTS

L'évolution des villes montre l'interdépendance étroite entre le développement des réseaux de transport et celui de l'espace urbain, en termes d'extension, de densification et d'évolution des activités urbaines. Les acteurs du développement doivent nécessairement faire face aux enjeux d'un développement urbain durable. L'élaboration du PLUi-HD sur le territoire de Dijon Métropole est novatrice et doit permettre d'intégrer les déplacements pour :

- repenser l'organisation des territoires, favoriser la «ville des courtes distances», offrir un vrai choix modal aux habitants et réduire l'impact des déplacements effectués en voiture individuelle ;
- renforcer le lien entre urbanisme et mobilité, en poursuivant la démarche entamée dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de 2012-2020 qui avait identifié dans l'axe 4 la volonté d'articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme.

LA POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS DE DIJON MÉTROPOLÉ

Depuis de nombreuses années, les orientations de Dijon Métropole en termes de durabilité de l'habitat et de l'urbanisme, de protection de la biodiversité, d'économies d'énergies, d'amélioration des mobilités douces et actives,... sont souvent considérées comme innovantes.

Le réseau de transports collectifs est régulièrement positionné en tête dans les classements des réseaux de transports collectifs en France.

En fait, dès les années 1970, le réseau de bus s'est organisé dans une configuration en étoile depuis la place Darcy. Il s'est progressivement développé, tout en gardant sa philosophie et son organisation. La place Darcy est devenue un véritable «hub» urbain et des aménagements spécifiques réservés à la circulation des bus ont été réalisés rue de la Liberté. Au début des années 2000, le réseau de bus dijonnais est ainsi attractif et bénéficie d'une fréquentation telle qu'il se place dans les meilleures places des palmarès des transports collectifs en France. Progressivement, l'organisation du territoire et les habitudes de déplacements ont toutefois changé. Un phénomène de périurbanisation s'est alors opéré, comme partout ailleurs en France, entraînant une perte d'attractivité pour les transports collectifs et une augmentation de la part de la voiture, malgré un investissement constant dans le développement du réseau. De nouveaux défis apparaissent alors : comment répondre aux nouveaux besoins de déplacements générés par l'extension du territoire urbain et comment s'adapter aux usages modernes des transports collectifs qui demandent toujours plus d'amplitude horaire et de qualité de service.

Une première réponse est apportée en **janvier 2001** par la réalisation et l'approbation du **Plan de Déplacements Urbains (PDU)** de «première génération» de la Communauté d'agglomération dijonnaise. **Le PDU marque alors le début d'une nouvelle période** durant laquelle les transports collectifs et les modes actifs sont considérés comme une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle. A la notion d'alternative modale, c'est-à-dire proposer d'autres choix modaux à l'automobiliste, se substitue alors la notion de report modal, c'est-à-dire l'idée de favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture au détriment de celle-ci. La structuration du réseau de transports collectifs urbains est alors un thème majeur du PDU, qui se donne l'objectif suivant : «Un nouveau seuil est à franchir pour maintenir et renforcer la qualité du réseau. Augmenter les performances en vitesse, fréquence, régularité, capacité ainsi que sa lisibilité conduisent à s'interroger sur l'opportunité d'un transport collectif en site propre, voire de type tramway, organisé sous forme de deux axes Nord-Sud et Est-Ouest».

Le réseau est donc adapté en 2004 avec une hiérarchisation de celui-ci et la mise en place de lignes à haut niveau de services, les Lianes, qui desservent les sites majeurs et les quartiers à forte densité du territoire. Le réseau connaît très vite le succès, avec notamment la Lianes 1, Talant-Quetigny/Chevigny-Saint-Sauveur, qui se place comme l'une des lignes de bus les plus fréquentées de France avec près de 30 000 voyageurs par jour.

Malgré les fréquences élevées des Lianes, le réseau de transports collectifs est progressivement victime de son succès. Il est ainsi touché par des phénomènes de plus en plus réguliers de saturation aux heures de pointe, dans un contexte où toutes les marges d'optimisation des fréquences ont déjà été utilisées sur certaines lignes. La rue de la Liberté est engorgée de bus, induisant des nuisances visuelles, sonores en plus d'une forte occupation du domaine public. Le développement du territoire amenant également davantage de flux automobiles, la baisse de la qualité de service offerte par le réseau bus à ses voyageurs s'accompagne d'une dégradation des vitesses commerciales et de la régularité des lignes.

En 2008, un projet de transport en commun en site propre constitué de 2 lignes de tramway est acté. En 2012, les deux lignes sont mises en service : T1 relie désormais Dijon Ville à Quetigny et T2 circule entre Chenôve et Valmy.

La création des 2 lignes de tramway est l'opération phare en termes d'organisation des déplacements sur le territoire de Dijon Métropole. Le réseau de transports collectifs se restructure profondément autour d'elles, mais aussi autour de 5 Lianes, d'une ligne de contournement du centre-ville, de 13 lignes de bus complémentaires, d'une navette en cœur de ville de Dijon et d'une palette de services complémentaires et novateurs (lignes Flexo et Proxi). Les lignes de bus desservant les communes directement depuis le centre-ville de Dijon sont modifiées pour être rabattues sur les stations de tramway. L'harmonisation de la tarification des transports publics se met en place. 2 parkings-relais sont créés, au Nord et à l'Est de l'agglomération, pour favoriser le report modal et éviter de saturer les axes de circulation en direction de Dijon. Le nombre de passagers du réseau Divia augmente fortement. Avec 47,5 millions de voyages réalisés en 2015, le réseau de Dijon Métropole est dans le peloton de tête du palmarès des villes de même configuration.

La mise en service du tramway et la restructuration du réseau de transports collectifs sont alors les maillons les plus visibles d'une politique des déplacements plus vaste encore, visant à coordonner le développement des modes alternatifs à la voiture avec une maîtrise des flux automobiles. C'est dans le

cadre du Plan de Déplacements Urbains, PDU, adopté en 2012 que l'ensemble de la politique est décliné.

Le PDU 2012-2020, en vigueur jusqu'à l'approbation du PLUi, reprend ces évolutions et organise leur renforcement. Le document permet notamment de définir des orientations plus affirmées encore pour l'organisation des mobilités sur le territoire de Dijon Métropole, en identifiant les objectifs suivants :

- «renforcer et améliorer la performance des réseaux de transports en commun» ;
- «impulser une politique de stationnement incitant au report modal» ;
- «agir pour construire une agglomération cyclable et marchable» ;
- «participer à la mise en concurrence des politiques publiques notamment l'articulation entre les déplacements et les projets d'aménagement urbain».

Le PDU affirme ainsi sa «volonté forte d'assurer à l'avenir une mobilité durable pour tous» et son «ambition de faire de Dijon Métropole une référence écologique». Pour cela, il recherche «à favoriser les synergies autour du tramway et à permettre à l'ensemble de la population de bénéficier de ses externalités positives».

Ainsi, la gestion de la circulation automobile a été repensée en lien avec la mise en service du tramway (en 2012) et de la Liaison Nord (en 2014), permettant ainsi de prolonger la rocade au Nord de Dijon. La rocade ainsi complétée assure un rôle de protection efficace du centre de Dijon, qui permet une véritable maîtrise des flux de circulation. Grâce à cela, l'espace public dijonnais a pu être redistribué, contribuant certes au développement des modes alternatifs à la voiture, mais aussi à la qualité des espaces publics et à l'embellissement de la ville.

L'extension de l'espace piétonnier (rue des Godrans, rue de la Liberté,...) et la requalification des grandes places (Libération, Darcy, République, Théâtre,...) ont permis au cœur de ville de Dijon de développer son attractivité pour la marche et d'améliorer considérablement son image.

Les autres communes du territoire ont également développé des zones piétonnes ou des zones à circulation modérée, permettant ainsi une amélioration de la qualité de vie dans les centres des communes tout en incitant les usagers à davantage se déplacer à pied.

Les vélos ont bénéficié également du développement des zones piétonnes et des zones 30. Avec la mise en service du tramway, une nouvelle étape a été franchie avec la requalification de l'espace public et l'aménagement de nouveaux itinéraires en faveur des vélos. 282 km

d'aménagements cyclables ont été ainsi créés dans l'agglomération, ainsi que 10 vélostations et 2630 arceaux. VéloDi, le système de vélos en libre-service dijonnais, ainsi que DiviaVélo, le service de location de vélo moyenne et longue durées, ont participé à démocratiser l'usage du vélo, tandis que le développement des contre-sens cyclables et des priorités cyclables aux feux ont contribué à faciliter leur intégration sur le réseau routier.

La circulation des marchandises a également été réglementée pour accompagner efficacement l'évolution du territoire, avec notamment une nouvelle organisation des livraisons dans le centre-ville de Dijon en lien avec l'extension de la zone piétonne.

Le territoire de Dijon Métropole a donc connu de nombreux changements dans l'organisation de la mobilité et l'avenir en verra encore d'autres, car Dijon Métropole poursuit activement sa démarche volontariste de développement des modes actifs et de maîtrise réaliste des déplacements en voiture.

Le développement des mobilités douces, l'optimisation de la desserte en transports collectifs, l'amélioration de la circulation des lignes de bus, le développement de l'autopartage et du covoiturage,... sont autant d'actions qui visent à proposer à l'usager un système de transport basé, non pas sur un seul mode, mais sur une combinaison de modes de déplacements et une complémentarité entre eux.

C'est d'ailleurs dans ce sens que 2 projets structurants vont se mettre en place :

- **la Délégation de Service Public (DSP) «Mobilité»** (effective depuis le 1er janvier 2017) ;
- **le projet «Prioribus».**

L'objectif de la DSP «Mobilité» est «d'offrir aux usagers des services publics de la mobilité coordonnés, homogénéisés et une intermodalité des déplacements pour une gestion optimisée des infrastructures existantes». Il s'agit de confier à un délégataire unique, retenu en décembre 2016, l'ensemble des services de la mobilité.

Cette délégation est d'une ampleur inédite car elle regroupe :

- le service public de transport urbain avec le réseau Divia (bus, tramway, parking-relais, stationnements vélos sécurisés, les systèmes de location de vélos) ;
- le service public de stationnement en ouvrage (9 parcs en ouvrage au centre-ville de Dijon représentant 3 500 places de stationnement) ;
- le service public de stationnement sur voirie (environ 4 500 places de stationnement payant sur voirie) ;
- le service public de fourrière automobile et la mise en place d'une fourrière vélo.

Cette démarche est innovante et met en évidence la volonté de Dijon Métropole de traiter l'ensemble des modes de déplacements qui peuvent être utilisés par les usagers, de développer l'intermodalité et la multimodalité, sans opposer les modes. La communication, la commercialisation, la démarche Qualité, la relation clients seront traitées de manière uniforme, et exploitées au travers une marque unique : Divia, déclinée pour l'ensemble des services (Divia Vélo, Divia Bus&Tram, Divia Park...).

Le projet «Prioribus» marque quant à lui la volonté de Dijon Métropole de renforcer son réseau de transports collectifs, et notamment ses lignes principales par la réalisation d'aménagements à haut niveau de service. Le projet porte sur le déploiement de «Transport à Haut Niveau de Service (THNS)», dénommé «Prioribus». Ce projet est soutenu par l'État (l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France – AFITF), dans le cadre de l'appel à projets « Transports collectifs et mobilité Durable » mais aussi par l'Union européenne dans le cadre du Fonds européen de développement régional au titre du FEDER-FSE Bourgogne 2014-2020. L'objectif est de faciliter et fluidifier la circulation des bus sur les lignes majeures du réseau (lianes et corol) pour plus de confort et d'efficacité pour les usagers des transports en commun. Le projet «Prioribus» intègre ainsi des modifications des conditions d'exploitation (couloirs en site propre, couloirs d'approche...), des niveaux de service (qualité de service et ajustement au trafic prévisionnel) et des vitesses commerciales. Les travaux ont eu lieu sur la période 2017-2019. **Ce projet est une des actions définies dans le PDU 2012-2020, mettant ainsi en évidence la continuité de la démarche engagée par le PDU.**

Ainsi, l'ensemble des modes de déplacements a connu des évolutions importantes, bénéficiant de 2 franchises impulsions politiques via les Plans de Déplacements Urbains, notamment celui de 2012. Au travers de sa transformation, en Communauté urbaine puis en Métropole et l'intégration de nouvelles compétences en voirie et stationnement, la collectivité a pu montrer sa capacité à faire face aux défis d'une métropole moderne, en mouvement, consciente de son empreinte écologique et de l'impact de la mobilité sur ses espaces publics et sa qualité de vie.

Le PLUi-HD est donc l'occasion, à mi-parcours des échéances du PDU, de prendre en compte les nombreuses mesures réalisées, de reformuler certains objectifs et de s'adapter aux nouvelles évolutions de la mobilité.



Le parvis de la gare de Dijon

Les premiers résultats de l'enquête-ménages

Du 1er décembre 2015 au 12 mars 2016, une Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) a été réalisée sous l'égide de la Communauté urbaine sur le territoire de Dijon Métropole et du SCoT élargi et sous l'assistance à maîtrise d'ouvrage du Cerema.

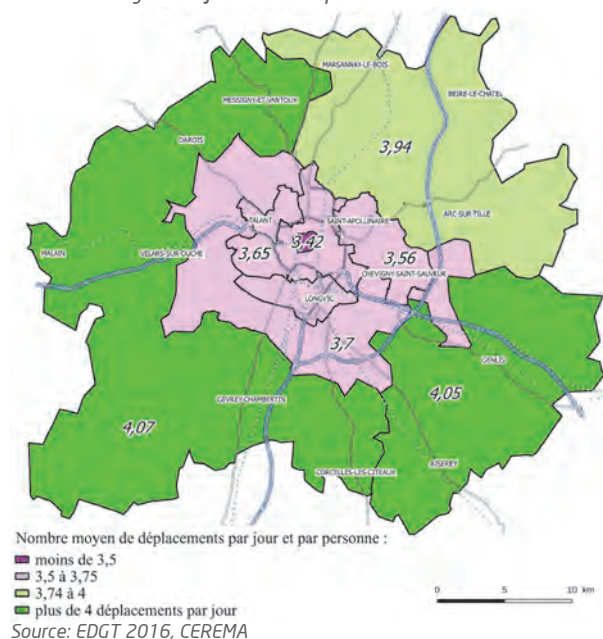
Avant de décliner l'analyse du fonctionnement actuel des différents modes de déplacements sur Dijon Métropole, les premiers résultats de l'enquête sont présentés ci-après. Ils permettent d'appréhender les habitudes de déplacements sur le territoire de Dijon Métropole et les relations avec les territoires extérieurs.

La mobilité par habitant

Sur le territoire de Dijon Métropole, un habitant fait en moyenne 3,6 déplacements tous modes et tous motifs par jour selon les résultats de l'enquête 2016. C'est une valeur relativement comparable à celles d'autres agglomérations comme Strasbourg (2009) et Nancy (2013). Sur un jour moyen, environ 810000 déplacements sont réalisés sur le territoire de Dijon Métropole par les habitants.

Le nombre de déplacements tous modes et tous motifs varie selon le secteur concerné. Comme il est présenté ci-contre, le nombre de déplacements dans Dijon centre est moins élevé que dans les autres secteurs. Plus les secteurs pris en compte sont éloignés de Dijon, plus le nombre de déplacements par personne et par jour augmente.

Mobilité moyenne journalière par secteur de résidence



Les motifs de déplacements

25% des déplacements réalisés par les habitants sont liés au travail. C'est le motif de déplacements le plus important. La part des déplacements pour motif «Achats», d'environ 20%, est également importante. Au-delà de ces deux motifs, une multitude de motifs se partagent les 55% restants.

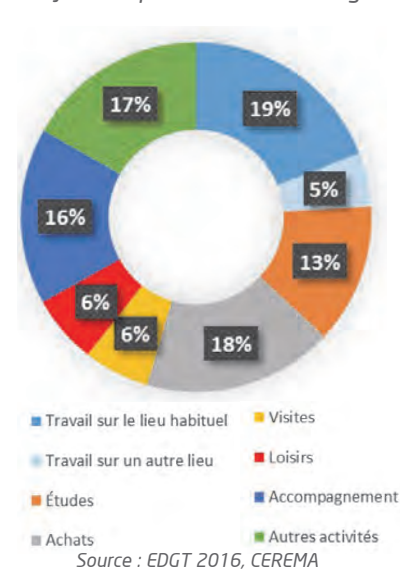
Le mode de déplacement utilisé varie fortement selon les motifs, comme il est mis en évidence sur le schéma ci-dessous. En effet, pour :

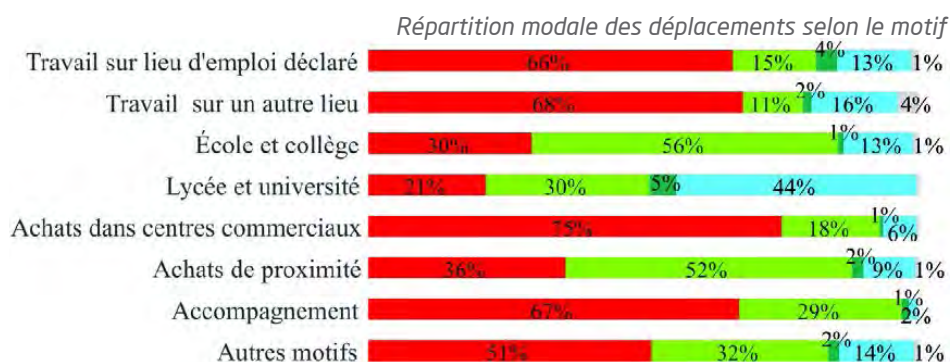
- le motif «Travail sur le lieu d'emploi déclaré», 66% des déplacements se font en voiture contre 15% à pied et 13% en transports collectifs ;
- le motif «Lycée et université», 21% des déplacements se font en voiture contre 30% à pied et 44% en transports collectifs ;
- le motif «Achats de proximité», 36% des déplacements se font en voiture contre 52% à pied et 9% en transports collectifs.

La part vélo la plus importante est de 4% et 5%, respectivement pour le motif «Travail sur lieu d'emploi déclaré» et pour le motif «Lycée et université».

Ces différences de parts modales selon les motifs seront prises en compte dans les phases suivantes de la démarche du PLUi-HD pour déterminer les motifs sur lesquels de véritables marges de manœuvre existent pour réduire la part de la voiture individuelle et développer des modes alternatifs.

Motifs de déplacements des usagers





Source : EDGT 2016, CEREMA

Les origines destinations des déplacements

A partir de l'analyse du fichier des résultats de l'EDGT, les différents déplacements ont pu être identifiés et quantifiés. Le schéma ci-contre présente ces résultats.

Les déplacements sur le territoire de Dijon Métropole se répartissent de la manière suivante :

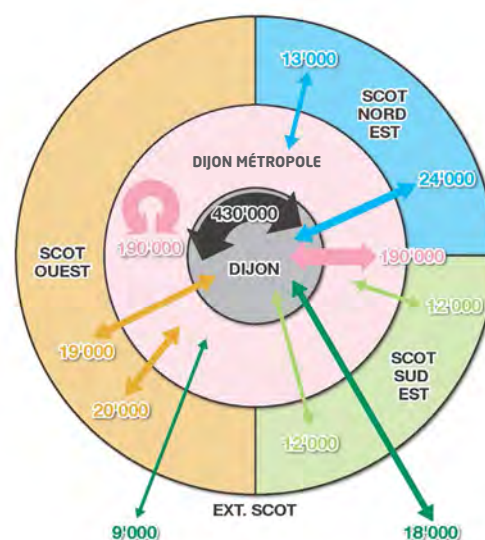
- **50% des déplacements journaliers sont des déplacements qui sont effectués dans la ville de Dijon**, soit 430 000 déplacements par jour (flèche noire sur le schéma ci-contre) ;
- **25% des déplacements sont des déplacements entre la ville de Dijon et les autres communes de Dijon Métropole**, soit 190 000 déplacements par jour (flèche rose sur le schéma) ;
- **25% des déplacements sont des déplacements entre les communes de Dijon Métropole, Dijon exclue** (flèche rose sur le schéma).

Cette répartition des déplacements est importante pour la suite de l'étude car les solutions modales ne seront pas les mêmes selon le type de déplacement pris en compte. En effet, et par exemple, il est plus simple d'envisager une réponse en transport collectif pour des déplacements en rabattement vers Dijon la ville centre, ou un pôle urbain intermédiaire ; et pour des déplacements entre communes péri-urbaines, d'autres solutions complémentaires devront être envisagées. **La part des déplacements en échange entre Dijon Métropole et l'extérieur de la Métropole est importante avec :**

- **100 000 déplacements par jour entre Dijon Métropole et les communes autour de Dijon Métropole** (flèches orange, vert clair et bleu) ;
- **27 000 déplacements par jour (flèches vertes foncées) entre Dijon Métropole et la périphérie plus lointaine**. La majorité de ces échanges est en relation avec la Région Bourgogne-Franche-Comté. Ces échanges se font principalement avec la ville de Dijon.

Sur ces liaisons entre Dijon Métropole et l'extérieur, l'usage de la voiture est prédominant. Le report modal d'une partie des usagers sur le train pourra toutefois être envisagé, même si le territoire concerné dépasse les frontières administratives de Dijon Métropole.

Différents types de déplacements



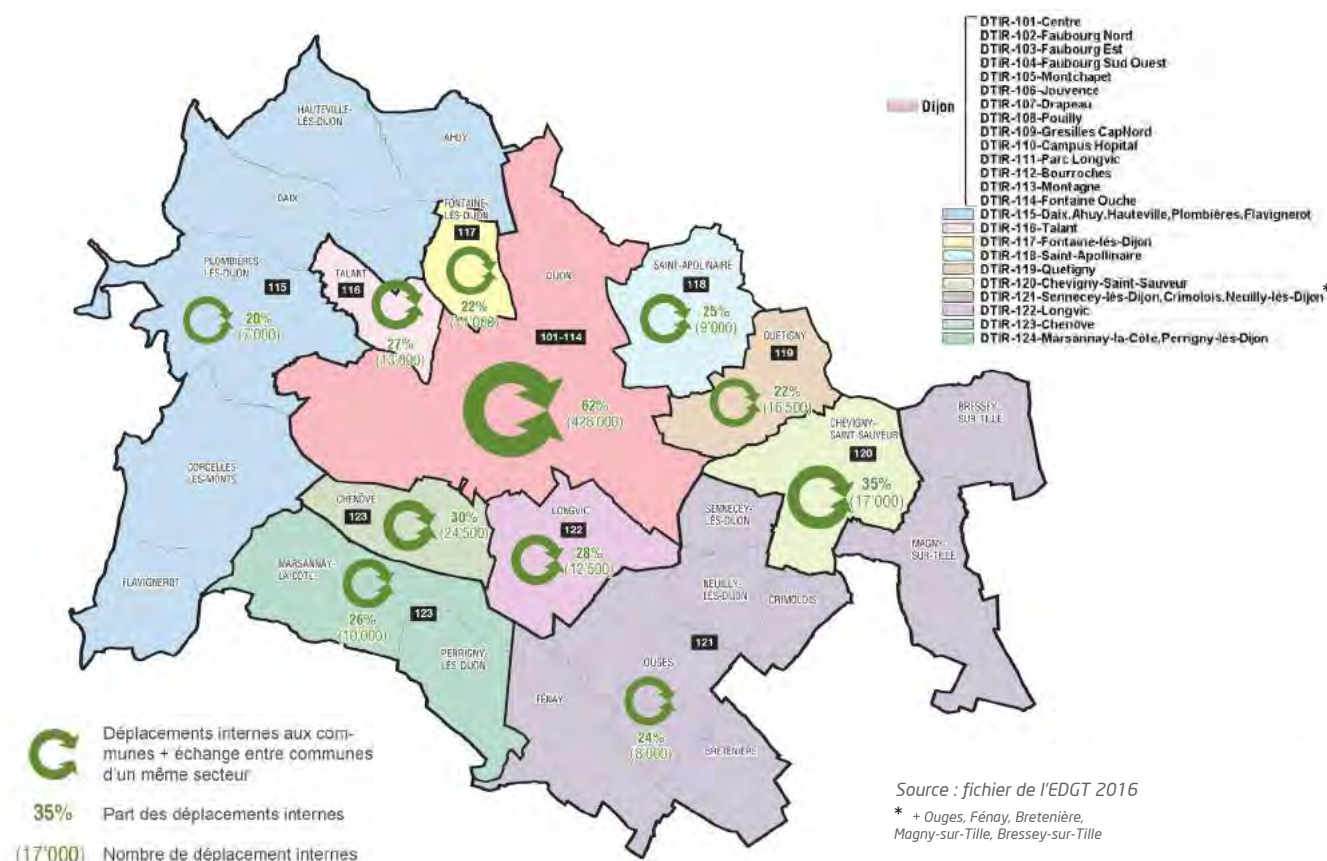
Source : fichier de l'EDGT 2016

Une analyse plus fine, par secteur de tirage de l'EDGT 2016, de ces différents déplacements est présentée sur les cartes suivantes avec une mise en évidence :

- des déplacements internes aux secteurs, c'est-à-dire dont l'origine et la destination sont à l'intérieur du secteur considéré ;
- des déplacements en échange avec Dijon et avec les autres communes du territoire, c'est-à-dire dont l'origine ou la destination est à l'intérieur d'un des secteurs considérés ;
- des déplacements en échange avec les secteurs extérieurs à la métropole.

Les secteurs de tirage de l'EDGT 2016 représentent des communes et des regroupements de communes nécessaires pour la fiabilité de l'échantillon enquêté. Les regroupements suivants ont été définis dans le cadre de la réalisation de l'enquête :

- Marsannay-la-Côte et Perrigny-lès-Dijon ;
- Daix, Ahuy, Hauteville-lès-Dijon, Plombières-lès-Dijon, Flavignerot et Corcelles-les-Monts ;
- Sennecey-lès-Dijon, Crimolois, Fénay, Ouges, Neuilly-lès-Dijon, Bretenière, Magny-sur-Tille et Bressey-sur-Tille.

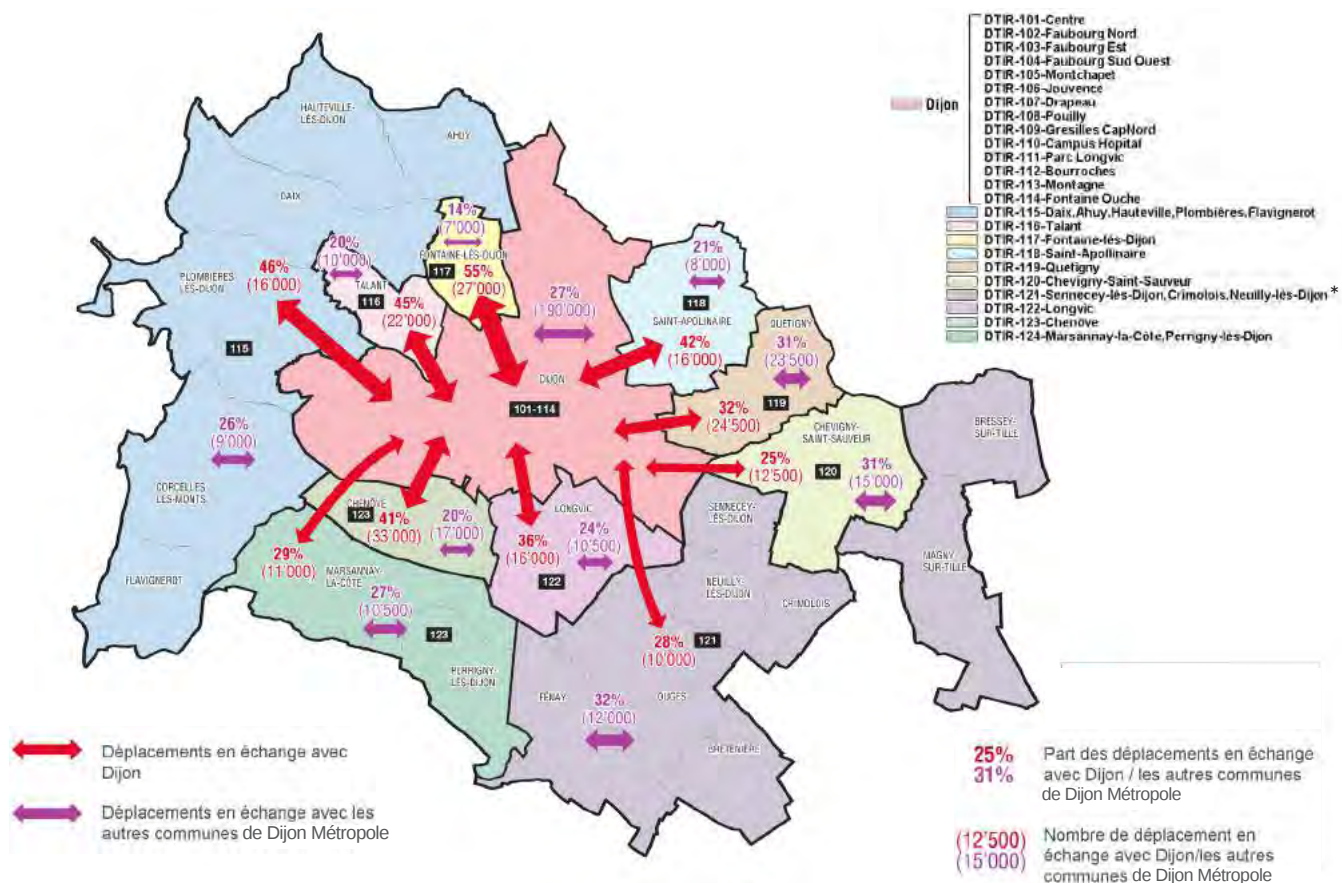


Les déplacements internes aux communes et regroupements de communes

La figure ci-dessus présente la part des déplacements réalisés dans chaque commune et regroupement de communes.

Globalement, la part des déplacements internes avoisine les 20% à 25%. Pour 3 secteurs, cette part est plus élevée :

- Dijon avec 62% ;
- Chevigny-Saint-Sauveur avec 35% ;
- Chenôve avec 30%.



Source : fichier de l'EDGT 2016

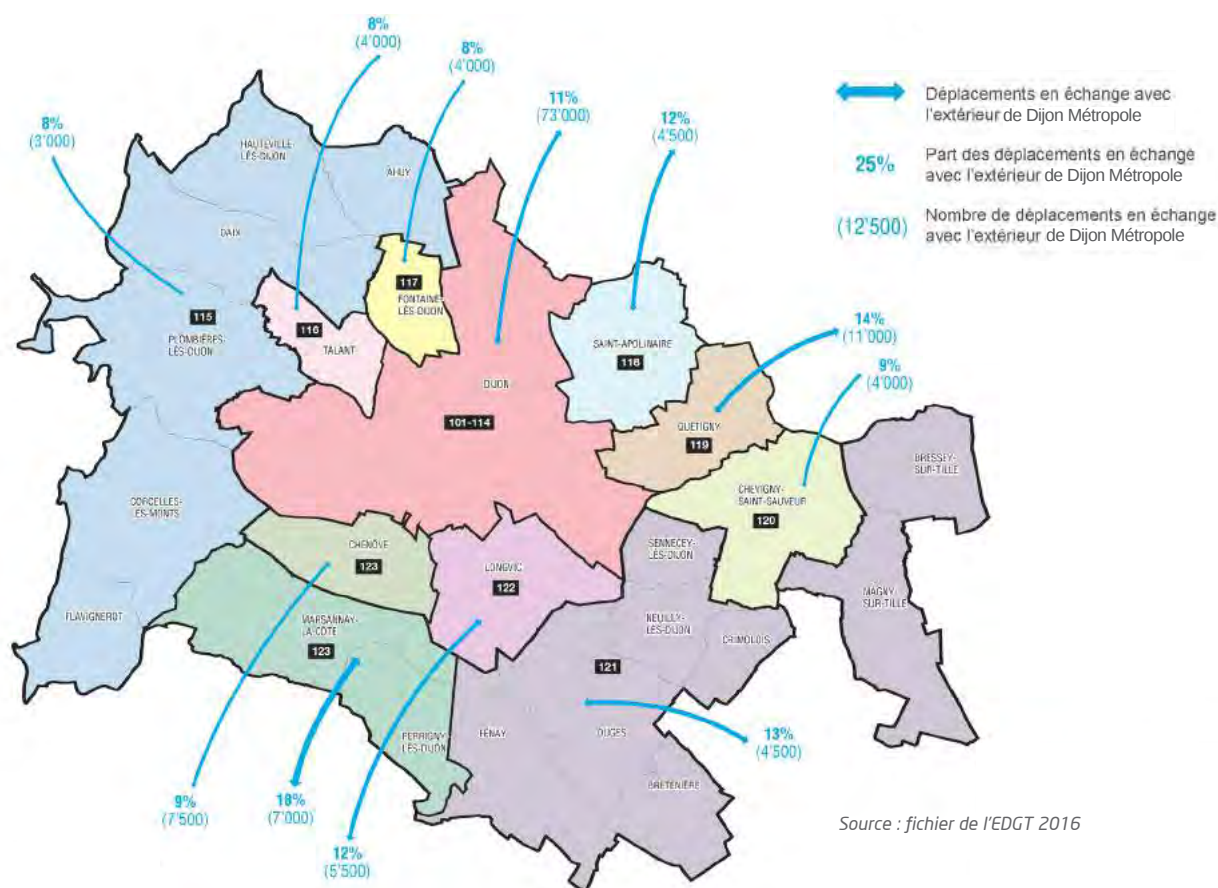
* + Ouges, Fény, Bretenière, Magny-sur-Tille, Bressy-sur-Tille

Les déplacements en échange sur le territoire de Dijon Métropole

En plus des déplacements qui sont réalisés dans les communes et regroupements de communes, des déplacements vers d'autres secteurs sont également réalisés. La figure ci-dessus présente les déplacements en liaison avec Dijon (flèches rouges) et les déplacements en liaison avec les autres secteurs de Dijon Métropole (hors Dijon).

La part des déplacements en relation avec Dijon varie selon les secteurs entre 25% (Chevigny-Saint-Sauveur) et 55% (Fontaine-lès-Dijon).

La part des déplacements en échange avec les autres communes de Dijon Métropole (hors Dijon) est comprise entre 14% (Fontaine-lès-Dijon) et 32% (Fény, Ouges, Neuilly-lès-Dijon, Bretenière, Crimolois, Sennecey-lès-Dijon, Magny-sur-Tille, Bressy-sur-Tille). Les communes géographiquement proches de Dijon, ainsi que les communes de l'Ouest sont davantage tournées vers la ville-centre.



Les déplacements en échange avec l'extérieur de Dijon Métropole

En ce qui concerne les déplacements en échange avec l'extérieur de Dijon Métropole (SCoT, département, région, ...), la part de ces déplacements oscille entre 8% et 18%. Les communes situées au Sud (Marsannay-la-Côte, Perrigny-lès-Dijon, Longvic, Ouges,...) sont davantage tournées vers l'extérieur que les communes situées au Nord. Ceci s'explique par la présence au Sud de pôles d'attraction sur l'axe Dijon - Beaune, qui constitue un secteur particulièrement dynamique économiquement par rapport au Nord de l'agglomération dijonnaise.

La répartition modale des déplacements

Les résultats de l'Enquête Déplacements Grand Territoire mettent en évidence des parts modales sur Dijon Métropole de l'ordre de :

- 53% pour la voiture individuelle ;
- 13% pour les transports collectifs ;
- 33% pour les modes actifs, dont 30% pour la marche et 3% pour le vélo.

En 2009, une enquête ménages déplacements a été réalisée sur le territoire de Dijon Métropole (Source : Enquête téléphonique sur les déplacements des habitants de l'agglomération dijonnaise en 2009). La comparaison entre ces 2 enquêtes met en évidence une augmentation des déplacements à vélo et à pied (modes actifs) et en transports collectifs. Pour les déplacements en voiture, une baisse est à noter pour les déplacements «Voiture conducteur» alors que la part des déplacements «Voiture passager» est en hausse, ce qui est cohérent avec les objectifs de maîtrise des flux automobiles.

Les tendances d'évolution des parts modales des déplacements sur la Métropole vont dans le sens des objectifs du PDU et militent en faveur de la poursuite des efforts pour développer les modes alternatifs à la voiture individuelle.

Les parts modales sont très différentes entre les déplacements internes à la métropole où la marche et les transports en commun sont fortement utilisés et les déplacements en échange avec l'extérieur de Dijon Métropole où la part de la voiture est prépondérante (90% environ) ; bien qu'entre Dijon et le SCoT la part modale des transports collectifs soit tout de même de 10%. Il existe donc une demande importante qui pourrait se reporter sur l'offre ferroviaire et interurbaine entre les communes du SCoT et la ville de Dijon.

Sur les déplacements entre zones urbaines denses, la part modale des transports collectifs est élevée. Ainsi, sur les déplacements entre Dijon et la première couronne (il s'agit des communes de Fontaine-lès-Dijon, Talant, Saint-Apollinaire, Quetigny, Longvic et Chenôve), dont la plupart sont desservies par une ligne de transports collectifs à haut niveau de service, la part modale des transports collectifs est de l'ordre de 17%. Entre Dijon et Chenôve, elle atteint même 23%.

	EMD 2009	EMD 2015	EVOLUTION
Modes actifs	241 749	247 846	6 097 (+2,5%)
TC	96 434	106 306	9 872 (+10,2%)
Voiture conducteur	363 147	345 861	- 17 285 (-4,8%)
Voiture passager	46 865	75 908	29 042 (+62%)
Total des déplacements des habitants de Dijon Métropole	765 717	782 649	16 931 (+2,2%)

Source : EMD 2015/2016, CEREMA

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

L'offre sur le réseau urbain

Comme il a été précisé en introduction de ce chapitre consacré aux déplacements, le réseau de transports collectifs urbains actuel a été mis en place en 2012 avec la mise en service du tramway. Il est organisé autour des lignes suivantes :

- **2 lignes de tramway** qui relient la gare SNCF à Quetigny (T1) et Dijon Valmy à Chenôve (T2) avec :

- une fréquence de l'ordre de 5 à 7 minutes en journée de 10 à 15 minutes le soir et de 7 à 15 minutes le week-end ;
- une amplitude horaire de 5h15 à 0h30 (tous les jours) ;

T 1 DIJON Gare ↔ QUETIGNY Centre

T 2 CHENÔVE Centre ↔ DIJON Valmy

- **5 lignes de bus à haut niveau de service** : les Lianes, dont l'amplitude horaire est proche de celle du tramway (de 5h30 à 00h30) et qui circulent du lundi au dimanche avec des fréquences de 6 à 10 minutes aux heures de pointe (en semaine) ;

L 3 Fontaine d'Ouche ↔ Epirey Capnord

L 4 Nation ↔ MARSANNAY Acti-Sud

L 5 TALANT Dullin ↔ Université

L 6 LONGVIC ↔ Toison d'Or

L 7 QUETIGNY Europe ↔ CHEVIGNY

- 1 ligne de contournement : la Corol, qui relie les quartiers sans passer par le centre-ville de Dijon. Cette ligne qui relie plusieurs établissements scolaires et se rabat également sur le réseau tramway en 34 points (Junot, 1er Mai et parc des sports) circule tous les jours sauf le dimanche, mais ne circule pas au-delà de 21h.

COROL

Le tramway, les Lianes et la Corol constituent le réseau structurant (à haut niveau de service) de l'agglomération. Il est complété par :

- **13 lignes de bus complémentaires** qui ne circulent généralement pas en soirée (après 21h) mais dont la moitié circule le dimanche (B11, B12, B13, B14 et B16). Les fréquences sont de l'ordre de 10 à 20 minutes aux heures

B 10 TALANT Citadelle ↔ FONTAINE Centre Commercial

B 11 Parc de la Colombière ↔ ST-APOLLINAIRE Val Sully

B 12 PLOMBIERES ↔ Chicago

B 13 FONTAINE Village ↔ Motte Giron

B 14 MARSANNAY Charon ↔ Sainte-Anne

B 15 PERRIGNY ↔ Montagne de Larrey

B 16 QUETIGNY Allées Cavalières ↔ CRIMOLOIS

B 17 AHUY ↔ Collège Clos de Pouilly

B 18 LONGVIC Carmélites ↔ Darcy

B 19 ST-APOLLINAIRE Pré Thomas ↔ Grésilles

B 20 HAUTEVILLE ↔ Darcy

B 21 BRETENIÈRE ↔ LONGVIC Centre

B 22 FENAY ↔ LONGVIC Centre

de pointe et de l'ordre de 20 à 45 minutes en période creuse. Ces lignes desservent notamment les communes de la grande couronne ;

- **3 lignes «Proxi»**, dont une qui fonctionne en transport à la demande (TAD). Elles desservent les communes de Bressey-sur-Tille, Magny-sur-Tille, Flavignerot et Corcelles-les-Monts ;

P 30 BRESSEY ↔ Grand Marché

P 31 MAGNY ↔ Grand Marché

P 33 FLAVIGNEROT-CORCELLES ↔ DIDON Monge

- **3 lignes «Flexo»** qui relient les principales zones d'activités de l'agglomération (Chenôve, CapNord et Chevigny-Saint-Sauveur) aux lignes de tramway ;

F 40 République ↔ Toison d'Or (via ZAE Capnord)

F 41 Grand Marché ↔ CHEVIGNY Z.I.

F 42 Les Ateliers ↔ CHENÔVE Centre Commercial

- **1 ligne «Pleine Lune»** qui circule la nuit de 1h à 6h, les jeudis, vendredis et samedis, de juin à septembre.

• PLEINELUNE

- **1 navette «City»** qui permet de se déplacer gratuitement dans le centre-ville. Elle assure des liaisons entre les places de la République, du Théâtre, des Cordeliers, Bossuet, Grangier et Darcy, du lundi au samedi de 8h à 19h, à raison d'une navette toutes les 10 minutes. En outre, cette navette est connectée aux principales lignes du réseau (tramway et Lianes).

• CITY

Le réseau de transports collectifs urbains a beaucoup évolué ces dernières années. Le nombre de lignes, les kilomètres parcourus et le PKO/habitant (places kilomètre offertes) ont augmenté, particulièrement lors de la mise en service du tramway en 2012. Le réseau de transports collectifs Divia est donc parmi les plus attractifs de France (par rapport à d'autres agglomérations similaires en termes de population et de réseau de transports collectifs, mais également par rapport à des agglomérations plus importantes comme Montpellier, Saint-Etienne ou Lyon) :

- en nombre de voyages par habitant et par an, Dijon Métropole devance l'agglomération montpelliéraine pourtant bien plus importante en poids de population ;
- en PKO par habitant et par an, le réseau Divia s'approche du réseau TCL lyonnais.

L'évolution de l'offre TC du réseau Divia entre 2002 et 2014

Années où sont survenues les principales évolutions du réseau	2002	2004 (1ères Lignes)	2007	2012 (mise en service du tramway)	2014	
						Evolution entre 2012 et 2014
Nombre de lignes	31	28	39	42	45	+ 7%
Longueur des lignes (en km)	308	250	438	538	544	+ 1%
Fréquentation (total des voyages, en milliers)	34'547	35'317	34'822	33'810	45'305	+ 34%
PKO par habitant	4'728	5'020	4'613	4'478	5'334	+ 19%

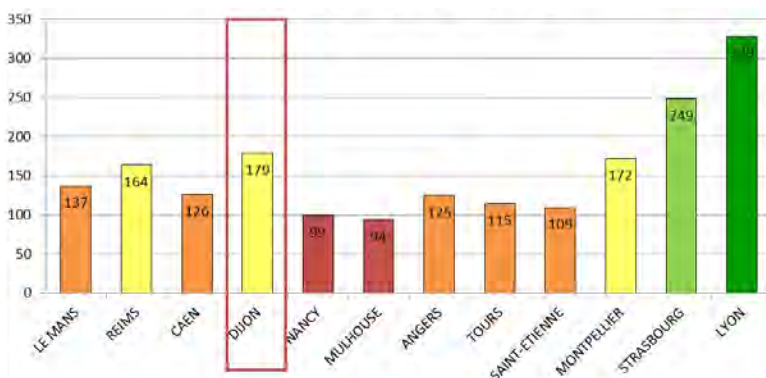
Sources : Transports collectifs urbains - Evolution 2002 - 2007, CERTU, 2008. Annuaire statistique des transports collectifs urbains de province - Evolution 2009 - 2014, CEREMA, 2015.



Population du PTU (2014)

■ Dijon
■ Agglomérations de population comparable (entre 200'000 et 300'000 hab.)

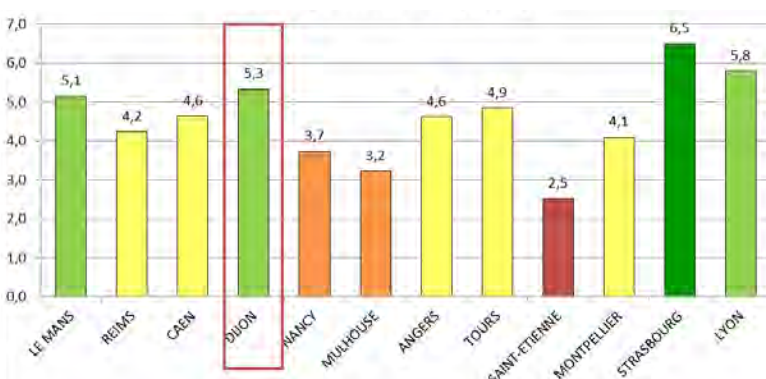
Source : Annuaire statistique des transports collectifs urbains de province - Evolution 2009 - 2014, CEREMA, 2015



Voyages par habitant (2014)

■ > 300
■ Entre 200 et 300
■ Entre 150 et 200
■ Entre 100 et 150
■ < 100

Source : Annuaire statistique des transports collectifs urbains de province - Evolution 2009 - 2014, CEREMA, 2015



PKO par habitant (2014)

■ > 6
■ Entre 5 et 6
■ Entre 4 et 5
■ Entre 3 et 4
■ < 3

Source : Annuaire statistique des transports collectifs urbains de province - Evolution 2009 - 2014, CEREMA, 2015

Dijon Métropole bénéficie d'une bonne desserte en transports collectifs, avec 88% de sa population qui résident dans la zone de chalandise du réseau Divia (c'est-à-dire à moins de 500 m d'une ligne de tramway, 400 m d'une Liane ou 300 m d'une ligne de bus complémentaire ou de proximité). Les amplitudes horaires ou les fréquences sont adaptées en fonction des lignes et de la densité des zones à desservir.

Depuis la mise en service du tramway, le réseau de bus a été réorganisé sur un principe de rabattement sur le réseau structurant (tramway et Lianes). Pour se rendre au centre de Dijon en provenance de la plupart des communes de la grande couronne, une rupture de charge est nécessaire. Le territoire de Dijon Métropole est très hétérogène avec la moitié des communes qui ont moins de 2 000 habitants. Le niveau de service des transports collectifs ne peut être le même en milieu urbain et en milieu périurbain. La complémentarité des types de desserte et des modes de transports est alors proposée pour satisfaire les besoins. Le service DiviaPouce, qui est un système d'auto-stop organisé, en est un exemple.

Si les **vitesse commerciale** du tramway ou des lignes de bus complémentaires sont plutôt élevées, il n'en va pas de même pour les Lianes. Par exemple, sur les Lianes 3 à 6 la vitesse commerciale moyenne n'excède pas 16,5 km/h, alors que la vitesse commerciale pour la ligne B15 (Marsannay-la-Côte) est de 20,5 km/h et de 22,6 km/h pour la ligne B17 (Ahuy). Contrairement aux lignes de bus complémentaires, les Lianes circulent en milieu urbain dense (trafic important, vie locale intense, nombreux carrefours à feux, etc.), ce qui pénalise leur vitesse commerciale.

Afin de rendre ces lignes (Lianes et Corol) plus attractives (gain en vitesse commerciale, régularité et ponctualité), Dijon Métropole a réalisé le projet « **Prioribus** » avec :

- la mise en place de la priorité aux carrefours à feux (système embarqué, reprise de carrefours), conçue pour favoriser les bus sans pénaliser la circulation automobile ;
- la mise en accessibilité de la plupart des arrêts ;
- l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (gare Sud et Monge) et de zones de correspondances entre plusieurs lignes.

L'ensemble des aménagements a été conçu pour donner plus de place aux usagers des transports collectifs et aux modes actifs en général (en termes d'accessibilité, de confort, d'ergonomie et de sécurité).

La fréquentation du réseau urbain

La fréquentation du réseau Divia se caractérise par :

- **une fréquentation en forte hausse**, boostée par l'arrivée du tramway en 2012 ;
- **l'importance du tramway dans la fréquentation du réseau**. En effet, il représente à lui seul un peu plus de 50% de la fréquentation du réseau avec plus de 90 000 voyages par jour ;

- **les Lianes qui représentent 35% de la fréquentation du réseau avec près de 65 000 voyages par jour ;**
- **des lignes de bus complémentaires** qui représentent plus d'un tiers des kilomètres parcourus, mais qui totalisent moins de 15% des voyages effectués quotidiennement sur le réseau.

Les évolutions de la fréquentation entre 2014 et 2015 mettent en évidence sur cette période une prépondérance de plus en plus forte du tramway sur le réseau Divia, avec une augmentation de l'ordre de 15% environ de chacune des lignes de tramway. En ce qui concerne les Lianes, la tendance est plutôt à la stabilité.

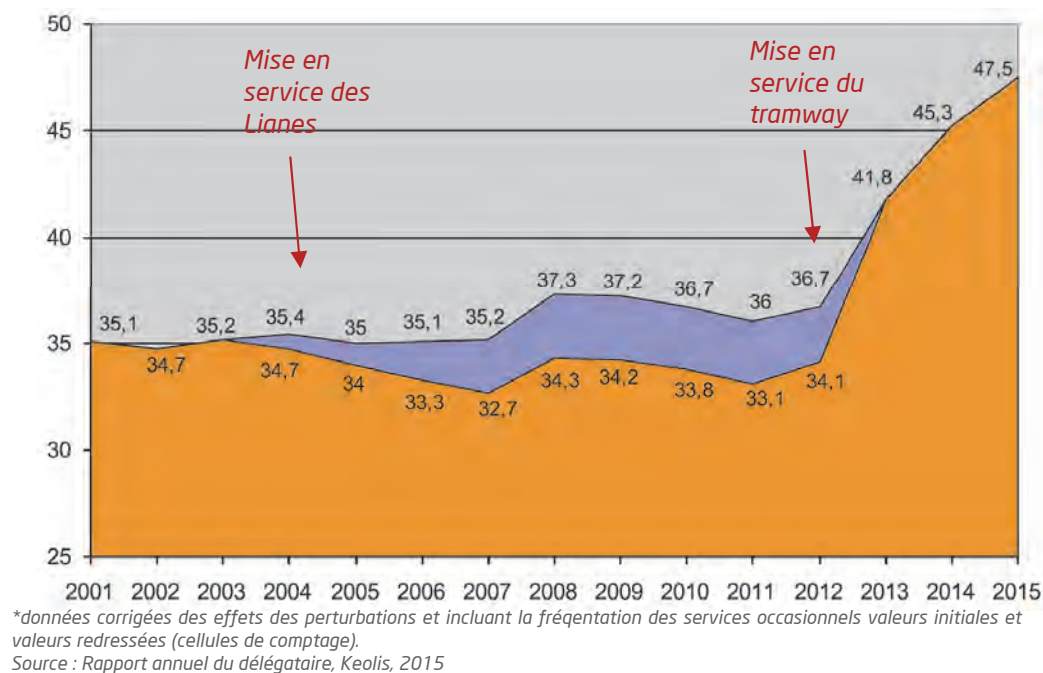
Les premiers résultats de l'EDGT 2016, montrent que :

- **ce sont les habitants du centre de Dijon qui utilisent le plus les transports collectifs (22% de part modale)**. Cette part modale est en adéquation avec l'offre en transports collectifs (TC) proposée et le taux de motorisation des ménages de Dijon centre ;
- **les usagers des transports collectifs sont plutôt jeunes**. C'est en effet dans les tranches d'âges 5 à 17 ans et 18 ans à 24 ans que la part des TC est la plus importante (entre 20% et 25% de part modale, contre 7% à 8% pour les autres tranches d'âges) ;
- **c'est pour se rendre au lycée et à l'université que l'utilisation des TC est la plus importante** (42% de part modale, contre 11% pour le motif travail). Ceci est en relation directe avec l'âge des usagers précédemment évoqué ;
- **plus de 60% des déplacements en TC se font en correspondance avec un autre TC (urbain) ;**
- **la distance moyenne d'un déplacement en TC n'excède pas 5 km** (en cohérence avec la taille de l'agglomération).

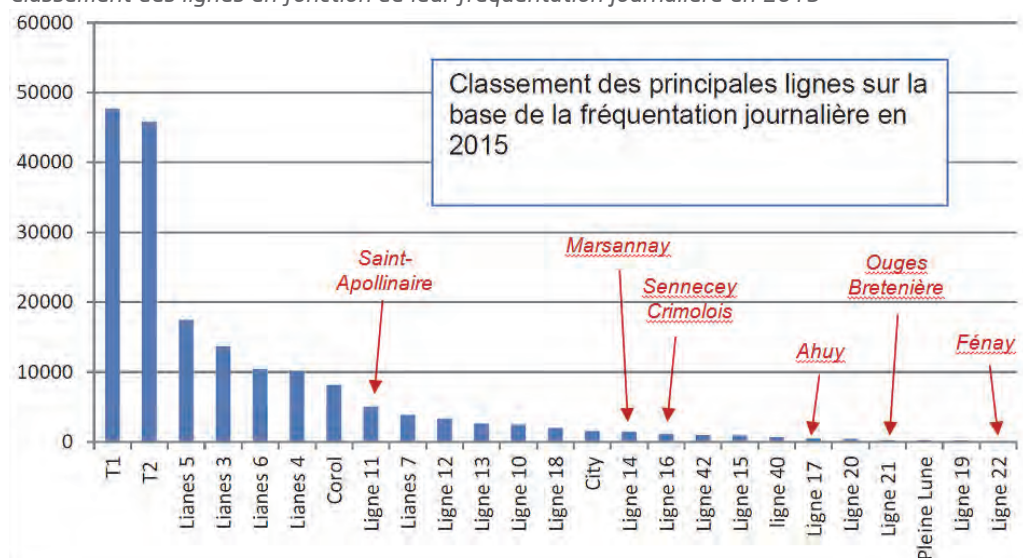
A cette offre urbaine, s'ajoutent 20 lignes interurbaines du réseau Mobigo (géré par la Région depuis le 1er janvier 2017), dont certaines font du cabotage dans l'agglomération.

Avec la libéralisation du transport de voyageurs en cars sur des longues distances (loi «Macron»), des opérateurs privés proposent une desserte de la ville de Dijon, avec un arrêt de desserte à la gare de Dijon Ville. En 2017, les opérateurs ont transporté environ 212 000 personnes (Source : Arafer) depuis ou vers Dijon.

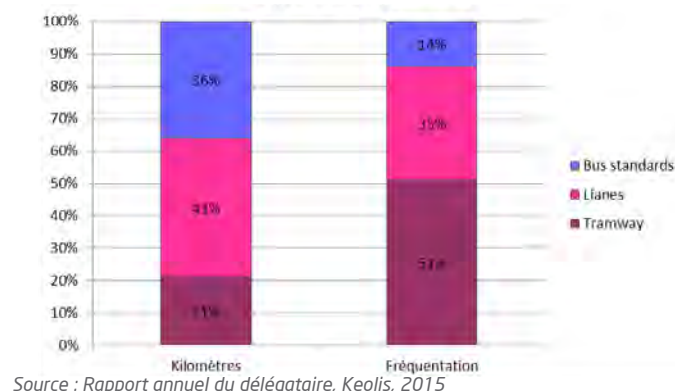
Evolution de la fréquentation du réseau Divia bus et tram entre 2001 et 2015 (en millions de voyages*)



Classement des lignes en fonction de leur fréquentation journalière en 2015



Répartition des kilomètres parcourus et de la fréquentation journalière

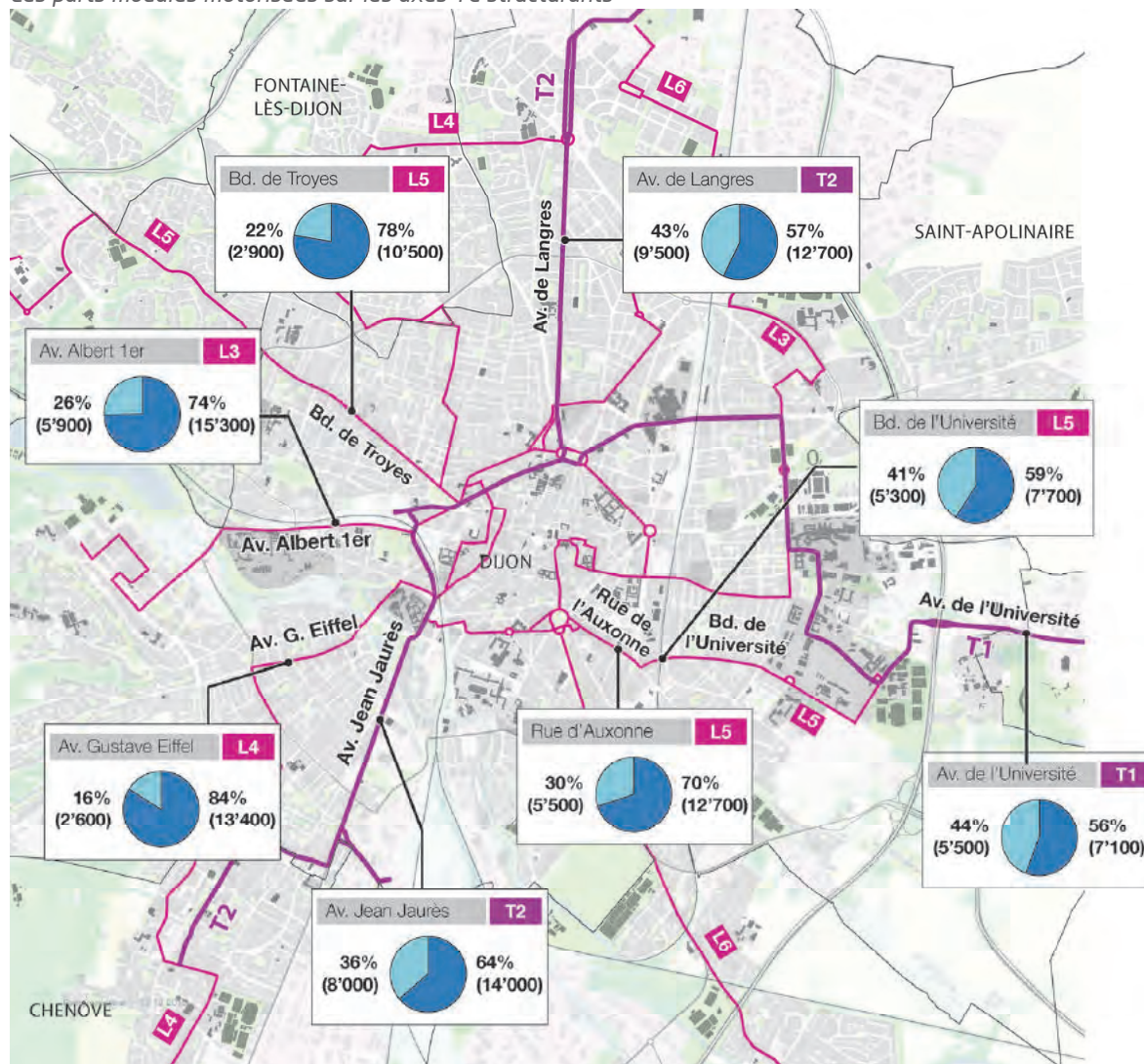


Part modale des transports collectifs

Une analyse de la répartition modale sur différents axes a été réalisée. Il s'agit de comparer le nombre de personnes transportées en transports collectifs et le nombre de personnes circulant dans des voitures. Les résultats sont présentés ci-dessous.

Selon l'axe pris en compte et le niveau de desserte en transports collectifs, la part modale des transports collectifs varie. Elle atteint 45% environ sur les axes desservis par le tramway au Nord et à l'Est, par contre elle est plus faible au Sud sur l'axe du T2. En ce qui concerne les axes où circulent les bus, la part des transports collectifs est plus faible, mais avoisine et dépasse toutefois les 20%.

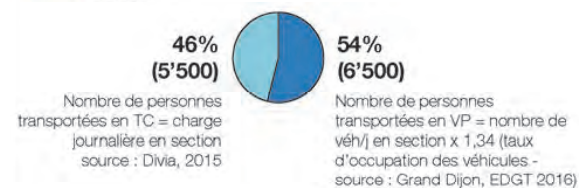
Les parts modales motorisées sur les axes TC structurants



Source : Comptages de trafic 2014/2015 et fréquentation T1/T2/L3/L4/L5 2015, Dijon Métropole/Divia

— Réseau tramway

— Lignes



Le tram et les navettes City au centre-ville de Dijon



Voie bus en site propre



Bus - Hauteville-lès-Dijon



LES DÉPLACEMENTS

LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Dijon Métropole se situe au cœur d'une «étoile ferroviaire» à 5 branches qui lui permet de bénéficier d'une très bonne desserte ferroviaire :

- au niveau national, grâce à plusieurs liaisons TGV, parmi lesquelles :
 - Dijon - Paris (16 allers-retours quotidiens) ;
 - Dijon - Lyon (6 allers-retours par jour) ;
 - Dijon - Mulhouse (11 allers-retours par jour).

Sont également desservies en direct (au départ de Dijon-Ville), les villes de Strasbourg, Metz, Nancy, Lille, Besançon, Marseille, Montpellier, Zurich, Berne, Lausanne et l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. La branche Ouest de la Ligne à Grande Vitesse a été abandonnée dans le cadre du non renouvellement du Projet d'Intérêt Général qui la définissait.

- au niveau régional et inter-régional, avec 13 lignes TER, dont :
 - 6 lignes TER Bourgogne-Franche-Comté (Dijon-Beaune-Châlon-sur-Saône-Mâcon, Dijon-Dole-Besançon-Belfort, Dijon-Pontarlier, Dijon-Is-sur-Tille-Langres, Dijon-Auxerre et Dijon-Paris-Bercy). La desserte est particulièrement importante sur ces liaisons TER proches. En effet, sur la liaison Dijon-Beaune, par exemple, il y a 43 allers-retours et la durée moyenne du trajet est de 20 minutes. Le train est donc particulièrement attractif sur certaines liaisons avec l'extérieur de Dijon Métropole ;
 - 7 lignes TER en relation avec d'autres régions (Auvergne-Rhône-Alpes, Centre-Val-de-Loire et Grand-Est).

Sur le territoire, 3 gares et haltes ferroviaires sont desservies :

- **la gare de Dijon-Ville.** Avec 20 000 voyageurs par jour, elle est un véritable nœud ferroviaire, au cœur de l'ensemble des liaisons précédemment citées ;
- **la halte ferroviaire d'Ouges,** située sur la ligne TER Dijon/ Bourg-en-Bresse et qui offre 15 liaisons par jour avec Dijon (6 allers et 9 retours) ;
- **la gare de Dijon Porte-Neuve,** sur la ligne Dijon / Is-sur-Tille qui profite de 26 trains par jour (deux sens confondus).

La gare de Neuilly-lès-Dijon, désormais Neuilly-Crimolois, a été fermée à la fin de l'année 2017.

Il convient également de mentionner la présence de la gare TER de Saulon-la-Chapelle, située en limite de l'agglomération dijonnaise à proximité de Bretenière. Cette gare précède la gare d'Ouges sur la ligne TER Dijon-Bourg-en-Bresse et bénéficie d'une desserte un peu plus importante que cette

dernière avec 10 allers-retours par jour en relation avec Dijon.

La desserte multimodale des 3 gares de Dijon Métropole est détaillée sur la figure ci-contre.

Elle met en évidence des temps de trajet très attractifs entre les gares «périphériques» et la gare de Dijon-Ville (inférieurs ou égaux à 10 minutes pour les trois gares/haltes concernées) et largement plus compétitifs que le réseau Divia sur les mêmes origines-destinations.

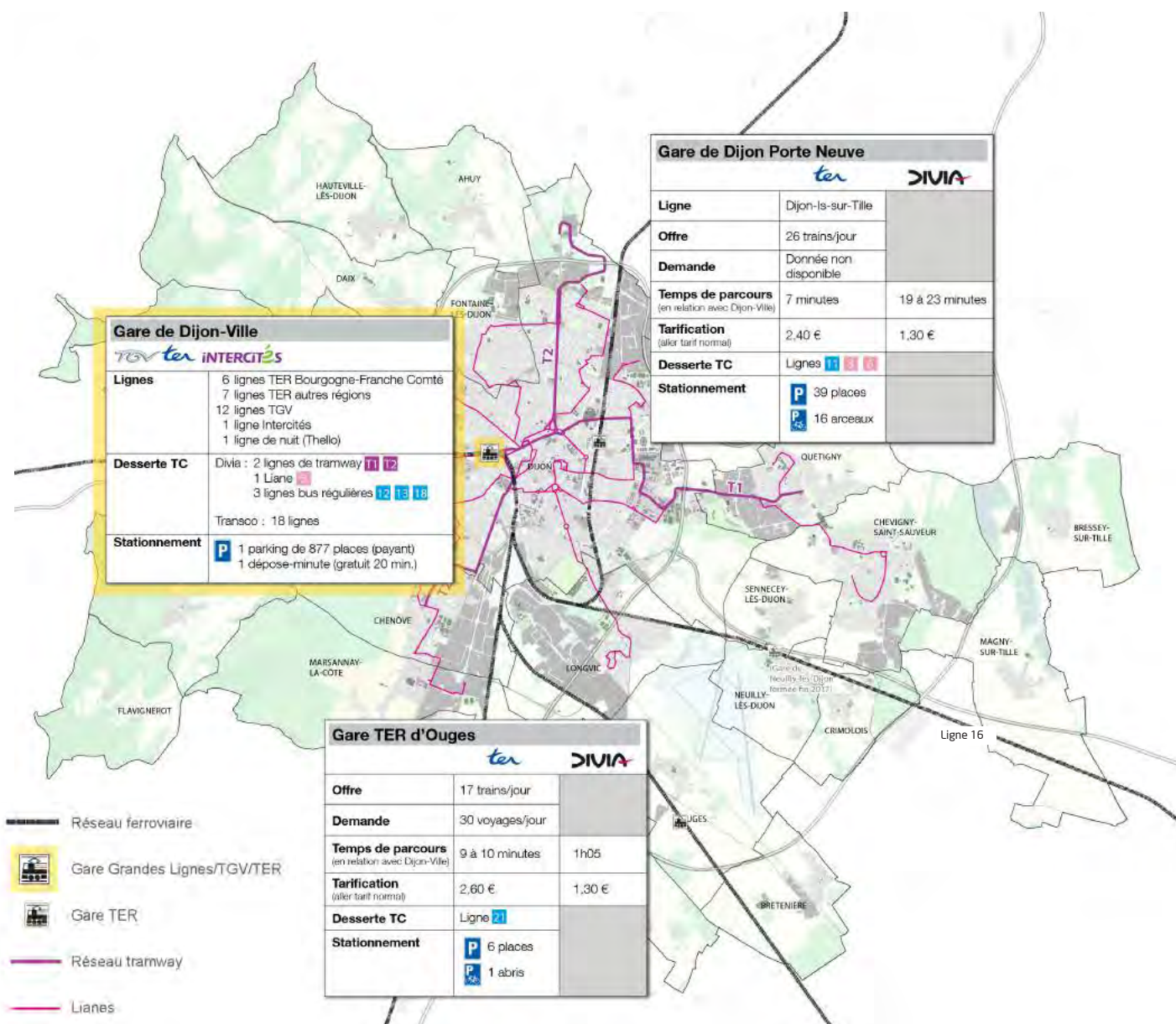
Toutefois, la gare d'Ouges est assez peu attractive compte tenu de la faible offre TER (6 allers/9 retours) proposée, et dont la fréquentation demeure donc plutôt faible.

Dijon Métropole souhaite conserver l'ensemble des gares et haltes ferroviaires de son territoire et maintenir les potentiels de réouverture.

Par ailleurs, certaines liaisons TER pourraient être transférées sur la gare de Dijon Porte Neuve afin de désengorger la gare de Dijon-ville qui arrive en limite de capacité. Ce transfert nécessite la réalisation du tronçon manquant entre la ligne Dijon-Langres et la ligne Dijon-Belfort (raccordement de la Chapelle au niveau de Longvic).

Il convient de noter qu'une tarification combinée entre les réseaux Divia, Mobigo et TER permet de favoriser l'intermodalité entre ces réseaux.

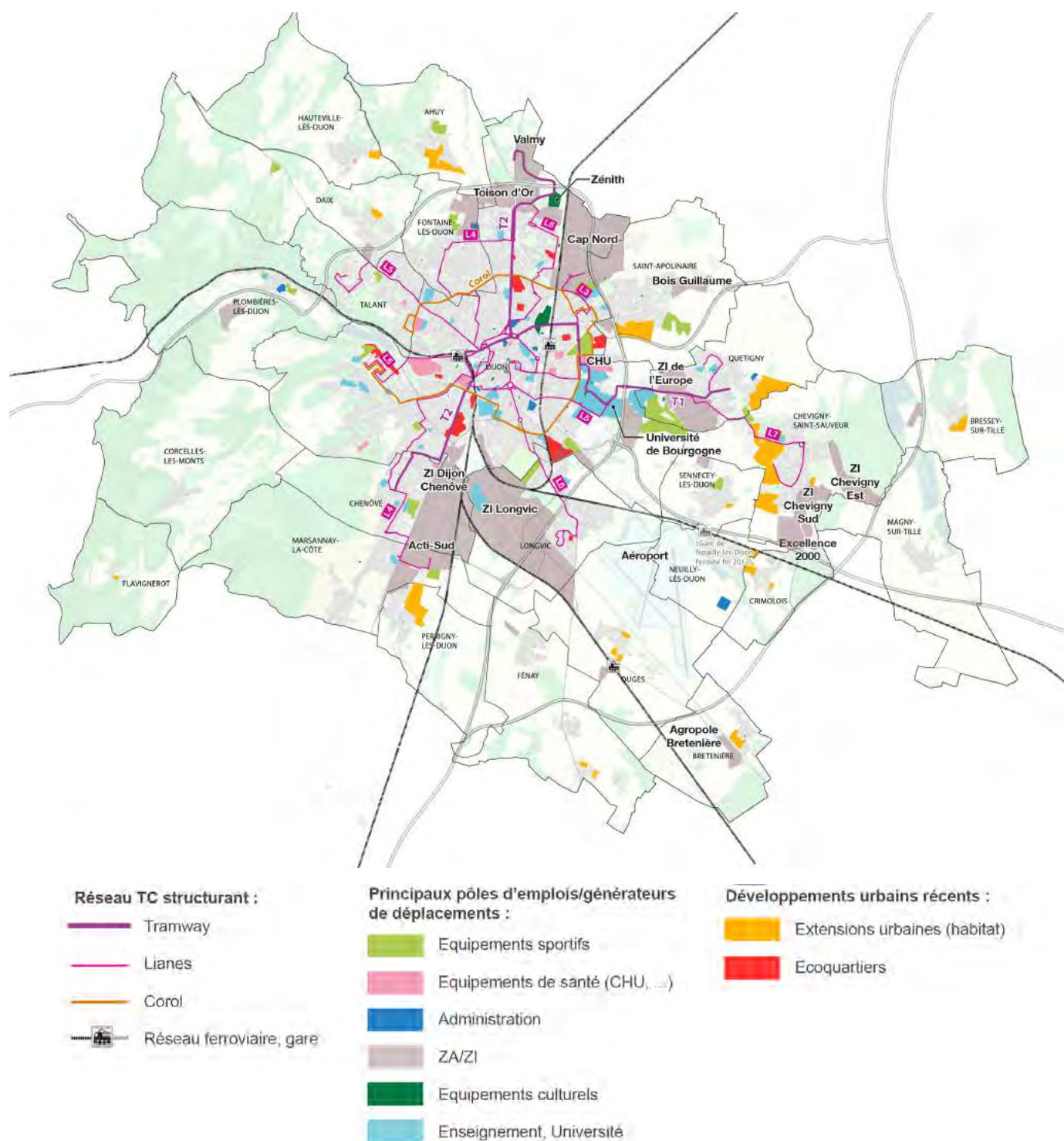
La desserte des gares de Dijon Métropole



L'ARTICULATION TRANSPORT COLLECTIF / URBANISATION

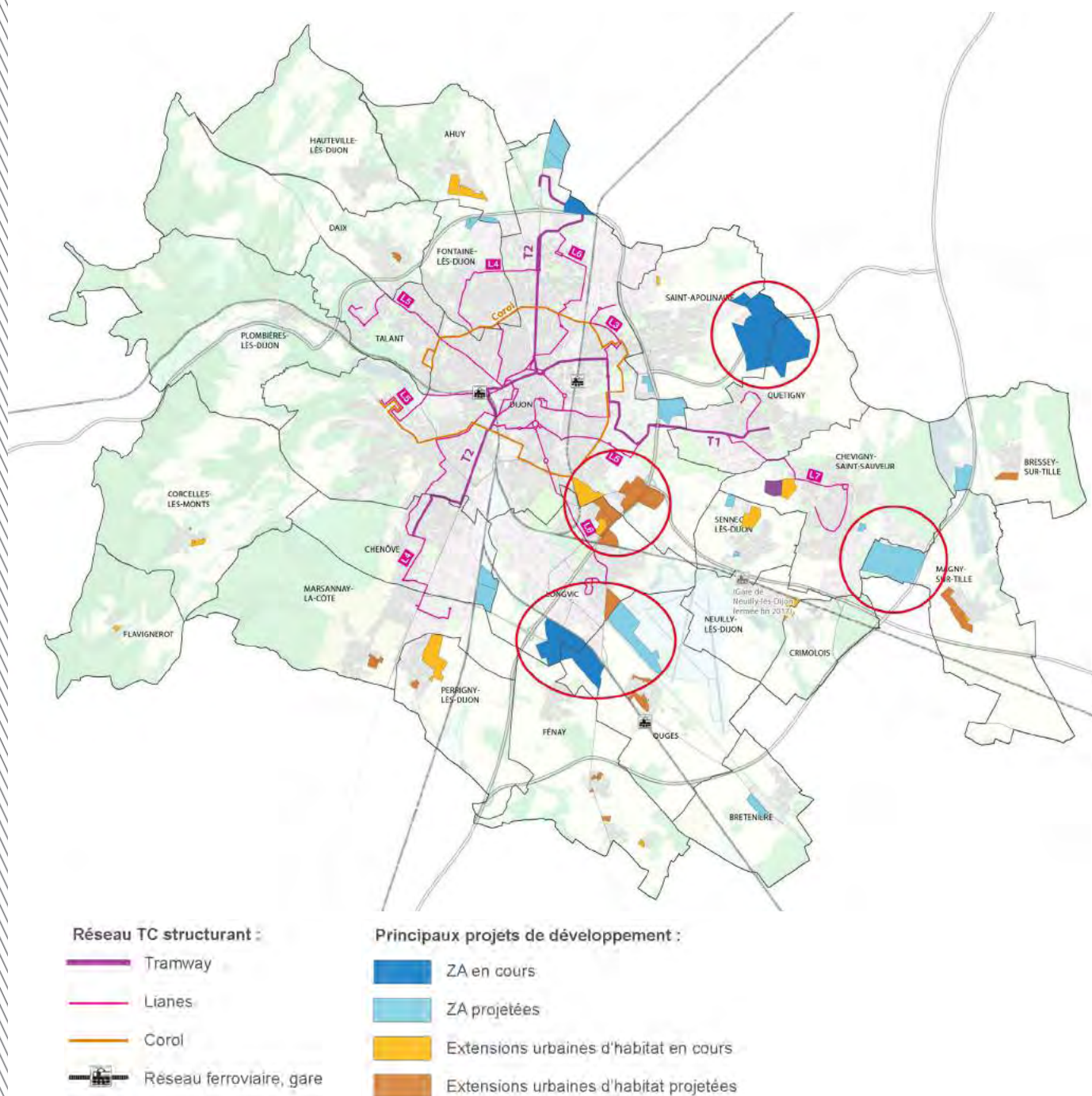
Globalement, le territoire de Dijon Métropole présente une bonne desserte en transports en commun. La majorité des pôles générateurs de déplacements et les écoquartiers sont desservis par le réseau structurant comme le montre la carte suivante.

La desserte transports collectifs (Tramway, Lignes et Corol) actuelle des principaux pôles générateurs de déplacements



En ce qui concerne les projets de développement (habitat et emplois) projetés et les quartiers très récemment construits, certains secteurs sont plus ou moins éloignés du réseau de transports collectifs structurant existant. Le niveau de desserte à assurer en transports collectifs devra être interrogé dans les phases suivantes de la démarche du PLUi-HD.

La desserte des transports collectifs (Tramway, Lignes et Corol) actuelle et les projets de développement (zones à urbaniser des documents d'urbanisme communaux)



L'offre

Le réseau routier de Dijon Métropole est structuré autour :

- d'une rocade incomplète (formée par la rocade est (N274), la LiNO (N274) et la rocade Sud (RD122A) ceinturant l'Est et le Nord de Dijon. Elle permet :
 - d'accéder à Dijon via 11 points d'échanges qui se connectent aux principales pénétrantes de l'agglomération ;
 - de connecter les autoroutes A31, A38 et A39.

La partie Est de configuration autoroutière, avec des échangeurs aménagés pour maximiser la capacité d'écoulement des flux de trafic. Cette rocade a été complétée en 2014 par la réalisation de la LiNO (Liaison Nord) entre l'échangeur de Valmy et l'A38. Il est à noter que la configuration de la LiNO est moins autoroutière, avec des aménagements de carrefours plus urbains.

- d'un réseau de voiries principales qui correspond aux boulevards périphériques de Dijon et aux principales pénétrantes de l'agglomération, dont la RD974, au Nord et au Sud (Marsannay-la-Côte, Chenôve), la RD971 au Nord-Ouest (Daix) ou encore la RD968 et la RD905 au Sud-Est.

Le maillage viaire est beaucoup moins développé à l'Ouest du territoire en raison de la topographie. De ce fait, les liaisons entre les communes se font principalement en empruntant les boulevards de Dijon sur la partie Ouest.

Est également à noter le projet de barreau routier entre la D122A et la D996 au droit de la zone d'activités de Beauregard en cours d'urbanisation, qui pourrait éventuellement permettre un report du trafic traversant Longvic vers l'axe de l'entrée Sud.

Une réflexion autour de la hiérarchisation du réseau routier doit permettre :

- d'avoir une vision globale à l'échelle de Dijon Métropole de la fonction des axes ;
- de rendre cohérent le réseau de voirie avec les flux qu'il doit accueillir ;
- d'obtenir des gains en termes de lisibilité du réseau et de sécurité des axes ;
- de servir à la programmation des aménagements de voirie.

La demande

Le taux de motorisation

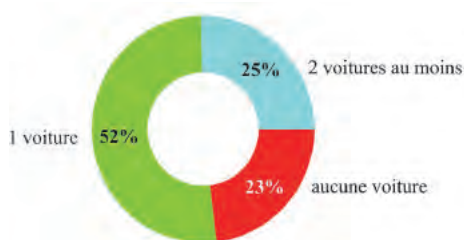
L'analyse de la motorisation des ménages montre une tendance globale à la baisse sur le territoire ces dernières années, que ce soit au niveau des données issues de l'enquête déplacements grand territoire (EDGT) 2016 et du recensement 2013.

Globalement, sur Dijon, le taux moyen de motorisation des ménages est de l'ordre de 1,01, valeur relativement basse en comparaison à d'autres villes. Près d'un quart des ménages de Dijon Métropole ne possède pas de voiture.

En complément de l'EDGT, les résultats du recensement INSEE de 2013 mettent en évidence une diminution du nombre de ménages à l'échelle de Dijon Métropole possédant au moins un véhicule (-0,5% entre 2008 et 2013) et deux véhicules ou plus (-0,2%).

Il est intéressant de constater que c'est sur les communes de la grande couronne que la baisse est la plus importante (-3% de ménages possédant au moins un véhicule et -5% de ménages multi-motorisés). Le taux de motorisation varie fortement selon le secteur. Plus les habitants s'éloignent de la ville-centre, plus ce taux de motorisation augmente. Ce phénomène est dû à la configuration du territoire, aux caractéristiques socio-économiques de la population et au niveau de desserte des transports collectifs de ces territoires.

Répartition des ménages de Dijon Métropole selon le nombre de voitures à disposition

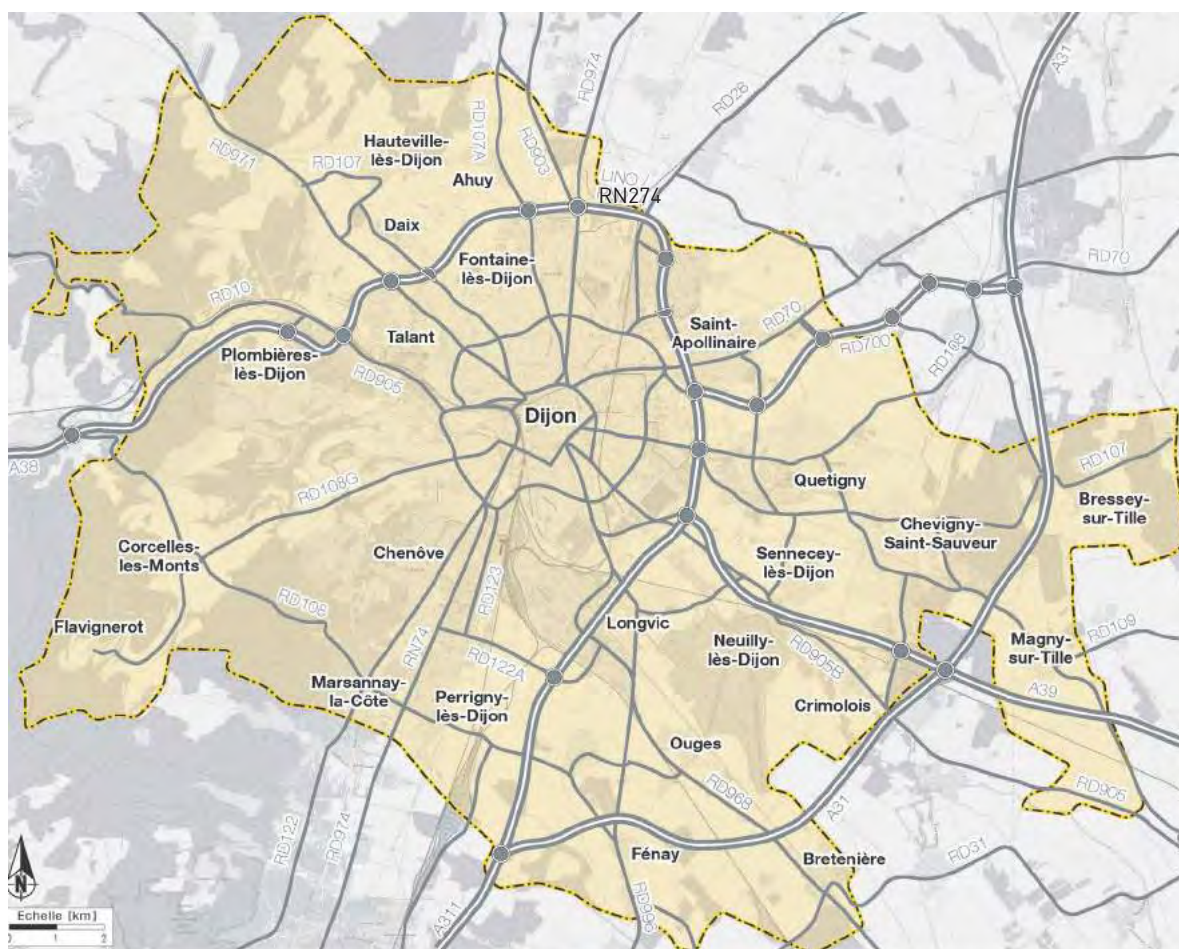


Source : EDGT 2016, CEREMA

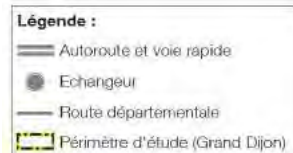
Taux moyen de motorisation des ménages



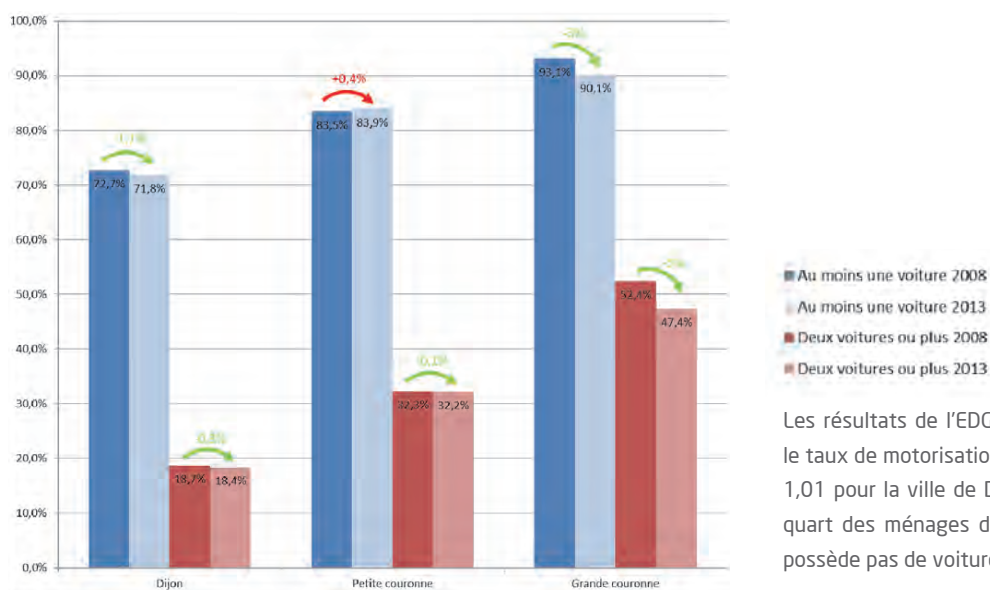
Source : EDGT 2016, CEREMA



Source : SIG, Dijon Métropole



Évolution de la motorisation des ménages de Dijon Métropole



Source : INSEE, 2013

Les résultats de l'EDGT 2016 révèlent que le taux de motorisation des ménages est de 1,01 pour la ville de Dijon et que près d'un quart des ménages de Dijon Métropole ne possède pas de voiture.

Les charges de trafic

Sur la rocade, le trafic varie entre 20 000 véhicules par jour (véh/j) dans la portion la moins chargée à l'Ouest et 70 000 véh/j. sur la portion la plus chargée au niveau de l'échangeur de Mirande. Le trafic a augmenté de l'ordre de 5% à 9% entre 2012 et 2015 (Source : DIR Centre-Est) selon les tronçons depuis la mise en service du tramway et l'ouverture de la LiNO (2014).

Sur les principales pénétrantes de l'agglomération, les charges de trafic sont de l'ordre de 7 000 à 14 000 véh/j. sur l'avenue de Langres, le boulevard de Troyes, la route d'Ahuy ou l'avenue Roland Carraz à Chenôve. La route de Dijon à Longvic est également une entrée majeure de l'agglomération avec 9 000 veh/j.

Une baisse du trafic sur les axes pénétrants à l'Ouest et au Nord de Dijon est à noter entre 2014 et 2016. Cette baisse est consécutive à la mise en service de la LiNO qui a permis la requalification (réduction de la capacité automobile) de certains axes comme le boulevard de Troyes à Talant ou la rue de Dijon à Fontaine-lès-Dijon où le trafic a diminué de 45% depuis la mise en service de la LiNO (soit environ 5 000 véh/j.) (Source : Ville de Fontaine-lès-Dijon, mars 2016) ;

Sur les boulevards, le trafic est particulièrement élevé sur le boulevard des Bourroches et la rue Chevreul avec des charges de l'ordre de 20 000 véh/j. Sur le reste des boulevards, le trafic varie de 5 000 à 12 000 véh/j.

Avec l'aménagement du tramway, l'extension des rues piétonnes dissuadant le transit dans le centre-ville et la création de la LiNO, le trafic automobile sur le territoire a évolué avec :

- **le report du trafic vers la rocade et la LiNO**, ce qui est cohérent avec la configuration de ces voiries et des territoires traversés ;
- **la baisse des trafics à l'intérieur de la rocade et sur les voiries d'accès à Dijon centre**, ce qui est conforme aux objectifs de maîtrise des flux sur ces axes, à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et au développement des modes actifs et des transports collectifs.

*La circulation sur la LiNO, le matin
(voies de gauche en direction du giratoire d'Ahuy)*



Même si les **conditions de circulation** restent globalement bonnes sur le territoire de Dijon Métropole, il existe des points de saturation récurrents aux périodes de pointe. Les principaux points de congestion du réseau viaire se concentrent :

- **sur la rocade et à l'interface entre la rocade et les voiries principales au niveau des échangeurs**, notamment :

- entre "Cracovie" et l'échangeur des Longènes dans le sens Nord-Sud de la rocade ;
- au niveau de l'échangeur des Longènes (jusqu'à 500 m de remontées de files observées à la période de pointe du matin sur la RD700 selon le service «Circulation» de Dijon Métropole) ;
- au niveau de l'échangeur de Mirande qui cumule le trafic en lien avec le CHU et la zone commerciale de Quetigny et qui est traversé par le tramway (capacité réduite).

La rue du Docteur Schmitt, axe d'accès au CHU en lien avec ces deux échangeurs (Longènes et Mirande), est par conséquent totalement saturée à l'heure de pointe du soir (HPS) ;

- au niveau de l'échangeur de Valmy avec la saturation de la branche Est en direction du Nord et la saturation du giratoire (malgré sa grande taille) ;
- au niveau du giratoire d'Ahuy (connexion avec la RD107A), inadapté pour écouler la demande de trafic (environ 1200 à 1300 véh/h. aux périodes de pointe du matin et du soir selon le service «Circulation» de Dijon Métropole, 2016).

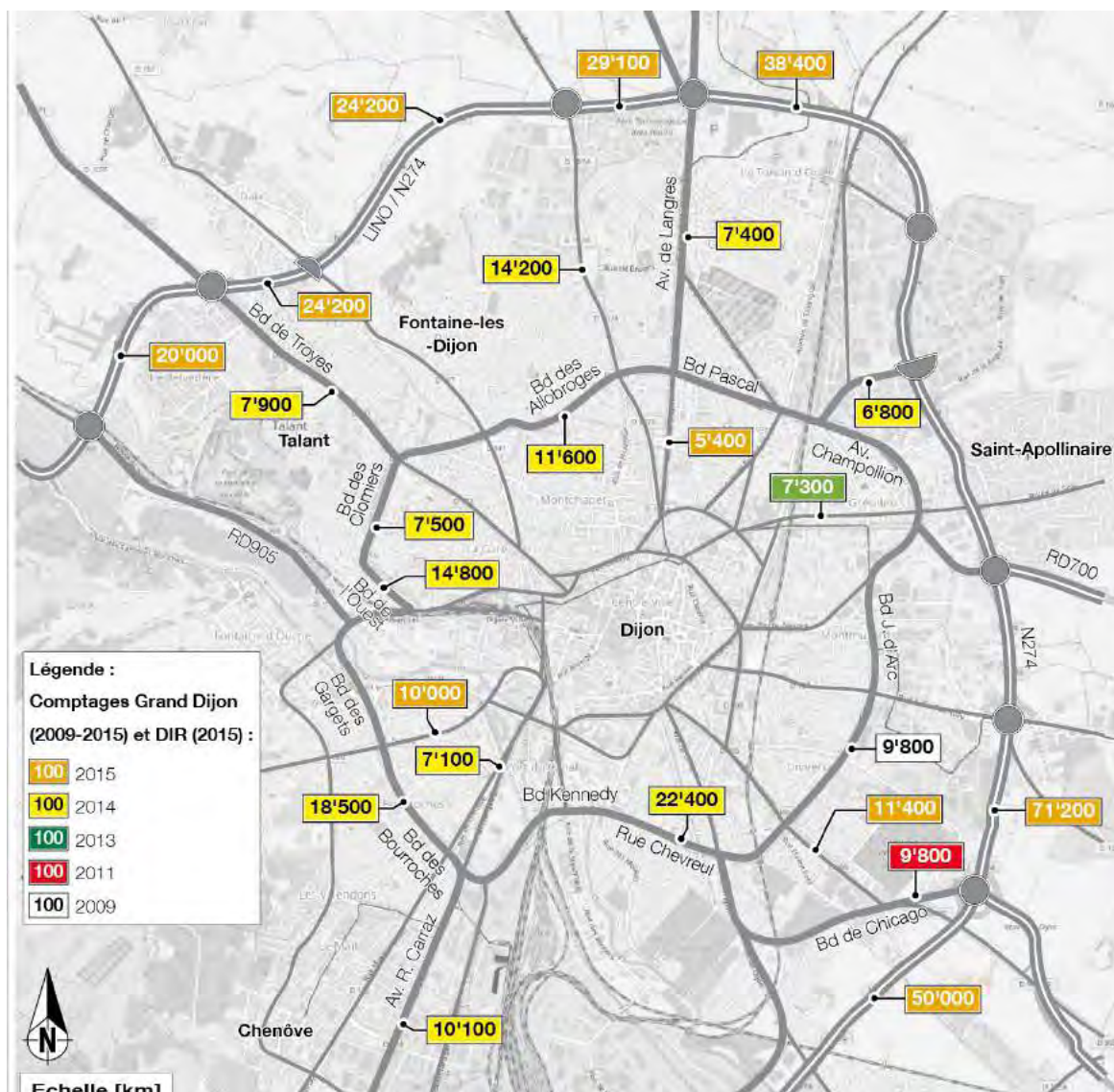
- **à Dijon**, sur les boulevards (périphériques et de ceinture du centre-ville) et les pénétrantes, particulièrement sur les axes suivants :

- avenue Champollion ;
- rond-point du 8 mai 1945 ;
- avenue du 1er Consul (RD905) ;
- rue Devosges et place Darcy.

- **sur les axes empruntés par le tramway**, comme :

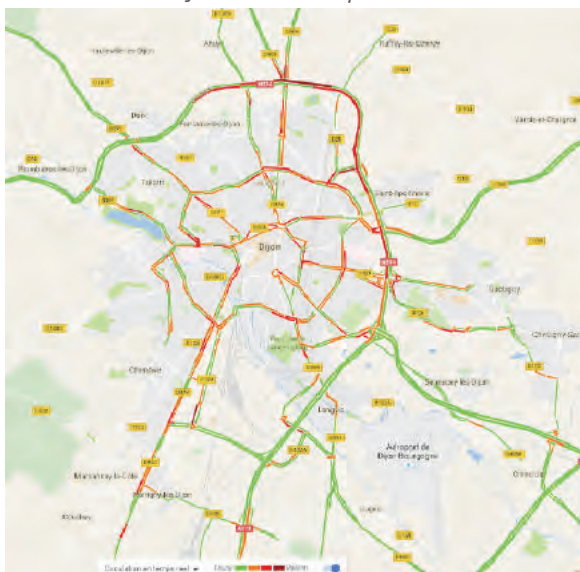
- la place de la République ;
- l'avenue Jean Jaurès ;
- l'avenue R. Poincaré.

CHARGES DE TRAFIC JOURNALIÈRES SUR LES AXES PRINCIPAUX



Source : DIR, 2015 et Dijon Métropole, 2009 à 2015

Saturation du trafic à l'heure de pointe du soir



A titre illustratif, les cartes extraites grâce à l'outil «trafic» de Google Maps illustrent les conditions de circulation du trafic. La carte ci-dessus présente l'état du trafic le jeudi 13 octobre 2016 durant la période de pointe du soir et les zones de circulation ralentie (en rouge).

LE STATIONNEMENT

Le stationnement est un des outils de mise en place d'une politique globale des déplacements. Toute politique de stationnement doit s'appuyer sur les deux «leviers» que sont le nombre de places (espace) et leur gestion (temps). Ces deux «leviers» sont indissociables et doivent être utilisés simultanément, selon des degrés différents, à partir notamment des objectifs visés. Ces objectifs peuvent concerner le type d'usagers à satisfaire. Par exemple, le stationnement des usagers de longue durée doit être maîtrisé dans les centres-villes pour permettre aux clients des différents commerces de pouvoir stationner facilement.

Sur les communes de la Métropole, l'offre publique en stationnement est gérée différemment.

Le stationnement public est réglementé en partie en zone bleue sur les communes de Plombières-lès-Dijon, Chenôve, Longvic ou Quetigny. Cette dernière a d'ailleurs instauré une zone bleue de stationnement (limitée à 2h) sur toute la place centrale Roger Rémond afin de lutter contre le stationnement de véhicules ventouses en rabattement autour de la station de tramway «Quetigny Centre».

Sur la ville de Dijon, il existe plusieurs types de stationnement :

- **le stationnement en surface (environ 4500 places)** qui est :

- payant et limité à du stationnement de courte durée, principalement au centre-ville (tronçons bleus de la carte présentée ci-dessous). Un tarif adapté aux résidents est proposé (2€ par jour ou 25€ par mois), pour une limite de stationnement de 8h30. Pour les autres usagers, la durée de stationnement est limitée à 2h ;

- payant et de longue durée dans les quartiers situés autour du centre-ville qui figurent en orange sur la carte ci-dessous (Gare, Montchapet, Allées du Parc). Les résidents bénéficient d'un tarif à 1 € par jour ou 10 € par mois. Cette tarification est très attractive.

- **les parkings en ouvrage (environ 4200 places réparties sur 12 parkings).**

Dans les parkings publics, les tarifs varient entre 1,30€/h. (parkings Sainte-Anne, Condorcet, Tivoli, Malraux et Clémenceau) et 1,80€/h. (parkings Darcy, Dauphine, Grangier, Trémouille).

Il convient de constater qu'il n'existe aucun parking en ouvrage à l'Est du centre-ville.

Un nouveau parking d'une capacité de 450 places a été inauguré fin 2018 à proximité de la station de tramway «Monge» entre la rue de l'Hôpital et la voie ferrée, en limite de l'entrée de ville.

La politique de stationnement sur la ville de Dijon vise à étendre progressivement le stationnement payant, notamment au

Nord des boulevards pour dissuader les nombreux pendulaires qui s'y garent.

Sur les autres communes de la Métropole (à l'exception des zones bleues citées précédemment), le stationnement est gratuit et illimité dans le temps.

L'occupation du stationnement

Sur voirie

En moyenne, sur les 5 secteurs de stationnement «résidents», seulement 30% de l'offre sur voirie est réellement consommée par des résidents (Source : rapport d'activité du stationnement, Dijon Métropole, 2015). Il n'existe pas d'autres données quantifiées sur l'occupation réelle du stationnement public sur voirie.

Les problèmes de stationnement soulevés par les services de Dijon Métropole et les représentants des communes concernent principalement :

- le rabattement sur certaines stations tramway (phénomène de «P+R sauvage»). C'est le cas autour de Nation, du Port du Canal (station «1er Mai») ou de l'Intermarché Jean Jaurès (station «Bourroches») ;
- les secteurs environnants des équipements structurants comme le CHU, l'Université ou le secteur Valmy où la pression sur le stationnement est forte ;
- les nouveaux quartiers résidentiels. En effet, soit en raison du coût élevé d'un parking privé à l'achat ou à la location, soit en raison du nombre de véhicules dans les ménages, la voirie est saturée, avec des véhicules garés sur les trottoirs qui entravent le cheminement des piétons.

Dans les parkings en ouvrage

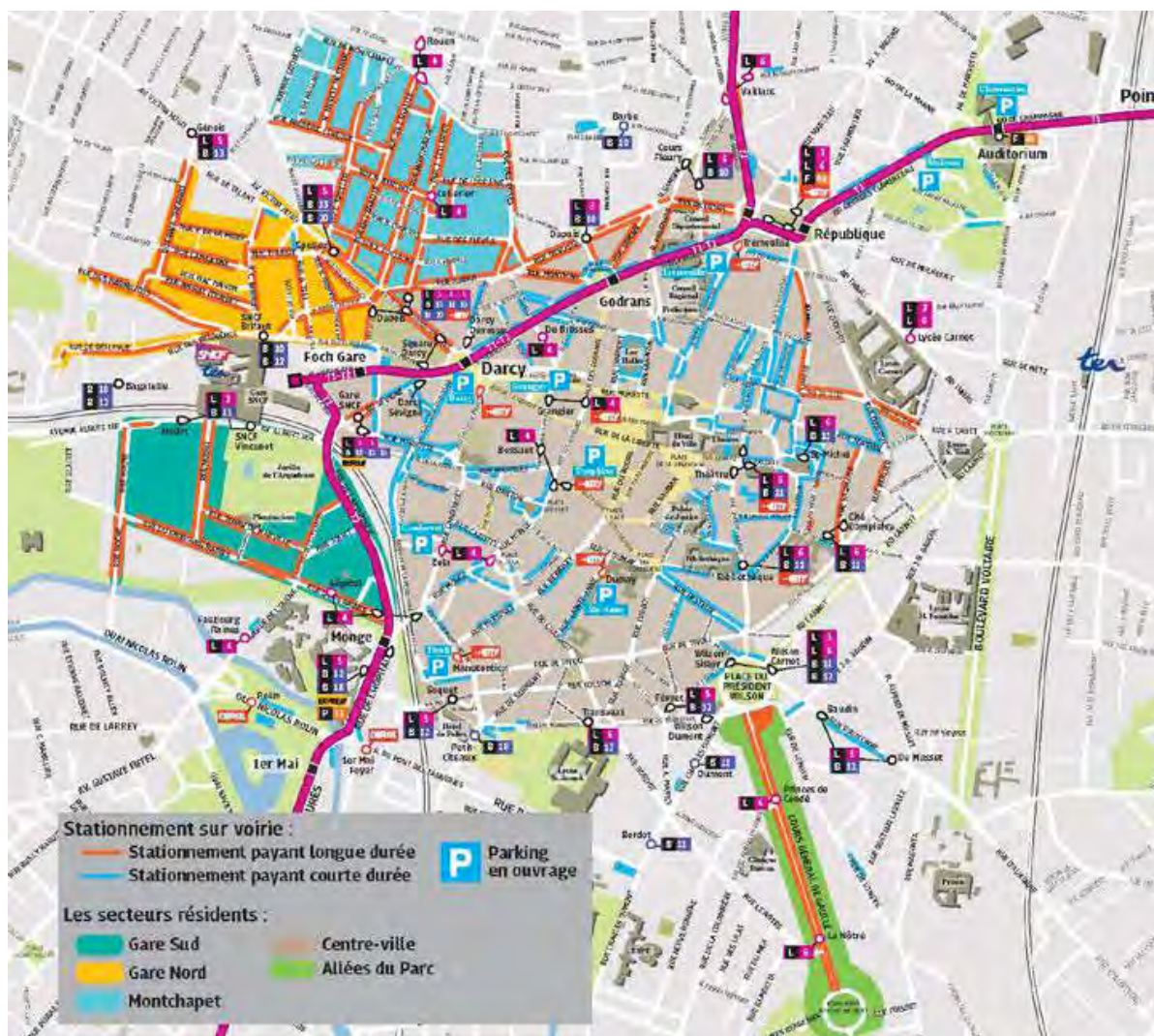
Les parkings publics du centre de Dijon sont assez inégalement occupés, notamment en raison de leur «spécialisation» (liée à leur situation géographique et aux activités environnantes) :

- les parkings d'hypercentre (Dauphine, Grangier) sont principalement utilisés pour l'activité commerciale ;
- les parkings de centre-ville (Condorcet, Trémouille ou Sainte-Anne) qui comptent une part très importante d'abonnés sont plutôt utilisés par des résidents ou des employés du secteur.

En ce qui concerne les usagers du stationnement dans les parkings en ouvrage, les données 2015 permettent de mettre en évidence les différents types d'usagers, à savoir les abonnés, les résidents et les horaires.

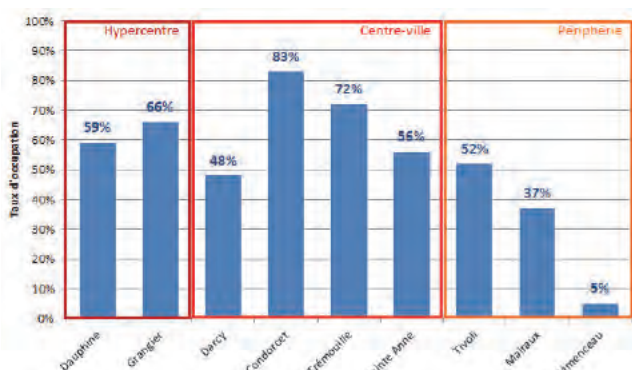
La part des abonnés et des résidents est importante dans les parkings Condorcet (95%), Trémouille (85%) et Sainte Anne (70%) situés au centre-ville. Dans ces parkings, la part pour les usagers horaires est donc réduite.

Carte du stationnement dans le centre de Dijon



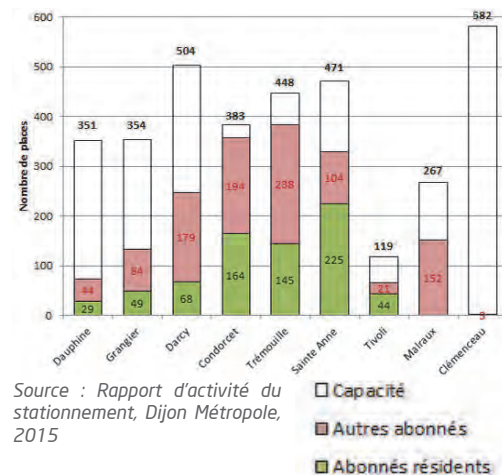
Source : Divia Mobilités, janvier 2017

Taux d'occupation moyen annuel des parkings publics du centre de Dijon



Source : Rapport d'activité du stationnement, Dijon Métropole, 2015

Caractéristiques des usagers des parkings publics du centre de Dijon



Source : Rapport d'activité du stationnement, Dijon Métropole, 2015

La DSP et la dépenalisation du stationnement

Depuis le 1er janvier 2017, la gestion du stationnement payant sur voirie (à Dijon uniquement) et dans les parcs en ouvrage a été confiée à Keolis Dijon Mobilités dans le cadre de la DSP «Mobilité» (qui intègre aussi, l'exploitation du réseau bus et tramway Divia, les vélos et la fourrière). Comme il a été précisé en introduction de ce chapitre, **l'objectif de la DSP «Mobilité» est «d'offrir aux usagers des services publics de la mobilité homogénéisée et une intermodalité des déplacements pour une gestion optimisée des infrastructures existantes».**

La dépenalisation du stationnement en surface prévue par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 est entrée en vigueur le 1er janvier 2018 et entraîne des modifications importantes dans la gestion du stationnement payant sur voirie. Les principes de la réforme sont les suivants :

- le maire continue d'exercer ses pouvoirs de police en ce qui concerne le stationnement dangereux et interdit, les livraisons, les emplacements réservés aux taxis, etc. Le Conseil municipal a déterminé le montant de la redevance horaire et le montant du forfait de post-stationnement, dans les limites définies par la loi ;
- du fait de la dépenalisation des règles relatives au non-paiement du stationnement, chaque collectivité décide librement des montants de la redevance horaire et du forfait de post-stationnement (FPS) ;
- «Le produit des forfaits de post-stationnement finance les opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation » (loi L.2333-87 du CGCT).

Le stationnement privé et les normes de stationnement dans les PLU et POS

Les PLU imposent un nombre de places de stationnement automobile par zone (urbaines, à urbaniser, ...) et par type d'activités (logements, bureaux, commerces, industries, ...). De plus, les documents d'urbanisme prescrivent également des normes en termes de stationnement vélos, avec des minimas à respecter (généralement il s'agit d'un local d'au moins 3 m² ou d'une place pour 50 m² de surface de plancher (SP).

En outre, le PDU a instauré, pour toutes les communes de l'agglomération qui réviseraient ou modifieraient leur PLU :

- d'intégrer des coefficients modérateurs sur les normes minimales de stationnement automobile (à l'exception de celles relatives aux constructions à usage d'habitat) en fonction de la desserte en transports en commun.
- Dans les POS et PLU de Dijon Métropole, sont considérées comme desservies par les transports en commun à haut niveau de service, les parcelles comprises en totalité ou partiellement (au moins 75% de la superficie) dans :
- un corridor de 200m de part et d'autre de l'axe des voies desservies par une Lianes ;
 - un rayon de 400m autour d'une station de tramway.
- définir des normes de stationnement minimales respectant les prescriptions du SCoT, pour l'ensemble des constructions situées dans les secteurs bien desservis en transports en commun ;
 - définir des normes de stationnement maximales respectant les prescriptions du SCoT, pour les bureaux et activités (industrie, commerces, artisanat) situés dans les secteurs bien desservis en transport en commun.

L'analyse des normes de stationnement dans les différents POS et PLU de Dijon Métropole met en évidence, dans les zones urbaines :

- pour le logement : des normes moins restrictives à mesure que l'on s'éloigne de la ville-centre ;
- une absence de normes maximales dans les communes de petite et grande couronne, quel que soit le type d'activités (bureaux, commerces, etc.) ;
- dans certaines communes, des minimas laissés à l'appréciation des constructeurs (hors logement) ;
- à Dijon, des normes maximales imposées pour la plupart des affectations (hors logement) dans les secteurs desservis par des transports en commun à haut niveau de service.

Dans les zones à urbaniser, les normes varient.

A Dijon, que ce soit pour le stationnement automobile ou le stationnement des vélos, il n'y a pas de norme chiffrée par l'EcoPlu. Il est toutefois précisé que «Le stationnement sera

Coefficient modérateur et normes de stationnement maximales

	COEFFICIENT MODÉRATEUR À APPLIQUER		
Pour les terrains ayant un accès piéton dans un rayon de 150 mètres autour d'une station de tramway	0.7	BUREAUX / TERTIAIRE	30 % maximum de la SHON ¹⁸ en places de stationnement
Pour les terrains ayant un accès piéton dans un corridor de 50 m de part et d'autre d'une Lianes	0.9	ACTIVITES INDUSTRIELLES, ARTISANALES ET COMMERCIALE	Pour les établissements > à 250m ² de SHON ¹⁸ : 40 % maximum de la SHON ¹⁸ en places de stationnement

Source : PDU 212-2020, Dijon Métropole

défini en fonction des besoins résultant d'une analyse à la fois de l'offre publique et des besoins dans l'environnement immédiat dans un objectif de mutualisation, en cohérence avec la politique de transports publics, de la connexion de différents modes de transports et des projets de dispositif d'auto partage le cas échéant».

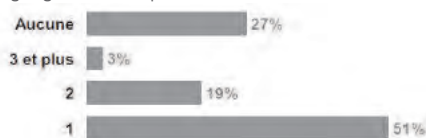
Globalement, plus on s'éloigne de la ville-centre, moins les normes de stationnement sont restrictives. Néanmoins, certaines communes de la seconde couronne ont des normes plus strictes que certaines communes de la première couronne.

L'enquête ménages réalisée en 2009 avait interrogé les habitants de Dijon Métropole sur les caractéristiques de leur stationnement à domicile. Il en ressortait qu'environ 30% des enquêtés ne disposaient pas de place de stationnement fermée et 50% disposaient d'une place. Le stationnement privé est un élément important à prendre en compte notamment en raison de ses impacts sur l'espace public et ses aménagements. **En effet, d'après ces résultats, ceux qui ne disposaient pas de place de garage fermée se stationnaient à 40% sur l'espace public.**

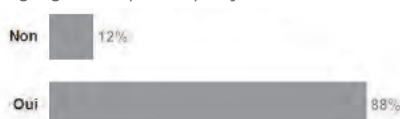
Le stationnement sur son lieu de travail est également un élément important à prendre en compte. En effet, le fait de disposer ou non d'une place de stationnement sur son lieu de travail conditionne le choix du mode de déplacements. En 2009, environ 70% des personnes enquêtées avait une place de stationnement sur le lieu de travail ou d'étude, induisant ainsi des déplacements en voiture.

Le stationnement à domicile

De combien de places de garage fermées disposez-vous ?



Vous diriez que les places de garage sont disponibles pour y rentrer vos véhicules ?



Vous y rentrez vos véhicules ?



Si vous ne disposez pas de place de garages fermées à votre domicile où garez-vous votre voiture ?



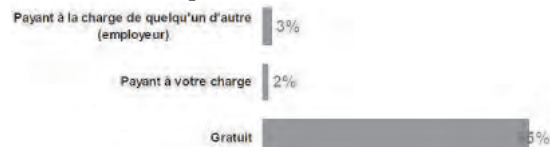
Source : EMD 2009, PTV

Le stationnement au travail

Sur votre lieu de travail / lieu d'étude, où garez-vous votre voiture ?



Ce stationnement est-il gratuit ?

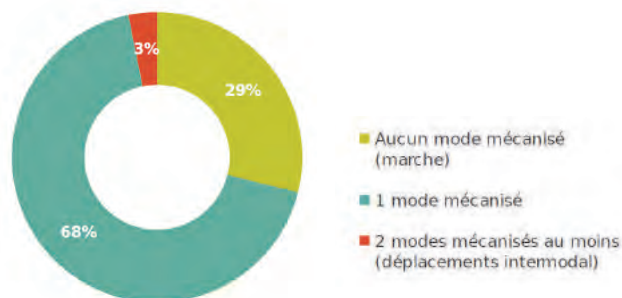


Pour l'usage de votre voiture sur votre lieu de travail / lieu d'étude ou à proximité, trouvez-vous assez facilement à se garer, qu'il s'agisse de stationnement gratuit ou payant ?



L'intermodalité correspond à la pratique successive de différents modes de transport au cours d'un même déplacement. Selon l'EDGT 2016, 3 % des déplacements se font entre 2 modes mécanisés (dont plus de 60% en correspondance entre un transport collectif urbain).

Répartition des déplacements en fonction du nombre de modes mécanisés utilisés



Source : EDGT 2016, CEREMA

Les principaux pôles d'intermodalité formels sur le territoire de Dijon Métropole sont :

- la gare de Dijon-Ville avec :
 - une offre ferroviaire nationale (TGV) et régionale (TER) ;
 - deux lignes de tramway (T1/T2) ;
 - les lignes 3 et 5 (Lianes), 12, 13 et 18 du réseau Divia ;
 - 18 lignes de cars interurbains (Mobigo) ;
 - des lignes de transports de voyageurs de longue distance ;
 - une vélostation (56 places) ;
 - une station VéloDi (36 vélos en libre-service) ;
 - un service de location de vélos moyenne et longue durée (DiviaVélo) ;
 - un parking de 877 places ;
 - une station d'autopartage (2 véhicules).
- les places Darcy et République au niveau desquelles il est possible de prendre le tramway (T1 et T2), des Lianes (3, 4 et 5 à Darcy, 3 et 6 à République), la navette City, plusieurs lignes de bus complémentaires (Darcy), des lignes de cars Mobigo (République) et une station VéloDi. Un parking en ouvrage est également accessible au niveau de la place Darcy. La place Darcy enregistre un peu plus de

17 000 montées quotidiennes, la place de la République enregistre quant à elle un peu plus de 15 000 montées. La station et les arrêts «Monge» et «Parc des Sports» sont également des hubs importants avec les lignes Divia et Mobigo.

• les parkings-relais :

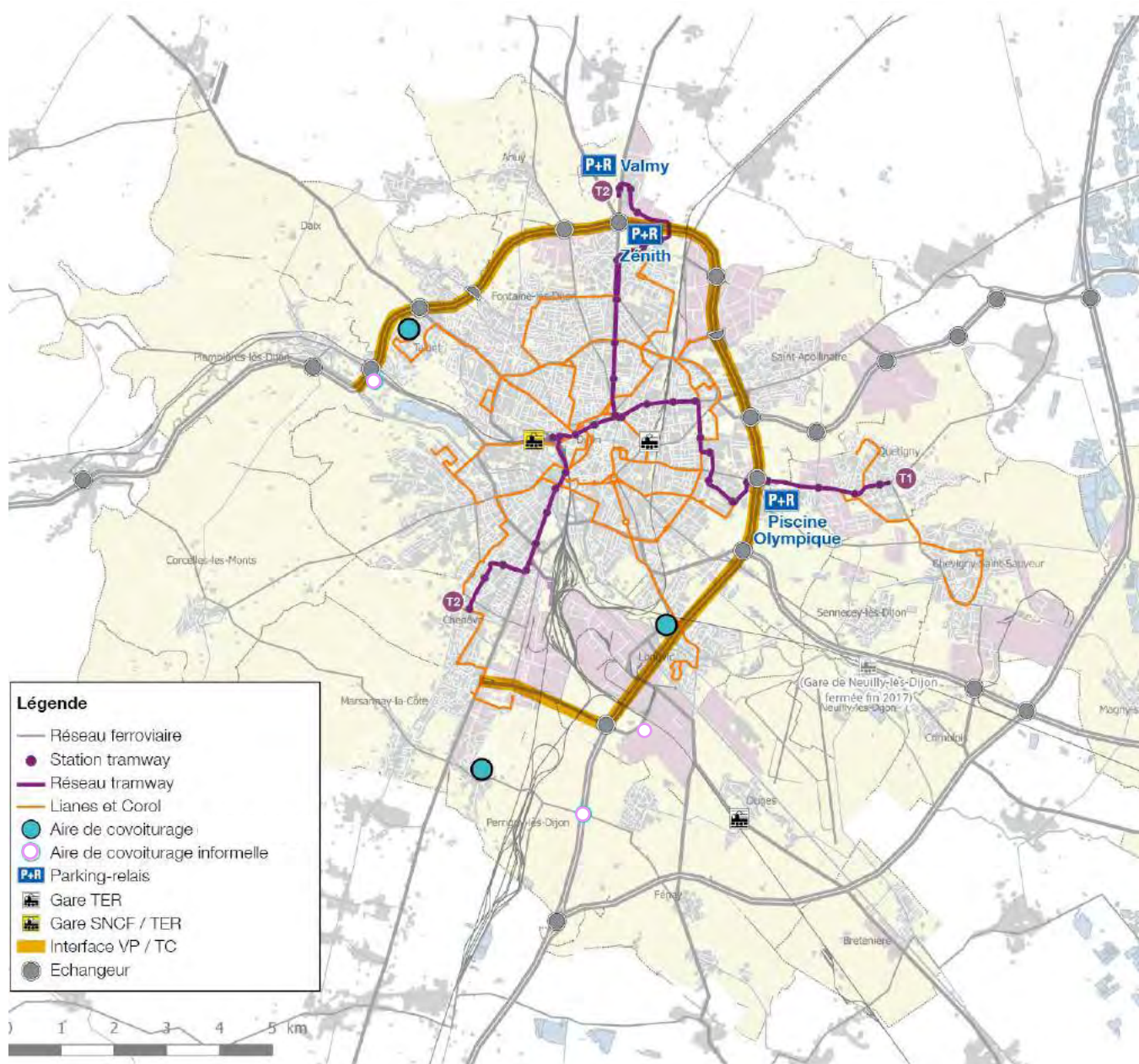
- Valmy (190 places), connecté à la ligne de tramway T2 et accessible depuis la rocade via l'échangeur de la «Toison d'Or». Son taux d'occupation moyen en semaine est d'environ 50% ;
- Piscine Olympique (243 places), connecté à la ligne de tramway T1 et accessible depuis la rocade via l'échangeur de «Quetigny, Chevigny-Saint-Sauveur». Avec un taux d'occupation moyen de 75%, il est plus utilisé que le P+R Valmy. Pourtant, son accès est parfois difficile aux heures de pointe.
- Le parking du Zénith (800 places) fait également office de P+R.

En revanche il n'existe aucun P+R au Sud de l'agglomération en lien avec le tramway T2 à Chenôve.

Globalement, l'intermodalité entre le réseau automobile et le réseau de transports collectifs se fait autour de la rocade (N274) au niveau de ses échangeurs et principalement autour du tramway. La majorité des Lianes (à l'exception de la liane 7) s'approche de la rocade. Il existe donc un potentiel pour créer de nouveaux lieux d'intermodalité en lien avec ces lignes structurantes, à condition que leurs performances soient attractives et que les conditions d'accès et de stationnement au centre-ville soient cohérentes.

Les gares sont également des lieux d'intermodalité (Porte Neuve, Ouges) ainsi que les aires de covoiturages officielles et informelles ; bien que leur nombre et leur rôle soient aujourd'hui encore assez marginaux.

LES LIEUX D'INTERMODALITÉ



CAPACITÉ DE STATIONNEMENT ET DE MUTUALISATION

L'inventaire des capacités de stationnement est réalisé dans les secteurs à enjeu identifiés dans le cadre du diagnostic, au regard de la question générale des déplacements et du report modal.

- Sur le centre-ville de Dijon, principal attracteur métropolitain, pour lequel est mené une politique de limitation du stationnement en surface sur voirie (stationnements payants, piétonnisation...) et qui dispose de nombreux parkings publics en ouvrage dont les usages «spécialisés» entraîne des taux d'occupation assez disparates. Ils sont complétés par une offre privée autour de la gare ainsi que le long du tram au Nord du centre-ville (Heudelet, Drapeau), avec un rôle intermodal potentiel lié à la proximité des stations. A noter, le récent parking Monge, en lien avec le tramway et la Cité de la Gastronomie et du Vin.
- Sur les principales portes urbaines, pour lesquelles les aires de stationnement sont essentiellement privées (commerciales ou institutionnelles), en dehors des parkings-relais du réseau Divia, soit :

- Le secteur Valmy /Toison d'Or, plus de 1000 places sont accessibles à tous sur les lots privés des activités. L'espacement des lots et le caractère monofonctionnel des tissus d'activités ne dégagent pas de potentiel de mutualisation avec d'autres usages. Ils peuvent en revanche entrer en concurrence avec les parking-relais publics.

- Le secteur Mirande/Longènes où les poches de stationnement privé internes aux établissements représentent environ 1680 places, pour lesquelles des possibilités de mutualisation sont à envisager, compte-tenu des usages, avec un stationnement des étudiants/salariés orienté vers les places sur voirie et entrant en concurrence avec les besoins résidentiels.

- Le long de l'entrée Sud pour laquelle une reconfiguration urbaine est à envisager, où les aires de stationnements sont liées aux établissements commerciaux, avec de grands espaces qui pourraient être le support de points de report modal en lien avec une nouvelle configuration du réseau de transports en commun.

CENTRE-VILLE DE DIJON	nbre de places	statut	type
Effia Gare	999	privé	ouvrage
Drapeau	333	privé	ouvrage
Heudelet	323	privé	ouvrage
Clemenceau	582	public	ouvrage
Condorcet	383	public	ouvrage
Darcy Liberté	505	public	ouvrage
Dauphine	308	public	ouvrage
Grangier	354	public	ouvrage
Malraux	267	public	ouvrage
Sainte Anne	472	public	ouvrage
Tivoli Berbisey	119	public	ouvrage
Trémouille Marché	448	public	ouvrage
Monge	450	public	ouvrage
TOTAL	5543	dont 3888 public	

Les aires de stationnement dans les secteurs à enjeux (hors stationnements de surface sur voirie)

VALMY - TOISON D'OR	nbre de places	statut	type
pôle Santé	450	privé	ouvrage
Centre commercial Toison d'Or	3700	privé	ouvrage/surface
Diffus Valmy (aires privées accessibles)	1075	privé	surface
P+R Valmy	190	public	surface
Zénith (P+R)	800	public	surface
TOTAL	6 215	dont 990 public	

ENTRÉE SUD	nbre de places	statut	type
Diiffus axe Dijon Beaune* (hors secteur commercial en second rideau)	2855	privé	surface
<i>dont grandes aires liées à des commerces (3 unités)</i>	<i>1750</i>	<i>privé</i>	
Limburgerhof	240	public	surface
TOTAL	3 095	dont 240 public	

PORTES EST	nbre de places	statut	type
Diffus (aires privées accessibles Campus et CHU)	1230	privé	surface
Mirande MRI	142	public	surface
P+R Piscine Olympique	243	public	surface
TOTAL SECTEUR MIRANDES / CHU / CAMPUS	1615	dont 385 public	
Longènes (APPR)	200	privé	surface
Longènes (commerces)	250	privé	surface
TOTAL SECTEUR LONGENES	450		
TOTAL PORTES EST	2015	dont 385 public	

*recensement sur les parcelles bordant la voie

LES SECTEURS STRATÉGIQUES DES ENJEUX STATIONNEMENT



A noter : les points de recharge des véhicules hybrides et électriques sont répartis entre les parkings en ouvrage du centre-ville (30 places de recharge) et les grands formats commerciaux en périphérie (40 places de recharge)

La marche est le mode de déplacement le plus utilisé pour les déplacements en dehors de la voiture. Sur le territoire de Dijon Métropole, la distance moyenne d'un déplacement piéton est de 700 mètres, pour une durée moyenne de 12 minutes.

L'extension des zones piétonnes dans le centre-ville de Dijon (rue des Godrans, rue de la Liberté, rue Charrue, rue Piron...) et la requalification des grandes places et des voiries a permis au cœur de ville de Dijon de développer son attractivité pour la marche. Dans les autres communes, les requalifications d'espaces publics engagées depuis plusieurs années ont également amélioré la qualité de vie et la qualité des cheminements piétons.

La marche concerne principalement les déplacements de proximité comme il est mis en évidence sur le graphique ci-contre. 74% des déplacements de moins de 1km se font à pied. Cette part diminue de plus de moitié pour les distances de 1 à 3km et est quasi nulle pour ceux de 3 à 5km. Cette « tranche » de distance n'est pas spécifiquement reprise

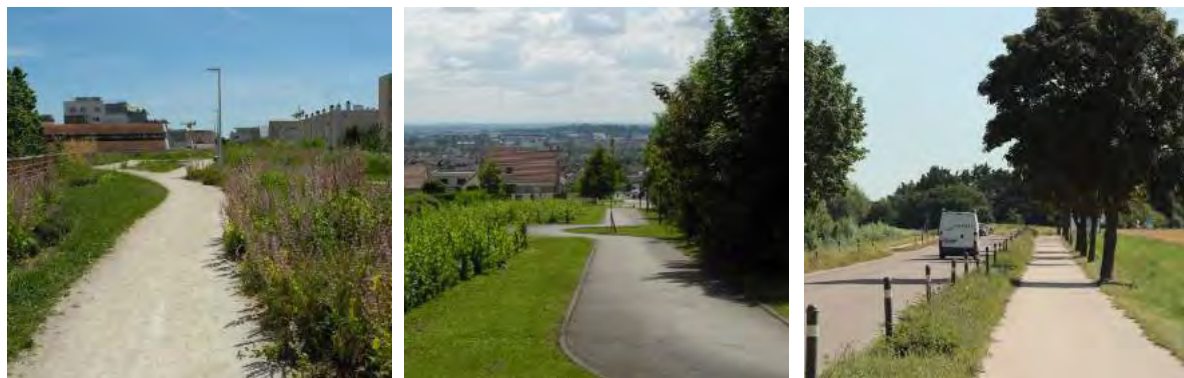
par la pratique du vélo. C'est en fait l'usage de la voiture qui augmente alors fortement. Il sera important d'influer sur les habitudes de déplacements pour des déplacements de courte distance qui peuvent se faire à pied ou à vélo pour certaines catégories de la population.

Il existe de nombreux obstacles à la marche : les coupures naturelles (faisceau ferroviaire, autoroute, foncier non franchissable), les traversées piétonnes dangereuses ou non sécurisées, des trottoirs encombrés, trop étroits ou en mauvais état. La création de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, zones piétonnes) s'est développée ces dernières années et a permis, là où elles ont été mises en œuvre, d'améliorer les conditions de circulation des piétons grâce à un partage de la voirie plus équilibré, une meilleure sécurité et des aménagements plus qualitatifs et répondants aux normes d'accessibilité. La carte suivante indique les zones apaisées existantes en 2015.

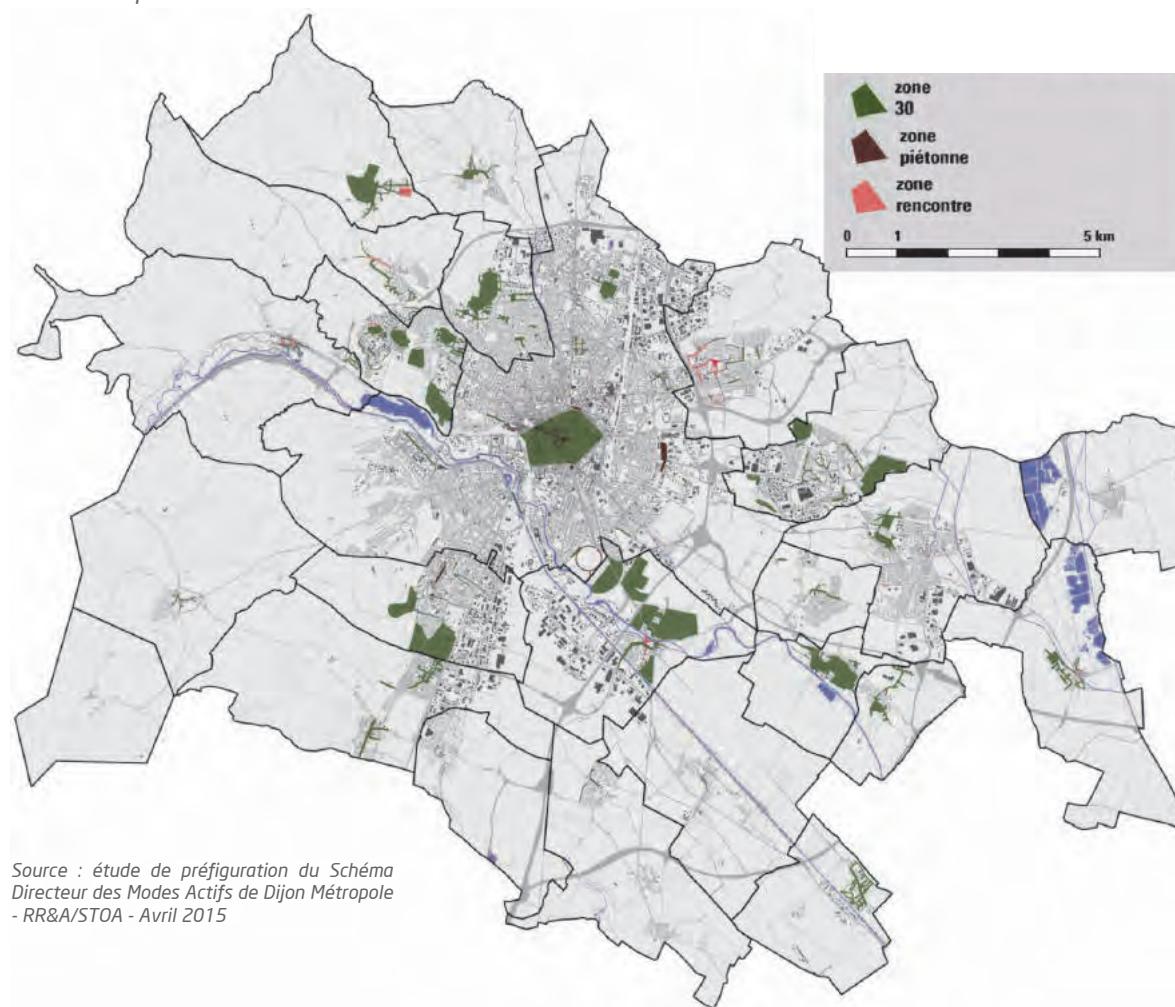
Un apaisement des centres-villes (rue piétonne du centre de Dijon, zone de rencontre à Daix), mais des trottoirs parfois étroits en dehors des espaces requalifiés



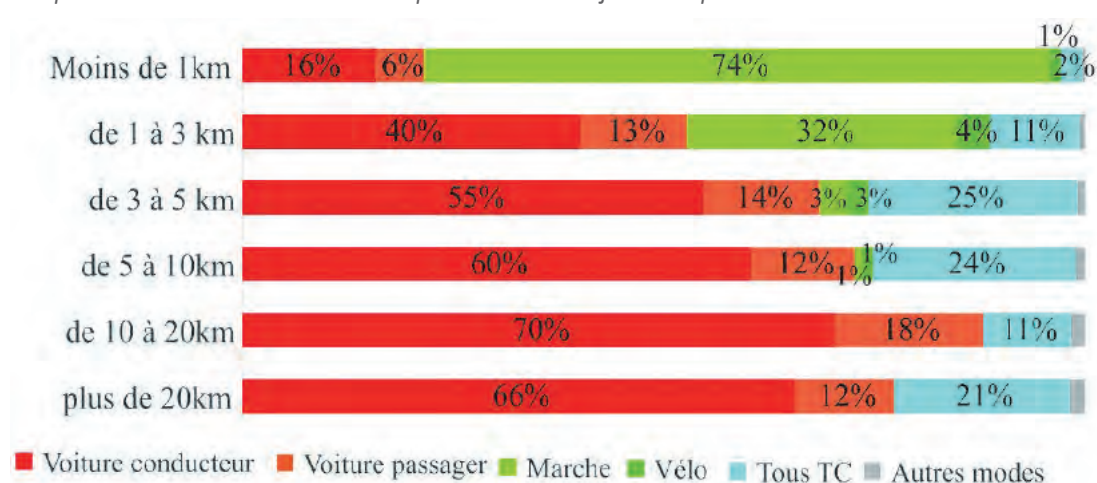
Des cheminements dédiés en ville, pour sortir de la ville et entre les villes



Les zones apaisées en 2015



Les parts modales selon les distances parcourues sur Dijon Métropole



Source : EDGT 2016, CEREMA

La politique en faveur de l'usage des vélos s'est développée au niveau de l'agglomération avec notamment l'aménagement de nouveaux itinéraires en faveur des vélos, avec l'extension des zones piétonnes, le développement des zones à circulation automobile modérée, la requalification d'espaces publics,...

Le réseau

Le réseau est constitué de :

- 282 km d'aménagements cyclables sur voirie (dont 60 % en zone 30), soit 26 % de la voirie ;
- 141 km d'aménagements hors voirie (voies vertes, chemins...);
- 2630 arceaux à vélos ;
- 10 vélostations ;
- 40 stations Vélodi ;
- un service de location moyenne/longue durée (DiviaVélo, dont la flotte s'élève à près de 800 vélos).

Depuis le 1^{er} janvier 2017, ces 3 derniers services sont gérés par Keolis Dijon Mobilités dans le cadre de la DSP «Mobilité».

L'évolution du type d'aménagement entre 2012 et 2014 montre un développement des zones apaisées telles que les zones 30 et les aires piétonnes sans aménagement spécifique pour les vélos. Sur cette période, le linéaire de voiries utilisables pour les cyclistes est passé de 252 km à 282 km, soit une hausse de 12 % (30 km).

Bien que le réseau se développe, il reste encore très discontinu avec de nombreux tronçons à aménager. En effet, la moitié des liaisons identifiées par le schéma directeur vélo de 2004 n'est pas réalisée, comme le montre la carte suivante. Le diagnostic du schéma directeur des modes actifs de Dijon Métropole réalisé en 2015 met en évidence les tronçons à aménager pour un réseau cyclable structurant à l'échelle de Dijon Métropole.

Il convient également de rappeler les véloroutes traversant le territoire métropolitain :

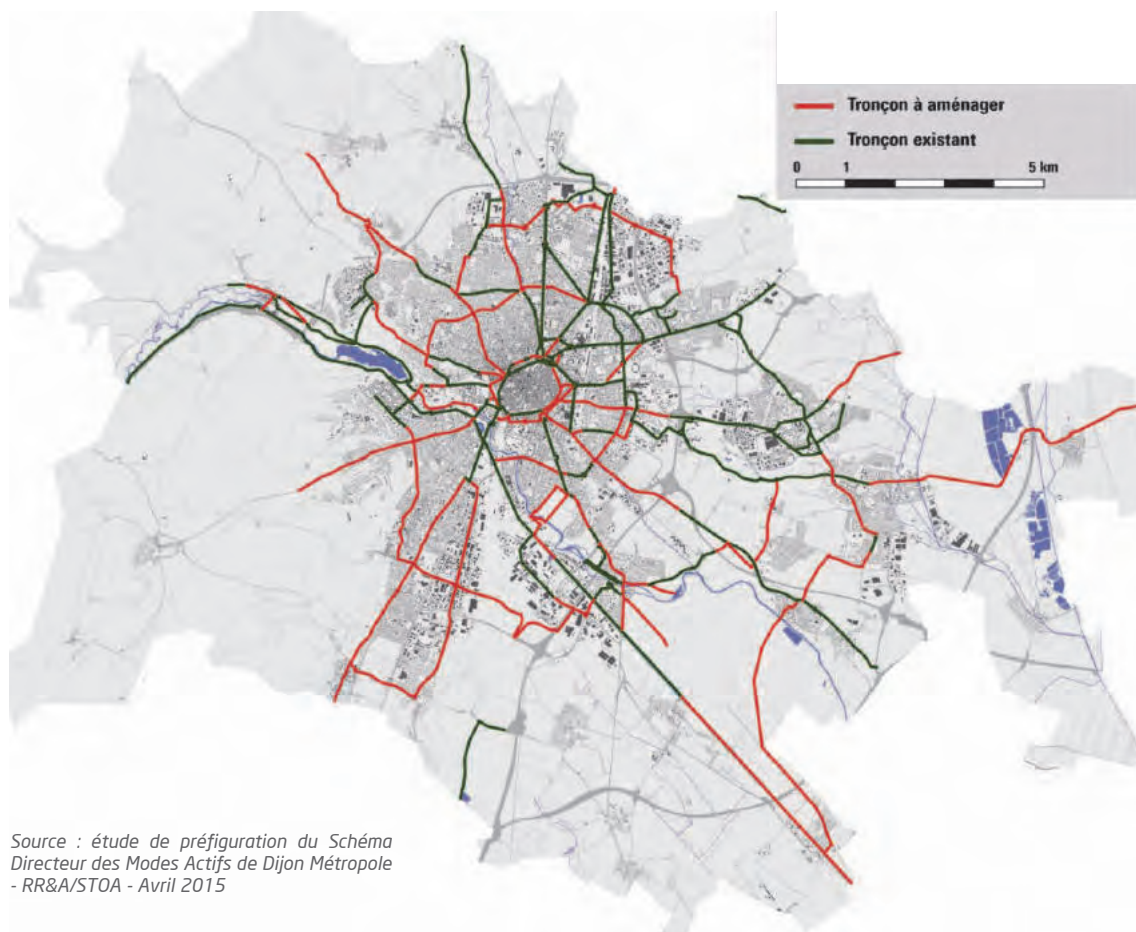
- la véloroute Dijon - Saône, référencée V53 au SN3V ;
- la véloroute du canal de Bourgogne, référencée V51 et faisant partie du Tour de Bourgogne à vélo ;
- la véloroute Dijon-Beaune, en cours de réalisation, référencée V51 et faisant également partie du Tour de Bourgogne à vélo .

Le nombre d'usagers

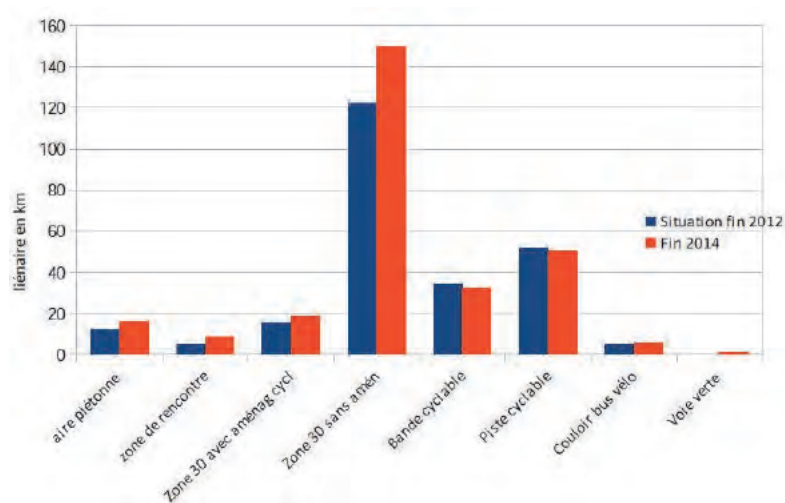
L'enquête déplacements grand territoire (EDGT) réalisée en 2016 identifie une part modale du vélo à 3% à l'échelle de Dijon Métropole. Cette pratique du vélo est similaire, voire supérieure à celle observée dans d'autres agglomérations comparables (Amiens : 2%, Valenciennes : 2%, Angers : 3%).

Cette même enquête révèle également que plus de 50% des ménages dijonnais ne possèdent pas de vélo et que globalement, plus on s'éloigne de la ville-centre, moins le vélo est utilisé. Il est toutefois important de noter la présence de contraintes topographiques fortes sur certains secteurs de Dijon Métropole (notamment les communes Ouest). 60% de la population habitent dans un rayon de 3km autour du centre-ville de Dijon (soit environ 150 000 hab.), ce qui représente un potentiel important pour la pratique du vélo (en lien avec Dijon-ville). En effet, d'après l'EDGT 2016, **la distance moyenne des déplacements à vélo sur la Métropole est de 2,6 km, pour un temps de déplacement moyen de 13 minutes.**

Le réseau cyclable existant et les liaisons manquantes



Source : étude de préfiguration du Schéma
 Directeur des Modes Actifs de Dijon Métropole
 - RR&A/STOA - Avril 2015



Evolution du linéaire de
 voirie aménagée par type
 d'aménagement entre 2012 et

Source : Observatoire des mobilités actives,
 Dijon Métropole, 2013-2014

Comme le montre le tableau ci-contre, sur la ville de Dijon, entre le printemps 2010 et le printemps 2016, les flux de cyclistes ont augmenté en moyenne de 36%, ce qui représente environ une quarantaine de vélos supplémentaires par heure (Source : Dijon Métropole, 2016) sur les 7 axes comptés (angle quai Gauthey/avenue Jean-Jaurès, Cours Général de Gaulle, Place Saint-Exupéry, Place de la Libération, Place Jean Macé, Boulevard de la Trémouille et Avenue du Drapeau).

Le service **DiviaVélo**, de location de vélos moyenne/longue durée est en forte progression (+117% entre 2013 et 2014 et +24% entre 2014 et 2015), ce qui montre l'intérêt de la population pour ce mode de déplacements.

Le service **Vélodi** (vélos en libre-service) qui comptabilisait 4700 abonnés hebdomadaires et 520 abonnés mensuels en 2015 a été modernisé (nouvelle flotte de vélos et système de paiement par carte bancaire) par le délégataire Keolis Dijon Mobilités en vue de le rendre plus attractif.

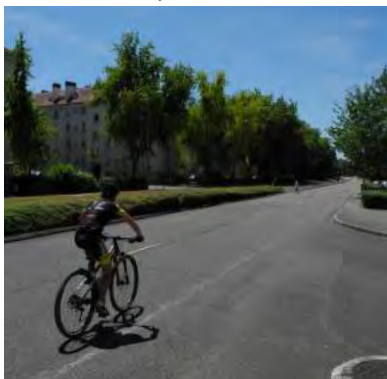
Les indicateurs sont donc plutôt favorables quant à la pratique du vélo et à son potentiel sur le territoire de la Métropole.

En outre, il faut également noter que depuis 2006, **des normes concernant le stationnement des vélos** ont été proposées par Dijon Métropole dans les PLU révisés. 17 communes ont déjà intégré ces normes. La ville de Dijon, suivie par certaines communes dont le PLU a été révisé par la suite, est allée encore plus loin en adoptant des normes encore plus volontaristes dans le cadre de son EcoPLU en 2010.

Des aménagements qualitatifs



Des aménagements à améliorer et des liaisons manquantes



Les flux de cyclistes 2010-2016 sur certains axes de Dijon

PRINTEMPS (2010 - 2016)							
Axes concernés	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Angle quai Gauthey/Jean Jaurès	148	115	126	170	156	188	183
Place St Bernard / Godrans				149	192	177	175
Cours du Général de Gaulle	91	86	92	116	114	119	123
Place Jean Macé	89	91	108	108	100	116	100
Place de la Libération	70	91	91	101	100	120	139
Avenue du Drapeau				77	70	100	109
Place Saint-Exupéry	89	97	100	100	95	113	94
Moyenne globale	97	96	103	117	118	133	132
Evolution	-	-1,4%	7,7%	13,4%	0,7%	12,8%	-1,0%

AUTOMNE (2010 - 2015)							
Axes concernés	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Angle quai Gauthey/Jean Jaurès	92	84	77	173	178	114	
Place St Bernard / Godrans				180	154	167	
Cours du Général de Gaulle	75	76	82	112	100	84	
Place Jean Macé	78	95	109	109	110	103	
Place de la Libération	65	85	42	104	116	97	
Avenue du Drapeau				74	90	77	
Place Saint-Exupéry	63	94	82	89	79	91	
Moyenne globale	75	87	78	120	118	105	
Evolution	-	16,4%	-9,7%	53,2%	-1,7%	-11,4%	

Source : Dijon Métropole 2016

L'analyse des données d'accidentologie de Dijon Métropole met en évidence :

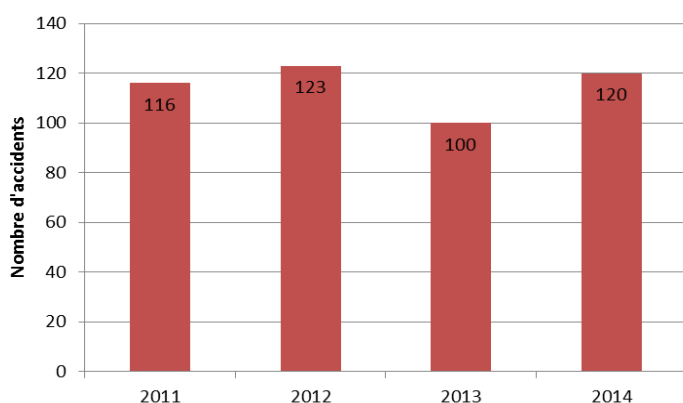
- un nombre d'accidents impliquant une automobile globalement stable sur la période 2011-2014, avec une tendance légèrement à la hausse entre 2013 et 2014 ;
- un nombre d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste globalement à la baisse sur la période 2011-2015 ;

Ces tendances sont à prendre avec précaution car elles se basent sur un nombre d'accidents statistiquement faible ;

- des accidents qui se concentrent majoritairement en zone urbaine ;
- des accidents impliquant un cycliste qui ont majoritairement lieu aux intersections ;
- des piétons impliqués en raison de traversées sauvages de la chaussée.

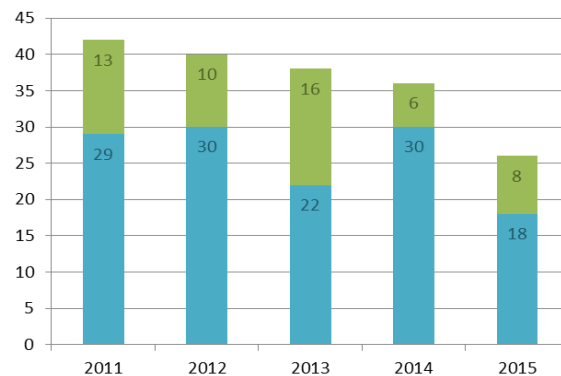
(Source : Service circulation de Dijon Métropole, décembre 2016 et CR de la Commission Extra-Municipale des Déplacements du 30 juin 2015)

Bilan de l'accidentologie entre 2011 et 2015



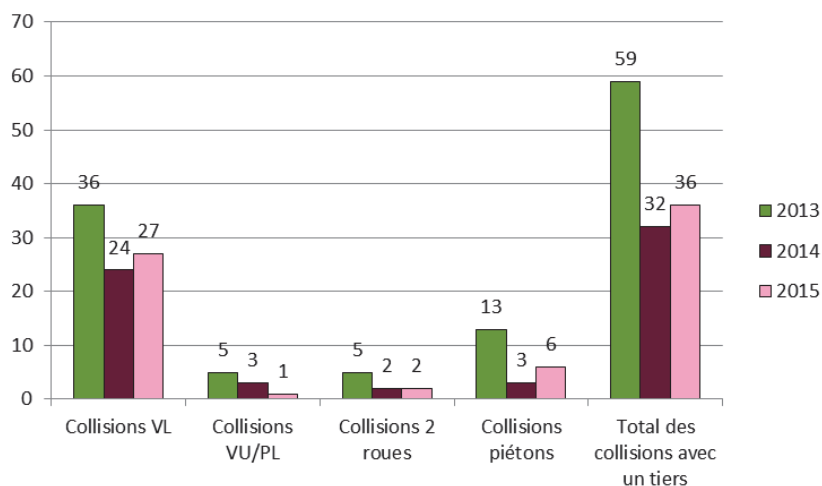
Source : Service circulation de Dijon Métropole, décembre 2016

Evolution du nombre d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste entre 2011 et 2015



Source : Service circulation de Dijon Métropole, décembre 2016

Accidentologie Tramway dans l'agglomération dijonnaise



Source : Rapport annuel - Sécurité de l'exploitation - Réseau tramway de Dijon Métropole, Kéolis 2015

Il existe une forte volonté de développer de nouvelles pratiques modales sur le territoire, notamment à travers d'outils ou de politiques innovantes.

Le covoiturage est en effet une pratique qui se développe de plus en plus. En dehors des sites privés et nationaux de covoiturage comme BlaBlaCar par exemple, il existe sur le territoire de Dijon Métropole une offre de covoiturage avec :

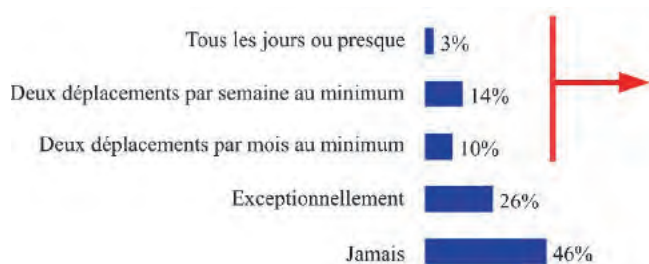
- **DiviaPouce.** Il s'agit d'un système d'auto-stop organisé, actuellement expérimenté à Corcelles-les-Monts, Flavignerot et Magny-sur-Tille. Ce service est mis en place sur des secteurs de l'agglomération éloignés de la ville centre, peu denses où les transports collectifs ne peuvent pas être une réponse pour les flux diffus, notamment en heures creuses ;
- **des aires de covoiturage** à Talant, Perrigny-lès-Dijon et Longvic, financées par le Conseil départemental de Côte d'Or. Il existe également aujourd'hui des lieux de rabattement informels comme à Sennecey-lès-Dijon où les usagers se retrouvent pour covoiturer ;
- la plateforme de covoiturage **Citiz**.

L'EDGT met en évidence la fréquence d'utilisation du covoiturage sur Dijon Métropole. Il en ressort que 25% des personnes interrogées font régulièrement du covoiturage, essentiellement via des connaissances et non par un réseau officiel (centrale de covoiturage).

L'autopartage est également une nouvelle forme de mobilité qui se développe. Le service Citiz est composé de 11 stations réparties sur Dijon (9), Quetigny (1) et Chenôve (1).



Fréquence d'utilisation du covoiturage (personnes de 16 ans et plus, Dijon Métropole)



Source : EDGT 2016, CEREMA

Plus d'un quart des personnes font du covoiturage.

Ce covoiturage s'opère de manière informelle via le cercle de connaissances.

LES DÉPLACEMENTS

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

SYNTHÈSE

- Un réseau de transports collectifs qui a été restructuré en 2012 avec la mise en service du tramway, la réorganisation des lignes bus, une tarification harmonisée,... et une fréquentation du réseau Divia en hausse constante ;
- Un réseau bien placé dans les classements des réseaux de transports collectifs ;
- Différents types de desserte complémentaires s'adaptant aux particularités du territoire et notamment aux secteurs où l'efficacité du réseau de transports collectifs est plus difficile ;
- Des vitesses commerciales des lignes de bus à la baisse mais qui vont faire l'objet d'améliorations compte tenu du programme Prioribus à venir ;
- Un territoire desservi par plusieurs gares, ce qui est un atout, mais dont le rôle dans la desserte du territoire est encore limité (en dehors de la gare de Dijon-Ville).

PERSPECTIVES

- Une amélioration des performances des lignes de bus avec le projet «Prioribus» ;
- Une optimisation/adaptation de l'offre de transports collectifs, notamment sur les lignes qui sont peu fréquentées ;
- Une complémentarité des types de services et des modes de déplacements à développer pour la desserte de certains secteurs du territoire ;
- Une valorisation des gares pour les déplacements en liaison avec Dijon et avec l'extérieur du territoire.

L'INTERMODALITÉ

SYNTHÈSE

- Des pôles d'intermodalité formels et informels répartis sur le territoire.

PERSPECTIVES

- Une poursuite de la valorisation des parkings-relais actuels ;
- Le rôle des gares et leur complémentarité avec les autres modes de déplacements à définir à l'échelle de Dijon Métropole ;
- Des pôles d'intermodalité à développer et à hiérarchiser.

LE RÉSEAU ROUTIER

SYNTHÈSE

- Des charges de trafic qui ont évolué depuis la mise en service du tramway, l'extension des zones piétonnes et la création de la LiNO, avec une diminution des flux à l'intérieur de la rocade et une augmentation des flux empruntant la rocade ;
- Une motorisation des ménages dont la tendance est légèrement à la baisse ;
- Des conditions de circulation avec quelques points durs aux heures de pointe sur la rocade (secteur des Longènes, giratoire d'Ahuy, échangeur de Valmy, ...) et sur plusieurs voiries ;

PERSPECTIVES

- Poursuivre la maîtrise du trafic automobile dans les secteurs denses et urbains ;
- Valoriser la rocade comme axe de distribution du trafic et protection des secteurs à l'intérieur de celle-ci et donc hiérarchiser les fonctions du réseau routier à l'échelle du territoire ;
- Organiser les flux de circulation pour protéger les centres-villes des communes ;
- Entamer une réflexion sur la hiérarchisation du réseau routier à l'échelle de Dijon Métropole ;
- Encourager la démotorisation des ménages par le biais des nouveaux services de la mobilité notamment.

LE STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

- Un stationnement réglementé payant dans le centre de Dijon, des zones bleues sur certaines communes mais globalement du stationnement non réglementé ;
- Des réserves de capacités dans certains parkings en ouvrage à Dijon ;
- Une prise en compte du niveau de desserte en transports collectifs dans les PLU pour la définition des normes de stationnement ;
- Des normes de stationnement privé liées aux logements et aux bureaux qui induisent parfois du stationnement sur voirie non désiré.

PERSPECTIVES

- Valoriser l'usage de certains parkings en ouvrage sur Dijon pour récupérer de l'espace public permettant d'améliorer les modes de déplacements actifs ;
- Poursuivre l'extension du stationnement payant sur voirie dans les quartiers de Dijon en fonction des objectifs à définir et dans le cadre de la DSP «Mobilité» ;
- Définir les principes d'une politique de stationnement dans les Communes autour de Dijon ;
- S'interroger sur les normes de stationnement privé pour éviter les dysfonctionnements (occupation de l'espace public) tout en étant cohérent avec les objectifs de modération de l'usage de la voiture et s'interroger sur la mutualisation du stationnement.

LA MARCHE

SYNTHÈSE

- Le mode de déplacement le plus utilisé, principalement pour des déplacements de proximité ;
- Des zones apaisées qui se sont développées dans les communes ;
- Un étalement urbain et une absence de services, de commerces de proximité dans certaines communes qui ne favorisent pas la marche à pied.

PERSPECTIVES

- Un développement des zones apaisées à poursuivre ;
- Un mode à valoriser pour les déplacements internes aux Communes ;
- Une offre de services de proximité dans les communes à développer.

LE VÉLO

SYNTHÈSE

- Un réseau cyclable qui se développe, mais avec encore des tronçons manquants pour avoir un maillage continu et lisible ;
- Une concentration de la population autour du centre-ville de Dijon, à une distance favorable pour les déplacements à vélo (entre 2 km et 5 km) ;
- Une topographie incitant moins à la pratique du vélo sur certains secteurs (Communes Ouest notamment) ;
- Un usage du vélo qui augmente progressivement.

PERSPECTIVES

- Un mode de déplacement à valoriser et à combiner avec d'autres modes, des lieux d'intermodalité à organiser sur le territoire ;
- Des priorités à définir pour les tronçons à aménager ;
- Des zones apaisées (zones 30, zones de rencontre) à développer pour faciliter la mixité et l'usage du vélo ;
- Des nouvelles technologies, vélo à assistance électrique, à intégrer et des usages à faciliter.

L'ACCIDENTOLOGIE

SYNTHÈSE

- Globalement, une stabilité du nombre d'accidents impliquant un automobiliste ;
- Mais une tendance à la baisse pour les accidents impliquant des modes actifs ;
- Même si certaines intersections restent dangereuses pour les modes actifs.

PERSPECTIVES

- Développer les zones apaisées et le partage de la voirie ;
- Modérer la vitesse des véhicules automobiles ;
- Sécuriser les traversées piétonnes et cyclables.

LES NOUVEAUX SERVICES EN MOBILITÉ

SYNTHÈSE

- Des nouvelles formes de mobilité et des nouveaux outils d'aide à la mobilité qui se développent.

PERSPECTIVES

- Le covoiturage : une pratique à organiser au niveau de l'ensemble des communes, notamment dans celles où l'offre TC efficace ne peut pas être une réponse efficace ;
- L'autopartage : un champ d'action à développer sur certains territoires ;
- De nouveaux usages à intégrer au système global des déplacements et sur lesquels s'appuyer pour améliorer la desserte des communes et faciliter la mobilité.

LE MÉTABOLISME DU TERRITOIRE

Le présent chapitre vise à mettre en exergue les performances environnementales du territoire, dont le fonctionnement au quotidien lié aux différentes activités qui s'y exercent (déplacements, activités économiques, habitat...) mobilisent de multiples ressources (eau, énergie...) mais l'impacte aussi en termes de pollution de l'eau, des sols, de l'air ou encore de production de déchets. Au-delà de ce système entrant-sortant qu'il apparaît primordial d'optimiser, la qualité de l'environnement et du cadre de vie est impactée par ce fonctionnement territorial en termes de risques et de nuisances liées aux activités ou aux déplacements. Ce fonctionnement peut aussi être perturbé par la vulnérabilité du territoire face aux risques naturels.

LES ORIENTATIONS CADRES RELATIVES À LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DU TERRITOIRE

Par rapport aux problématiques de l'eau, plusieurs documents cadres doivent être pris en compte.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2016-2021, approuvé le 3 décembre 2015, comprend 9 orientations fondamentales :

- S'adapter aux effets du changement climatique
- Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité
- Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques
- Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement
- Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau
- Lutter contre les pollutions
- Préserver et restaurer les milieux naturels
- Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

Le SDAGE définit en outre les objectifs pour chacune des masses d'eau et justifie les dérogations éventuelles en cas de non possibilité d'atteinte à l'horizon 2021.

Les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) sont des outils de gestion définissant les modalités précises d'application des orientations du SDAGE au niveau local, pour un bassin versant. Le territoire de l'agglomération est concerné par 3 SAGE sur chacun des 3 bassins versants sur lesquels il s'inscrit.

Le SAGE de l'Ouche a été approuvé le 13 décembre 2013. Il décline 5 enjeux au sein du plan d'aménagement et de gestion durable :

- Retour durable à l'équilibre quantitatif
- Gestion des inondations dans le respect du fonctionnement des milieux
- Atteinte du bon état des masses d'eau
- Atteinte du bon état écologique des milieux
- Organiser l'aménagement du territoire autour de la ressource en eau

Le SAGE de la Tille est en cours d'élaboration. La stratégie locale a toutefois été adoptée en décembre 2014 et précise plusieurs axes sur :

- La gestion quantitative des ressources en eau
- La préservation de la qualité des eaux
- La gestion des cours d'eau et des milieux aquatiques
- L'aménagement du territoire et la gestion des risques d'inondation.

Le SAGE de la Vouge a été approuvé après une première révision le 3 mars 2014. Il décline au sein du plan d'aménagement et de gestion durable plusieurs objectifs généraux :

- Pérenniser la gestion solidaire et la gouvernance locale sur le bassin versant de la Vouge
- Maîtriser encadrer et accompagner l'aménagement du territoire
- Restaurer la qualité des eaux superficielles et souterraines en luttant contre les facteurs d'eutrophisation et toutes les autres formes de pollutions présentes sur le bassin
- Préserver et restaurer la qualité des cours d'eau et de leurs milieux annexes en améliorant leur fonctionnement morphologique et écologique
- Restaurer l'équilibre quantitatif des cours d'eau en conciliant les usages avec les besoins du milieu
- Préserver et restaurer la qualité et assurer la gestion quantitative de la nappe de Dijon Sud
- Communiquer et sensibiliser sur les enjeux du SAGE

Si le risque naturel lié aux inondations est en partie traité au sein du SDAGE et des SAGE il fait également l'objet de documents cadres spécifiques.

La mise en œuvre de la directive européenne de 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation a fait évoluer l'approche nationale centrée sur la sécurité des personnes et des biens directement exposés. La gestion du risque inondation ne se limite plus aux seules zones inondables mais traite aussi des incidences sur le fonctionnement des réseaux, l'accessibilité aux services publics, de secours, de santé...

Le Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI) 2016-2021 du Bassin Rhône-Méditerranée, approuvé le 7 décembre 2015, découle de l'application de cette directive. Il se structure sur 5 grands objectifs complémentaires :

- La prise en compte des risques dans l'aménagement et la maîtrise du coût des dommages liés à l'inondation
- La gestion de l'aléa en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques
- L'amélioration de la résilience des territoires exposés
- L'organisation des acteurs et des compétences pour mieux prévenir les risques d'inondation
- Le développement et le partage de la connaissance

Une **Stratégie Locale de Gestion du Risque Inondation (SLGRI)** a été réalisée à l'échelle des bassins versants de la Tille, de l'Ouche et de la Vouge en lien avec la désignation du territoire dijonnais en Territoire à Risque important d'Inondation (TRI). La SLGRI a été approuvée par arrêté préfectoral du 13 octobre 2016.

Enfin, il faut noter que le territoire de Dijon Métropole est concerné

par 10 Plans de Prévention du Risque Inondation. Les PPRI doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le PGRI.

Concernant la problématique climat-air-énergie, le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Bourgogne-Franche-Comté**, arrêté en juin 2019, remplace le **Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) de Bourgogne** approuvé le 25 juin 2012. Ses orientations doivent faciliter et renforcer la cohérence régionale des politiques publiques engagées en intégrant les problématiques de pollution atmosphérique, de qualité de l'air, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de développement des énergies renouvelables ainsi que les orientations en matière d'adaptation des territoires aux impacts du changement climatique.

Le territoire de Dijon Métropole a réalisé son **Plan Climat Énergie Territorial (PCET)** Illico² fixant plusieurs objectifs et déclinant des actions locales pour atteindre le Facteur 4. En application de la loi de transition énergétique de 2015, les PCET deviennent des **Plans Climat Air Énergie Territorial (PCAET)**, véritable outil opérationnel de transition énergétique des territoires. Le PCAET de Dijon Métropole est actuellement en cours d'élaboration. Dijon Métropole dispose également d'un schéma directeur des énergies.

Le territoire fait également l'objet d'un **Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)** approuvé en 2014. Il s'agit d'un plan d'actions qui a pour objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener dans la zone concernée les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées réglementairement.

Le PCET Illico² décline en outre des orientations visant une gestion optimisée des déchets sur le territoire. Des documents spécifiques l'organisent également comme le Plan départemental de prévention des déchets signé en 2010.

Enfin, le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Dijonnais**, approuvé le 09 octobre 2019, décline un certain nombre d'orientations relatives à la performance environnementale, à la qualité du cadre de vie sur le territoire et notamment :

- Assurer la disponibilité de la ressource en eau sur le long terme ;
- Anticiper les risques pour assurer un cadre de vie tranquille aux populations ;
- Encourager l'essor de la croissance verte en améliorant la résilience du territoire à l'égard du changement climatique.

Les axes visant à renforcer l'armature paysagère et à articuler déplacements et urbanisation participent aussi indirectement à la construction d'un cadre de vie sain et de qualité sur le territoire dijonnais.

DES USAGES IMPORTANTS DE L'EAU À SATISFAIRE

En 2013, ce sont 283 millions de m³ d'eau qui ont été prélevés sur le territoire de Dijon Métropole d'après les données de la BNPE*. Ce volume très important s'explique par les prises d'eau nécessaires au fonctionnement du Canal de Bourgogne et qui représentent 97,5% des prélèvements totaux. Hormis ces volumes techniques, c'est l'alimentation en eau potable qui est l'usage prépondérant des ressources en eau prélevées sur le territoire puisqu'elles représentent alors 6,8 millions de m³. Il faut toutefois noter que l'eau potable prélevée sur le territoire ne représente qu'une part de l'eau effectivement consommée dont la majeure partie est prélevée au-delà des limites intercommunales. La seconde source de prélèvements est l'industrie qui compte pour 213 671 m³ d'eau prélevée soit seulement 3% des prélèvements et enfin l'irrigation pour 2,2% avec 159 974 m³. Il faut noter que la majorité de ces prélèvements s'effectue sur les ressources souterraines, exceptés pour l'alimentation en eau des canaux.

Au-delà des stricts prélèvements effectués sur le territoire intercommunal, la satisfaction des différents usages sollicite des ressources externes au territoire métropolitain.

L'usage principal reste celui de l'adduction en eau potable. En 2015, ce sont 20 778 791 m³ qui ont été produits depuis les 12 ressources exploitées : 7 d'entre elles se situent en dehors du territoire intercommunal et couvrent 75 à 80% des besoins. Les ressources sollicitées sont d'origine karstiques mais aussi des nappes alluviales et profondes. L'adduction en eau potable est assurée par 8 délégations de service public de Dijon Métropole sur l'ensemble du territoire à l'exception de la commune de Féney, gérée par un EPCI voisin. Les performances du réseau d'adduction en eau potable se sont globalement améliorées ces dernières années grâce à de nombreux travaux effectués permettant ainsi de réaliser des économies de la ressource en eau distribuée. De même, la consommation d'eau par habitant a connu une baisse significative depuis une dizaine d'années.

Les activités industrielles sont aussi consommatrices d'eau. Si certaines installations sur le territoire disposent de leur propre approvisionnement, la majorité du tissu d'activités artisanales et industrielles s'approvisionne à partir du réseau d'adduction en eau potable. Il faut aussi noter que le territoire accueille un profil d'entreprises industrielles susceptibles de consommer

des quantités d'eau importantes (industries agroalimentaires, pharmaceutiques, conditionnement...).

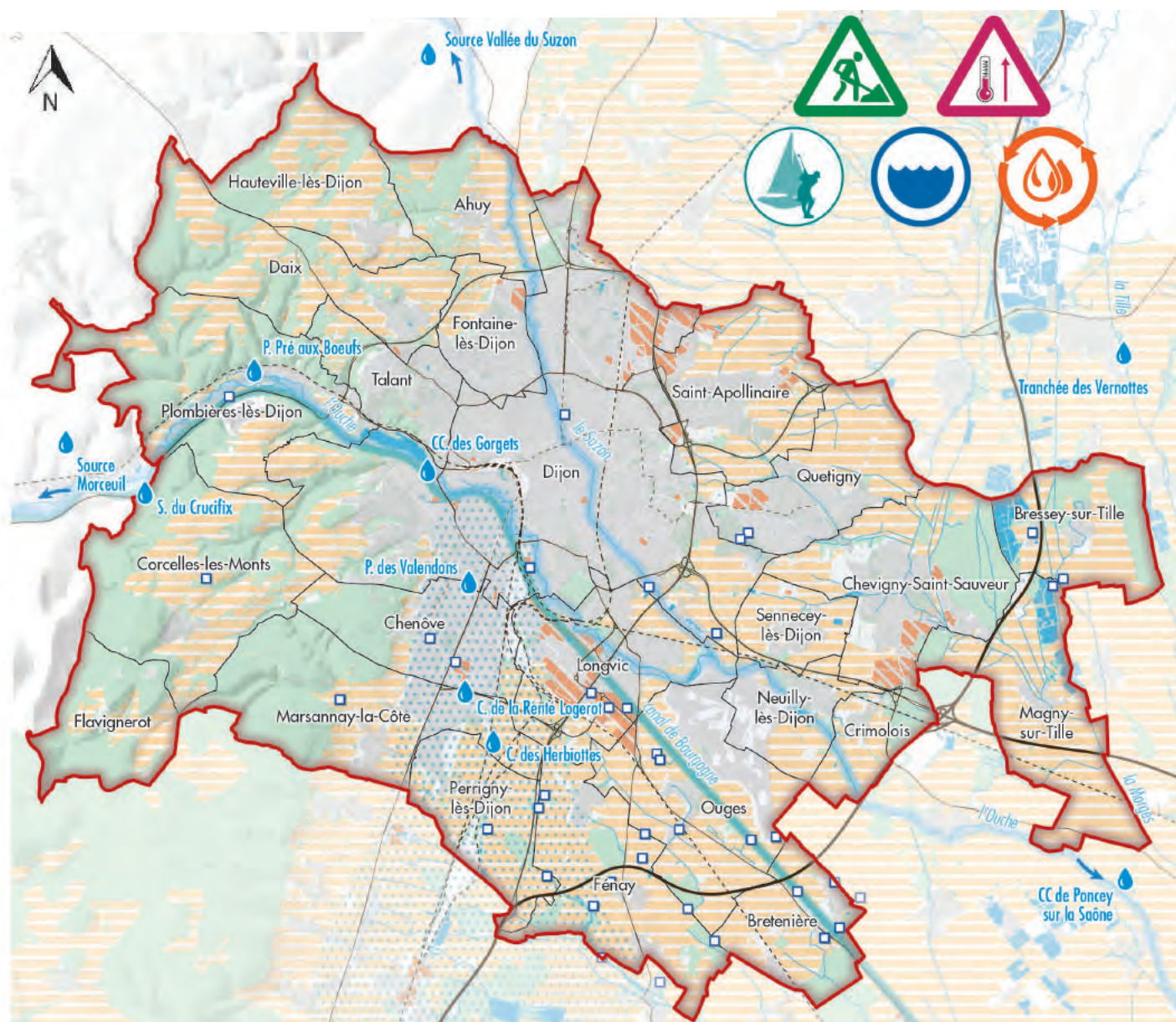
Les prélèvements agricoles, qui tendent à diminuer, peuvent cependant être particulièrement impactants. L'agriculture sollicite en effet la ressource en eau dans les périodes les plus sensibles en termes quantitatifs, au moment des étiages.

Enfin, la ressource en eau est aussi sollicitée pour les usages de loisirs (canotage, navigation, pêche, baignade, sports nautiques...) qui nécessitent une disponibilité de la ressource.

Face à ces différentes sollicitations pour assurer le fonctionnement du territoire, l'équilibre quantitatif de la ressource en eau, qu'elle soit superficielle ou souterraine est menacé. L'ensemble du territoire et de ses ressources est ainsi classé en Zone de Répartition des Eaux qui constitue un signal d'alarme important en matière de gestion collective de la ressource. Par ailleurs, la nappe de Dijon Sud et la nappe alluviale de la Tille sont des ressources déclarées d'intérêt patrimonial. Plusieurs autres ressources sont stratégiques et font notamment l'objet de zone de sauvegarde dont le champ captant des Gorgets à Dijon, la source du Zouave à Talant et la ressource profonde de Norges-Marsannay et qu'il s'agit de préserver afin d'assurer la satisfaction des besoins à moyen et long terme.

Enfin, il faut prendre en compte les effets du changement climatique qui vont venir aggraver les tensions sur la ressource en eau notamment en affectant la recharge des nappes, les débits estivaux des cours d'eau... Les sources du Suzon et de Morceuil sont déjà extrêmement sensibles aux étiages. La disponibilité de la ressource risquera d'être fortement affectée, notamment en période estivale alors que la demande est la plus importante. Dans ce sens, la hausse de la consommation d'eau potable en 2015 en lien avec l'été caniculaire de la même année montre bien l'impact des pressions liées au réchauffement climatique.

* Banque Nationale des Prélèvements Quantitatifs en Eau (BNPE) : recense tous les prélèvements d'eau annuels supérieurs à 7 000 m³ (Territoire en Zone de Répartition des Eaux).



Sources : IGN, Dijon Métropole, DREAL Bourgogne

Des besoins très divers à satisfaire

- Des besoins spécifiques pour assurer le fonctionnement des canaux
- Des points de captage d'eau potable pour l'approvisionnement
- Un besoin pour l'industrie non négligeable (zones d'activités)
- Des besoins pour l'agriculture en diminution
- Des usages de loisirs à satisfaire
- De multiples points de prélèvements maillant le territoire

Un déséquilibre quantitatif de la ressource en eau

- Des masses d'eau superficielles et souterraines en déséquilibre quantitatif
- Un classement du territoire en Zone de Répartition des Eaux
- Un impact important sur certains points d'approvisionnement en eau potable (l'Ouche, le Suzon)

Des perspectives à prendre en compte face au développement du territoire

- Des besoins en eau en hausse face au développement du territoire
- Une aggravation des tensions sur la ressource en lien avec le changement climatique
- Une identification de la nappe de Dijon Sud comme ressource stratégique
- La nécessaire poursuite de la sécurisation de la ressource

DES DÉFIS EN MATIÈRE D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE ET DE PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

En 2010, près de 6 330 GWh d'énergie finale ont été consommés au sein de Dijon Métropole, soit un ratio de 26MWh par habitant (35 MWh pour la Bourgogne). Cette énergie, produite à 96 % par des énergies nucléaires (électricité) ou fossiles (charbon, fioul, gaz naturel) induit d'importantes émissions de gaz à effet de serre qui s'élèvent à 1,7 millions t_{eq}CO₂ en 2009. Si les secteurs industriel (7%) et agricole (1%) ne représentent qu'une part négligeable des consommations finales d'énergie, les postes résidentiel et tertiaire expliquent largement ce constat (source : Observatoire Climat-Energie de Bourgogne).

En premier lieu, comptabilisant près de 70 % des consommations énergétiques finales, les secteurs résidentiels et tertiaires apparaissent comme les principaux postes émetteurs sur le territoire (hors-fret) à l'origine de 75 % du total des émissions de gaz à effet de serre. Avec près de 50 % de logements construits avant 1949 (INSEE 2013), Dijon Métropole est caractérisée par un parc bâti ancien dont 80 % a une consommation annuelle supérieure à 231 kWh/m² selon le diagnostic de performance énergétique (DPE).

D'autre part, le secteur des transports, à l'origine de 22 % des consommations énergétiques au sein de Dijon Métropole participe à hauteur de 17 % aux émissions de gaz à effet de serre. Structuré par des axes routiers stratégiques, le territoire de la Métropole est traversé par des flux de fret qui participent ainsi à hauteur de 71 % à cette consommation d'énergie. Par ailleurs, premier bassin d'emploi du territoire bourguignon, Dijon Métropole est également à l'origine de nombreux flux pendulaires dont plus de 70% des 83 % des trajets effectués en voiture individuelle utilisent l'énergie diesel (source : Observatoire Climat-Energie de Bourgogne).

Au-delà des impacts environnementaux et sanitaires générés par les émissions de gaz à effet de serre et l'amplification du phénomène d'îlots de chaleur urbains (ICU), la consommation des énergies soulève également des enjeux sociaux et économiques. En effet, la précarité énergétique touche 17 % des habitants de la Métropole. Bien qu'inférieures au ratio régional par habitant évalué à 2 884 euros en 2010, les dépenses énergétiques annuelles par habitant de 1 952 euros sur la métropole la même année, rendent vulnérables les ménages les plus précaires vivant principalement dans des territoires périphériques à la ville centre.

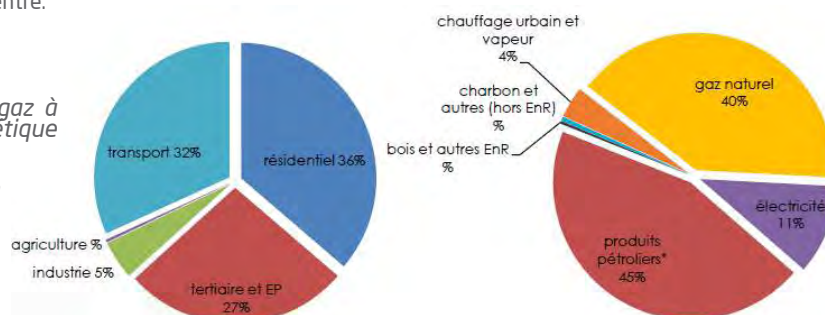
Dijon Métropole s'est engagée dès 2009, au côté d'autres acteurs du territoire, à réduire les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet-de-serre et les îlots de chaleur urbains, à travers l'élaboration du Plan Climat Energie Territorial (PCET) Illico² 2011-2020. Des actions sont également menées en faveur de la réduction des déperditions énergétiques du bâti (OPAH, PIG 2013-2017 sur le parc bâti ancien, réhabilitation thermique, construction d'écoquartiers, bâtiments BEPOS comme la Tour Elithis etc.). De plus, la Métropole agit en faveur de la réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre associées à travers la promotion des modes de transports alternatifs à la voiture initiée au sein de son Plan de Déplacements Urbains depuis 2001. L'implantation de la plateforme bimodale de Perrigny-lès-Dijon illustre également le soutien du territoire à de nouveaux modes de transport de marchandises, plus sobres en énergie. Enfin, une campagne de mesure des îlots de chaleur urbains sur le territoire par l'installation de micro-stations depuis 2014 contribue également à engager des pistes d'application en matière de santé.

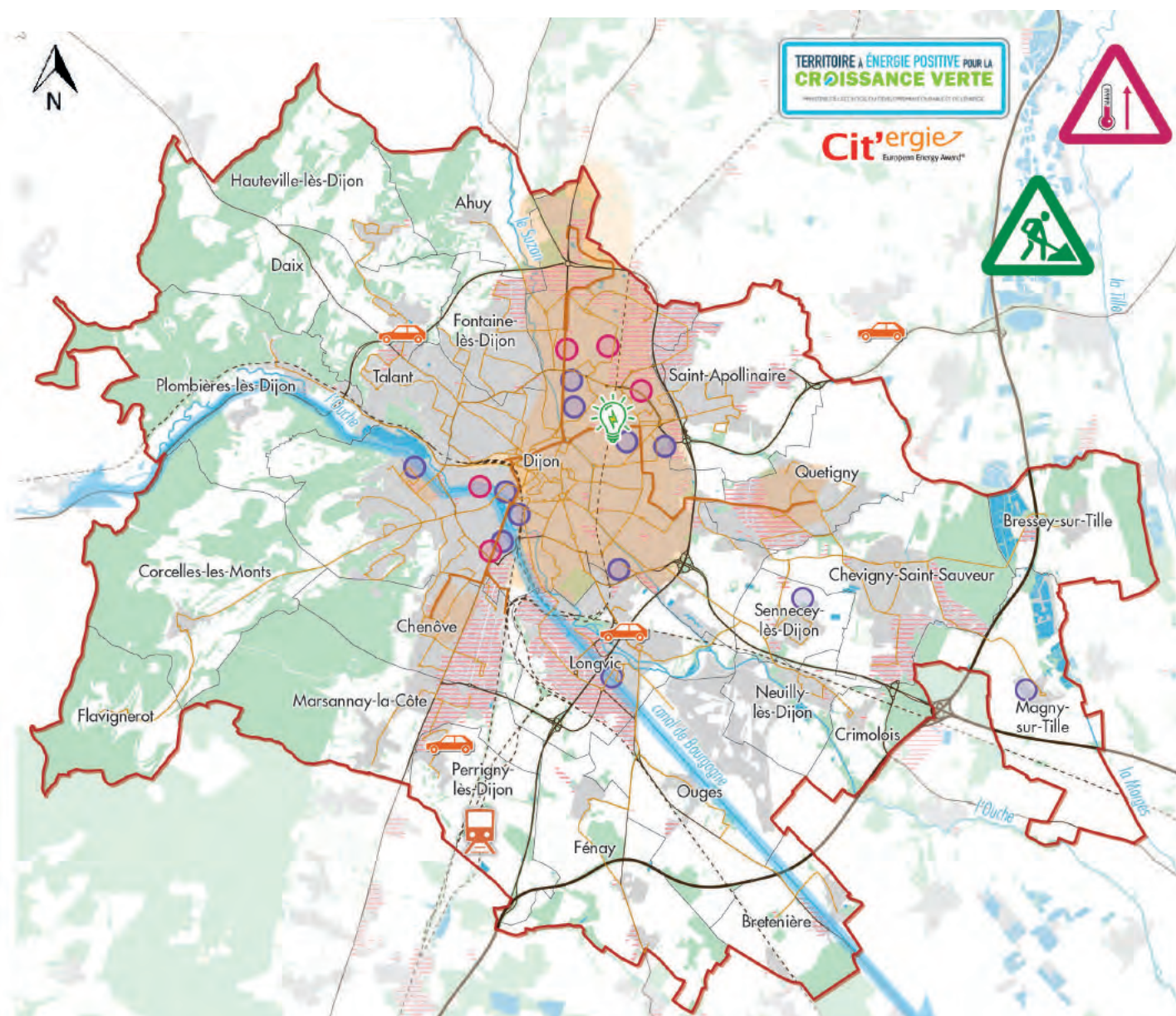
Dijon Métropole et certaines communes du territoire sont d'ores et déjà particulièrement reconnues comme des acteurs engagés dans la transition énergétique à travers les labels Citergie de l'ADEME et Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) qui leur ont été décernés. D'autre part, en lien avec les objectifs de la loi Transition Énergétique pour la Croissance Verte, Dijon Métropole élabore actuellement son PCAET dans la continuité de ces diverses actions menées en matière d'efficacité énergétique, de transports, d'aménagement du territoire, d'accompagnement du tissu économique local ou encore de promotion des énergies renouvelables.

Par ailleurs, la mise en place d'une gestion centralisée de l'espace public à partir d'avril 2019 avec OnDijon permettra de réaliser des économies importantes sur les consommations d'énergie liées à l'éclairage public. De manière complémentaire, la présence de nature en ville et la revégétalisation des espaces publics contribue à préserver des îlots de fraîcheur sur le territoire et lutter contre le réchauffement climatique.

Répartition des émissions de gaz à effet de serre d'origine énergétique par secteur et par énergie

Source Observatoire Climat-Energie de Bourgogne





Sources : IGN, Dijon Métropole

Des secteurs induisant de fortes consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre

- Un territoire encore dépendant des énergies fossiles et nucléaires à 96%
- Un parc de logement assez ancien aux performances énergétiques faibles vecteur de précarité énergétique
- Des flux routiers importants liés au fret et aux déplacements pendulaires
- Des zones commerciales, industrielles et artisanales, particulièrement consommatrices d'énergie
- Le changement climatique potentiellement créateur de nouveaux besoins

Des initiatives qui traduisent l'ambition de maîtrise des consommations

- Un territoire TEPCV et labellisé CITERGIE
- Des réseaux au profit de la performance énergétique :
 - Des secteurs desservis par des réseaux de chaleur
 - Des alternatives à l'utilisation du réseau routier :
 - Tram
 - Réseaux bus
 - Covoiturage
 - Plateforme bimodale (ferroviaire - route) à Perrigny-lès-Dijon
 - Canal de Bourgogne, une infrastructure peu exploitée qui présente un potentiel pour le fret de marchandises

De la rénovation énergétique à la construction d'écoquartiers performants énergétiquement :

- Un point infos énergie à Dijon
- Des opérations, programmes et financements facilitateurs pour la rénovation énergétique et thermique (OPAH, PLH, PIG, patrimoine public, logements privés)
- De nouveaux Ecoquartiers performants énergétiquement (orientation des bâtiments, matériaux biosourcés, utilisation des énergies renouvelables, etc) :
 - Les Ecoquartiers
 - Les projets en cours

UN POTENTIEL DE PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

Malgré une légère réduction des consommations d'énergie sur le territoire depuis quelques années, le taux d'indépendance énergétique¹ du territoire de Dijon Métropole, estimé à 3%, reste inférieur à la moyenne du territoire bourguignon qui s'élève quant à lui, à 10%. (source : Observatoire Climat-Energie de Bourgogne). Face à l'augmentation future des consommations énergétiques dans un contexte de raréfaction des ressources fossiles et d'augmentation des coûts de l'énergie, le développement des ressources locales et renouvelables du territoire apparaît primordial.

En 2010, le territoire a produit 208 284 MWh d'énergies renouvelables, soit environ 3,6% de la production régionale. Les objectifs fixés au niveau régional sont quant à eux ambitieux par rapport à cette production. Ainsi, le Schéma Régional Climat Air Energie de Bourgogne, approuvé en juin 2012, fixe un objectif de production de plus de 6 000 GWh d'énergie à partir de ressources renouvelables à l'horizon 2020. Dijon Métropole contribue depuis 2009 à l'atteinte de cet objectif à travers son Plan Climat Energie Territorial (PCET) qui fixe de son côté une augmentation de 20% des énergies renouvelables dans le mix énergétique du territoire. L'élaboration du Schéma Directeur des Energies permet alors de décliner des outils pour y parvenir. D'autre part, l'élaboration en cours du Plan Climat Air Energie Territorial devrait actualiser et renforcer ces différents.

Particulièrement rural sur ses franges, le territoire de Dijon Métropole révèle un grand potentiel de développement des énergies renouvelables, particulièrement issues des ressources biomasse et bois qui constituent déjà l'essentiel – soit 93% – des ressources utilisées. Ces ressources naturelles répondent notamment aux besoins des deux grands réseaux de chaleurs aménagés et situés à Dijon, Fontaine d'Ouche, Quetigny et Chenôve. Ces derniers raccordent aussi bien des logements, des commerces que des équipements publics. Alimentés à 80 % par des énergies renouvelables, ces réseaux font actuellement l'objet de projets d'extension et d'intensification pour l'utilisation d'énergies renouvelables biomasse, dont la demande devrait s'intensifier ces prochaines années.

La récupération des eaux usées et des déchets pour la production d'énergie sont aussi des démarches innovantes largement engagées sur le territoire. L'unité de cogénération de la station de traitement des eaux usées de Chevigny-Saint-Sauveur et la station de traitement « eauvitale » de Dijon Longvic valorisent ainsi les boues d'origine domestiques et agricoles par le processus de cogénération. La récente mise

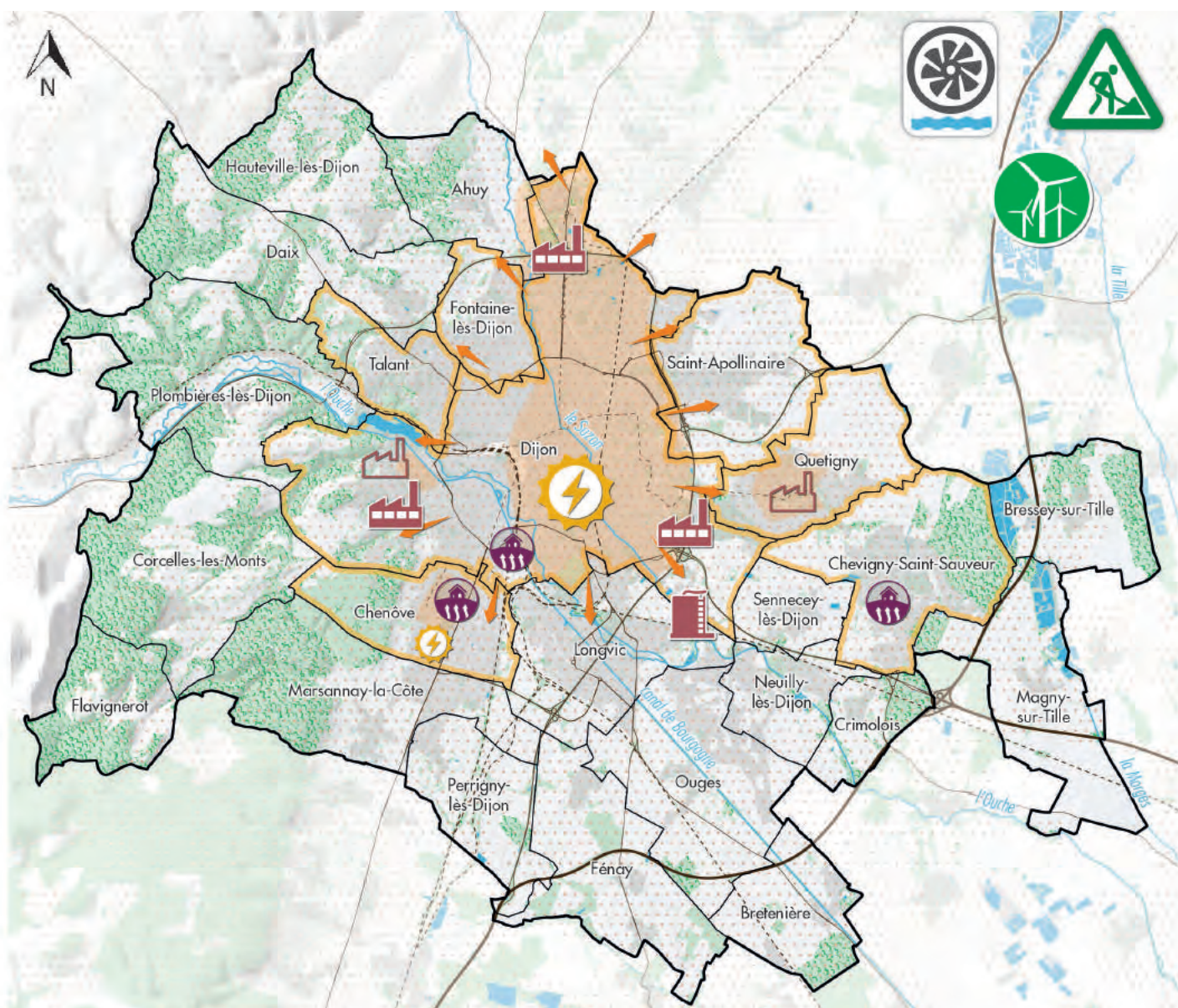
aux normes de l'Usine d'Incineration des Ordures Ménagères (UIOM) de Dijon Métropole a également permis la mise en place d'une unité de valorisation énergétique (UVE) permettant la production de 48 169 MWh d'électricité et de chaleur en 2014 et l'alimentation à hauteur de 31 914 MWh du réseau de chaleur urbain de Dijon Métropole. Le réseau de chaleur est régulièrement étendu, totalisant 104 km en 2019.

Par ailleurs, un projet de reconversion du centre d'enfouissement technique de Valmy en centrale solaire est en cours. Il permettra d'alimenter 8000 habitants en électricité à l'horizon 2021. Aussi, la réalisation de l'une usine de méthanisation devrait voir le jour en 2021. Elle a pour objectif de gérer 40 000 tonnes d'intrants par an afin de produire 27 000 MWh de gaz renouvelable qui seront réinjectés dans le réseau. Ce projet devrait permettre de réduire de 6 400 tCO₂ les émissions de gaz à effet de serre du territoire.

Pour autant, d'autres énergies renouvelables connaissent des progressions plus discrètes et modérées. Promues par le Schéma Régional Eolien de Bourgogne qui fixe un objectif de production de 1 500 MWh à l'horizon 2020, aucune installation de dispositif éolien n'est aujourd'hui recensée sur le territoire. De fortes aménités paysagères et patrimoniales contraignent leur installation. De ce fait, le potentiel éolien est limité. Aussi, malgré quelques équipements solaires individuels ou collectifs installés principalement au sein du pôle urbain et en progression ces dernières années, le potentiel solaire thermique et photovoltaïque de 1050 KWh/m²/an, ne reste que partiellement exploité au regard des autres énergies renouvelables. Par ailleurs, seule la géothermie basse énergie ne peut être développée sur le territoire qui possède un potentiel d'exploitation ainsi limité. Enfin, le régime torrentiel des cours d'eau ne permet pas l'exploitation de l'énergie hydraulique.

Dans le contexte de transition énergétique des territoires, la poursuite du développement des énergies renouvelables déjà impulsé (biomasse, bois, récupération des eaux usées, des déchets organiques et agricoles), notamment par les procédés de cogénération ou d'alimentation des réseaux de chaleur, et d'autre part, la diversification du mix énergétique en intensifiant le développement des énergies encore peu représentées (solicitation de délaissés pour l'installation de centrale photovoltaïque comme les anciens CET...), pourront permettre l'atteinte des objectifs de production d'énergies renouvelables sur le territoire.

¹ Le taux d'indépendance énergétique est le rapport entre la production nationale d'énergies primaires (charbon, pétrole, gaz naturel, nucléaire, hydraulique, énergies renouvelables) et la consommation en énergie primaire sur une année donnée.



Sources : IGN, Dijon Métropole, SRCAE

Des ressources énergétiques potentielles à exploiter ou à intensifier dans le cadre d'un approvisionnement local

Une énergie solaire à valoriser :

- Un potentiel solaire photovoltaïque existant mais sous-exploité : Un marché local à structurer au service du public et des activités locales
- Une énergie solaire thermique exploitée

Une énergie éolienne, controversée et difficile à développer en raison de la densité urbaine et des atouts paysagers et patrimoniaux :

- Zones non favorables au déploiement de l'éolien
- Zones favorables et projets éoliens

- Une exploitation de l'énergie hydraulique limitée par un régime torrentiel

Des réseaux de chaleurs publics-privés existants à structurer et à étendre : Vers un mix énergétique favorable aux énergies renouvelables

Des ressources locales renouvelables pour les réseaux de chaleur

- Le bois, une ressource omniprésente à valoriser et une filière bois-énergie à structurer davantage
- Quelques exploitations de géothermie à « très basse énergie » à promouvoir sur d'autres territoires

La cogénération au service de la production d'électricité et de chaleur :

- Un réseau de chaufferies...
... récemment renforcé par de nouvelles unités dont l'OVE de l'UIOM
- Une action innovante en matière de récupération des eaux usées qui présente un potentiel important de développement : Station « eau-vitale » de Dijon Longvic

Des réseaux de distribution qui se développent et s'étendent : vers un réseau de chaleur intercommunal ?

- Des réseaux de chaleur existants
- Une potentialité de raccordement et d'extension des réseaux de chaleur

Le PLUiHD : une opportunité de développer une complémentarité des territoires et acteurs dans le cadre d'une planification énergétique

UNE PRODUCTION IMPORTANTE DE DÉCHETS VALORISABLES

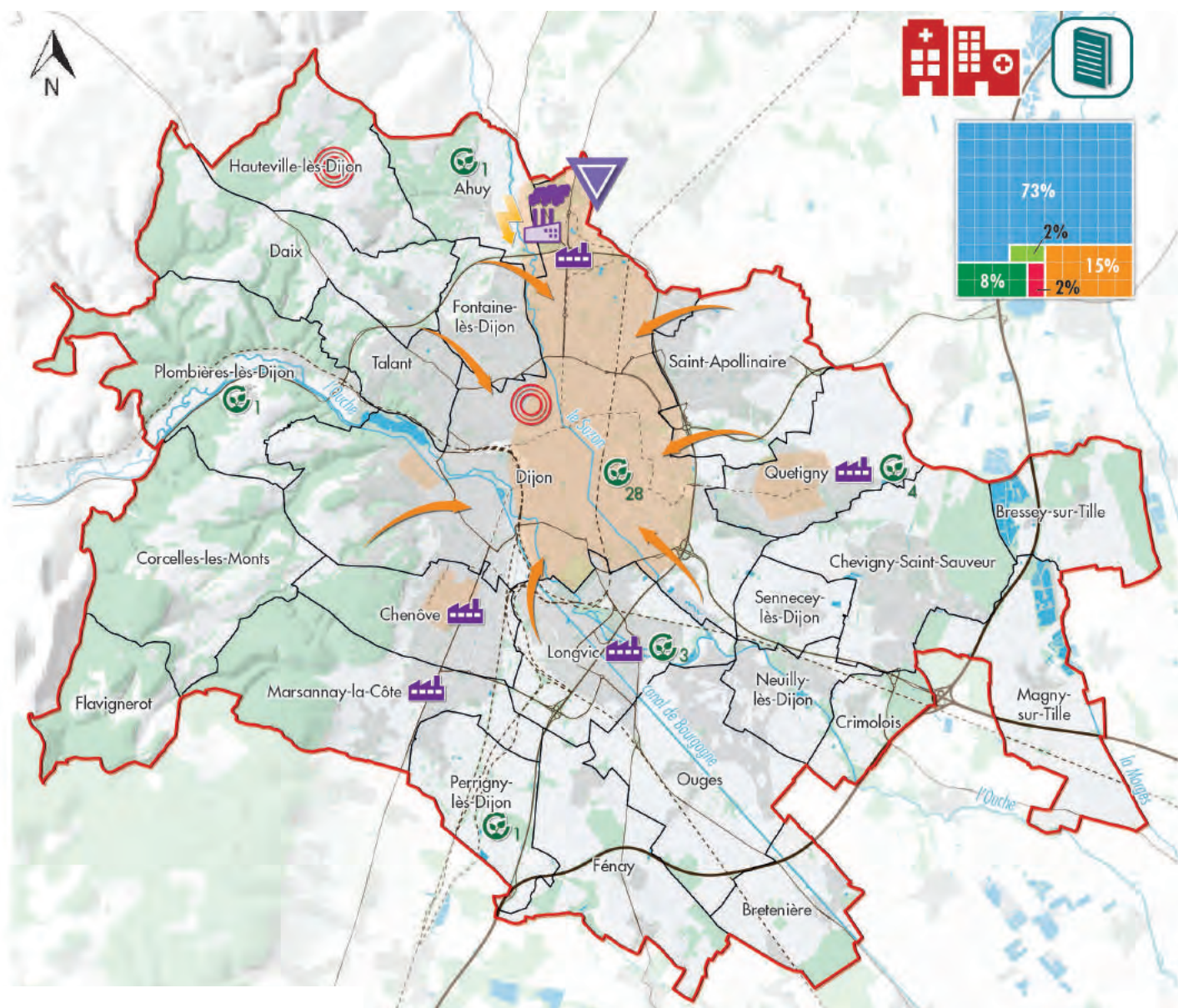
En 2017, 86 300 tonnes d'ordures ménagères et assimilées ont été collectées sur le territoire. Pour autant, la collecte des ordures ménagères résiduelle à hauteur de 249,1 kg par habitant reste largement supérieure à la moyenne en Côte d'Or évaluée par l'ADEME à 228 kg/hab/an. Si l'objectif fixé dans le Programme Local de Prévention de réduire de 7 % la production d'ordures ménagères entre 2010 et 2015, le contrat d'objectifs déchets et économie circulaire (CODEC) signé avec l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) Bourgogne Franche-Comté a pour but de réduire de 10 % la production de déchets de Dijon Métropole entre 2010 et 2020, enjeu de taille dans le contexte d'augmentation de la population et d'attractivité territoriale.

Dijon Métropole endosse les compétences de collecte, d'élimination et de valorisation des déchets. Dans l'objectif de répondre à l'ensemble du cycle d'élimination des déchets, le service de la collectivité, bien structuré autour de 2 pôles distincts (unité de traitement et valorisation des déchets/ tri et prévention des déchets) fait appel à de multiples acteurs : Citec, Véolia, et Diveo pour la pré-collecte et la collecte, l'UIOM pour l'incinération et la valorisation des ordures ménagères, Val'Aura et St Gobain Emballage pour le tri et la Compostère Biodepe pour la valorisation de la matière organique.

La collecte s'effectue en porte-à-porte (PAP) sur l'ensemble des communes, complétée par des Points d'Apports Volontaires (PAV) pour certains types de déchets (collecte sélective, verre, etc.). En parallèle, l'accès aux 5 déchetteries du territoire (Chenôve, Dijon, Longvic, Marsannay-la-Côte, et Quetigny) pour la réception et le traitement des autres déchets, permettent de répondre à l'ensemble des besoins des habitants et des acteurs économiques. Les changements des habitudes de consommation et les efforts entrepris démontrent des taux relativement encourageants. Entre 2010 et 2015, le tonnage collecté d'ordures ménagères a baissé de 7,4 %, la collecte de déchets verts a augmenté de moitié et la performance de recyclage à hauteur de 53,21 kg par habitant apparaît comme 2 fois supérieure à la moyenne nationale. Ces chiffres sont marqueurs d'une politique ambitieuse développée sur le territoire depuis plusieurs années : implantation de P.A.V et de bornes enterrées (Dijon), actions de promotion du compostage partagé, actions de sensibilisation et de communication pour le tri et la promotion du réemploi, etc. Le nouveau centre de tri (2007) d'une capacité de 30 000 tonnes traite annuellement 24 000 tonnes dont 14 700 tonnes en provenance de Dijon Métropole et répond aux besoins futurs en matière de tri sur le territoire.

Par ailleurs, Dijon Métropole dispose d'équipements de traitement performants et d'un gisement potentiel de déchets valorisable. Le traitement des déchets est essentiellement assuré par l'Usine d'Incinération des Ordures Ménagères (UIOM) de Dijon Métropole, d'une capacité de 140 000 tonnes par an, désormais classée pour la protection de l'environnement et certifiée (ISO14 0001, ISO 5000). Le choix de l'incinération et de la valorisation énergétique permet ainsi à cette usine de produire électricité et chaleur. Le projet d'usine de méthanisation, valorisant des déchets issus de l'agro-alimentaire, de l'assainissement et des déchets organiques et verts est actuellement en cours d'étude sur le territoire et présente un potentiel de 54 GWh/an.

Pour autant, les disparités de production et de collecte des déchets, visibles entre communes et des dysfonctionnements encore observés (mauvaise adaptation des locaux, collecte non adaptée dans certaines zones d'activités, dépôts sauvages de déchets non valorisés, etc.) démontrent la nécessité de poursuivre les efforts et les réflexions. L'optimisation de la collecte notamment au sein des centres villes et des zones d'activités, la valorisation énergétique et organique dans le contexte de saturation des infrastructures (déchetterie de Quetigny, centre d'enfouissement technique des déchets inertes), la maîtrise des risques et l'amélioration du paysage (déchets ultimes de l'UIOM), ou encore la gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment (exemple du chantier du tramway à Dijon) sont tout autant d'enjeux qui restent à relever sur le territoire. Retenue pour l'appel à projet « Territoire Zéro Déchet, Zéro Gaspillage » lancé en 2015 par l'Etat, la Métropole s'engage dans des défis complémentaires aux actions déjà menées notamment en matière d'économie circulaire.



Sources : IGN, Dijon Métropole

Une production de déchets importante

- Un surpoids de la balance des ordures ménagères récoltées
- Ordures ménagères : 249,1 kg/hab
- Emballages ménagers recyclables : 53,76 kg/hab
- Verre : 28,88 kg/hab
- Encombrants : 7 kg/hab
- Déchets verts : 5,88 kg/hab

Des impacts sanitaires et environnementaux et paysagers

- Des dépôts sauvages rencontrés
- Un programme de surveillance de l'impact et des points de contrôles des polluants sur le territoire
- Un risque sanitaire infectieux identifié dans le Plan Régional d'Élimination des Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux et le traitement des DASRI

Les déchets : une ressource potentiellement valorisable

Une valorisation énergétique des déchets pour la production d'électricité et de chaleur

- Un réseau de chaleur alimenté par la valorisation des déchets et les chaufferies biomasse
- Vente d'électricité issue de la combustion des déchets

Une valorisation organique des déchets verts

- Un Plan d'actions de prévention des déchets verts pour une valorisation agricole
- Des sites de compostage partagé qui valorisent les biodéchets

Des avancées environnementales et sanitaires pour le traitement des déchets

- L'UIOM, une usine d'incinération des déchets ménagers classée ICPE engagée dans une démarche environnementale et certifiée ISO
- Un réseau de déchetteries réservées aux particuliers
- Un centre d'enfouissement technique des déchets inertes de classe III

UNE QUALITÉ DE L'AIR GLOBALEMENT SATISFAISANTE

La stratégie territoriale, régionale et locale est orientée vers la surveillance, la préservation et l'amélioration de la qualité de l'air. Elle est assurée sur le territoire métropolitain par l'association ATMOSF'air Bourgogne à l'aide d'un réseau de 7 stations de mesures de la qualité de l'air. Un nouveau capteur innovant connecté a été installé au Port du Canal en 2019. 3 autres stations permettent de rendre compte de la qualité de l'air en milieu urbain (Pasteur, Péjoces et Tarnier), 1 en milieu périurbain située à Daix, la dernière étant implantée à proximité du trafic (boulevard Trémouille). 19 capteurs seront répartis par la suite sur le territoire, mesurant également les températures et l'humidité.

De nombreux paramètres font varier les niveaux de pollution. Configuration des rues, des formes urbaines, la densité du trafic et les conditions météorologiques entraînent ainsi une plus ou moins forte exposition des populations. Une pollution de fond globale sur l'ensemble du territoire peut ainsi être relevée. Des secteurs de concentration des polluants sont cependant observés, notamment en lien avec les réseaux routiers majeurs.

Le territoire dijonnais présente globalement une qualité de l'air relativement bonne et préservée. L'indice ATMO pour l'année 2015 montre des indices de qualité bon à très bon 72% de l'année. Les principaux polluants responsables du déclassement de l'indice sont d'abord l'ozone, les particules fines puis le dioxyde d'azote.

2 sortes de normes sont édictées pour plusieurs polluants identifiés de manière à permettre de réduire les effets nocifs des polluants sur la santé et l'environnement : une valeur cible qui est à atteindre dans la mesure du possible et des valeurs limites, d'information et d'alerte, qu'il convient de ne pas dépasser.

Concernant le dioxyde d'azote, c'est la cinquième année consécutive sur l'ensemble de la région que les valeurs limites sont respectées pour ce polluant. Les seuils d'information et d'alerte n'ont ainsi pas été atteints. En 2015, le seuil d'information a toutefois été atteint pour l'ozone sur le territoire dijonnais. Les concentrations les plus fortes sont relevées en été et en dehors des zones urbaines denses : la station de Daix sur l'agglomération présente ainsi les plus forts taux sur la métropole. Si les concentrations mesurées en PM2,5 (particules fines) sont inférieures à la valeur limite, elles se situent toutefois au-delà de la valeur recommandée par l'OMS. Ce sont les PM10 (particules fines) qui sont responsables des principaux dépassements du seuil d'alerte sur le territoire. En 2015, un dépassement du seuil d'alerte a ainsi été enregistré accompagné de 4 jours de persistance en raison de l'important

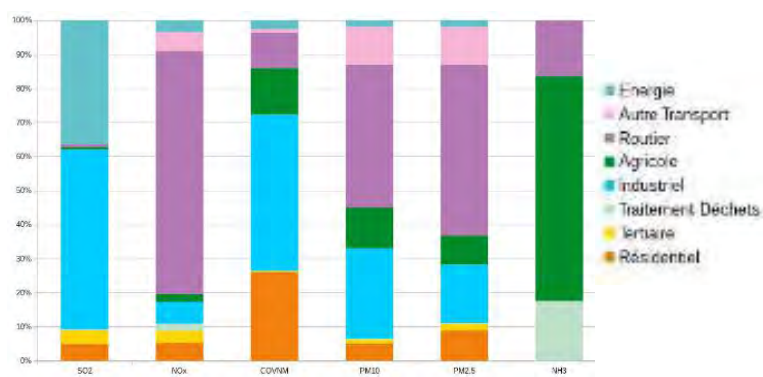
épisode de pollution du mois de mars ayant touché une large partie du territoire national. Il faut également noter que sur cette même année, le seuil d'information a été dépassé 7 fois. En 2018, deux jours de dépassement du seuil d'alerte ont été enregistrés (5 et 6 août).

D'autres polluants ne font pas l'objet de mesures réglementaires. C'est le cas des pesticides par exemple, pour lesquels des prélèvements effectués en 2013 par ATMOSF'air Bourgogne ont montré la présence de molécules dans l'air sur le territoire de Dijon Métropole.

En lien avec l'observation de la présence de ces différents polluants sur l'agglomération, un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) a été élaboré en 2014 sur l'agglomération dijonnaise. Il a pour objectif de définir des actions ayant pour but de réduire les émissions de polluants atmosphériques. Le Plan de Déplacements Urbains mais aussi le PCET Illico² sur l'agglomération dijonnaise permettent également par leurs différentes actions d'agir en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air. Dijon Métropole est également lauréate de l'appel à projet « Ville respirable en 5 ans » lancé par l'Etat en 2015 et Dijon est classée 1^{ère} ville française pour la qualité de l'air par l'Institut de veille sanitaire.

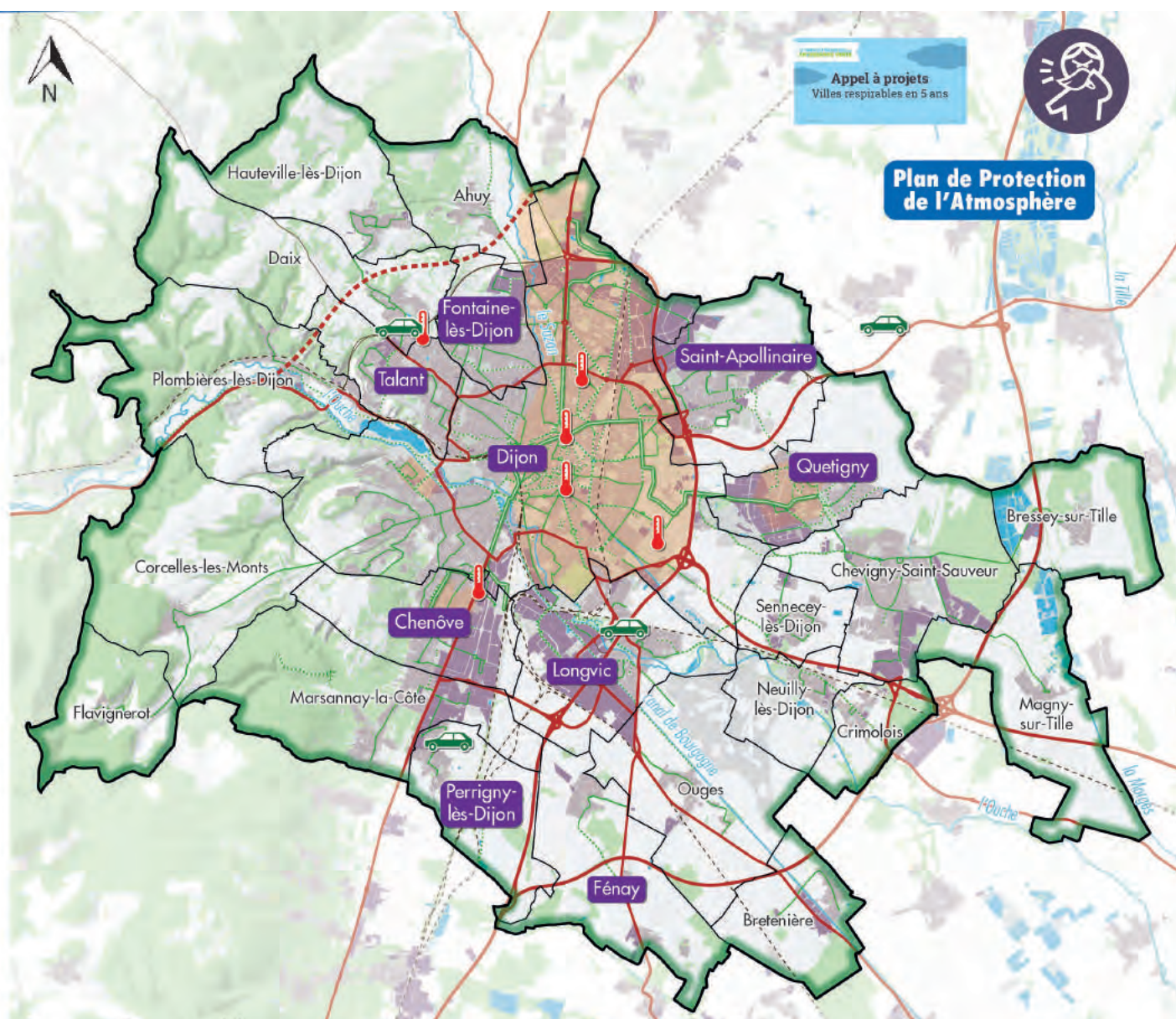
Enfin, la qualité de l'air peut aussi être dégradée pour une certaine part de la population par la présence d'allergènes et notamment de pollens. A Dijon en 2015, des pollens extrêmement allergisants ont ainsi été recensés et l'étude a montré une tendance continue à leur augmentation par rapport aux dernières années : ambrosie, graminées, cyprès ou encore bouleau.

Répartition des émissions de polluants par rapport aux secteurs d'activités



Source : Diagnostic du PCAET en cours d'élaboration

DES ENJEUX À MAÎTRISER POUR FAVORISER UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'AIR DÉJÀ RELATIVEMENT APPRÉCIABLE AU SEIN DE DIJON MÉTROPOLE



Sources : IGN, Dijon Métropole, DREAL Bourgogne

Une agglomération attractive, sujette aux pollutions atmosphériques

Les déplacements routiers sources de la majorité des pollutions atmosphériques

— Un fret important et des mobilités pendulaires sur les axes routiers générateurs de pollutions atmosphériques

--- Une nouvelle rocade dijonnaise à surveiller

Des émissions polluantes liées aux constructions

Des zones bâties émettrices de polluants en lien avec le chauffage :

■ Zones industrielles et commerciales ■ Tissu à vocation principale d'habitat

■ Des réseaux de chaufferies émetteurs

Des impacts environnementaux non négligeables

👤 Des impacts directs sur la santé : hausse des pathologies respiratoires et cardiovasculaires, diminution de l'espérance de vie

🌿 Des effets sur les milieux naturels : contaminations des sols, de l'eau et dépérissement des végétaux

Des dynamiques favorables à l'amélioration de la qualité de l'air et à la maîtrise des impacts

Une surveillance active

📍 **Dijon** Un suivi prioritaire des communes en zones sensibles pour la qualité de l'air

🌡️ 6 stations Atmos'air au sein de la Métropole, Balzac, Daix, Pasteur, Pêjoces, Tarnier, Trémouille

Des leviers en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air

🌿 Un couvert végétal qui participe au captage des polluants

🏠 L'existence d'un PPA sur l'unité urbaine de Dijon

🏆 Dijon Métropole, lauréate de l'appel à projet national « ville respirable en cinq ans » : des actions en cours de réflexion

Une politique de transports ambitieuse :

En communs et doux :

🚊 Tram

🚌 Réseaux de bus

🚲 Pistes cyclables

Des alternatives à l'utilisation du réseau routier :

🚗 Aires de covoiturage

UNE RESSOURCE EN EAU IMPACTÉE PAR LES ACTIVITÉS DU TERRITOIRE

Les ressources souterraines, notamment celles stratégiques pour l'eau potable, sont impactées par la présence de polluants (pesticides, nitrates, solvants chlorés...). Si la qualité chimique des eaux superficielles est globalement bonne sur l'ensemble des cours d'eau, leur état écologique est relativement dégradé. L'ensemble des activités du territoire exerce des pressions sur la qualité des ressources. Les polluants identifiés comme responsables de sa dégradation ont ainsi diverses origines.

Ils peuvent être d'origine industrielle et liés à des déversements accidentels ou des pollutions plus diffuses de substances dangereuses vers les milieux naturels. Des activités polluantes sont recensées notamment dans les zones d'activités de Chenôve et Longvic. Si les ICPE bénéficient aujourd'hui d'un suivi encadrant les rejets (79 conventions de déversements industriels sont actuellement signées), et permettant de limiter les pollutions, il existe de nombreux petits établissements industriels dont les activités contribuent de façon non négligeable à une pollution plus diffuse. Il s'agit par exemple d'entreprises de traitement de surface, de pressing, d'activités mécaniques, d'entreprises agro-alimentaires... et qui maillent l'ensemble du territoire.

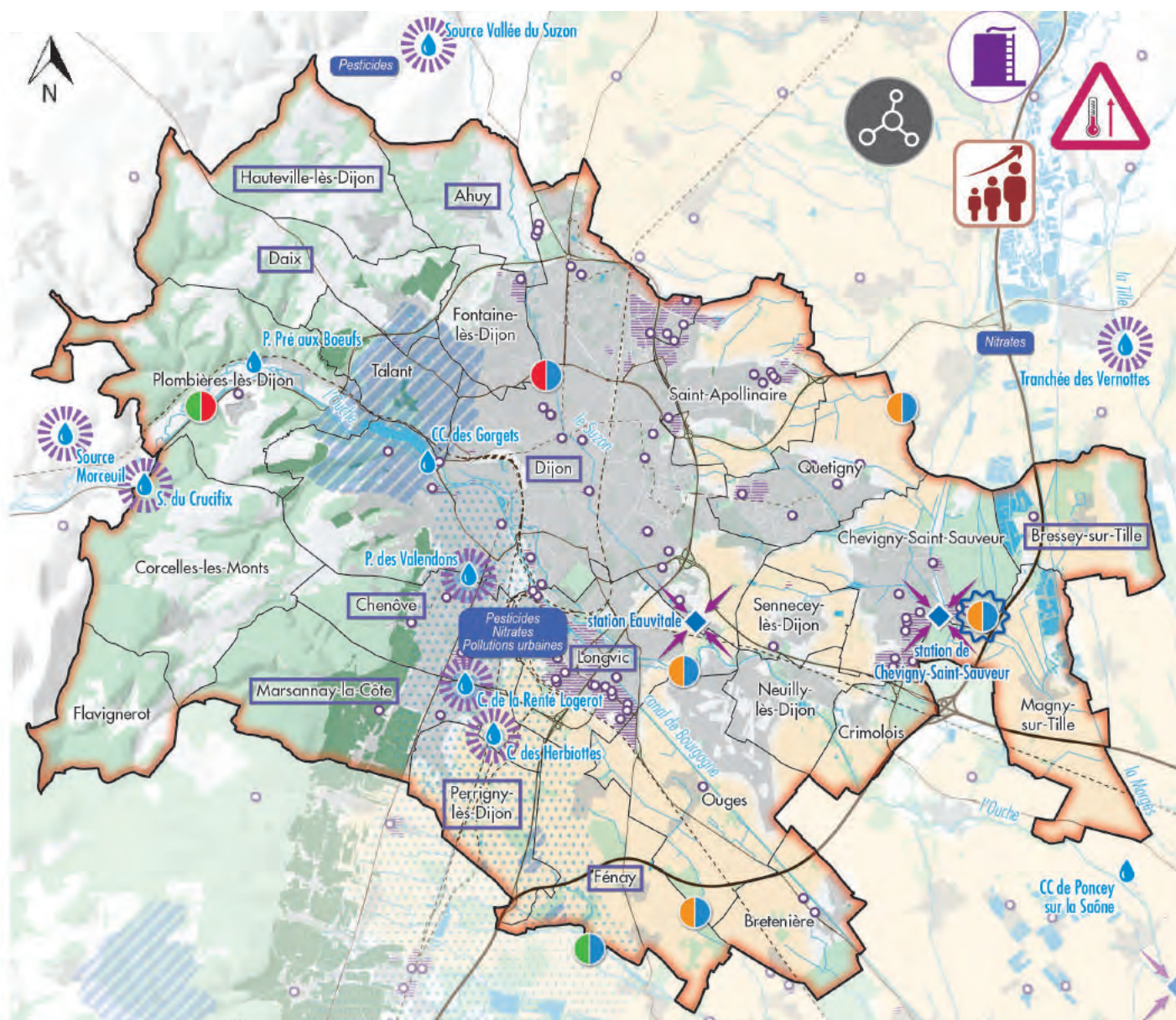
Les zones urbanisées contribuent également à la dégradation de la qualité des ressources en eau. Ces pollutions domestiques peuvent être dues à des défauts des réseaux d'assainissement, des surcharges d'installations entraînant des débordements mais aussi au ruissellement d'eaux pluviales non traitées... Sur le territoire de Dijon Métropole, 56% des réseaux sont de type « séparatif » et la majorité des réseaux de type unitaire se situe sur la commune de Dijon. L'assainissement collectif est organisé par 6 délégations de service public. Le traitement des eaux usées est notamment assuré par la STEP Eau Vitale qui a traité en 2015 plus de 18 millions de m³ d'eaux usées en provenance de 16 communes dont 12 de la Métropole et qui présente des rendements performants. Le système est complété par la STEP de Chevigny-Saint-Sauveur qui a traité en 2015 plus de 2,3 millions de m³ d'eau en provenance de 9 communes dont 6 de la Métropole et qui assure des rendements conformes à la réglementation. Les dispositifs d'assainissement non collectif peuvent aussi être responsables de pollutions diffuses sur la ressource en eau. Seule la commune de Flavignerot est en assainissement non collectif total, toutefois un peu plus de 2 350 installations sont recensées actuellement sur l'ensemble du territoire. Aucun Service Public d'Assainissement Non Collectif (SPANC) n'encadre à ce jour ces dispositifs qui font toutefois l'objet de contrôles. Ces derniers ont montré qu'une large part des installations présentait des non-conformités et que certaines d'entre elles étaient d'ores et déjà raccordables au réseau collectif.

D'autre part, les pollutions liées aux activités agricoles intensives et à la viticulture, sont également importantes.

Presque tous les cours d'eau sont concernés par la présence de pesticides et de nitrates issus des matières azotées et des produits phytosanitaires utilisés par ces activités.

Ces diverses pollutions ont des impacts importants sur la qualité de l'eau, notamment en termes d'alimentation en eau potable. Un travail important doit ainsi être engagé pour assurer la reconquête de la qualité des eaux sur les différentes ressources. Toutefois, même s'il reste ponctuellement des problèmes liés aux pesticides et aux nitrates, les eaux distribuées sont de bonne qualité. En effet, des moyens curatifs onéreux sont mis en place afin d'assurer un traitement adéquat. Le traitement de l'eau potable est assuré sur le territoire par 4 usines de traitement de l'eau brute.

Face à ce constat, plusieurs protections sont alors mises en œuvre ou en cours. Concernant plus spécifiquement l'alimentation en eau potable, l'ensemble des captages utilisés bénéficient d'une protection au titre des servitudes d'utilité publique. Néanmoins des procédures de déclaration d'utilité publique ont été engagées par délibération du conseil métropolitain du 23 juin 2016 afin de compléter la protection le puits des Valendons à Chenôve ainsi que le champ captant de la Rente Logerot et forage des Herbiottes (également connu sous le nom du « puits de Longvic ») à Marsannay-la-Côte. Or une protection qualitative plus généralisée de la ressource apparaît nécessaire. Le classement du territoire en zone d'action renforcée (directive européenne sur les nitrates) permet notamment d'engager des mesures de réduction des pollutions diffuses d'origine agricole sur les ressources. D'autre part, dans le cadre du SDAGE et du Grenelle de l'Environnement, des captages prioritaires ont été identifiés. Ils doivent faire l'objet d'études approfondies sur leurs aires d'alimentation, accompagnées d'un programme d'action garantissant la restauration et la préservation de la ressource en eau. 2 captages sont identifiés par le SDAGE Rhône-Méditerranée sur le territoire de la Métropole : le puits Saulon à Perrigny-lès-Dijon et le puits Paquier du Potu à Fénay. Ces derniers sont exploités pour l'adduction en eau de territoires voisins. Par ailleurs, plusieurs ressources externes au territoire, mais l'alimentant en eau potable, font également l'objet de définition d'aires d'alimentation des captages.



Sources : IGN, Dijon Métropole, DREAL Bourgogne

Un état dégradé des masses d'eau du territoire

- Etat écologique des masses d'eau : Bon (vert), Moyen (orange), Médiocre (rouge)
- Etat chimique des masses d'eau : Bon (bleu), Mauvais (rouge)
- Masse d'eau fortement modifiée (symbole d'écroulement)
- De multiples types de pollutions relevés sur les masses d'eau souterraines (symbole de pollution)

Des sources de pollutions aux origines diverses à réduire

- D'origine urbaine :
 - Zone urbanisée, imperméabilisée où les polluants ruissellent et se concentrent
- D'origine domestique, pollutions diffuses :
 - Les rejets des stations de traitement des eaux usées
 - Des installations d'assainissement non collectives encore présentes sur le territoire
- D'origine industrielle avec des pollutions ponctuelles :
 - Des zones d'activités artisanales et industrielles à prendre en compte
- D'origine agricole :
 - Des cultures intensives implantées sur la plaine agricole
 - Une viticulture s'inscrivant sur les coteaux
- Dijon : Communes concernées en partie ou en totalité par un aquifère d'intérêt patrimonial et zones de sauvegarde

Des impacts importants sur l'adduction en eau potable

- Une forte pression sur la qualité des eaux brutes prélevées (captages)
- Une vulnérabilité en diminution de la nappe d'eau de Dijon Sud

Des perspectives aux incidences incertaines à prendre en compte

- Un accueil supplémentaire d'habitants et d'activités envisagé dans le cadre du développement du territoire
- De nouveaux micro-polluants représentant une menace à ne pas négliger : perturbateurs endocriniens, etc.
- Une dégradation de la qualité de l'eau attendue en raison du changement climatique

Des actions engagées pour la reconquête de la qualité de l'eau

- Le classement en zone vulnérable aux nitrates du territoire
- Des périmètres de captage qui assurent la protection de la ressource (périmètres rapprochés)
- La définition d'aires d'alimentation de captage engagées sur certaines ressources
- Un suivi des rejets des principales activités industrielles potentiellement polluantes
- Des équipements de traitement des eaux usées, renouvelés et performants

Sources

UN PASSÉ INDUSTRIEL RESTREINT

Le territoire métropolitain ne constitue pas un pôle industriel historique majeur. Dans ce sens les impacts de ses activités sur l'environnement et le cadre de vie sont relativement limités.

Ainsi, les établissements industriels implantés sur le territoire et inventoriés au titre des risques industriels majeurs sont au nombre de 5. 4 de ces sites sont classés SEVESO dits de « seuil haut » correspondant ainsi aux installations soumises à autorisation avec servitudes d'utilité publique pour la maîtrise de l'urbanisation. Il s'agit des emprises de la Raffinerie du Midi à Longvic et Dijon, des entrepôts pétroliers dijonnais, de l'établissement céréalier Dijon Céréales et de la société EDIB tous situés à Longvic. L'établissement Synkem basé à Chenôve est quant à lui classé SEVESO dit « seuil bas ».

Au-delà du classement de ces grandes industries, les installations industrielles et agricoles d'une certaine importance doivent faire l'objet d'une autorisation préfectorale préalablement à leur mise en service puis d'un suivi régulier. Plus de 60 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont ainsi recensées sur le territoire de Dijon Métropole.

Ces activités industrielles, notamment les plus à risques, se concentrent majoritairement dans des zones industrielles limitant ainsi l'exposition des biens et des personnes à d'éventuels accidents industriels. Les études de dangers des sites classés SEVESO seuil haut montrent ainsi des impacts sur des infrastructures ou d'autres bâtiments d'activités industrielles. Peu de zones urbaines habitées sont concernées par d'éventuels aléas. L'élaboration de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRt) est imposée autour des établissements SEVESO seuil haut depuis l'application de la loi Bachelot. Les périmètres d'étude de ces documents correspondent à l'enveloppe des phénomènes dangereux. Les PPRt peuvent réduire l'exposition au risque dans les zones les plus exposées en maîtrisant l'urbanisation. Sur le territoire de Dijon Métropole, 3 PPRt sont approuvés, sur des sites SEVESO dits « seuil haut » des entrepôts pétroliers dijonnais, de la Raffinerie du Midi et de Dijon Céréales. Des études de danger sont en cours sur le site EDIB à Longvic qui ne fait pas pour le moment l'objet d'un PPRt suite à son récent classement en seuil haut.

Parallèlement à l'enjeu humain, l'impact d'un accident technologique sur l'environnement peut être considérable en raison de pollutions accidentelles ou diffuses de matières dangereuses (dépôts de déchets industriels, fuites, rejets non conformes...). Outre les impacts potentiels sur la ressource en eau (certaines emprises se situent à proximité immédiate des nappes souterraines comme la nappe de Dijon-Sud), la qualité des sols peut en être fortement impactée. Toutefois,

l'héritage industriel du territoire étant limité, seulement 9 sites BASOL sont recensés sur le territoire intercommunal. L'ensemble de ces sites fait l'objet d'une action des pouvoirs publics à des stades d'avancement divers (en évaluation, en cours de travaux, traité avec surveillance...). Au-delà de l'inventaire de sites pour lesquels la pollution est avérée, des inventaires de sites industriels et activités de service, en activité ou non et pouvant avoir occasionné une pollution des sols sont réalisés. Plus de 100 sites sont ainsi recensés dans la base de données BASIAS sur le territoire métropolitain. Ils sont toutefois principalement concentrés sur les communes de Dijon, Chenôve et Longvic. Il s'agit à travers cet inventaire de conserver la mémoire des sites qui ne présentent qu'une potentialité de pollution. Ils doivent toutefois faire l'objet d'une vigilance particulière en cas de réaménagement. Le site EDIB de l'avenue de Stalingrad à Dijon fait par ailleurs l'objet d'une servitude d'utilité publique (PM2) du fait de la pollution des sols. Aussi, le projet de Secteurs d'Information sur les Sols (SIS) de Côte d'Or a été défini par l'arrêté préfectoral du 26 octobre 2018. 12 sites sont identifiés dans la Métropole sur les communes de Dijon (7), Quetigny (1), Talant (1), Neuilly-lès-Dijon (1), Longvic (1) et Plombières-lès-Dijon (1).

Le territoire est également le siège de flux de matières dangereuses (produits inflammables, toxiques, explosifs ou corrosifs) générés par les activités présentes mais également par le transit. Si les aléas technologiques liés aux installations industrielles sont relativement concentrés, le risque lié aux transports de matières dangereuses (TMD) est beaucoup plus diffus. Ce risque concerne ainsi de nombreuses communes du territoire, à des degrés divers en fonction de l'importance et de la densité des infrastructures de transport qui les traversent. Outre ces infrastructures routières, ferrées et fluviales, le territoire est également maillé par plus de 30 conduites souterraines de distribution de gaz. Elles sont pour la plupart situées en dehors des zones urbanisées et habitées les plus denses. Comme pour le risque industriel, les enjeux humains en cas d'accident sont particulièrement importants dans les zones urbaines traversées par les voies de communication qui supportent ces transports de matières dangereuses. Les enjeux environnementaux sont également significatifs, ces accidents pouvant avoir un impact sur la qualité des sols, de l'eau et des milieux naturels.

Enfin, la présence du barrage du lac Kir constitue également un risque potentiel de rupture identifié comme risque majeur sur le territoire.



Sources : IGN, Dijon Métropole, Georisque, DREAL Bourgogne

**Un territoire urbanisé et industriel, notamment par l'activité :
des pollutions et risques associés**

Des zones à risques liées aux industries du territoire :

-  Un périmètre territorial présentant d'anciens sites industriels à prendre en compte (anciens sites industriels)
-  De nombreuses zones d'activités industrielles présentes sur le territoire
- Des sites industriels présentant un risque important pour la population et pour l'environnement (Seveso, ICPE)
- Des sites de pollutions avérées ou potentielles

Des axes de Transports de Matières Dangereuses

Des axes de transports terrestres : — Transport fluvial
— Transport routier
— Transport ferré

Des canalisations souterraines de transport de gaz

Un enjeu de protection de la population face aux risques technologiques

Des plans de prévention des risques technologiques qui permettent de maîtriser les impacts pour la population

- ☒ PPRT approuvé ☐ Etude de danger en cours

Des enjeux sanitaires importants et des secteurs particulièrement sensibles

-  Des potentiels impacts sur la santé humaine par le biais de l'eau, des cultures, etc.
-  Des populations à protéger dans le tissu résidentiel, notamment à Dijon et Longvic, les plus concernées
-  Des périmètres de captages et cours d'eau particulièrement sensibles aux pollutions (périmètres rapprochés)
-  Une exposition aux risques technologiques à ne pas accentuer dans le cadre du développement futur
-  La reconquête des sols pollués : une opportunité de limiter la consommation d'espace et de réduire les pressions sur l'environnement

Le territoire de Dijon Métropole, entre plaine alluviale de la Tille à l'Est et massifs calcaires à l'Ouest, présente un potentiel d'exploitation du sous-sol à l'image du reste du département, entre gravières et carrières de roches massives. Par leurs emprises et la nature des activités, les carrières alluvionnaires notamment impactent aussi bien la consommation d'espaces agricoles et naturels que la préservation des ressources naturelles, par exemple, l'eau.

On ne recense toutefois que 2 sites d'exploitation. Celui de la SAFAC à Plombières-lès-Dijon correspond à un site d'exploitation à ciel ouvert d'une superficie de 44 hectares environ, d'où est extraite une pierre calcaire. Le renouvellement et l'extension de l'autorisation d'exploiter ont été renouvelés en 2012. Un volume de 450 000 tonnes de matériaux est extrait annuellement depuis ce site. Il accueille aussi environ 50 000 m³ par an de matériaux inertes issus des déchets du BTP afin d'assurer les besoins de remise en état des secteurs exploités. Le second site est exploité par Colas-Est à Dijon, au lieu-dit « Le paquier de Bray ». Cette carrière alluvionnaire s'étend sur 10 hectares pour une production moyenne de 10 000 m³ par an. Exploitée depuis une quinzaine d'années, l'autorisation d'exploitation a été renouvelée par arrêté préfectoral le 15 mars 2017, portant prolongation jusqu'en août 2019.

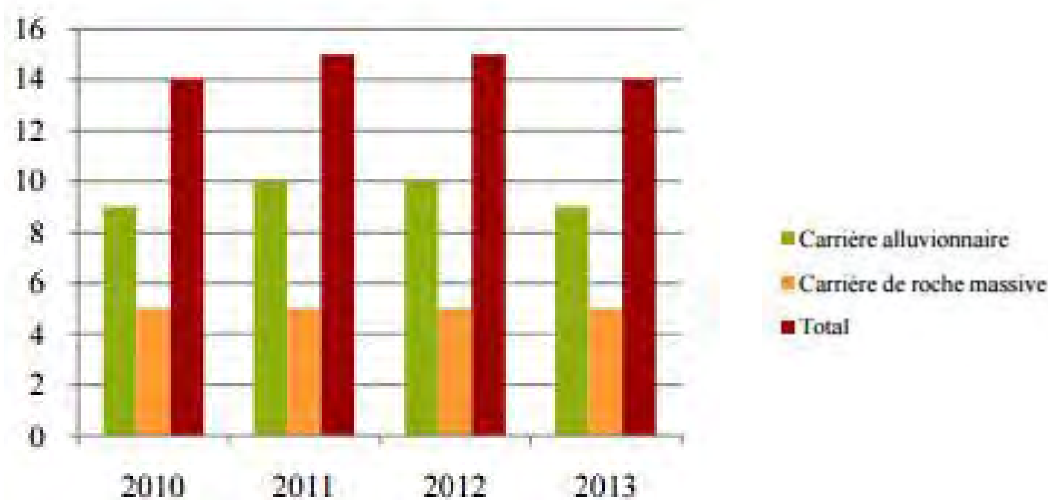
Par ailleurs, il faut aussi noter la présence d'anciennes gravières à l'Est du territoire de Dijon Métropole, aujourd'hui renaturées et faisant l'objet de nouveaux usages : étangs de Magny-sur-Tille, reconnus comme lieu de pêche...

Le schéma départemental des carrières approuvé le 5 décembre 2000 encadre le développement des sites d'extraction en Côte-d'Or. Il recense notamment les différentes zones de restrictions de développement. La présence, sur le territoire de Dijon Métropole, de plusieurs périmètres de protection et d'inventaires écologiques, la proximité avec les espaces urbanisés et la présence de réserves d'eau souterraine intéressantes pour l'alimentation future en eau potable du territoire limitent fortement le développement.

Regroupant le plan départemental de prévention et de gestion des déchets issus du BTP, le futur Plan Régional de Prévention et de Gestion des déchets prendra également en compte la problématique de remblaiement des carrières.

Enfin, le SCoT du Dijonnais, où l'on recense sur son périmètre 9 carrières alluvionnaires et 5 carrières de roche massive, prend également des dispositions afin de limiter les effets des carrières, et notamment les carrières alluvionnaires. Il privilégie des solutions alternatives aux carrières alluvionnaires par l'ouverture de carrières de roche massive et limite à moins de 36 hectares l'extension ou la création de nouvelles carrières alluvionnaires.

Autorisations d'exploitation



Source : SCOT du Dijonnais

Orthophotographie et vue aérienne du site de la carrière SAFAC à Plombières-lès-Dijon
Source : Géoportail - SAFAC



DES NUISANCES SONORES LIÉES AUX FLUX ROUTIERS

Réglementairement, le territoire de Dijon Métropole, agglomération de plus de 100 000 habitants, est concerné par la directive européenne du bruit. Le Plan de Prévention du Bruit pour l'Environnement est en projet sur le territoire. Sa cartographie a permis de mettre en évidence des zones de calme et les zones particulièrement impactées par des nuisances sonores subissant des dépassements des valeurs limites liées au bruit routier, au bruit ferroviaire et au bruit industriel.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement permet ainsi de visualiser la situation sonore du territoire et d'estimer la part de population et des établissements sensibles qui sont affectés par des niveaux importants de bruit. L'application de cette directive se traduit également par la réalisation de cartographies du bruit des principaux axes de transports gérés par d'autres acteurs comme l'Etat ou encore le Département. Ainsi, le Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement de Côte d'Or a été réalisé.

Les études réalisées ont permis de mettre en évidence que 35% de la population, soit environ 80 000 habitants, sont exposés en journée à des nuisances sonores supérieures à 65 dB(A). 38 600 habitants et 25 établissements sensibles (hôpitaux, groupes scolaires...) se situent en dépassements des valeurs de seuil (>68 dB(A)). Une part de la population est ainsi particulièrement vulnérable au bruit sur le territoire.

Toutefois, une part importante de la population a également accès au cours d'une journée à des zones apaisées présentant des niveaux de bruit inférieurs à 55 décibels. En effet, la présence de zones préservées du bruit au sein des zones rurales, des zones excentrées des réseaux routiers et ferroviaires mais aussi du centre-ville de Dijon permettent ainsi de contrebalancer le caractère fortement impacté de certains secteurs de l'agglomération et d'offrir des zones de calme à la population du territoire.

C'est le bruit routier qui est la première source de nuisances sonores sur la métropole puisqu'il représente 75% des nuisances recensées. En effet, le territoire dispose d'un réseau routier dense et de grande envergure, ainsi vecteur de la majorité des nuisances sonores. Plusieurs infrastructures sont de fait classées en catégorie 1 par arrêté préfectoral et notamment l'A31, l'A39 et la N274, impactant principalement les communes de Dijon, Bretenière, Chevigny-Saint-Sauveur, Perrigny-lès-Dijon, Crimolois, Longvic, Quetigny et Saint-Apollinaire. Au-delà de la présence de ces grands axes routiers, l'étude de bruit menée dans le cadre du PPBE a permis de recenser 11 points noirs de bruit sur le territoire. Les plus importants se situent le long de la D906 à Dijon, Talant et Plombières-lès-Dijon, de la D974 à Marsannay-la-Côte et

Chenôve, la D122 à Chenôve, la D70 à Saint-Apollinaire ou encore le long de la D905B à Crimolois et Neuilly-lès-Dijon. Toutefois, des travaux de réaménagement engagés sur ces axes ont permis de réduire le niveau de nuisances sonores comme à Saint-Apollinaire le long de la D70. Le plan d'actions du PPBE permet alors de poursuivre les engagements pris. De même, la politique de développement de modes de transport alternatifs à la voiture, et notamment la mise en place des lignes de tramway a probablement permis de réduire les impacts des nuisances sonores sur certains secteurs de l'agglomération. A contrario, depuis la réalisation de ces études, de nouvelles infrastructures comme la LiNO sont venues impacter de nouveaux secteurs du territoire.

Le bruit ferroviaire est quant à lui responsable de 25% des nuisances sonores relevées sur le territoire de la Métropole. Même si sa part est restreinte par rapport au bruit routier, des dépassements des valeurs limites sont observés dans certains secteurs comme à Dijon, Ouges, Longvic, Bretenière, Chenôve et Marsannay-la-Côte. Toutefois, la part de la population impactée est plus faible que le bruit routier en raison de l'éloignement des secteurs habités par rapport aux infrastructures. 8% de la population sont toutefois exposés à des niveaux supérieurs à 65 dB(A) liés au bruit ferroviaire.

Certains bâtiments industriels génèrent également des nuisances dépassant les seuils réglementaires. Le bruit industriel impacte toutefois une très faible part de la population puisque 99% de la population se situe dans des secteurs de bruit de moins de 50 dB(A), soit des secteurs de zones de calme par rapport au bruit industriel.

Enfin, l'aéroport de Dijon-Longvic constitue aussi une source potentielle de nuisances sonores. Afin de protéger les secteurs adjacents, un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est actuellement en vigueur. En raison du changement d'activités, celui-ci est devenu obsolète, ne répondant plus aux exigences du trafic actuel de tourisme d'affaire. Il contraint ainsi l'urbanisation de certains secteurs potentiellement moins impactés et ce, dans un contexte de forte pression foncière. Sa révision est en cours avec une approbation prévue pour 2019 qui conduirait une forte réduction du périmètre.



 Des publics sensibles à protéger plus particulièrement du bruit

LE MÉTABOLISME DU TERRITOIRE

DES RISQUES D'INONDATION

Les inondations sur le territoire de Dijon Métropole peuvent être dues à des débordements plus ou moins rapides des cours d'eau (Ouche, Tille, Suzon, Norgues...), à des ruissellements d'eau pluviale des coteaux vers les points bas s'accompagnant parfois de coulées boueuses et également de remontées de nappe dans les secteurs de plaine alluviale où la nappe affleure. L'intensité et la durée des précipitations, le relief et notamment la pente du bassin versant, la couverture végétale mais aussi la présence d'obstacles à la circulation de l'eau sont autant de facteurs influençant l'ampleur des aléas.

Sur le territoire métropolitain, 75 des 89 arrêtés de catastrophes naturelles ont été délivrés pour inondations et/ou coulées de boue depuis 1983. Ce sont 14 communes qui sont impactées directement par ce risque sur l'agglomération et il est estimé à 11% du territoire située en zone inondable. Inscrit entre plaine alluviale et contrefort vallonnés de plateaux, le site est ainsi propice aux inondations.

En effet, la présence de nombreux cours d'eau sur le territoire, comme l'Ouche, la Tille, le Suzon ou encore la Norgues implique la survenue d'inondations par débordement et par remontées de nappe. Le périmètre de Dijon Métropole a ainsi été marqué par de fortes crues. Entre 1866 (date des premiers recensements) et 2001, 8 crues ont marqué le cours d'eau de l'Ouche et le Suzon a été concerné par 3 crues de fortes intensités entre 1996 et 2006. Plus récemment le bassin de l'Ouche a été impacté par une crue de forte intensité en 2013. Le bassin de la Tille et de la Norgues a quant à lui été marqué par des crues importantes en 2006 mais aussi en mai 2013 et en janvier 2018.

La vulnérabilité au risque est ainsi particulièrement prégnante sur certains secteurs. Le lit majeur des cours d'eau, et notamment l'Ouche ou la Tille concentrent des zones à vocation résidentielle et des zones d'activités. D'après les travaux réalisés dans le cadre du Territoire à Risque d'Inondation, 1 612 personnes seraient impactées sur le territoire en cas de survenue du scénario fréquent d'inondation par débordement. Des secteurs d'aléas sont également concernés par des enjeux majeurs liés à la présence d'établissements sensibles ou recevant du public : hôpital, camping, groupe scolaire, usine de traitement des eaux ou encore zone industrielle. Outre cette vulnérabilité directe, des impacts indirects peuvent aussi être relevés en termes d'incidences sur les déplacements et d'accessibilité engendrant ainsi une vulnérabilité économique du territoire.

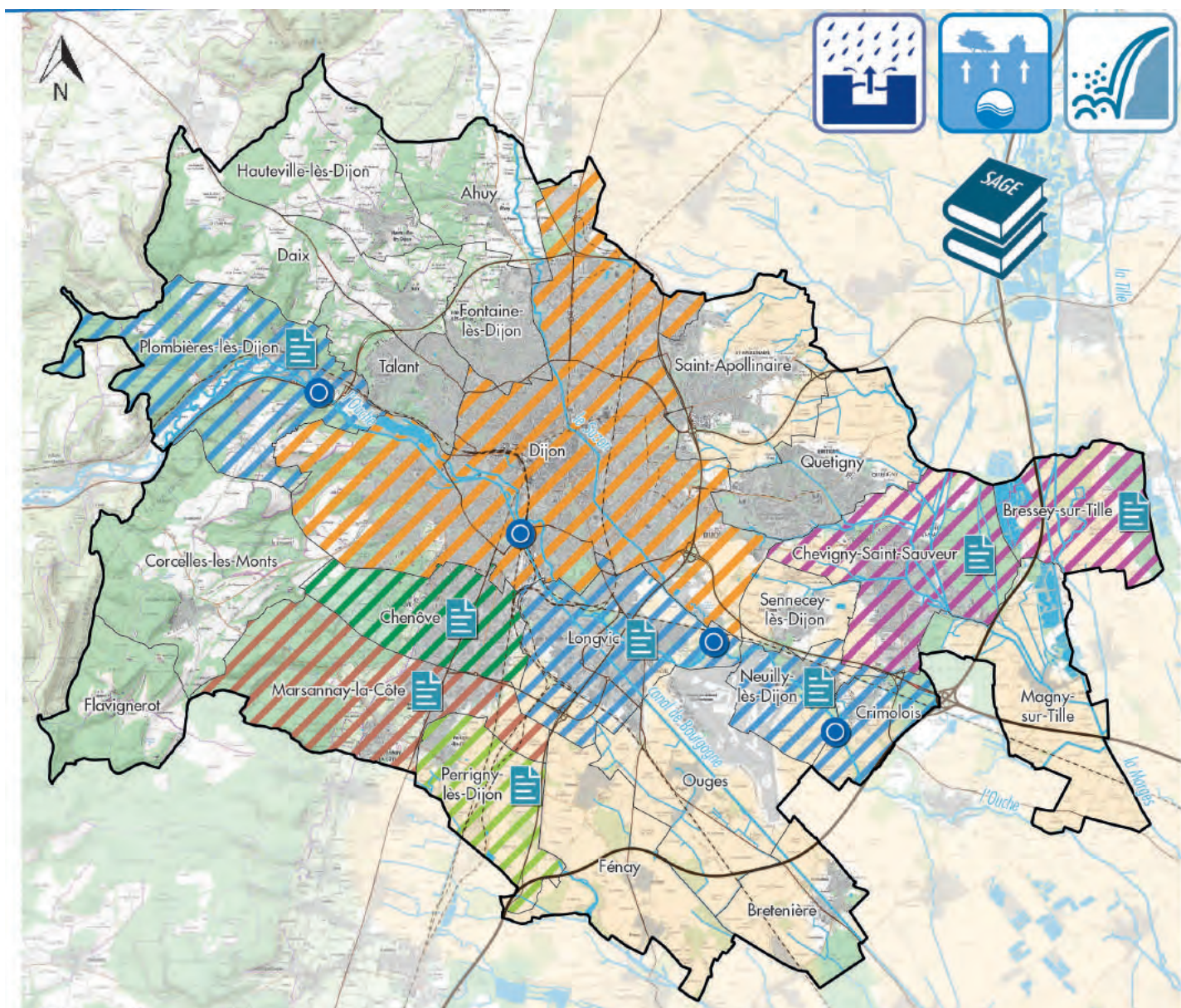
Des phénomènes importants de ruissellement sont aussi recensés. Le relief joue un rôle important : les secteurs de combes situés à l'Ouest du territoire sont ainsi propices à ce phénomène. Outre le relief, les pratiques culturelles ainsi que le développement de zones imperméabilisées figurent parmi les principaux facteurs de génération et d'amplification du phénomène de ruissellement. Les secteurs relativement dénudés des versants en zone agricole et notamment viticole

entraînent des ravinements importants et potentiellement la survenue de coulées boueuses comme sur le secteur de Chenôve, Marsannay-la-Côte et Perrigny-lès-Dijon. Le développement de l'urbanisation entraîne également des ruissellements d'eau pluviale particulièrement diffus et difficilement localisables impactant la voirie, qui les canalise, mais aussi des biens.

Il existe également un risque lié à la rupture d'ouvrages, comme les barrages de Chazilly et de Panthier ainsi que les digues de Neuilly-lès-Dijon et de Chevigny-Saint-Sauveur. Une rupture de barrage peut entraîner la formation d'une onde de submersion se traduisant par une élévation brutale du niveau de l'eau à l'aval. Le risque en cas d'ouverture du système d'endiguement est une libération massive d'eau avec des vitesses d'écoulement et une hauteur d'eau importante, donc une submersion rapide des territoires adjacents.

Face à l'importance de ces risques, des outils réglementaires et des actions de prévention et de gestion du risque inondation sont développés sur le territoire. Dans ce sens, 10 Plans de Prévention des Risques inondation ont été approuvés sur l'agglomération dijonnaise, aussi bien par rapport au débordement (PPRi de l'Ouche et du Suzon, de la Tille et de la Norgues), par rapport au ruissellement et ravinement des coteaux, aux écoulements provenant des vallons et des combes ou bien traitant de multirisques comme à Dijon où le PPRn combine le risque inondation et les mouvements de terrain. Ces documents permettent ainsi d'évaluer le risque et d'instaurer des restrictions et des conditions au développement de l'urbanisation dans les zones qui y sont soumises, aucune urbanisation n'étant possible dans les zones les plus dangereuses. Ils assurent également la préservation des zones d'intérêt stratégique pour la non-aggravation des crues. Outre les PPRi, les SAGE des 3 bassins versants impactant le territoire déclinent également des orientations vis-à-vis de la gestion et de la maîtrise des risques d'inondation.

D'autre part, en lien avec la directive européenne dite « inondation » de 2007, 9 communes du territoire sont intégrées dans le Territoire à Risque Inondation dijonnais (TRI). Ce dernier fait l'objet d'une cartographie des risques inondation selon différents scénarios. Le Plan de Gestion du Risque Inondation élaboré à l'échelle du Bassin Rhône-Méditerranée a été approuvé le 7 décembre 2015 par le préfet coordonnateur de bassin. Il est conçu comme le document de référence de la gestion des inondations sur le bassin et fixe de grands objectifs qui sont déclinés au niveau local par une Stratégie Locale de Gestion du Risque Inondation (SLGRI). Cette stratégie constitue un document de planification propre aux risques mais sans portée juridique. Qui a été élaboré sur un périmètre plus large que celui du TRI. Elle englobe ainsi les bassins de la Tille, de l'Ouche et de la Vouge afin d'assurer une gestion cohérente du risque inondation sur le territoire. La SLGRI a été approuvée par arrêté préfectoral du 13 octobre 2016.



Sources : IGN, Dijon Métropole, SRCEA

Un territoire relativement exposé au risque d'inondation

Un site relativement sensible au risque d'inondation :

- Réseau hydrographique
- Une topographie encaissée à l'ouest qui favorise les ruissellements
- Des paysages ouverts dénudés de végétation, facteur propice au ruissellement
- Tissu urbain imperméabilisé, qui augmente la vulnérabilité du territoire

Des inondations et coulées de boues issues de divers phénomènes :

- Par débordement lent du cours d'eau
- Par remontée de nappes phréatiques
- Par ruissellement et ravinement sur versant

Des orientations et actions en faveur de la maîtrise de l'exposition au risque d'inondation

Des Plans de Prévention du Risque d'inondation (PPRi) qui permettent d'encadrer le risque dans les communes concernées :

- PPRi de l'Ouche, Tille aval et affluents (débordement) - Approuvé le 24 juin 2014
- PPRi Tille et Norges (débordement) - Approuvé le 3 août 2015
- PPRi par ruissellement et ravinement des coteaux - Approuvé le 2 février 2013
- PPRi multirisques mouvements de terrain et inondations (ruissellement et débordement) Approuvé le 7 décembre 2015
- PPRi par écoulements provenant des vallons et des combes - Approuvé le 19 juillet 2010
- PPRi par écoulements en provenance de Marsannay-la-Côte - Approuvé le 31 décembre 2009

- Un Plan de Gestion du Risque d'inondation (PGRI) 2016-2021 qui décline une stratégie locale complémentaire pour les Territoires de Risque Inondation (TRI)
- Les SAGE de la Tille, de l'Ouche et de la Vouge : des schémas qui participent à la bonne gestion des eaux et à la maîtrise du risque d'inondation
- Une surveillance du réseau pour les vigilances crues

DES RISQUES DE MOUVEMENTS DE TERRAIN ET UN RISQUE SISMIQUE À PRENDRE EN COMPTE

Les mouvements de terrain sont des phénomènes naturels qui peuvent être dus à l'instabilité des versants à forte pente ou à la présence de carrières (éboulements, chutes de blocs, glissements...), aux conséquences de l'exploitation ou de la dissolution du sol et sous-sol (affaissements et effondrements) et à la saturation en eau (infiltration des eaux superficielles, circulations souterraines karstiques). Les mouvements de terrain constituent généralement des phénomènes ponctuels et très localisés. Ils peuvent être lents et continus comme les affaissements et les tassements, ou beaucoup plus soudains et rapides comme les chutes de pierres.

Le territoire métropolitain constitue un site naturel propice aux aléas de mouvements de terrain. Il se situe en effet sur 2 entités morphologiques avec d'une part, un plateau vallonné présentant un sous-sol karstique et entaillé de combes à l'Ouest, et la plaine plus à l'Est. Depuis 1983, 15 arrêtés de catastrophes naturelles ont été recensés sur le territoire pour mouvements de terrain.

De nombreux aléas de mouvements de terrain peuvent ainsi être relevés. C'est toutefois le risque de mouvement de terrain par glissements de terrain, chutes de blocs ou éboulements qui semble être le plus prégnant, notamment à l'Ouest du territoire, sur un axe allant de Flavignerot à Hauteville-lès-Dijon. Ce risque est cartographié dans la pièce n°7.5 du dossier de PLUi-HD, relative aux glissements de terrain, aux chutes de blocs et aux éboulements.

24 événements de chutes de blocs sont ainsi identifiés sur l'Ouest du territoire. Ils sont en majeure partie dus à la présence de carrières sur le territoire et ont donc une origine anthropique. Des anciennes carrières se situent en effet sur la commune de Dijon notamment. Les fronts de taille varient de quelques mètres à quelques dizaines de mètres pour celles du lac Kir. Outre les terrains directement exposés à l'aval des affleurements rocheux, les chutes de blocs entraînent également un recul progressif des fronts de taille. Plusieurs secteurs font ainsi l'objet d'une surveillance particulière : la carrière du lac Kir, la route de la Combe à la Serpent, les carrières du chemin Labour et de la rue Jules Verne ainsi que celle du parc des Carrières Bacquin. Ces différents secteurs présentent en effet une vulnérabilité, les blocs pouvant atteindre la chaussée, des parcs publics voire quelques habitations. Outre les fronts de taille des carrières, d'autres versants plus ou moins pentus présentent des aléas classés moyen à faible.

A l'exception d'un axe allant de Flavignerot à Hauteville-lès-Dijon, l'aléa de glissement de terrain est plutôt faible sur le territoire et aucun événement n'y a été recensé. En application du principe de précaution, il s'agit toutefois d'éviter les constructions et terrassements de terrains en pente.

De même, les effondrements de cavités souterraines font également partie des aléas naturels présents sur le territoire en raison de la présence de cavités naturelles d'origine karstiques mais peu de phénomènes ont pour le moment été recensés. La localisation de ces aléas, dans des secteurs naturels, entraîne une vulnérabilité limitée.

Par ailleurs, les activités anthropiques actuelles et passées peuvent également générer des instabilités dans les sols. Ainsi, la présence d'anciennes décharges communales sur l'ensemble du territoire métropolitain présente un risque à prendre en compte dans le cadre de la constructibilité sur ces secteurs

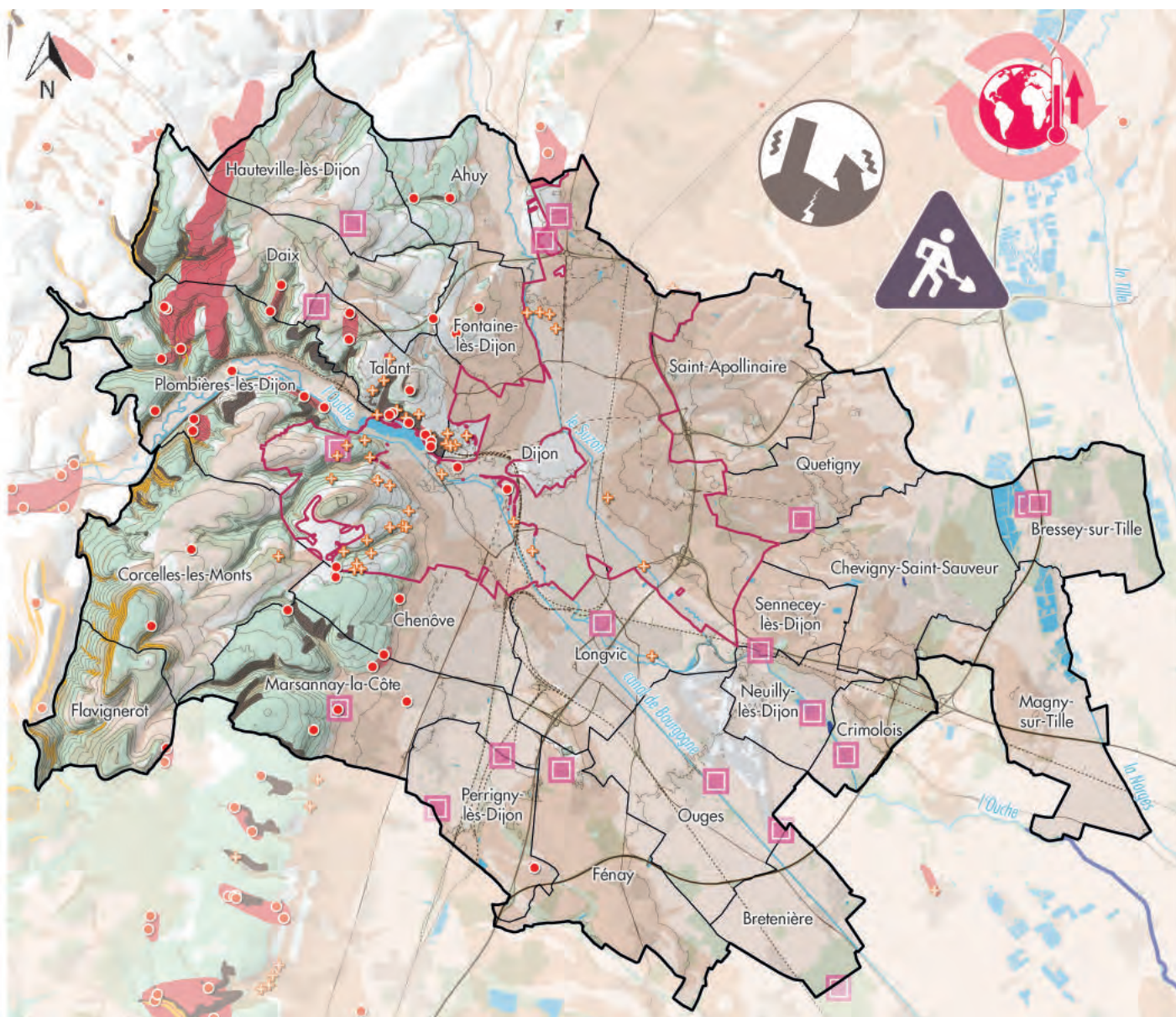
Le territoire est également soumis au risque de retrait et gonflement des argiles résultant de la teneur en eau des sols argileux. Le sol voit son volume diminuer ou augmenter en s'asséchant ou en s'humidifiant, entraînant ainsi des mouvements de terrain différentiels. La majeure partie du territoire intercommunal présente ainsi un aléa faible à moyen face à ce risque. Celui-ci entraîne des désordres sur les biens et notamment les habitations en induisant des déformations pouvant aller jusqu'à la fissuration du bâti.

Un Plan de Prévention des Risques naturels prend en compte les risques de mouvements de terrain. Il s'agit du PPRn multirisques de Dijon, approuvé le 7 décembre 2015. Aucun autre PPR n'est prescrit sur le territoire.

Enfin, le risque sismique n'est pas nul. Les communes de Bressy-sur-Tille, Bretenière, Crimolois, Féney, Magny-sur-Tille et Neuilly-lès-Dijon sont considérées en risque sismique de niveau 2, soit « faible » impliquant des modalités de construction spécifiques, notamment dans les zones nouvellement construites. Le reste du territoire est quant à lui classé en zone de sismicité 1 « très faible », n'appelant pas de modalités de construction particulières.

Compte tenu de la géologie du plateau, de la présence de carrières, mais aussi des espaces soumis à un risque liés aux argiles, les risques de mouvements de terrain sont susceptibles de s'accroître avec les effets du changement climatique attendus (forte variation de températures, précipitations moins fréquentes et plus intenses...). A titre d'exemple, la canicule de 2003 et la période de sécheresse qu'elle a engendré, a entraîné la déclaration de plusieurs arrêtés de catastrophes naturelles liés au retrait-gonflement des argiles sur le territoire de Dijon Métropole.

UN TERRITOIRE URBANISÉ ET VULNÉRABLE, CONSTRUIT SUR UN SITE PROPICE À DES ALÉAS FORTS DE MOUVEMENTS DE TERRAIN



Sources : IGN, Dijon Métropole, BRGM, Direction Départementale des Territoires de Côte d'Or

Des risques de mouvements de terrains localisés

Une diversité de mouvements de terrains résultants de plusieurs phénomènes

- Des aléas d'éboulements, chutes de pierres et de blocs avérés sur des sites identifiés : carrières, affleurements rocheux, falaises
- Un aléa lié à la présence de cavités d'origine naturelle
- Éboulement
- Affaissements - effondrements
- Érosion des berges
- Glissements de terrain
- Un aléa faible à moyen au retrait gonflement des sols argileux / tassement différentiel en cas de forte pluie :
 - Aléa moyen
 - Aléa faible
- Un risque sismique faible mais présent

Des facteurs d'aggravation de l'aléa de mouvement de terrain

- Une topographie qui accentue les mouvements de terrain
- Des terres argileuses qui augmentent le risque en cas de pluies intenses
- Le changement climatique, un facteur d'aggravation du risque de mouvement de terrain
- Des anciennes activités anthropiques (décharges) localisées pouvant altérer la stabilité du sol

Des outils de maîtrise de la vulnérabilité des personnes et des biens

- Un Plan de Prévention des Risques Naturels (Multirisques mouvements de terrain et inondation) approuvé à Dijon
- Le PLUi HD : une opportunité de renforcer la prise en compte des sensibilités liées aux mouvements de terrain dans l'urbanisme

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES : QUELS IMPACTS DES CHOIX DE DÉVELOPPEMENT SUR LA SANTÉ ?

De nombreux facteurs liés à notre environnement physique, social et économique influencent notre santé et sont communément dénommés « déterminants de santé ». Il peut s'agir de facteurs individuels (âge, sexe, comportement...), socio-économiques (accès au logement, à la culture...) mais aussi environnementaux (qualité de l'air, de l'eau, environnement sonore...) et enfin politiques (habitat, transport, emploi...).

L'urbanisme, notamment à travers le PLUi-HD, la santé et l'environnement constituent trois dimensions dont de nombreuses variables sont reliées de manière plus ou moins directes. Ainsi, les choix d'aménagement des territoires constituent de véritables leviers pour promouvoir la santé des populations. Les facteurs environnementaux sont notamment souvent responsables d'une certaine dégradation de la qualité de vie sanitaire. Plusieurs objectifs ciblant des facteurs environnementaux liés à l'état des milieux dans lesquels les populations évoluent, peuvent ainsi être poursuivis au sein des documents d'urbanisme.

1 / Favoriser les déplacements et des modes de vie actifs, inciter aux pratiques de sport et de détente ou encore construire des espaces de rencontre permettent de promouvoir des modes de vie plus sains des habitants du territoire. La promotion des modes doux engagée sur le territoire dijonnais (Station vélo Divia, pistes cyclables...), la protection et la promotion du poumon vert mais aussi la valorisation des espaces de nature et de loisirs inscrits au cœur de la trame urbaine constituent des points d'appui importants pour parvenir à cet objectif.

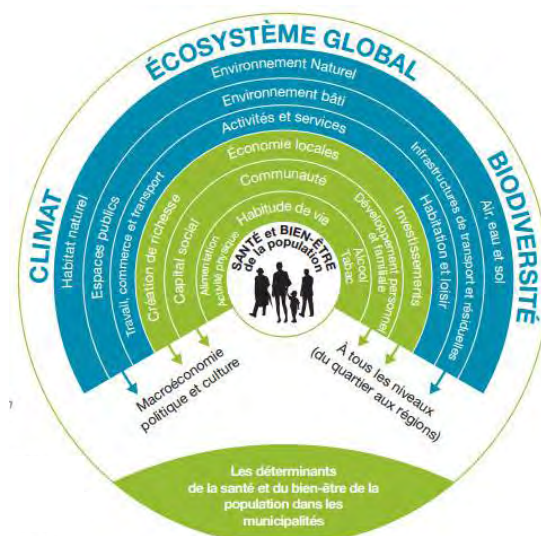
2 / Construire ou réhabiliter de manière qualitative le bâti et aménager des espaces urbains de qualités en termes d'ambiances ou de formes urbaines peuvent également participer à la mise en place d'un cadre de vie favorable à la santé. Les démarches engagées d'aménagement et de construction durable notamment à travers les écoquartiers, participent à cet objectif sur le territoire.

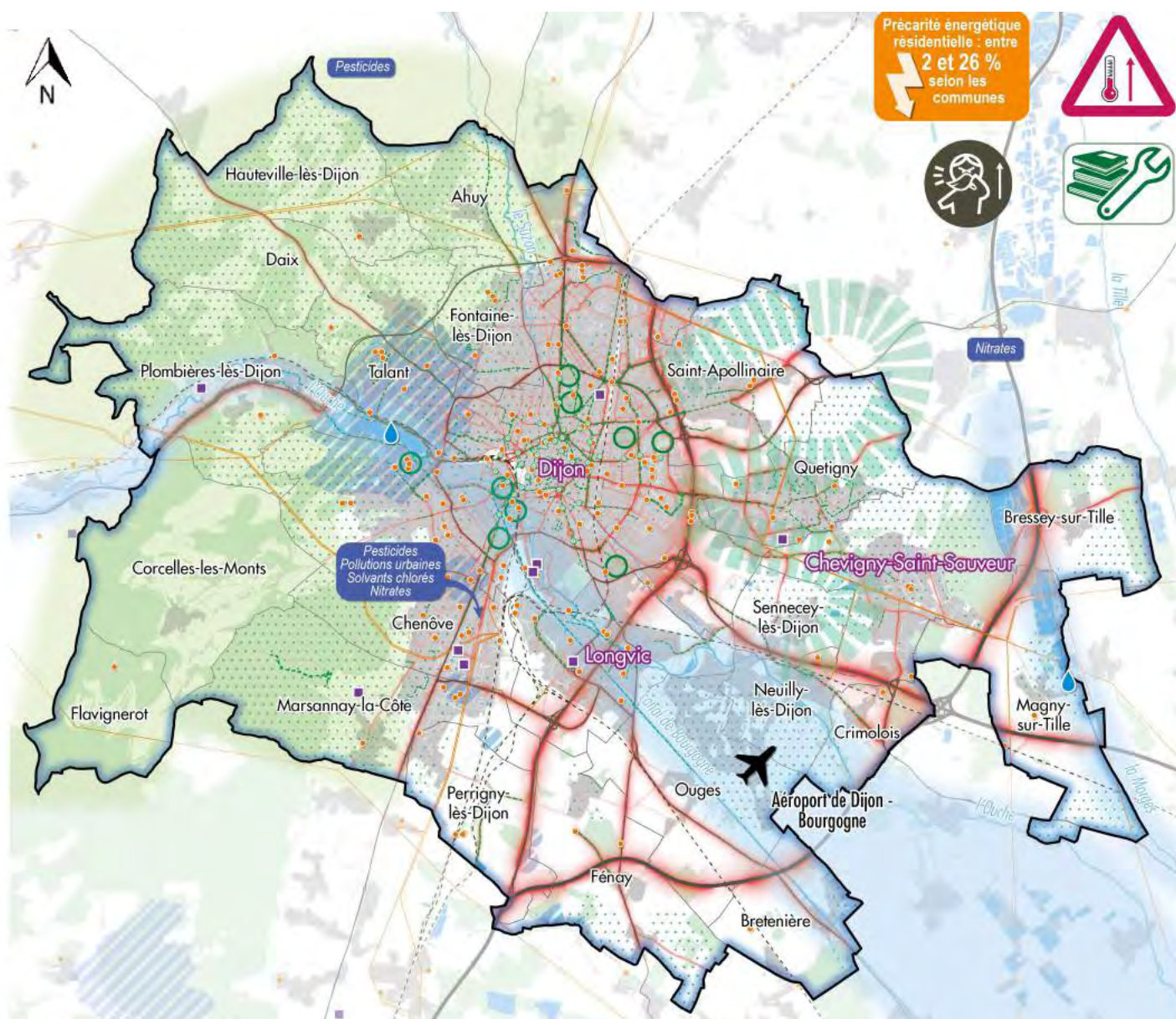
3 / Assurer la préservation des ressources naturelles ou encore adapter le territoire au changement climatique font également partie des leviers à mobiliser. Il s'agit notamment de favoriser l'amélioration globale de la qualité de l'air mais aussi de viser l'amélioration de la qualité de la ressource en eau. La pollution des sols, bien que limitée sur le territoire doit également être prise en compte à l'occasion de tous projets d'aménagement. Enfin, la qualité de l'environnement sonore doit faire l'objet d'une attention particulière.

La carte ci-contre identifie des « déterminants de santé » environnementaux sur lesquels s'appuyer dans l'élaboration du PLUi-HD pour construire un territoire favorable à la santé.

Dijon Métropole s'est toutefois d'ores et déjà engagée dans cette voie à travers la mise en place de multiples outils et démarches (Territoire à Energie Positive, Plan Climat air Energie Territorial, Plan de Déplacements Urbains, Plan de Protection de l'Atmosphère, Ville respirable en 5 ans...), ainsi que dans le réseau des Villes-Santé de l'OMS.

Les déterminants de santé à travers le prisme de l'aménagement de nos territoires (adapté de Barton 2006 par Tremblay, 2012)





Sources : IGN, Dijon Métropole, BD Basole (MEDOE)

Une qualité de l'air à prendre en considération

- Un enjeu de qualité de l'air global sur tout le territoire
- Une qualité de l'air particulièrement dégradée le long des axes routiers principaux et en centre aggloméré
- Un développement des allergies qui s'intensifie

Une ressource en eau sensible

- Une pollution des ressources souterraines pour l'adduction en eau potable à résorber
- Une qualité des eaux superficielles à améliorer
- Des eaux de baignade d'excellente qualité à préserver

Une pollution des sols limitée

- Quelques sites de pollution avérée, majoritairement traités avec surveillance et/ou restrictions d'usages
- De nombreux sites potentiellement pollués à prendre en compte

Des nuisances sonores principalement routières

- Des axes routiers et ferrés particulièrement impactant (au dessus de 75 décibels)
- L'impact des activités aéroportuaires à prendre en compte

Des nuisances électromagnétiques localisées à prendre en compte

- De possibles nuisances liées à la présence
 - De nombreuses antennes
 - Et du réseau de distribution d'électricité

Une vulnérabilité de la population et des perspectives à prendre en compte

- Des espaces urbanisés, habités et pratiqués
- Une part de la population en précarité énergétique résidentielle
- Des effets du changement climatique à anticiper : baisse de la qualité de l'air, développement des allergies, dégradation de la qualité de l'eau, moindre confort d'été...

Des points d'appui engagés pour un cadre de vie favorable à la santé

- Des démarches et des outils déclinés sur le territoire : Dijon Ville Santé de l'OMS, Ville respirable, Territoire à Énergie Positive, classement en zone vulnérable, contrat de nappe...

- Une construction urbaine durable et saine engagée sur le territoire à travers les écoquartiers

Une promotion des modes de déplacements actifs notamment à travers la pratique du vélo :

- Piste cyclable
- Station de vélo Divia
- Des espaces préservés de nuisances sonores à protéger
- Une protection de la ressource en eau captée à maintenir et renforcer

Un poumon vert à protéger, faire connaître et rendre accessible dans le reste du territoire

Une onde verte à diffuser dans la plaine agricole

Une trame bleue structurante à valoriser pour son intérêt écologique, paysager, de loisirs et touristique

ANNEXE 1 / LES SITES NATURA 2000 PRÉSENTS SUR LE TERRITOIRE

ARRIÈRE-CÔTE DE DIJON ET DE BEAUNE

Présentation du site :

Code du site	Superficie	Communes concernées par le site	Classes d'habitats et pourcentage de répartition	
FR2612001	52 565 ha	Antheuil, Arcenant, Arcey, Aubaine, Aubigny-la-Ronce, Auxey-Duresses, Barbirey-sur-Ouche, Baubigny, Beaune, Bessey-en-Chaume, Bévy, Bligny-sur-Ouche, Bouilland, Bouze-lès-Beaune, Brochon, Bussière-sur-Ouche, Chambolle-Musigny, Chambœuf, Chaux, Chenôve, Chevannes, Cirey, Clémencey, Collonges-lès-Bévy, Colombier, Comblanchien, Concœur-et-Corboin, Corcelles-les-Monts, Corgoloin, Cormot-le-Grand, Couchey, Crugey, Curley, Curtil-Vergy, Cussy-la-Colonne, Détain-et-Bruant, Échevronne, Étang-Vergy, Fixin, Flagey-Echézeaux, Flavignerot, Fleurey-sur-Ouche, Fussey, Gergueil, Gevrey-Chambertin, Gissesey-sur-Ouche, Jours-en-Vaux, Ladoix-Serrigny, Lusigny-sur-Ouche, Magny-lès-Villers, Marey-lès-Fussey, Marsannay-la-Côte, Mavilly-Mandelot, Meloisey, Messanges, Meuilley, Meursault, Montceau-et-Écharnant, Monthelie, Morey-Saint-Denis, Nantoux, Nolay, Nuits-Saint-Georges, Pernand-Vergelesses, Pommard, Premeaux-Prissey, Prissey, Puligny-Montrachet, Quemigny-Poisot, Reulle-Vergy, Rochepot, Saint-Aubin, Sainte-Marie-sur-Ouche, Saint-Jean-de-Bœuf, Saint-Romain, Saint-Victor-sur-Ouche, Santosse, Savigny-lès-Beaune, Segrois, Semezanges, Ternant, Thorey-sur-Ouche, Urcy, Vauchignon, Velars-sur-Ouche, Veuvey-sur-Ouche, Villars-Fontaine, Villers-la-Faye, Volnay, Vosne-Romanée.	Forêts caducifoliées	30%
			Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	24%
			Autres terres arables	20%
			Cultures céréalières extensives (incluant les cultures en rotation avec une jachère régulière)	10%
			Forêt artificielle en monoculture (ex: Plantations de peupliers ou d'Arbres exotiques)	5%
			Forêts mixtes	3%
			Autres terres (incluant les Zones urbanisées et industrielles, Routes, Décharges, Mines)	3%
			Pelouses sèches, Steppes	2%
			Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana	2%
			Rochers intérieurs, Éboulis rocheux, Dunes intérieures, Neige ou glace permanente	1%
Type : A (ZPS)		Communes concernées dans le PLUi		
		Chenôve, Corcelles-les-Monts, Flavignerot Marsannay-la-Côte,		

Qualité et importance

Ce secteur accueille plus de 1/3 de la population nicheuse bourguignonne de Faucon pèlerin et le Circaète Jean-le-Blanc est régulièrement présent sur la côte et l'arrière côte (quelques couples nicheurs en Bourgogne et de 1 à 5 pour cette zone). Les espèces forestières (pics essentiellement) présentent des densités plus faibles que dans les autres ZICO à dominance forestière. Les combes exposées au Nord sont cependant favorables au Pic noir. A noter la petite population de Chouette de Tengmalm isolée de la population châillonnaise dans les massifs de l'Arrière côte. Les espèces rupestres sont assez bien représentées et l'on peut noter un retour du Grand Duc d'Europe depuis quelques années.

Vulnérabilité

Les espèces caractéristiques de la zone (Circaète-Jean-le-Blanc, Engoulevent d'Europe, Busards, Pie-grièche écorcheur, Hibou petit-duc, Chouette chevêche) caractérisent les milieux ouverts de pelouses riches en reptiles et gros insectes. La fermeture de ces milieux entraînerait inévitablement une régression de ces espèces. Le Bruant ortolan et la Fauvette Orphée, espèces caractéristiques de ces milieux, semblent actuellement disparues des pelouses bourguignonnes.

Pour les formations boisées, il faut éviter les boisements à base d'essences exotiques et maintenir en l'état les peuplements. Les projets de création ou d'extension de carrières, ainsi que les implantations d'éoliennes sont susceptibles d'avoir un impact sur les populations d'oiseaux de la zone.

Liste des espèces inscrites à l'article 4 de la directive 2009/147/CE et évaluation

Espèce Nom scientifique	Evaluation du site	
	Population	Conservation
<i>Lanius collurio</i>	C	C
<i>Emberiza hortulana</i>	C	-
<i>Ciconia nigra</i>	C	C
<i>Ciconia ciconia</i>	C	-
<i>Pernis apivorus</i>	C	C
<i>Milvus migrans</i>	C	B
<i>Milvus milvus</i>	C	C
<i>Circus gallicus</i>	C	-
<i>Circus pygargus</i>	C	C
<i>Hieraaetus pennatus</i>	C	C
<i>Falco peregrinus</i>	C	B
<i>Grus grus</i>	C	-
<i>Bubo bubo</i>	C	C
<i>Aegolius funereus</i>	C	C
<i>Caprimulgus europaeus</i>	C	C
<i>Alcedo atthis</i>	C	C
<i>Picus canus</i>	C	C
<i>Dryocopus martius</i>	C	B
<i>Dendrocopos medius</i>	C	B
<i>Lullula arborea</i>	C	C

Population : A = $100 \geq p > 15 \%$; B = $15 \geq p > 2 \%$; C = $2 \geq p > 0 \%$; D = Non significative.

Conservation : A = «Excellente» ; B = «Bonne» ; C = «Moyenne/réduite»

CAVITÉS À CHAUVES-SOURIS EN BOURGOGNE

Présentation du site :

Code du site	Superficie	Communes concernées par le site	Classes d'habitats et pourcentage de répartition	
FR2600975	3 533 ha	Aluze, Ancey, Antheuil, Baulme-la-roche, Berze-la-ville, Berze-le-chatel, Blaisy-haut, Blanot, Chamilly, Champvert, Charresey, Chassey-le-camp, Cheilly-les-maranges, Cluny, Couches, Courson-les-carrières, Cussey-les-forges, Dampierre-sous-bouhy, Dennevy, Etrigny, Fontaines, Lantenay, Mailly-la-ville, Malain, Mancey, Merry-sec, Meursault, Molesmes, Norgues-la-ville, Nuit-Saint-georges, Panges, Paris-l'hopital, Plombières-les-dijon, Puligny-montrachet, Rully, Saint-bris-le-vineux, Saint-cyr-les-colons, Sainte-cecile, Saint-gilles, Saint-jean-de-trezy, Saint-leger-sur-dheune, Savigny-sous-malain, Sologny, Taingy, Thury, Vernot	Forêts caducifoliées	41 %
			Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	25 %
Type : B (SIC)		Communes concernées dans le PLUi	Autres terres arables	15 %
		Plombières-Lès-Dijon	Forêts mixtes	9 %
			Forêts de résineux	6 %
			Autres terres (incluant les Zones urbanisées et industrielles, Routes, Décharges, Mines)	3 %
			Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana	1 %

Qualité et importance

Ce site est constitué d'un ensemble de grottes et de cavités naturelles réparties sur les départements de la Côte d'Or, de la Saône-et-Loire, de l'Yonne et de la Nièvre et présentant un très grand intérêt pour la reproduction et l'hibernation de nombreuses espèces de Chiroptères. A noter la présence du Rhinolophe euryale en Côte d'Or et du Minioptère de Schreibers. Il est composé de 27 « entités » réparties sur 45 communes et ce, sur toute la Bourgogne. Chaque entité présente une à plusieurs cavités.

En France, toutes les espèces de chauves-souris sont intégralement protégées sur le territoire national et considérées comme prioritaires en Europe. Au sein des périmètres de ce site Natura 2000 FR2600975, il a été noté la présence de 15 espèces de chauves-souris dont 8 sont d'intérêt européen. Toutes sont présentes en hibernation et 5 espèces de chauves-souris sont concernées par des gîtes de mise bas. Concernant les espèces d'intérêt européen, le site proposé prend en compte les populations régionales en hibernation suivantes (compte tenu des connaissances régionales, analyse de 1995 à 2004) :

- 28% du Petit rhinolophe
- 67% du Grand rhinolophe
- 67% du Rhinolophe euryale
- 77% du Vespertilion à oreilles échancrées
- 31% du Vespertilion de Bechstein
- 71% du Grand murin
- 39% du Barbastelle d'Europe
- 100% du Minioptère de Schreibers

Le type d'habitat principal du site Natura 2000 FR2600975 est inscrit à l'annexe I de la Directive « Habitats, Faune-Flore » sous l'intitulé « Grottes non exploitées par le tourisme ». Cet habitat est de très grande importance pour la conservation d'espèces d'intérêt européen de la même directive (chauves-souris, amphibiens...).

Vulnérabilité

Les chauves-souris sont très sensibles au dérangement pendant la période de mise bas ou d'hibernation. Un aménagement ou des dérangements répétés liés à une surfréquentation humaine des lieux de vie (travaux, aménagement touristique, spéléologie, reprise d'exploitation de carrières...) peuvent entraîner la mortalité de chauves-souris ou leur déplacement vers d'autres sites plus paisibles. La disparition des gîtes ou leur modification est une des causes du déclin des chauves-souris (travaux condamnant l'accès par les chauves-souris comme la pose de grillage dans les clochers d'églises, fermeture de mines ou carrières souterraines, rénovation de ponts et d'ouvrages d'art, coupe d'arbres creux, modification des accès ou de la couverture végétale des cavités)

Les modes de gestion forestiers favorisant les peuplements autochtones et diversifiés (gestion en futaie irrégulière, jardinée, taillis-sous-futaie) permettent de répondre favorablement aux exigences écologiques des différentes espèces de chauves-souris. A contrario, les traitements trop uniformes, notamment à base d'essences non autochtones, n'offrent pas les mêmes capacités d'accueil.

Les milieux aquatiques offrent des habitats favorables au développement des insectes, source d'alimentation d'un cortège d'espèces dont les chauves-souris. Le maintien des ripisylves en bon état s'avère ainsi très important pour celui des chauves-souris. Des pratiques agricoles et sylvicoles extensives sont garantes de leur maintien et de la bonne qualité des eaux. Une modification de ces pratiques risque d'en modifier la qualité. En revanche, les cultures intensives, la suppression de haies, de boqueteaux et de petits bois, ainsi que le retournement des prairies constituent des facteurs d'isolement des populations pour de nombreuses espèces faunistiques (en particulier les amphibiens et les chauves-souris).

Liste des habitats inscrits à l'annexe I et évaluation

Types d'habitats inscrits à l'annexe 1			Evaluation du site			
Code	Superficie (ha et %)	Qualité des données	Représentativité	Superficie relative	Conservation	Evaluation globale
4030 Landes sèches européennes	< 1 (0 %)	P	B	C	B	B
6110 Pelouses rupicoles calcaires ou basiphiles de l'Alyso-Sedion alb	< 1 (0 %)	P	B	C	B	B
6210 Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (Festuco-Brometalia) (* sites d'orchidées remarquables)	35,37 (1 %)	P	B	C	B	B
8210 Pentes rocheuses calcaires avec végétation chasmophytique	< 1 (0 %)	P	B	C	B	B
8230 Roches siliceuses avec végétation pionnière du Sedo-Scleranthion ou du Sedo albi-Veronicion dillenii	< 1 (0 %)	P	B	C	B	B
8310 Grottes non exploitées par le tourisme	35,33 (1 %)	M	A	C	B	B
9130 Hêtraies de l'Asperulo-Fagetum	35,37 (1 %)	P	B	C	B	B
9150 Hêtraies calcicoles médio-européennes du Cephalanthero-Fagion	< 1 (0 %)	P	B	C	B	B
9180 Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion	< 1 (0 %)	P	B	C	B	B

Qualité des données : G = «Bonne» (données reposant sur des enquêtes, par exemple); M = «Moyenne» (données partielles + extrapolations, par exemple); P = «Médiocre» (estimation approximative, par exemple).

Représentativité : A = «Excellente» ; B = «Bonne» ; C = «Significative» ; D = «Présence non significative».

Superficie relative : A = $100 \geq p > 15\%$; B = $15 \geq p > 2\%$; C = $2 \geq p > 0\%$.

Conservation : A = «Excellente» ; B = «Bonne» ; C = «Moyenne / réduite».

Evaluation globale : A = «Excellente» ; B = «Bonne» ; C = «Significative».

Liste des espèces inscrites à l'annexe II et évaluation

Espèce Nom scientifique	Evaluation du site	
	Population	Conservation
<i>Coenagrion mercuriale</i>	C	B
<i>Euphydryas aurinia</i>	C	B
<i>Cottus gobio</i>	C	B
<i>Rhinolophus hipposideros</i>	C	B
<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	C	B
<i>Barbastella barbastellus</i>	C	B
<i>Myotis emarginatus</i>	C	B
<i>Myotis bechsteinii</i>	C	B
<i>Myotis myotis</i>	C	B
<i>Euphydryas maturna</i>	C	B
<i>Euplagia quadripunctaria</i>	C	B

Population : A = $100 \geq p > 15\%$; B = $15 \geq p > 2\%$; C = $2 \geq p > 0\%$; D = Non significative.

Conservation : A = «Excellente» ; B = «Bonne» ; C = «Moyenne / réduite»

MILIEUX FORESTIERS ET PELOUSES DES COMBES DE LA CÔTE DIJONNAISE

Code du site	Superficie	Communes concernées par le site	Classes d'habitats et pourcentage de répartition	
FR2600956	2 086 ha	Brochon, Chamboeuf, Chambolle-musigny, Chenôve, Couchey, Curley, Fixin, Flagey-echezeaux, Gevrey-chambertin, Marsannay-la-côte, Morey-Saint-Denis, Nuits-Saint-Georges, Vosne-Romanee	Forêts caducifoliées	70 %
			Pelouses sèches, Steppes	15 %
			Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana	10 %
			Rochers intérieurs, Éboulis rocheux, Dunes intérieures, Neige ou glace permanente	5 %
Type : B (SIC)		Communes concernées dans le PLUi		
		Marsannay-la-côte, Chenôve		

Qualité et importance

Ce site se caractérise par une grande diversité de milieux présentant un fort intérêt à l'échelle européenne : forêts de ravins, pelouses sèches, éboulis médio-européens, ensembles forestiers des étages collinéens moyen et supérieur.

Les pelouses et landes sèches constituent un ensemble remarquable dont les conditions de sols et d'exposition sont favorables au maintien de plantes méditerranéo-montagnardes (*Inula montana*, *Aster LiNOSyris*) en situation éloignée de leur station d'origine, avec une faune originale : insectes xérophiles d'intérêt communautaire, nombreux reptiles et oiseaux dont le Circaète Jean-le-Blanc.

A noter la présence d'une pelouse humide où croît l'Ail ciboulette, espèce très rare, en baisse au niveau national.

Les éboulis et falaises recensent des cortèges de plantes méditerranéennes et montagnardes très rares et protégées en Bourgogne (*Laser de France*, *Anthyllide des montagnes*, *Daphnée des Alpes...*), rencontrées uniquement dans les combes de la Côte dijonnaise et beaunoise. Les éboulis renferment l'Ibérus intermédiaire protégé en Bourgogne et les falaises sont des sites de nidification pour le Faucon pèlerin.

Présence d'une séquence de milieux forestiers très typés avec contraste marqué dû à la présence de hêtraies calcicoles à tonalité montagnarde sur les versants exposés au Nord, et d'éraables sur éboulis grossiers, accompagnés de milieux d'intérêt régional en versant Sud (chênaie pubescente) et fond de vallon (chênaie pédonculée-frênaie).

Vulnérabilité

Les landes et pelouses sont des milieux instables évoluant vers les fourrés et le boisement à l'échelle de 30-40 ans. Cette évolution est constatée généralement sur le site et génère un appauvrissement des milieux. Certaines pelouses sont actuellement embuissonnées à plus de 50%.

Elles sont également l'objet d'un développement des activités de loisirs (VTT, 4x4, moto verte) souvent incontrôlées et en dehors des chemins autorisés. Une tendance nette à l'accroissement de cette pression est constatée.

Les pelouses sont aussi sujettes à des plantations de résineux qui induisent une colonisation par semis dans les pelouses voisines épargnées.

A noter actuellement une recherche d'extension des zones urbanisées ou d'ouverture de carrières.

Les falaises et éboulis sont soumis à une augmentation de la fréquentation des promeneurs et des escaladeurs, qui, par piétinement font disparaître la végétation remarquable et occasionnent une gêne pour la reproduction du Faucon pèlerin entre le 15 février et le 15 juin.

Au niveau des forêts, la sylviculture feuillue traditionnelle (taillis sous-futaie, futaie), qui est majoritaire, a permis le maintien du patrimoine naturel forestier. Localement, une tendance au remplacement par des résineux est constatée.

Liste des habitats inscrits à l'annexe I et évaluation

Types d'habitats inscrits à l'annexe 1			Evaluation du site			
Code	Superficie (ha et %)	Qualité des données	Représentativité	Superficie relative	Conservation	Evaluation globale
5110 Formations stables xérotrophes à Buxus sempervirens des pentes rocheuses (Berberidion p.p.)	104,45 (5 %)	G	B	C	A	A
5130 Formations à Juniperus communis sur landes ou pelouses calcaires	208,9 (10 %)	G	C	C	A	A
6110 Pelouses rupicoles calcaires ou basiphiles de l'Alyso-Sedion albi	20,89 (1 %)	G	A	C	A	A
6210 Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (Festuco-Brometalia)	208,9 (10 %)	G	A	C	B	A
8130 Eboulis ouest-méditerranéens et thermophiles	41,78 (2 %)	G	A	C	A	A
8160 Eboulis médio-européens calcaires des étages collinéen à montagnard	20,89 (1 %)	G	A	C	A	A
8210 Pentes rocheuses calcaires avec végétation chasmophytique	146,23 (7 %)	G	A	C	A	A
9130 Hêtraies de l'Asperulo-Fagetum	501,36 (24 %)	G	B	C	B	B
9150 Hêtraies calcicoles médio-européennes du Cephalanthero-Fagion	104,45 (5 %)	G	B	C	A	B
9160 Chênaies pédonculées ou chênaies-charmaies subatlantiques et médio-européennes du Carpinion betuli	20,89 (1 %)	G	C	C	C	C
9180 Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion	83,56 (4 %)	G	A	C	A	A

Qualité des données : G = «Bonne» (données reposant sur des enquêtes, par exemple); M = «Moyenne» (données partielles + extrapolations, par exemple); P = «Médiocre» (estimation approximative, par exemple).

Représentativité : A = «Excellente»; B = «Bonne»; C = «Significative»; D = «Présence non significative».

Superficie relative : A = $100 \geq p > 15\%$; B = $15 \geq p > 2\%$; C = $2 \geq p > 0\%$.

Conservation : A = «Excellente»; B = «Bonne»; C = «Moyenne / réduite».

Evaluation globale : A = «Excellente»; B = «Bonne»; C = «Significative».

Liste des espèces inscrites à l'annexe II et évaluation

Espèce Nom scientifique	Evaluation du site	
	Population	Conservation
<i>Lycaena dispar</i>	C	B
<i>Euphydryas aurinia</i>	C	B
<i>Rhinolophus hipposideros</i>	C	B
<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	C	B
<i>Barbastella barbastellus</i>	C	B
<i>Myotis emarginatus</i>	C	B
<i>Myotis myotis</i>	C	B
<i>Euphydryas maturna</i>	C	B
<i>Euplagia quadripunctaria</i>	C	B

Population : A = $100 \geq p > 15\%$; B = $15 \geq p > 2\%$; C = $2 \geq p > 0\%$; D = Non significative.

Conservation : A = «Excellente»; B = «Bonne»; C = «Moyenne / réduite».

MILIEUX FORESTIERS, PRAIRIES ET PELOUSES DE LA VALLÉE DU SUZON

Présentation du site :

Code du site	Superficie	Communes concernées par le site	Classes d'habitats et pourcentage de répartition	
FR2600957	2 785 ha	Darois, Etaules, Hauteville-lès-Dijon, Messigny-et-Vantoux, Panges, Pasques, Prenois, Saint-Martin-du-Mont, Val-Suzon	Forêts caducifoliées	87 %
Type : B (SIC)		Communes concernées dans le PLUi	Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	3 %
			Autres terres (incluant les Zones urbanisées et industrielles, Routes, Décharges, Mines)	3 %
			Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	2 %
			Pelouses sèches, Steppes	2 %
			Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana	1 %
			Autres terres arables	1 %
Hauteville-lès-Dijon		Forêts de résineux	1 %	

Qualité et importance

Ce site se caractérise par une grande diversité de milieux. Ce site constitue l'une des vallées les plus remarquables sur le versant rhodanien de la Bourgogne calcaire. Il est composé d'une grande diversité de milieux et d'habitats d'intérêt communautaire.

Les milieux forestiers présentent des caractéristiques méditerranéennes ou montagnardes avec notamment la Hêtraie sur les versants exposés au nord et la Frênaie-éablaie au niveau des éboulis grossiers. Des espèces en limite d'aire de répartition y sont recensées (Gesce blanchâtre...). Ils sont sites de nidification pour des oiseaux d'intérêt communautaire.

Les pelouses et landes sèches occupent les plateaux et les hauts de pentes. On y recense des orchidées dont certaines sont rares. Les conditions de sol et d'exposition sont favorables au maintien de plantes méditerranéennes (Valériane tubéreuse, Aster LiNOsyris, Laser de France) ou montagnardes (Inule des montagnes) en limite géographique de répartition Nord. Elles ont un rôle important au niveau national car en position de relai entre le Nord-Est et le Sud de la France.

Les espèces végétales des éboulis et pentes rocailleuses sont très spécialisées et rares à l'échelle régionale (Anthyllide des montagnes, Lunetière lisse, Fraxinelle...).

Le Faucon pèlerin niche sur les falaises du Val Suzon.

Le «Suzon» est une rivière aux eaux pures et fraîches favorables au Cincle plongeur et au Martin-Pêcheur, à la Truite fario et au Chabot.

Ponctuellement sont recensés des marais tufeux et moliniaies qui abritent des espèces peu fréquentes en Bourgogne (Gentiane pneumonanthe, Swertie).

Vulnérabilité

La végétation des éboulis et falaises très adaptée aux conditions sévères imposées par ces milieux est très vulnérable au piétinement (corniches, éboulis) ou à l'escalade (falaises).

Les pelouses et les landes font actuellement l'objet d'un développement des activités de loisirs (VTT...) qui peuvent leur être préjudiciables.

Ces milieux connaissent par ailleurs un développement des espèces ligneuses qui conduisent à leur fermeture.

Les boisements naturels ont été remplacés localement par des résineux à partir des années 70. Ce phénomène est stabilisé.

L'activité traditionnelle d'élevage (fauche et pâture) peu intensive a permis l'entretien du patrimoine naturel des prairies humides. Une tendance à l'évolution vers la culture et une destruction de la ripisylve sont constatées dans plusieurs secteurs, ce qui conduit à une artificialisation des abords de la rivière et des petits milieux connexes pouvant induire une altération de la qualité des cours d'eau. De même, le remplacement de pâturage ovin par un pâturage équin peut conduire à une dégradation des prairies.

Une évolution naturelle des landes, pelouses et marais de pente vers l'enfrichement est actuellement observée de manière inégale sur le site selon les types de milieux, d'où leur appauvrissement.

Liste des habitats inscrits à l'annexe I et évaluation

Types d'habitats inscrits à l'annexe 1			Evaluation du site			
Code	Superficie (ha et %)	Qualité des données	Représentativité	Superficie relative	Conservation	Evaluation globale
3260 Rivières des étages planitiaire à montagnard avec végétation du Ranunculus fluitans et du Callitriche-Batrachion	27,85 (1 %)	G	C	C	C	C
5110 Formations stables xérophiles à Buxus sempervirens des pentes rocheuses (Berberidion p.p.)	6,13 (0,22 %)	G	B	C	B	B
6110 Pelouses rupicoles calcaires ou basiphiles de l'Alyso-Sedion albi	0,28 (0,01 %)	G	D			
6210 Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (Festuco-Brometalia) (* sites d'orchidées remarquables)	64,61 (2,32 %)	G	C	C	C	C
6410 Prairies à Molinia sur sols calcaires, tourbeux ou argilo-limoneux (Molinion caeruleae)	0,28 (0,01 %)	G	C	C	C	C
6430 Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnard à alpin	3,9 (0,14 %)	G	D			
6510 Prairies maigres de fauche de basse altitude (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)	23,39 (0,84 %)	G	C	C	C	C
7220 Sources pétrifiantes avec formation de tuf (Cratoneurion)	0,28 (0,01 %)	G	D			
7230 Tourbières basses alcalines	0,28 (0,01 %)	G	C	C	C	C
8130 Eboulis ouest-méditerranéens et thermophiles	20,33 (0,73 %)	G	B	B	B	B
8160 Eboulis médio-européens calcaires des étages collinéen à montagnard	20,33 (0,73 %)	G	B	B	B	B
8210 Pentes rocheuses calcaires avec végétation chasmophytique	1,39 (0,05 %)	G	C	B	B	B
91E0 Forêts alluviales à Alnus glutinosa et Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	52,36 (1,88 %)	G	B	B	B	B
9130 Hêtraies de l'Asperulo-Fagetum	923,23 (33,15 %)	G	B	B	B	B
9150 Hêtraies calcicoles médio-européennes du Cephalanthero-Fagion	455,63 (16,36 %)	G	B	B	B	B
9160 Chênaies pédonculées ou chênaies-charmaies subatlantiques et médio-européennes du Carpinion betuli	6,13 (0,22 %)	G	B	B	B	B
9180 Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion	136,19 (4,89 %)	G	A	A	A	A

Qualité des données : G = «Bonne» (données reposant sur des enquêtes, par exemple); M = «Moyenne» (données partielles + extrapolations, par exemple); P = «Médiocre» (estimation approximative, par exemple).

Représentativité : A = «Excellente»; B = «Bonne»; C = «Significative»; D = «Présence non significative».

Superficie relative : A = $100 \geq p > 15\%$; B = $15 \geq p > 2\%$; C = $2 \geq p > 0\%$.

Conservation : A = «Excellente»; B = «Bonne»; C = «Moyenne / réduite».

Evaluation globale : A = «Excellente»; B = «Bonne»; C = «Significative».

Liste des espèces inscrites à l'annexe II et évaluation

Espèce	Evaluation du site	
	Population	Conservation
<i>Coenagrion mercuriale</i>	C	B
<i>Euphydryas aurinia</i>	C	B
<i>Cottus gobio</i>	C	B
<i>Rhinolophus hipposideros</i>	C	B
<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	C	B
<i>Barbastella barbastellus</i>	C	B
<i>Myotis emarginatus</i>	C	B
<i>Myotis bechsteinii</i>	C	B
<i>Myotis myotis</i>	C	B
<i>Euphydryas maturna</i>	C	B
<i>Euplagia quadripunctaria</i>	C	B

Population : A = $100 \geq p > 15\%$; B = $15 \geq p > 2\%$; C = $2 \geq p > 0\%$; D = Non significative.

Conservation : A = «Excellente»; B = «Bonne»; C = «Moyenne / réduite».

ANNEXE 2 / LES ENJEUX DU DIAGNOSTIC AGRICOLE

La présente annexe reporte les principaux éléments de contexte et les enjeux identifiés dans le cadre du diagnostic agricole réalisé par la chambre d'agriculture de Côte d'Or.

PRÉSERVER LES TERRES AGRICOLES DU TERRITOIRE

Contexte

- L'urbanisation consomme des terres agricoles (175 hectares entre 2006 et 2010).
- Les meilleures terres, planes, remembrées et bien desservies sont grignotées. Pour préserver le potentiel productif local (a fortiori dans une stratégie d'autosuffisance alimentaire), il est primordial de protéger les terres agricoles, ressource indispensable et non renouvelable (exemple : 1,3 ha de maraîchage dont 1 000m² de serres = 70 paniers par semaine sur l'année).
- La ressource en eau est également indispensable pour produire certaines cultures (2 000m³ d'eau nécessaire pour produire 1ha de légumes).
- Lors de l'extension de l'urbanisation, les parcelles sont parfois découpées sans tenir compte de leur utilisation.

Enjeu : Préserver les terres agricoles du territoire et leur fonctionnalité

Préserver les terres agricoles :

- Limiter la consommation des espaces agricoles, toutes productions confondues.
- Privilégier l'urbanisation des terres à faible potentiel (friches, landes et bois taillis...).
- Graduer en fonction du potentiel agronomique des terres agricoles.
- Protéger particulièrement les terres aptes au maraîchage, productions diversifiées et parcelles classées en AOC.

Et préserver leur fonctionnalité :

- Apporter une attention spécifique aux parcelles irriguées et/ou potentiellement irrigables.
- Préserver la forme géométrique des parcelles en évitant les pointes, décrochements.
- Mettre en place des bandes tampons dans les projets d'aménagement (implantation de haies favorisant la biodiversité indigène par exemple...) pour limiter les conflits d'usage.

PROTÉGER ET DÉVELOPPER LA VITICULTURE

Contexte

- Le territoire est connu pour son statut viticole historique.
- L'inscription des Climats du vignoble de Bourgogne au patrimoine mondial de l'UNESCO et le projet de Cité Internationale de la Gastronomie et du Vin sont des atouts forts pour le développement de l'agglomération dijonnaise.
- L'extension du vignoble renforcera le positionnement, l'attractivité et le rayonnement du territoire.

- Sur les 587 hectares de surfaces classées en AOC viticoles sur le territoire, 201 ha sont plantés, ce qui laisse un potentiel de plantation important.

Enjeu : Protéger et développer la viticulture sur le territoire

- Préserver et étendre le vignoble.
- Prendre en compte l'historique des exploitations viticoles (activité viticole très imbriquée dans le tissu bâti) et permettre aux exploitants de disposer de bâtiments fonctionnels.
- Limiter les conflits entre exploitation et oenotourisme (utilisation des chemins).

PRENDRE EN COMPTE LE BÂTI AGRICOLE FONCTIONNEL

Contexte

- L'activité agricole repose sur 2 supports : les surfaces agricoles et les bâtiments d'exploitation.
- Il est donc impératif de disposer de bâtiments fonctionnels et accessibles : bâtiments abritant le matériel, bâtiments d'élevage, de stockage, de transformation...
- En milieu péri-urbain, les possibilités d'installation ou d'extension sont très contraintes par les réglementations applicables et la concurrence avec l'urbain.

Enjeu : Veiller à prendre en compte le bâti agricole fonctionnel, permettre le développement des exploitations agricoles et la création de nouvelles entités

- Protéger les bâtiments agricoles fonctionnels existants.
- Permettre la construction de bâtiments agricoles sur les parcelles à vocation agricole, pour limiter entre autre les conflits d'usage.
- Prendre en compte les périmètres sanitaires pour l'urbanisation future et envisager, hors zones viticoles, des périmètres de précaution pour les nouvelles constructions agricoles ou de tiers (réciprocité).

TENIR COMPTE DE LA CIRCULATION DES ENGINS AGRICOLES

Contexte

- Les exploitants ont besoin de se déplacer entre les différents lieux de travail : siège d'exploitation, parcelles, coopératives.
- Les engins agricoles ont un gabarit important à prendre en compte.
- Si la voirie est inadaptée, la fluidité du trafic est souvent entravée, ce qui représente un risque pour tous les usagers, y compris piétons et cyclistes.
- De nombreuses difficultés de circulation ressortent des entretiens avec les agriculteurs : largeurs de voies, limitation de tonnage, accotements, giratoires, ralentisseurs, entrées et sorties de champs, positionnement du mobilier urbain, chicanes.

Enjeu : Tenir compte du fonctionnement des exploitations agricoles et de la circulation des engins

- Tenir compte des flux de transport des engins et produits agricoles.
- Anticiper la circulation agricole sur le réseau routier et à l'intérieur des centres urbains dans le cadre des aménagements.

GÉRER LA PROBLÉMATIQUE DE L'EAU

Contexte

La gestion de l'eau sur le territoire repose sur 3 axes :

- L'irrigation se pratique par des prélèvements souterrains (puits), en surface en rivière ou via des eaux de ruissellement stockées. Les volumes d'eau actuels disponibles pour l'irrigation sont insuffisants en été. Pour augmenter les volumes prélevables, il est donc nécessaire de stocker l'eau. La production de cultures particulières est possible sur certains secteurs à potentiel adapté, mais la ressource en eau est limitée.
- Les captages alimentant les habitants sont dans et hors du territoire; la qualité de l'eau distribuée aux habitants dépend de la vulnérabilité des sols des bassins de captages et de la gestion des pratiques agricoles.
- Les inondations ne doivent pas être gérées au détriment de la production agricole.

Enjeu : Préserver et conforter les surfaces irrigables

- Mesurer les nécessités d'irrigation pour toute culture en tenant compte du contexte climatique actuel et à venir.
- Mettre en place une réflexion sur les dispositifs d'irrigation sur certains secteurs non équipés ayant le potentiel agronomique adapté à des cultures de plein champ ou à forte valeur ajoutée (maraîchage).
- Travailler à la création de bassins d'irrigation et de bassins multifonctionnels.
- Travailler sur le maintien ou la reconquête d'une bonne qualité de l'eau sur les captages.
- Ne pas gérer les phénomènes d'inondation au détriment des surfaces agricoles (sur-inondation).

DÉVELOPPER DES PROJETS DE DIVERSIFICATION

Contexte

- Les circuits courts répondent à une vraie demande locale. En rapprochant le consommateur du producteur, ils présentent un intérêt économique, social et environnemental indéniable.
- Pour produire, il est nécessaire de disposer de surfaces, de producteurs, de débouchés et d'eau.
- La diversification constitue une réelle source de revenus pour les exploitants (valeur ajoutée) ; elle permet d'installer des jeunes et de générer des emplois.

Enjeu : Permettre le développement des projets de diversification, favoriser le développement et la structuration des filières courtes

- Préserver la destination agricole des parcelles favorables au maraîchage et productions diversifiées et des parcelles classées AOC.
- Préserver la destination agricole des parcelles irriguées et/ou potentiellement irrigables.
- Prévoir la possibilité d'implantation de bassins de stockage d'eau afin de garantir la ressource en eau pour l'irrigation.
- Permettre aux exploitations agricoles de développer leurs outils de transformation, commercialisation (points de vente et activités touristiques liées à la diversification : gîtes, chambres d'hôtes, camping à la ferme,...).

PROMOUVOIR LA PRODUCTION D'ÉNERGIE RENOUVELABLE

Contexte

- Intérêts environnementaux.
- Autonomie énergétique.
- Diversification du revenu.
- Production d'énergie pour une consommation urbaine.

Enjeu : Promouvoir une agriculture plus autonome en énergie et encourager la production d'énergie renouvelable

- Permettre l'implantation d'équipements et/ou structures produisant de l'énergie renouvelable (panneaux solaires sur toitures, unités de méthanisation...) et de toute construction allant dans le sens d'une autonomie d'énergie.
- Economiser l'espace pour un urbanisme plus compact, favorisant la proximité et préservant les zones agricoles.

ANNEXE 3 / LE BILAN DU PLH

Le bilan à 6 ans du 2ème PLH a fait l'objet d'une délibération du Conseil Métropolitain du 22/12/2016 et d'un avis favorable du bureau du Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement en date du 27/06/2017.

Les éléments objectivés de ce bilan, actualisés dans le cadre de la démarche, ont été mobilisés lors de la phase de diagnostic du PLUi-HD. Les éléments de bilan sont intégrés dans le raisonnement du diagnostic.

Le tableau suivant récapitule les principaux éléments de bilan et d'enseignements pour les actions du PLH.

ACTIONS	POINTS CLÉS DU BILAN	ENSEIGNEMENTS / ENJEUX
1- LE DEUXIÈME PLH : UN PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'HABITAT		
1.1. Concevoir et mettre en place un dispositif d'éco-évaluation et d'éco-pilotage du PLH	Des articulations entre la politique communautaire de l'habitat et les autres politiques conduites par Dijon Métropole contribuant au développement et à l'aménagement de son territoire : rénovation urbaine, Plan Climat Energie Territorial cf. point évoqué précédemment, développement économique (lien emploi / habitat), mobilité, énergie	Renforcer l'articulation entre l'habitat et le développement économique : mieux connaître les besoins en logements des actifs, mobiliser les entreprises dans la définition des objectifs de la politique locale de l'habitat... Mieux valoriser les impacts sociaux, économiques et environnementaux de la politique menée
1.2. « Faire vivre » le PLH au travers d'une contractualisation partagée avec les communes	Des fiches communales (chiffres clés, objectifs de production) constituant des feuilles de route et de suivi, actualisées dans le cadre du bilan du PLH à 6 ans	Des fiches communales à actualiser régulièrement dans le cadre de temps de rencontres individuelles annuelles avec les communes.
1.3. Entretenir la dynamique Habitat locale et communiquer largement	Des actions de communication diversifiées selon les cibles et à l'appui de différents supports Echanges avec les professionnels, notamment au travers de l'organisation des Rencontres de l'Habitat et l'organisation de groupes de travail thématiques (location-accession, adaptation à l'avancée en âge, évolution du Référentiel de production en matière d'habitat à loyer modéré, rénovation énergétique, ...)	Des temps d'échanges et de partage à poursuivre. Développer une communication plus ciblée en direction des ménages éligibles aux dispositifs ; envisager les possibilités de mutualisation ou de marketing partagé avec les partenaires et acteurs intervenant également auprès des mêmes publics (location-accession, rénovation énergétique, ...)
1.4. Promouvoir le développement durable dans les différentes actions du PLH	Programme d'actions du PLH en adéquation avec le Plan Climat Energie Territorial (PCET) Offre neuve à loyer modéré : majoration des aides financières apportées par l'EPCI sur fonds propres pour les programmes certifiés. Mise en œuvre de dispositifs ambitieux de soutien à la rénovation thermique du parc existant, public et privé ; offre de services et d'accompagnement renforcée avec la plateforme Renovéco. Sobriété de la consommation foncière mobilisée pour l'habitat.	Poursuivre et renforcer les actions engagées contribuant à la transition énergétique et environnementale de l'habitat Valoriser les actions conduites et leurs résultats en s'appuyant notamment sur les bilans réalisés dans le cadre du PCET ou du rapport annuel réalisé par l'EPCI sur sa situation en matière de développement durable.

ACTIONS	POINTS CLÉS DU BILAN	ENSEIGNEMENTS / ENJEUX
2 - DES POLITIQUES FONCIÈRES, D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME EN ADÉQUATION AVEC LES OBJECTIFS		
2.1. Renforcer les moyens nécessaires à la réalisation de nouveaux quartiers s'inscrivant dans les objectifs du PLH	Accompagnement des communes par les services de l'EPCI, de l'EPFL et de la Société Publique Locale d'Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise (SPLAAD) dans leurs projets de création de nouveaux quartiers.	Poursuivre l'offre de services aux communes
2.2. Développer les opérations publiques d'aménagement et soutenir les démarches d'aménagement durable et d'éco-quartiers	Accompagner le développement des opérations d'aménagement d'ensemble inclusives des démarches de développement durable et prenant en compte les principes du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) métropolitain (raccordement aux réseaux de chaleur, bio-diversité, qualité des usages, performance énergétique des constructions, ...)	Poursuivre l'éco-aménagement des opérations d'ensemble
2.3. Structurer une politique foncière pour l'habitat	Des acquisitions foncières ou immobilières « stratégiques » avec l'appui de l'EPFL qui ont permis de développer des opérations à moyen terme et anticiper sur le potentiel foncier de la décennie à venir. Veille foncière à partir du suivi et de l'analyse des Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA) sur l'ensemble du territoire métropolitain notamment pour la production de logements locatifs à loyer modéré (acquisition-amélioration, construction après démolition), en particulier sur les communes déficitaires au titre de l'article 55 de la loi SRU.	Identification dans le cadre du PLUi HD des sites de projet dédiés aux opérations d'habitat
2.4. Procéder aux révisions et modifications nécessaires dans les documents d'urbanisme pour engager les projets habitat	Entre 2010 et 2017, 15 PLU ont été mis en compatibilité avec le PLH dont 11 par révision et 4 par modification (objectif de 10 révisions fixé dans le PLH)	Le PLUi-HD traduira dans ses différentes composantes les objectifs et ambitions de la politique locale de l'habitat pour la décennie 2020-2030.
2.5. S'assurer de la compatibilité des documents d'urbanisme et traduire réglementairement les dispositions du PLH		

ACTIONS	POINTS CLÉS DU BILAN	ENSEIGNEMENTS / ENJEUX
3 - UN OBJECTIF DE 50% DE LOGEMENTS AIDÉS AU SERVICE D'UNE OFFRE FINANCIÈREMENT ACCESSIBLE EN LOCATIF ET EN ACCESSION		
3.1. La primo-accession et l'accession abordable	Objectif fixé dans le PLH : 270 logements en accession à la propriété abordable représentant 15% de l'offre nouvelle Malgré une dynamique engagée, les objectifs n'ont pas été atteints et la primo-accession appréhendée via le nombre de Prêts à Taux Zéro dans l'immobilier neuf s'avère moins développée que la moyenne des EPCI de taille comparable.	Amplifier le développement de l'accession à la propriété abordable, dans le neuf mais aussi dans l'ancien, pour fidéliser davantage les primo-accédants, jeunes familles et actifs dans leur parcours résidentiel.
3.2. L'habitat locatif public	Une offre de logements locatifs à loyer modéré attractive et diversifiée qui a été développée sur l'ensemble du territoire de Dijon Métropole en application des objectifs de territorialisation du PLH. D'un point de vue quantitatif : 664 logements à loyer modéré financés en moyenne par an entre 2009 et 2017 à l'appui des moyens délégués par l'Etat (objectif du PLH : 680 logements par an) Des efforts significatifs de rééquilibrage territorial de l'offre : 79,6% des logements financés sur la période 2010-2017 (4 272 LLM) situés sur les communes en déficit SRU (objectif de programmation du PLH = 80%) : le parc locatif conventionné présent dans ces communes représente désormais près de 70% de l'offre totale métropolitaine contre 63,4% en 2001. A contrario, s'agissant spécifiquement des quartiers «Politique de la Ville», la part de leur parc dans l'offre conventionnée ne représente plus que 40% contre 53% en 2005, année de signature de la 1ère convention ANRU d'agglomération.	Poursuivre le développement du parc locatif à loyer modéré pour satisfaire aux besoins avec les enjeux qualitatifs suivants : - Poursuivre le rééquilibrage territorial de l'offre - Maintenir l'accessibilité financière de l'offre nouvelle pour le plus grand nombre des demandeurs - Adapter la programmation de logements et l'ensemble du parc de manière à mieux répondre aux évolutions sociétales (mobilité professionnelle et de formation, adaptation à l'avancée en âge, séparations, familles recomposées, garde alternée, colocation et habitat partagé ...). - Mettre en oeuvre une stratégie d'attribution adossée à l'action sociale métropolitaine.
4 - L'ACTION SUR LE PARC EXISTANT		
4.1. Soutenir les opérations d'éco-rénovation du parc d'habitat à loyer modéré	Une démarche volontariste d'appui à la rénovation du parc de logements conventionnés des bailleurs sociaux : dès 2010, convention-cadre partenariale à l'initiative de l'EPCI : 1915 logements éco-rénovés (dont 95% en BBC) entre 2010 et 2014; pour la période 2015-2020, 25 ensembles locatifs sont programmés représentant 2 400 logements.	Poursuivre la transition énergétique du parc locatif conventionné public notamment dans les quartiers relevant de la Politique de la Ville et en particulier dans les quartiers en rénovation urbaine.
4.2. Poursuivre et intensifier l'action sur le parc privé existant en développant de nouveaux axes d'intervention : rénovation énergétique des logements, soutien aux copropriétés en voie de fragilisation, adaptation des logements au vieillissement de la population	Programmes d'intérêt général : 2009/2012 ; 2013/2017 Entre 2010 et 2017, près de 1 420 logements privés ont bénéficié d'aides pour la réalisation de travaux de rénovation dans le cadre des dispositifs de l'Anah (177 logements en moyenne par an). Réalisation d'une étude de rénovation énergétique et préopérationnelle d'OPAH en 2016- 2017 sur les 7 copropriétés identifiées dans les études préalables menées entre 2014 et 2016. Mise en place de la plateforme Renovéco en 2016 et structuration de son offre de services ; construction de ses réseaux dont professionnels de la rénovation ; animation d'un programme d'actions, grand public et acteurs, tout au long de l'année marquée par un temps fort à l'occasion du Mois de la Rénovation (Novembre).	Mobiliser les conditions d'une amplification de la rénovation du parc privé, en articulation avec la transition énergétique du territoire métropolitain, en ciblant les copropriétés mais aussi l'habitat individuel dont notamment les lotissements pavillonnaires des années 1960-1970

ACTIONS	POINTS CLÉS DU BILAN	ENSEIGNEMENTS / ENJEUX
5 - LES RÉPONSES AUX BESOINS SPÉCIFIQUES		
5.1. Jeunes étudiants et jeunes en insertion	De nombreuses actions menées en faveur du logement des jeunes (réhabilitation et restructuration de chambres universitaires par le CROUS, expérimentation de la Garantie Risques Locatifs, priorisation dans le cadre des réservations « Dijon Métropole » au sein du parc de logements à loyer modéré	Engager une réflexion spécifique, en articulation avec les pilotes et partenaires du Plan Départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées (PDALHPD), sur les solutions à développer pour les publics confrontés à des difficultés de solvabilisation
5.2. et 5.3. Personnes handicapées et personnes âgées	Réalisation par Dijon Métropole en 2013-2014 d'une étude sur le vieillissement et ses impacts sur l'offre d'habitat : démarche partenariale Soutien aux travaux d'adaptation dans le parc privé existant (dispositif Anah Autonomie) : 297 logements concernés entre 2010 et 2017 Offre neuve dédiée : depuis 2010, financement de 5 EHPAD (373 logements locatifs à loyer modéré), 4 structures (domiciles protégés) représentant 60 logements et 10 résidences locatives conventionnées dédiées pour personnes âgées autonomes (235 logements).	Poursuivre la diversification des solutions au travers de l'adaptation du parc existant, public et privé, et du développement d'offres neuves dont programmes dédiés, avec une attention particulière sur la localisation de ces programmations vis-à-vis de leur facilité d'accès aux offres de services.
5.4. Ménages cumulant difficultés économiques et sociales	Dijon Métropole = 85 % des places d'urgence du département et 92 % des places d'insertion. Entre 2010 et 2016, Dijon Métropole a financé plusieurs opérations situées à Dijon représentant un total de 285 équivalents-logement : la reconstruction du Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale (CHRS) Sadi-Carnot, la restructuration lourde de la résidence sociale Adoma située quartier Fontaine d'Ouche, la reconfiguration complète de la résidence Viardot. D'autres projets seront engagés avant 2020 : démolition-reconstruction de la résidence Abrioux, démolition partielle-reconstruction de la résidence sociale La Maladière.	En articulation avec les pilotes et partenaires du Plan Départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées (PDALHPD), engager une réflexion partenariale sur le développement de solutions entre l'hébergement et le logement autonome intégrant l'accompagnement et le lien entre les politiques du logement et les politiques sociales.
5.5. Gens du Voyage	Conformité de Dijon Métropole avec ses obligations au titre du Schéma départemental ; une problématique de stationnements illicites prégnante	Résorber les stationnements illégaux avec l'appui de l'Etat afin d'optimiser le fonctionnement des équipements d'accueil métropolitains