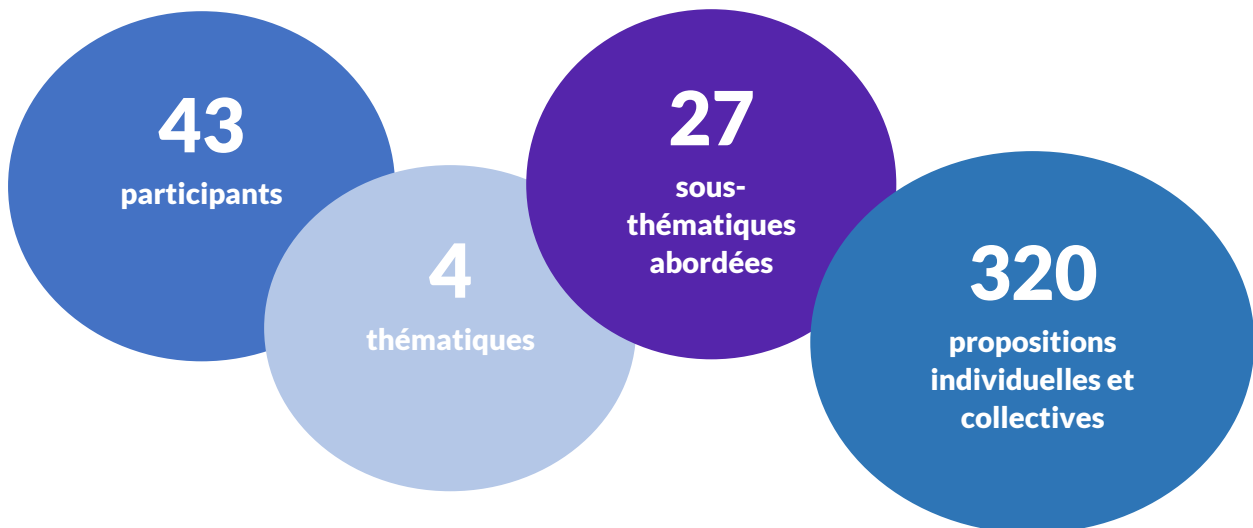


COMPTE-RENDU DE L'ATELIER AVEC LES INSTANCES PARTICIPATIVES

de Dijon, Chenôte, Longvic, Quetigny et Chevigny-Saint-Sauveur

Concertation sur le PADD - 3 juillet 2017

Les chiffres de l'atelier



Présentation de l'atelier

L'atelier avait pour but de porter à connaissance les premières réflexions concernant le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** du projet de PLUI-HD de Dijon Métropole. L'atelier devait permettre de réfléchir aux **conditions du bien-vivre** dans la métropole dijonnaise à l'horizon 2030 en termes d'habitat, de mobilité, d'économie et de paysage. En effet, les acteurs présents dans les instances participatives sont habitués à travailler sur des enjeux de proximité et du quotidien.

L'atelier a réuni **43 participants**, membres des différents conseils de quartiers de Dijon mais aussi des conseils participatifs de Chenôte et Longvic, du conseil citoyen de Chenôte, et des conseils de Chevigny-Saint-Sauveur et Longvic.

Questions - Réponses après le temps introductif

La réalisation de 15 000 logements, prévue dans le PLUi-HD à l'horizon 2030, a soulevé plusieurs interrogations parmi les participants :

- **De quelle manière ces 15 000 logements seront-ils répartis sur le territoire ?**
- **Comment les logements vacants sont-ils pris en compte ? La ville de Dijon compte environ 5000 logements inhabités qui nécessiteraient des travaux.**
- **Le patrimoine vacant pourrait-il permettre l'arrivée de nouvelles entreprises et donc d'actifs sur le territoire ?**
- **La fiscalité est un enjeu fort pour le logement : aujourd'hui, celle-ci provoque le départ de certains ménages, notamment les familles, en dehors du territoire de la Métropole. Comment peut-on inverser cette dynamique ?**

L'aménagement des 15 000 logements concerne bien l'ensemble des 24 communes.

Ce volume de création correspond aux besoins engendrés par une croissance démographique attendue de + 0,5% d'ici à 2030 mais également au phénomène de décohabitation des ménages déjà présents sur la métropole. En effet, chaque enfant qui quitte le domicile familial ou chaque famille séparée et/ou recomposée entraîne une demande supplémentaire de logement à laquelle il faut pouvoir répondre.

C'est également un volume de logements qui va permettre de développer, sur Dijon Métropole, une offre en réponse aux actifs qui ont quitté le territoire faute de trouver un habitat accessible financièrement et adapté à leurs besoins. Cette action constitue une réponse aux 32 000 « navetteurs » qui, quotidiennement, effectuent des trajets domicile-travail et souhaitent revenir vivre au plus près de leurs emplois.

Parmi ces 15 000 logements, environ 2000 seront issus de la reconquête du parc existant. Sur le territoire métropolitain, on compte en effet moins de 7% de logements vacants. Néanmoins, la totalité de ce parc ne peut pas être mobilisée pour créer des logements, en raison, par exemple, de leur vétusté ou de leur inadéquation avec les choix et les modes de vie des habitants.

Concernant l'attractivité du territoire auprès des entreprises et des habitants, il est important de rappeler que plusieurs facteurs doivent être pris en compte comme la qualité des logements, l'offre de commerces et de services, la présence d'équipements culturels, la qualité et la sécurité dans les espaces publics ainsi que la fiscalité.

Sur la Fontaine d'Ouche, on observe effectivement une baisse de l'attractivité (pertes de commerces et baisse de la valeur des appartements) liée, en grande partie, à la fiscalité (taxe foncière et taxe d'habitation notamment). Néanmoins, il convient de rappeler que ce facteur n'est pas le plus prépondérant et que si le PLUi-HD n'est pas un levier en termes de fiscalité, en revanche, il permet de travailler sur les autres facteurs d'attractivité que sont le logement, l'offre de commerces, de services et d'équipements.

Qu'est-ce qui change concrètement pour les habitants avec le statut de métropole ?

Le passage au statut de métropole n'a pas de conséquences directes sur la structure du PLUi-HD. L'intérêt du statut est de renforcer les compétences et les capacités d'intervention de la collectivité dans différents domaines (développement économique, social, culturel, touristique, qualité environnementale, etc.) et, en ce sens, de mieux répondre aux besoins des habitants. Ce statut a également l'avantage d'identifier et de reconnaître des agglomérations stratégiques et structurantes au niveau national et aura donc un effet positif sur la renommée et l'attractivité du territoire.

Concernant la prise en compte des spécificités du territoire de la Métropole, les participants ont formulé plusieurs remarques et questions :

- **Il faut être attentif aux problèmes d'accès et de stationnement dans le cœur de ville de Dijon, notamment pour les commerces.**
- **Il y a beaucoup d'habitat collectif à Dijon. Est-ce adapté pour les jeunes ménages que l'on voit partir hors de la métropole pour s'installer dans la vallée de l'Ouche par exemple ?**
- **Concernant les logements à destination des familles, on observe, dans le quartier de la Toison d'Or, un début de réponse à leur parcours résidentiel avec la création de logements individuels. Il y a besoin d'un environnement adapté pour les familles au sein de la Métropole.**

Le PADD, et plus globalement le PLUi-HD, est un exercice de prospective en termes d'aménagement du territoire : comment identifier les secteurs sur lesquels intervenir ? Où placer du stationnement ? Ce sont autant de questions qui se posent lors de l'élaboration de ce document.

La création de logement collectif répond aux besoins d'une partie de la population présente sur le territoire. Il peut s'agir de jeunes en situation de décohabitation du domicile familial, de jeunes ménages sans enfants ou de personnes âgées. Ces publics sont en demande de logements de petite et moyenne taille, positionnés au plus près des axes de transports en commun et des commerces/services et accessibles en location ou en primo-accession selon les cas.

Le départ d'une partie des jeunes ménages, dans la vallée de l'Ouche notamment, est en grande partie lié à une problématique de coûts de construction de logements et notamment de grands logements.

On constate en effet que les prix de sortie des opérations neuves privées (environ 3 100 €/ m² pour la métropole) ne sont pas en adéquation avec les moyens et attentes des ménages. Néanmoins depuis plusieurs années et avec l'appui de la collectivité un grand nombre d'opérations sont lancées en faveur de l'accession sociale à la propriété, notamment sur Dijon, pour permettre à tous les citoyens de se loger en fonction de leurs capacités financières.

Parallèlement, Dijon Métropole travaille de concert avec les porteurs de projets pour que les nouveaux programmes immobiliers intègrent plus de diversité dans les formes de logement en proposant notamment de l'habitat individuel avec jardin. Ces programmes sont également réfléchis en cohérence avec la présence de services, de transports en commun et la proximité des zones d'emplois.

En tant qu'acteur associatif du territoire, que pouvons-nous amener au PLUi-HD ? L'association H2MU (association des habitants du quartier Mirande Montmuzard Université) a adressé des propositions à la Métropole, seront-elles prises en compte ?

Les contributions citoyennes sont étudiées dans le cadre de la concertation par les services de la Métropole et les bureaux d'études qui accompagnent la collectivité. Elles permettent d'alimenter le travail d'élaboration du PLUi-HD, en sachant que l'intérêt général prévaut sur l'intérêt privé.

Une réflexion peut être menée sur la gare SNCF en tant qu'outil de liaison directe vers ses territoires stratégiques ou vers les aéroports situés à proximité (Dole, Mulhouse).

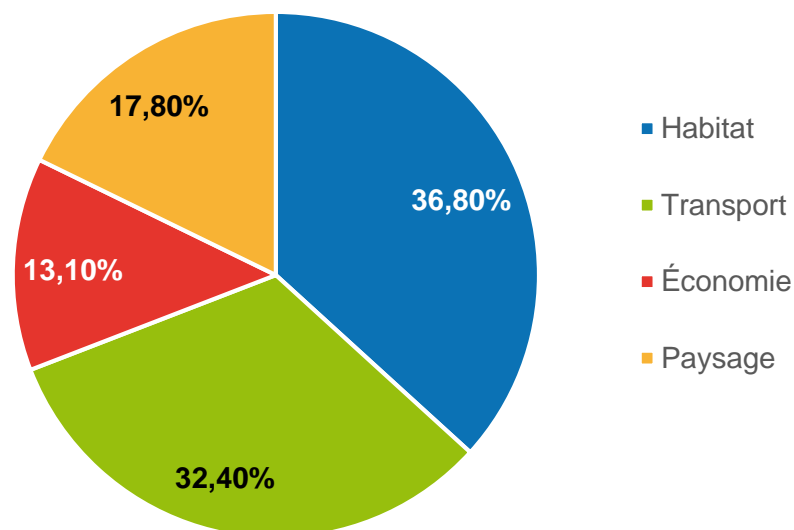
Il est en effet important, pour un territoire, d'avoir des liaisons nationales et internationales : pour son attractivité, pour la création d'emplois et le tourisme, notamment avec la présence des sites UNESCO. Dans ce cadre, la gare SNCF de Dijon constitue l'une des principales portes d'entrée sur le territoire de la Métropole. Une réflexion pourrait ainsi être menée autour de cet outil de grande accessibilité.

Approche thématique de l'atelier

Les participants étaient invités à réfléchir sur les 4 grandes thématiques du PLUi-HD :

1. Sur l'**habitat**, avec des sujets tels que la localisation et la taille des logements, l'accessibilité, les formes des constructions, la proximité, les énergies, les modes d'habiter, les espaces extérieurs et le coût du logement ;
2. Sur les **transports**, les pistes de réflexion concernaient plus particulièrement l'accessibilité, le coût, la distance et les temps de trajet, la fréquence et la desserte des transports collectifs, les modes de déplacements utilisés et/ou utilisables ;
3. Sur l'**économie**, avec des sous-thématiques comme les activités traditionnelles et nouvelles, leur implantation, les circuits courts, les centres-villes et centres-bourgs, les commerces, la mixité et la proximité, la disponibilité du foncier, les filières d'excellence ;
4. Sur les **paysages**, les points de réflexion suggérés étaient la nature, l'urbain, le patrimoine, la trame verte et bleue, les espaces récréatifs, les espaces productifs, les parcours et cheminements, les entrées de ville.

Contributions par thématiques (320 propositions)



Propositions pour l'habitat

L'habitat a été le sujet le plus discuté lors de l'atelier. Les participants se sont attachés aux différents aspects de la question de l'habitat : de la forme urbaine aux contraintes techniques, à l'implantation ou encore à la nature des logements proposés.

Ainsi, ils ont, en premier lieu, réfléchi aux **aspects architecturaux et urbains relatifs à l'habitat**. L'identité architecturale est importante à leurs yeux. Ils souhaitent que soient, par ailleurs, privilégiées des hauteurs raisonnées (3-4 étages).

Les participants ont également insisté sur trois éléments :

- La **performance énergétique de l'habitat**, avec le développement des énergies renouvelables et des constructions durables (bâtiments à basse consommation et autonomes, installation de panneaux solaires, isolation, récupération des eaux de pluie et l'énergie produite, etc.). Un groupe a, par exemple, proposé que la chaleur produite par les mini data centers soit valorisée par le réseau de chauffage urbain de la Métropole. Leur création pourrait ainsi faire l'objet d'une stratégie d'implantation.
- La **mixité sociale et générationnelle**. Enjeu majeur pour plusieurs participants, elle doit être présente au sein des aménagements urbains et de l'habitat (création d'espaces de rencontre), permettre la requalification et l'amélioration de l'image des quartiers, notamment politique de la ville, etc. La construction de logements, voire l'aménagement de certains quartiers, dédiés et adaptés aux personnes âgées, dépendantes ou valides, constitue également une proposition forte de la part des participants. Enfin, ils ont évoqué l'aménagement de lieux de rencontre dans les nouveaux immeubles d'habitation.
- L'enjeu du **logement abordable** sur le territoire a suscité un grand nombre de contributions de la part des participants. Afin de fournir à tous les citoyens une possibilité de se loger en fonction de ses besoins sur le territoire, ils souhaitent, à l'horizon 2030, que la Métropole puisse améliorer la place du logement social, développer l'accession sociale à la propriété ou encore renforcer la construction de résidences universitaires. Un des leviers évoqués par les participants est celui de la **maîtrise foncière de la collectivité** qui pourrait participer à résorber la vacance des logements sur les communes du territoire et maintenir des prix abordables sur le territoire.

Ensuite, deux points de réflexion suscitent le débat parmi les participants. D'abord, concernant **la taille des logements**, les participants soulèvent des besoins différents selon les populations : certains souhaitent que la Métropole donne la priorité aux logements familiaux (3 pièces et plus) ; d'autres évoquent la nécessité de prendre en compte la tendance à la décohabitation et de favoriser des logements plus petits, adaptés à la réduction de la taille des ménages. Puis, sur **l'habitabilité**, certains participants souhaitent que les nouveaux logements soient obligatoirement pourvus en balcons, terrasses ou jardins ; d'autres sont plus réticents à cet égard et veulent interdire les balcons surplombant les trottoirs, pour des raisons de sécurité.

Finalement, les participants ont souligné l'importance d'accroître, à l'horizon 2030, la proximité entre logements et services publics, ou entre logements et transports. De manière générale, la métropole de demain, telle qu'envisagée par les participants, se caractérise par une **mixité fonctionnelle** accrue.

Eléments de consensus	Eléments qui ont suscité des débats
<ul style="list-style-type: none"> • Le développement de la mixité fonctionnelle, sociale et intergénérationnelle • La qualité architecturale, urbaine et énergétique de l'habitat • La présence de logements pour tous, à tous les âges de la vie 	<ul style="list-style-type: none"> • La taille des logements : grands logements pour les familles ou logements de taille réduite pour répondre à la décohabitation • Les critères de l'habitabilité

Propositions pour la mobilité

La thématique de la mobilité a permis aux participants d'aborder deux aspects importants pour les déplacements sur le territoire métropolitain :

- La place et le fonctionnement des transports en commun et des modes actifs
- La place de la voiture

Les participants constatent que ces modes de déplacement sont complémentaires et souhaiteraient développer des liens entre eux afin de modifier les équilibres existants.

Tout d'abord, concernant les **modes de transport collectif**, les participants se sont particulièrement exprimés en faveur du développement du réseau existant, jugé performant mais qui ne dessert pas actuellement l'ensemble des communes et des quartiers du territoire, notamment les plus éloignés du cœur de la métropole. Le **prolongement des lignes de tramway** a été souligné comme un axe de développement intéressant, notamment à destination des secteurs sud et sud-est de l'agglomération.

Ensuite, concernant les **modes actifs** de déplacement (vélo, marche), les participants souhaitent que le réseau existant, notamment cyclable, puisse être amélioré et développé afin de favoriser ces pratiques auprès des habitants. Cela passe par le développement de nouveaux itinéraires cyclables mais aussi la sécurisation des axes existants, l'amélioration de la signalétique ou encore la création de cheminements piétons. **Les modes de déplacement alternatifs** ont également été abordés par les participants qui suggèrent le développement des véhicules électriques et des services annexes, des nouveaux objets roulants (hoverboard, gyropodes, trottinettes électriques) ou encore du transport fluvial.

Un autre point essentiel pour les participants est celui du **renforcement de l'intermodalité** afin de participer à la **diminution de l'usage de la voiture en ville**. Cela passe avant tout par la création de parkings relais en périphérie de l'agglomération, complétant l'offre existante, et par l'amélioration des correspondances entre les différents modes de déplacement.

Par ailleurs, afin de contribuer à la diminution de l'usage de la voiture individuelle, les participants suggèrent de soutenir, par le biais de projets ou de politiques publiques, les

initiatives visant à développer le télétravail ou le covoiturage. Ils évoquent également des contraintes plus fortes telles que l'interdiction du centre-ville aux véhicules polluants.

Enfin, deux points de discussion ont particulièrement été débattus :

- La **place du stationnement** suscite des réactions contrastées. Une partie des participants est favorable à l'augmentation du nombre de places de stationnement, quel qu'en soit le type (en surface / souterrain ; individuel / collectif), et souhaite l'augmentation du nombre minimum par logement. Le reste des participants souhaite la mise en place d'un « stationnement raisonné » voire restreint le plus possible au stationnement souterrain.
- Le **développement des infrastructures routières** est envisagé de manière différente selon les participants. Les uns souhaitent mettre l'accent sur les axes périphériques (amélioration des échangeurs, aménagement à 4 voies) alors que les autres accordent la priorité aux axes pénétrants (notamment autoroutiers).

Éléments de consensus	Éléments qui ont suscité des débats
<ul style="list-style-type: none"> • Le développement de l'intermodalité • La prolongation des axes de tramway • La facilitation de la pratique de modes actifs et des mobilités alternatives • La diminution de l'usage de la voiture dans les espaces urbains • La pratique d'une politique tarifaire attractive pour les transports collectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • La place du stationnement : augmentation ou réduction ? • Le mode de développement des infrastructures routières pour fluidifier la circulation

Propositions pour l'économie

Concernant l'économie, les participants ont privilégié une **approche de proximité des dynamiques économiques du territoire**. Selon eux, le bien-vivre en 2030 sur le territoire passe par le **développement des circuits courts**, principalement en tant qu'action de soutien aux exploitants agricoles. La présence de circuits courts pourrait également permettre une meilleure protection de l'environnement sur la métropole (diminution de la pollution atmosphérique, entretien des terres agricoles de proximité, etc.) et le développement de l'économie sociale et solidaire.

L'emploi est également une préoccupation importante des participants. Pour eux, l'attractivité du territoire pour les entreprises est un point central de la réflexion à mener dans le cadre du PADD du PLUi-HD. Cette **attractivité pour les entreprises** passerait par une mise à disposition facilitée de foncier et de conditions d'accueil favorables à leur implantation (meilleure desserte par les transports en commun des zones d'activités par exemple). Par ailleurs, et dans un souci d'équilibre territorial, certains participants suggèrent de réserver et de privilégier certaines implantations au sein des quartiers politique de la ville du territoire afin de les redynamiser et de revaloriser leur image auprès des habitants de l'ensemble du territoire.

Les participants, toujours dans une dynamique économique de proximité, se sont unanimement prononcés en faveur du **soutien aux commerces de proximité** et proposent la mise en place d'actions d'observation (recensement des commerces) et de réglementation (surfaces maximales autorisées, choix de localisation).

Enfin, un dernier levier de développement économique pour le territoire a été suggéré par les participants : celui du **tourisme**. Cela se traduirait par différentes mesures, qui ne relèvent pas vraiment du champ d'application du PLUi-HD, telles que :

- Le **renforcement des connexions avec un aéroport d'envergure internationale**, permettant de ne pas multiplier les équipements, comme l'aéroport de Dole ou celui de Bâle-Mulhouse.
- **Une requalification de la gare SNCF de Dijon**, d'où l'on pourrait facilement rejoindre en train les aéroports.
- **La systématisation de l'affichage en langue étrangère** des informations à caractère touristique.

Eléments de consensus	Eléments qui ont suscité des débats
<ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux commerces de proximité • Développement des circuits courts • Favoriser l'accueil des entreprises sur le territoire notamment en développant les dessertes des zones d'activités • Développer les actions en faveur du développement touristique de la métropole 	Aucun

Propositions pour les paysages

Concernant les paysages, les participants ont mis au premier plan la présence de **la nature en ville** comme condition du bien-vivre à l'horizon 2030. Selon eux, une métropole qui est favorable au bien-vivre doit accorder une place importante à la végétation, aux espaces naturels et à la trame verte et bleue. Pour les participants, cette nature en ville doit se matérialiser au travers :

- De la présence d'espaces verts, publics et privés, contribuant au renforcement de la trame verte au sein des espaces urbanisés. Ces espaces verts ont principalement vocation à être des espaces de loisirs ou de détente ;
- De la végétalisation des espaces d'habitation (toits et façades végétalisés, présence de jardins, etc.) ;
- Du développement de l'agriculture et la viticulture périurbaines ainsi que des jardins partagés à destination des citoyens ou implantés dans des écoles ;
- De la création de coulées / liaisons vertes entre les quartiers (cheminements doux, chemins d'accès aux espaces naturels, etc.).

Ensuite, la **protection et la valorisation du patrimoine naturel et culturel** a fait l'objet d'un consensus parmi les participants. Ces éléments forgent l'identité particulière du territoire (plateau de Chenôve, Climats de Bourgogne, rives, propriétés remarquables, etc.) et doivent à ce titre être mis en valeur. Cela participe à la qualité du cadre de vie des habitants mais c'est aussi un facteur d'attractivité pour le territoire.

Concernant les **espaces urbains**, plusieurs participants ont suggéré de mener un travail spécifique sur les **entrées de ville**, qui sont aujourd'hui peu qualitatives pour certaines d'entre elles. Ils souhaitent que des aménagements puissent être réalisés prenant en compte leur environnement urbain et paysager. Par ailleurs, en lien avec le développement de la nature en ville, les participants souhaitent que les **espaces de friche ou inoccupés** puissent être dédiés à la création de logements de qualité incluant des espaces verts et arborés.

Enfin, les participants ont évoqué **la place des écoquartiers**. Cette démarche d'aménagement est plébiscitée par un certain nombre de participants alors que d'autres les trouvent peu adaptés, dans leur conception actuelle, aux besoins des habitants.

Eléments de consensus	Eléments qui ont suscité des débats
<ul style="list-style-type: none"> • Développement des espaces verts, privés et publics, dans les espaces urbains • Protection des éléments de patrimoine naturel et culturel • Développement de l'agriculture périurbaine et des jardins partagés • Aménagement qualitatif des espaces urbains • Renforcement de la trame verte et bleue en ville 	<ul style="list-style-type: none"> • La démarche écoquartier

Propositions transversales

Deux problématiques communes à plusieurs thématiques ont émergé parmi les propositions des participants :

- **L'accessibilité**, question commune à l'habitat et aux transports. Les participants souhaitent que des aménagements adaptés (ascenseurs, escalators, trottoirs) soient généralisés.
- La **gestion des déchets**, mentionnée au titre de la préservation des paysages. Elle se traduit pour les participants soit par le recours au compostage, soit par la mise à disposition de poubelles à proximité des commerces et en fonction de leurs besoins.
- La **tranquillité publique**, avec la limitation des nuisances sonores et visuelles (VMC sur toits d'immeubles) et la sécurisation des quartiers et des entrées d'immeubles.
- **Les mesures incitatives**, essentiellement fiscales, mais aussi financières. Sur les questions d'habitat et d'économie, les participants envisagent en effet des aides aussi bien à destination des entreprises que des particuliers (propriétaires de logements vacants, particuliers souhaitant accéder à la propriété). Ces mesures peuvent aussi être reliées aux tarifs dégressifs ou spécifiques à certains publics (étudiants, chômeurs) dans les transports en commun.

Les idées clés

Les contributions des participants ont particulièrement mis en avant, comme conditions du bien-vivre, à l'horizon 2030 :

- La préservation de l'identité paysagère et architecturale
- Le développement du réseau de transports collectifs
- L'attractivité du territoire métropolitain, aussi bien à l'égard des entreprises que des touristes
- La place accrue de la nature en ville sur le territoire métropolitain