



# **DIJON MÉTROPOLE**

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL  
HABITAT DÉPLACEMENTS



## **Projet d'aménagement et de développement durables**

**SOU MIS AU DÉBAT DU CONSEIL MÉTROPOLITAIN**  
30 MARS 2018

Notice explicative

## INTRODUCTION

# LES FILS CONDUCTEURS LE SOCLE COMMUN DU PADD

Le Projet d'aménagement et de développement durables traduit **une vision partagée et stratégique du développement de la métropole** en définissant les grandes orientations des politiques publiques pour les années à venir. Il s'inscrit dans **la continuité des grandes actions menées jusqu'alors en matière de déplacements, d'habitat, d'environnement et d'innovation urbaine, tout en proposant de nouveaux objectifs à atteindre à l'horizon 2030**, mais également au-delà. Le projet établit en effet les bases d'une transformation sur le long terme permettant de répondre aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle auxquels sont confrontés les villes et les territoires. **trois socles** interdépendants sont ainsi proposés, venant constituer des principes fondateurs, déclinés dans l'ensemble des orientations thématiques du Projet d'Aménagement et de développement durables :

### FIL CONDUCTEUR 1

## IMAGINER LA VILLE DE DEMAIN À PARTIR DES ATOUTS EXISTANTS

en changeant de statut, Dijon a un nouveau rôle à jouer, avec l'Europe des régions et la France des métropoles comme cadre de référence. Elle doit **relever les défis d'une attractivité économique et résidentielle soutenue** pour répondre à ses ambitions, celles d'**une métropole dynamique et prospère au bénéfice de tous**, sur son territoire et au-delà.

elle peut **s'appuyer sur les ressources et les nombreux acquis**. Les orientations du Padd doivent ainsi s'inscrire dans la poursuite des actions engagées, s'ancrer dans l'histoire et la géographie du territoire, imaginer son développement à partir des leviers de croissance existants : **une métropole attractive par ses propres atouts**.

Mais le futur ne s'écrit pas seulement dans la continuité des acquis. La nouvelle Métropole doit adopter **une approche du développement en accord avec les transformations en cours de l'économie et de la société pour être en phase avec le monde qui se dessine** : la révolution numérique et l'essor des «villes intelligentes» mais aussi **une évolution des modes de vie** vers de nouveaux modes de consommer, de travailler, de se déplacer ou d'habiter qui impliquent de penser la ville différemment en renouvelant les modèles urbains qui ne sont plus adaptés.

### FIL CONDUCTEUR 2

## ÉTABLIR UN NOUVEL ÉQUILIBRE ENTRE L'HOMME, LA VILLE ET LA NATURE

Les grandes agglomérations sont confrontées à de nombreux défis environnementaux et ont une responsabilité majeure face aux changements climatiques. **La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la santé des habitants, la préservation des ressources et de la biodiversité sont des enjeux qui imposent d'assurer un développement -démographique, économique, urbain- en harmonie avec la nature**.

Le Plu i-Hd est l'occasion d'**engager le territoire vers une nouvelle étape de la transition énergétique et écologique**, au travers de politiques énergétiques et des déplacements volontaristes, d'actions en faveur de la biodiversité, de réduction des nuisances, mais aussi en limitant l'étalement urbain pour redéfinir les espaces agricoles et naturels comme lieux de projet : le développement de l'agriculture de proximité pour **tendre vers l'autosuffisance alimentaire**, la mise en œuvre d'une trame verte et bleue qui préserve les écosystèmes, des paysages valorisés qui contribuent à la qualité de vie et donc à l'attractivité de la métropole.

### FIL CONDUCTEUR 3

## CONSTRUIRE LA MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS ET DES SOLIDARITÉS

La prise de conscience environnementale et le défi métropolitain s'entrecroisent avec le besoin de trouver un fonctionnement urbain répondant aux grands enjeux, mais surtout de **retrouver un espace à vivre qui s'inscrit dans les temps du quotidien**. C'est l'objet de **la ville des courtes distances**.

elle vise à **rapprocher les lieux d'habitat, des lieux de travail, de consommation et de services par une mixité et une proximité des fonctions urbaines**.

Elle implique d'**optimiser les espaces urbains existants** pour limiter les mouvements centre-périphérie, les temps de trajets et l'utilisation de l'automobile. Sa mise en œuvre nécessite d'**articuler les choix d'urbanisation avec les dessertes en transports en commun**, mais aussi, avec l'offre en équipements et services du quotidien pour encourager l'utilisation des modes doux, la marche et le vélo principalement.

il s'agit également de **mieux organiser le vivre ensemble à l'échelle de la métropole, de ses communes et de ses quartiers, dans un souci d'équité, d'équilibre sociale et de bien-être de la population au quotidien**.

## AXE 1 / MÉTROPOLE ATTRACTIVE

### ORIENTATION 1 RELATIVE AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET AU RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN

il s'agit d'une part **d'affirmer le rôle moteur et le rayonnement de la métropole au sein de l'espace régional et national** et d'autre part, de **maintenir une organisation fonctionnelle de l'espace urbain à travers une recherche de formats et de localisations adaptées aux différents secteurs d'activités**. Pour cela, les objectifs suivants sont proposés :

- **Activer les supports du rayonnement métropolitain**, à la fois en terme d'accessibilité et de développement touristique mais aussi par un renforcement de l'offre en équipements métropolitains, notamment en terme d'enseignement supérieur.
- **Conforter les locomotives économiques et les filières d'excellence**, par une offre foncière adaptée aux besoins des entreprises, le développement de zones spécialisées et des synergies autour des grands pôles métropolitains (autour de l'université et du cHu, autour de l'entrée nord et Valmy).
- **Renforcer l'offre tertiaire et de service au sein des espaces urbains**, par de nouveaux développements autour des gares (dijon Ville et Porte neuve), des entrées de ville et une plus grande mixité des fonctions.
- **Faire évoluer l'urbanisme commercial** en encadrant l'implantation des grands formats commerciaux et en développant le commerce de proximité.
- **Optimiser le foncier des zones d'activités**, par une reconquête des terrains délaissés, une plus forte densité du bâti économique et une amélioration de leurs qualités environnementales et paysagères.

### ORIENTATION 2 RELATIVE À LA DÉMOGRAPHIE, L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE ET L'HABITAT

Poursuivre la dynamique démographique engagée au travers d'un **scénario ambitieux mais réaliste, d'une croissance annuelle de +0,5% sur la période 2020/2030**, soit environ 270 000 habitants en 2030 (en population municipale) et correspondant à un besoin d'une offre supplémentaire de plus de **15000 logements**. les objectifs suivants sont proposés :

- **Accentuer le rythme de construction de logements neufs** avec plus de 1400 nouveaux logements livrés par an, au travers de l'achèvement des grandes opérations en cours et en activant de nouveaux sites de projets au sein du tissu urbain existant.
- **mener une politique ambitieuse de mobilisation du parc existant** avec la reconquête d'environ 100 logements par an.

- **mettre en cohérence la production de logements avec l'armature urbaine et les déplacements**.

• **Conforter la dynamique de la ville-centre**, avec a minima 60% de l'objectif global de l'offre nouvelle en logements.

• **Mettre en œuvre une action renforcée sur Chenôve et Longvic**, communes de 1ère couronne qui disposent de nombreux projets en cours et d'un potentiel important en intensification et requalification urbaine

• **Poursuivre le rééquilibrage sociologique et territorial engagé à l'échelle métropolitaine s'agissant du développement de l'offre abordable**, à la fois en terme de rattrapage dans les communes SRU déficitaires mais aussi par un développement de l'accession à la propriété.

• **Diversifier la production de logements pour répondre aux besoins des ménages et aux défis démographiques** de la séniorisation de la population, et du maintien des familles et des actifs sur le territoire de la métropole.

### ORIENTATION 3 RELATIVE À LA CONSOMMATION D'ESPACE

L'artificialisation des espaces agricoles, naturels et forestiers en extension urbaine est évaluée sur le territoire à **381 ha entre 2010 et 2020**. compte-tenu :

- des nombreux projets en cours en extension urbaine, à vocation économique autant que résidentielle qui sont intégrés à la programmation 2020/2030 du Plu i-Hd,
- de l'important potentiel de réinvestissement identifié au sein des tissus urbains existants,
- de la volonté de préserver les espaces naturels et agricoles,

il est proposé de fixer **un objectif de modération de la consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain de l'ordre de 30% par rapport à la période 2010-2020**.

## AXE 2 / TRANSITIONS URBAINES

### ORIENTATION 4 RELATIVE A L'ARMATURE URBAINE ET AUX PROJETS URBAINS

Limiter l'étalement urbain implique d'activer différents leviers permettant de retrouver **au sein des tissus urbains existants** une offre en logements, activités, services et équipements correspondant aux perspectives de développement de la métropole. **cette stratégie de renouvellement urbain s'accompagne de la volonté d'améliorer le cadre de vie et les paysages urbains dans le respect de l'identité des communes et des quartiers.** il est ainsi proposé de :

- Favoriser l'intensification urbaine autour des transports en commun structurants et autour des principaux axes des faubourgs dijonnais et des communes de première couronne.
- Renforcer les centralités des communes et des quartiers dans leur diversité, au travers d'un urbanisme adapté à leurs caractéristiques.
- Amorcer une recomposition urbaine sur le long terme autour des portes urbaines et des axes stratégiques :
  - l'entrée sud, entre dijon, chenôve, marsannay-la-Côte et Perrigny-lès-Dijon.
  - les bords de l'Ouche et du Canal de Bourgogne,
  - le faisceau sud-est entre dijon et Longvic,
  - autour du faisceau ferré nord / porte neuve,
  - la ceinture des boulevards entourant le centre élargi de dijon.
- Engager la requalification et la mutation des tissus d'activités des entrées de villes vers un tissu mixte.
- Adapter l'existant et s'adapter à l'existant pour concilier densité, qualité urbaine et environnementale.

### ORIENTATION 5 RELATIVE AUX DÉPLACEMENTS

Le PLUi-HD est l'occasion de réaffirmer les ambitions de la métropole et ouvre **une nouvelle étape dans l'amélioration de l'offre de mobilité.** cela suppose de **voir au-delà des frontières et de coordonner la politique des déplacements au niveau de l'aire urbaine** en assurant **un système de transports collectifs efficace et concurrentiel, adapté aux flux entrants comme internes à la métropole.** L'offre en mobilité doit également s'adapter à la diversité des territoires, **accompagner progressivement les transformations urbaines** envisagées et **améliorer le cadre de vie** autour d'espaces publics partagés et accessibles. Les objectifs suivants sont proposés :

- Conforter la structure actuelle du réseau de transports collectifs avec des dessertes et des formats adaptés aux territoires et aux densités.
- Engager des réflexions sur des extensions ou

adaptations du réseau TC structurant, notamment autour de l'arc et du secteur est ainsi que sur l'entrée sud autour de l'axe dijon-beaune.

- Valoriser l'étoile ferroviaire dijonnaise, en organisant la politique de rabattement à l'échelle de l'aire urbaine, en développant le rôle de la gare de porte neuve et en préservant le potentiel de reconfiguration de la desserte ferroviaire interne à la métropole sur le long terme (Ouges, Neuilly-lès-dijon, Longvic, éco-cité jardins des maraîchers,...).
- Développer une offre en services complémentaires aux réseaux de transports collectifs classiques.
- Mettre en place un maillage cyclable intercommunal et assurer des cheminements piétons sécurisés et confortables pour tous.
- Structurer le réseau routier au profit de déplacements plus durables, en valorisant le rôle de la rocade et en maîtrisant les flux de trafic sur certaines pénétrantes en incitant au report modal (parking relais).
- Coordonner la politique de stationnement pour accompagner un usage raisonné de la voiture individuelle.

### ORIENTATION 6 RELATIVE À LA VILLE RÉSILIENTE ET POST-CARBONE

ils'agit d'apporter **une réponse aux défis planétaires de la lutte contre le réchauffement climatique et de la préservation des ressources** en activant des leviers **bénefiques à la qualité de vie et à la santé des habitants** au travers des objectifs suivants :

- Accentuer la transition énergétique, en améliorant les performances des constructions nouvelles et existantes et en développant la production d'énergies renouvelables.
- Lutter contre les pollutions et les nuisances dans leur diversité au travers de choix d'urbanisation limitant l'exposition des populations et en développant de nouveaux outils et techniques pour atténuer les nuisances.
- Poursuivre la politique de vigilance face aux risques.
- Ménager la ressource en eau en sécurisant la fonctionnalité des réseaux, l'approvisionnement, l'accès et la qualité de la ressource sur le long terme.
- Développer une gestion alternative des eaux pluviales et de ruissellement.
- Lutter contre l'imperméabilisation des sols et les phénomènes d'îlot de chaleur.
- Repenser la logistique urbaine.
- Poursuivre l'intégration des enjeux environnementaux à la gestion des déchets.

## AXE 3 / PAYSAGES ACTIFS

### ORIENTATION 7 RELATIVE À LA MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES PATRIMOINES

La métropole dijonnaise est riche d'une géographie diversifiée et d'une histoire propre qui a révélé des terroirs et des architectures caractéristiques. Au-delà des enjeux de préservation et de mise en valeur, il s'agit de **veiller à la qualité des paysages naturels et urbains** au travers des objectifs suivants :

- **Poursuivre les démarches en cours de protection et de mise en valeur du paysage et des patrimoines.**
- **Mettre en valeur le patrimoine diffus** présent dans les communes.
- **Eviter la banalisation des paysages urbains et encourager l'innovation architecturale.**
- **Favoriser la réinterprétation et la réappropriation des patrimoines**, notamment industriels et militaires.
- **Renforcer la lisibilité du relief, des coteaux et des pentes** (points de vue, implantation des constructions,...)
- **Retrouver des continuités le long des fils de l'eau**, en particulier sur le double corridor du canal de bourgogne et de l'ouche.
- **Mettre en valeur les lisières urbaines**, au travers d'interfaces végétalisées entre espaces bâtis et agricoles.
- **Mettre en oeuvre de nouvelles démarches sur les espaces périurbains et les coupures d'urbanisation entre les communes** associant développement de l'agriculture de proximité, mise en valeur paysagère, continuités des cheminements et de la trame verte et bleue.
- **Poursuivre la mise en valeur des entrées de ville.**

### ORIENTATION 8 RELATIVE À L'AGRICULTURE

au-delà de limiter la consommation d'espaces agricoles par l'urbanisation, il s'agit de développer les activités agricoles au travers :

- d'une **stratégie pour tendre vers l'autosuffisance alimentaire** ,
- d'une **valorisation de l'identité du territoire, de sa tradition viticole et gastronomique**,
- d'un **renforcement de la filière d'excellence dédiée à l'alimentation de demain.**

Les objectifs suivants sont proposés :

- **Protéger et développer la viticulture**, en particulier au sein des espaces concernés par un classement aoc .
- **Encourager le développement des cultures et productions caractéristiques du territoire.**

- **Renforcer la valorisation du terroir dijonnais en lien avec le tourisme.**

• **Assurer la pérennité des espaces et des activités agricoles**, en articulant les choix d'urbanisation avec le potentiel agronomique des sols et en veillant à la fonctionnalités des exploitations (parcellaire, circulations, conflits d'usage,...)

• **Développer le maraîchage et les circuits courts**, en favorisant la diversification des activités agricoles et les nouvelles démarches, à la fois sur les espaces périurbains mais aussi par un développement de l'agriculture urbaine.

• **Concilier activités agricoles, préservation des ressources et de la biodiversité**, en limitant les prélèvements en eau sur les nappes souterraines et en encourageant les démarches agro-environnementales.

### ORIENTATION 9 RELATIVE À LA TRAME VERTE ET BLEUE

L'enjeu de la mise en oeuvre de la trame verte et bleue est de **reconstituer un réseau écologique** permettant aux espèces animales et végétales de circuler et d'assurer leurs cycles de vie. mais elle remplit au-delà de multiples fonctions au bénéfice de la qualité de vie. Il est ainsi proposé de :

• **Préserver les réservoirs et les corridors écologiques** des trames boisées, prairiales et de pelouses sèches, très présentes au sein du poumon vert de l'ouest du territoire.

• **Assurer les fonctionnalités écologiques et hydrologiques des cours d'eau et milieux humides**, en particulier par la renaturation des berges et la replantation de ripisylves au sein des espaces agricoles.

• **Reconstituer une trame verte et bleue dans la plaine agricole** au travers d'un principe «d'onde verte» par la préservation et le développement des linéaires plantés et des bosquets boisés.

• **Organiser des continuités de nature au sein des espaces urbains**, en limitant les coupures liées aux infrastructures et aux espaces fortement minéralisés.

• **Préserver et développer le potentiel végétal des quartiers** en prenant en compte la trame des jardins et des coeurs d'îlots remarquables et en développant la végétalisation au sein de projets d'aménagement et de construction.

• **Développer les accès à la nature**, en associant à la mise en oeuvre de la trame verte et bleue la réalisation de circulations douces et d'espaces appropriables, de détente, récréatifs ou pédagogiques.



**Dijon métropole**