

# COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE PRÉSENTATION DU PROJET DE PADD

Dijon – 9 mars 2018



**60 participants**

## En présence de

**M. Pierre PRIBETICH**, Premier Vice-président de Dijon Métropole délégué à l'Habitat, à l'Urbanisme et au PLUi-HD et Adjoint au Maire de Dijon

**M. Jean-Patrick MASSON**, Conseiller communautaire de Dijon Métropole délégué au patrimoine, aux réseaux, à l'environnement et aux déchets ménagers et Adjoint au Maire de Dijon

**Agence DBW**

**Cabinet Rouge Vif territoires**

# Synthèse des échanges

## Le PLUi-HD et la concertation

**Cette rencontre est-elle une réunion d'information ou de concertation ?**

Cette réunion est organisée en deux temps :

- un premier temps d'information sur la démarche du PLUi-HD et la présentation du projet de PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables)
- un second temps de concertation où les participants vont pouvoir faire part de leurs remarques et échanger avec les élus sur le projet de PADD présenté. Ces remarques seront étudiées, au même titre que l'ensemble des contributions recueillies jusqu'à présent sur le PLUi-HD et le cas échéant prises en compte dans le cadre de la démarche d'élaboration du document.

## Le développement urbain du territoire

**« La notion de quartier est intéressante mais elle n'est pas définie actuellement dans l'éco-PLU de Dijon.**

**Comment allez-vous prendre en compte les quartiers dans le PLUi-HD, notamment leur identité, afin de définir des règles d'urbanisme adaptées (hauteurs, densité, etc.) ? »**

Les différents types de tissus urbains de la Métropole ou types de quartier ont été répertoriés et décrits dans leurs caractéristiques morphologiques, patrimoniales et paysagères dans le diagnostic du PLUi-HD. Cette analyse permettra en effet d'adapter au mieux les propositions qui seront faites en matière d'urbanisme pour préserver les caractéristiques globales d'un quartier et/ou le faire évoluer pour répondre aux besoins de développement dans la ville, dans le respect des identités et du cadre de vie.

Le PLUi-HD, au travers de son volet « Habitat », entend privilégier la construction de logements au sein de périmètres opérationnels, principalement en renouvellement urbain ; notamment afin de finaliser les grands projets en cours comme les écoquartiers.

Pour les opérations en diffus, le PADD ambitionne de poursuivre l'accueil de nouveaux logements sans « bouleverser » les quartiers. Le rôle du règlement sera de moduler les dispositions qui s'y appliquent en prenant en compte certaines spécificités (hauteur, alignements, espaces verts...) quand cela s'avère pertinent. De plus, permettre l'évolution du parc existant est un enjeu important du PADD tout comme la reconquête de logements inadaptés, vacants ou encore le changement d'affectation de locaux en logements.

**« Les jeunes ménages quittent l'agglomération parce qu'ils souhaitent avoir une maison avec un terrain. Cela entraîne ensuite de nombreux déplacements, l'encombrement du réseau routier et donc des pollutions. Qu'est-il prévu dans le PLUi-HD pour attirer et stabiliser les familles sur le territoire et limiter ces nuisances ? »**

Le départ des jeunes ménages n'est pas complètement motivé par le souhait de posséder une maison individuelle avec un terrain. Les études menées pour le PLUi-HD montrent que ce sont les prix de vente au m<sup>2</sup> très élevés des logements dans le centre de l'agglomération qui motivent les départs progressifs vers une offre plus abordable.

Ce processus de périurbanisation aboutit bien souvent au développement de communes à vocation principalement résidentielle et disposant de peu de services ou de commerces.

Le choix porté dans le PADD est de permettre la constitution d'un segment d'offre de logements accessibles afin de permettre aux familles de se loger plus facilement dans les espaces urbains où se trouvent tous les services.

Le maintien ou le retour des familles en ville sur le territoire de la Métropole permettra de limiter les déplacements automobiles et donc les pollutions et les nuisances qui y sont liées.

Cette démarche implique de retrouver et de construire une offre de logements dans la Métropole, avec des typologies désirables pour les familles ou les jeunes ménages (jardins, terrasses, accès individualisés...)

**« Il faut veiller à préserver l'équilibre du développement urbain sur l'ensemble du territoire. Certains secteurs accueillent plus de constructions que d'autres et il faut éviter que cela se fasse au détriment de la qualité de vie ou des vues sur le paysage comme par exemple dans le secteur du Prieuré avec une vue sur Talant. Que prévoit le PADD sur ce sujet ? »**

En dehors des grandes opérations d'aménagement en cours ou identifiées dans le PADD, il n'est pas prévu de bouleversement de la physionomie générale des zones urbanisées de la Métropole.

Pour les opérations plus ponctuelles qui doivent s'insérer dans un tissu urbain déjà existant, le PADD prévoit la préservation des cônes de vues et la valorisation des paysages environnants.

**« Il serait bien que, pour chaque nouveau projet d'aménagement, les riverains soient informés et écoutés afin de favoriser une meilleure connaissance et un meilleur accueil des projets importants. »**

Il est pris note de cette observation.

## **La démographie et l'habitat**

**« A l'horizon 2030, il est prévu l'accueil de 20 000 habitants supplémentaires et la réalisation de 15 000 logements, c'est-à-dire 2 habitants pour 1,5 logement. Pourriez-vous détailler ce point ? »**

Ce gain de 20 000 nouveaux habitants est prévu à l'échelle de l'ensemble de la Métropole. Le besoin de plus de 15 000 logements supplémentaires (+ de 14 000 en constructions neuves et environ 1 000 en mobilisation du parc existant) répond ainsi à cette augmentation de population mais également au desserrement des ménages (baisse du nombre de personnes par logement).

Par ailleurs, une majorité de ces 15 000 logements est déjà programmée dans le cadre de grandes opérations d'aménagement entamées sur l'ensemble du territoire et antérieures au PLUi-HD (écoquartiers de Dijon, centres-villes de Chenôve, Longvic et Quetigny, nouveaux quartiers à Ahuy, Sennecey-lès-Dijon et Perrigny-lès-Dijon...). L'objectif du PADD est ainsi de fortement limiter le développement monofonctionnel de type lotissement ou des constructions mal reliées au reste de la ville, pour progressivement mettre en place un développement qualitatif et une diversité des fonctions urbaines, favorisant les proximités et l'optimisation des ressources existantes (réinvestissement des friches, etc.).

**« Le développement du quartier Heudelet invite à s'interroger sur la notion d'écoquartier. Dans ce projet, la densité bâtie et la faiblesse des espaces verts ne semblent pas correspondre à la philosophie d'aménagement d'un écoquartier. »**

Les écoquartiers ne se définissent pas uniquement par l'importance de leurs espaces verts. Ils s'identifient à travers leur capacité à répondre à plusieurs objectifs de développement durable.

Parmi ces objectifs, on compte :

- l'économie du foncier, par un juste équilibre entre espaces verts et de construction
- la mise en place de dispositifs favorables à la nature en ville ou à la biodiversité à l'économie d'énergie
- le développement des modes doux ou de l'utilisation des transports en commun
- la mise à disposition d'un parc de logements diversifiés et de qualité au plus près des services, commerces et emplois.

Sur l'opération Heudelet, on retrouve ces différents ingrédients à travers l'absence de voiture dans le quartier, une densité bâtie compensée par une qualité des espaces publics et la plantation de « la forêt » ou d'installations propices à la biodiversité ordinaire comme l'hôtel à insectes.

Sur l'opération Hyacinthe Vincent, un équilibre a été trouvé entre la densité des immeubles et la présence d'un parc important à proximité.

Ces opérations réalisées en ville s'adaptent ainsi à leur environnement, proposent un nouveau cadre de vie conciliant écologie et urbanité. Elles permettent ainsi d'accueillir de nouveaux habitants et notamment des familles.

**« La rénovation immobilière en cours sur la ville de de Dijon est une réussite pour l'ensemble de l'agglomération. De nombreux bâtiments auparavant délaissés ont pu retrouver un usage et c'est appréciable. »**

## Les mobilités

**« Les déplacements sont au cœur du projet de PLUi-HD. Comment intégrez-vous les jeunes à la réflexion sur les mobilités ? »**

Les jeunes ont toute leur place dans le processus de concertation et d'élaboration du PLUi-HD car leurs propositions sont importantes pour les choix concernant l'urbanisme de demain. Leur participation aux débats et notamment sur la plateforme en ligne est essentielle.

**« Comment permettre la mise en place d'un transport à bas coût pour les jeunes et notamment les étudiants qui ont peu de ressources ? »**

Cette question relève plutôt de la politique tarifaire du délégataire de service en charge du réseau de transports. Dans le domaine des transports, le PLUi-HD n'intervient pas sur les choix budgétaires de la politique publique de transports. C'est un outil qui organise et articule le réseau de transports avec le développement urbain.

**« Le projet de PADD évoque le développement des pistes cyclables, ce qui est positif. Cependant, certaines pistes sont régulièrement encombrées par le stationnement automobile. Il faut veiller à ce que ces pistes puissent être praticables par tous. »**

Il est pris note de cette observation.

**« Dans le PADD, une réflexion a-t-elle été menée sur le tracé des lignes de bus et sur la desserte des quartiers périphériques afin qu'elle soit optimisée ? »**

Le PLUi-HD ne prévoit pas d'évolution majeure du réseau de transports en commun de la Métropole. L'objectif du PADD est plutôt de consolider le réseau existant en améliorant notamment le cadencement ou l'intermodalité et en favorisant le développement des modes de déplacement doux.

Il est également important de préciser que la mise en place d'une ligne de bus est le résultat d'une étude approfondie des besoins, d'une évaluation de la fréquentation et d'un travail complexe d'articulation avec les autres lignes du réseau.

**« Quel est le projet prévu sur l'entrée Est en matière de déplacements ? »**

Le PADD prévoit de favoriser, sur ce secteur, l'organisation du report modal vers les transports en commun, par l'intermédiaire du développement des transports en commun et des mobilités alternatives. Ce secteur est notamment traversé par les grands axes d'arrivée dans la Métropole et des réflexions sont en cours pour inciter les flux venus de l'extérieur au report modal. Cela contribuera également à faciliter l'accès aux zones d'activités économiques Est.

## **L'environnement et les paysages**

**« Le PADD prévoit-il un volet spécifique sur les paysages viticoles et notamment pour la ville de Dijon ? Est-il prévu de réintroduire de la vigne dans les espaces urbains ? »**

Un plan de reconquête de la vigne a été élaboré sur certains secteurs stratégiques des Climats de Bourgogne de Dijon (Montreuil, Les Violettes, ...) afin de faire émerger des continuités viticoles. Au total, il est prévu de replanter environ 60 hectares de vignes à Dijon.

**« Il faut veiller à la préservation des nappes phréatiques dont la qualité et le fonctionnement peuvent être altérés par les constructions. Comment cet aspect est-il pris en compte dans le PADD ? »**

Les nappes phréatiques et en particulier celle de Dijon Sud ne peuvent pas être perturbées par l'urbanisation, compte tenu de leur caractère profond. Il peut exister un risque sur les eaux de surface ou les nappes affleurantes (ex. Nappe Sud à Gevrey-Chambertin) mais celui-ci est pris en compte dans le PLUI-HD. De plus, les opérations d'aménagement les plus importantes sont soumises à des études d'impact sur l'eau.

Par ailleurs, le PLUI-HD identifie la présence du risque de retrait-gonflement des argiles dans certains secteurs de la Métropole. Il établira sur ce point des recommandations afin de limiter les conséquences sur les constructions présentes et à venir dans les zones les plus à risques.

**« Les orientations du PADD en faveur de la trame verte et bleue sont satisfaisantes. Quelle place pour le traitement du Canal de Bourgogne et de ses berges ? »**

Le Canal de Bourgogne et ses berges seront des espaces dédiés au déploiement de la trame verte et bleue car ils sont structurants à l'échelle de la ville de Dijon et de la Métropole. Ils sont notamment identifiés dans plusieurs schémas de protection des cohérences écologiques, pour leur intérêt dans la préservation de la biodiversité.

**« Les arbres sont des éléments essentiels au maintien de la nature en ville et rendent de nombreux services (contribution à la qualité urbaine et paysagère en limitant notamment un « effet couloir » dans les rues, action bioclimatique, captation des gaz à effet de serre...). Leur présence devrait être intensifiée et faire l'objet d'une politique ou d'une stratégie d'aménagement. »**

Dans la phase réglementaire, la présence des arbres sera à intégrer par exemple au travers des règles pour les espaces privés afin d'inciter à la plantation de nouveaux sujets ou encore par la protection des alignements existants sur les espaces publics et le classement en espaces boisés.

Dans l'optique de recréer des continuités pour la biodiversité, des axes pourront être identifiés pour renforcer la végétation, qu'il s'agisse d'arbres ou d'autres supports de végétalisation...

« Le PLUI-HD devrait dans ces règles privilégier les espaces de pleine terre en limitant notamment la place accordée aux toitures végétalisées et aux bandes enherbées dans le calcul des espaces libres. Ces espaces présentent moins d'intérêt du point de vue de la biodiversité. »

« Le projet de PADD illustre la volonté de mener une politique éco-responsable sur le territoire ce qui est très positif. Pour la mettre en œuvre, avez-vous prévu de renseigner l'article UG14 du règlement du PLU, relative à l'occupation du sol (COS) ? Cette règle apparaît importante car elle permet de réguler l'emprise au sol des constructions et de laisser une place aux espaces de pleine terre notamment et à la nature en ville. Le COS permettait de préserver des espaces de biodiversité, mais également des espaces qui contribuaient à l'amélioration de la qualité de l'air (rafraîchissement des villes) et de la qualité de vie

Le COS a été supprimé par la loi ALUR dans le cadre de la réforme du code d'urbanisme et de la simplification du règlement des PLU.

Depuis cette réforme, le règlement ne définit plus l'urbanisation par 14 types de règles. Il définit les possibilités de construction et d'aménagement de façon plus qualitative par le biais de règles sur les hauteurs, les volumes et la place à accorder aux espaces verts pour développer et préserver la biodiversité en ville. A cet égard, le rôle des espaces en pleine terre est primordial car ceux-ci permettent à la végétation et aux arbres de se développer. Mais il s'agit aussi de favoriser la végétalisation dans les espaces plus denses et plus contraints en intégrant d'autres dispositifs (toitures et façades végétalisées, stationnement perméable...). Le traitement des clôtures est aussi à intégrer, notamment pour la circulation de la petite faune.

Cet ensemble de règles permet d'adapter l'urbanisme à chaque situation et laisse plus de place à un urbanisme de projet. L'esprit de ces règles sera abordé dans le cadre de l'élaboration du règlement du PLUI-HD.

« A Fontaine-lès-Dijon, un COS minimal pour la construction de logements a été défini le long d'un axe de circulation de bus dont l'itinéraire a depuis changé. Ce principe de développement a induit un renforcement de la densité sans transport en commun et entraîné une exposition au bruit plus importante des nouveaux logements. Le bus ne devrait pas être considéré comme un transport structurant au même titre que le tram ? »

Une ligne de bus est considérée comme un transport structurant dès lors qu'elle dispose d'un haut niveau de service, permettant une efficacité et une attractivité proche de celle d'un tram : fréquence, amplitude de fonctionnement, rapidité, accessibilité, qualité de service, info voyageur..., Aujourd'hui sur le réseau Divia, les LIANES ont ces caractéristiques qui seront d'ailleurs renforcées grâce au projet PRIORIBUS. C'est le long de ces axes qu'il faut envisager des modulations en matière de réglementation.

« Si de nombreuses opérations de constructions denses sont réussies sur le territoire, il apparaît que dans certains quartiers. (Ecocité Jardin des Maraîchers, boulevard de Yougoslavie, boulevard des Allobroges, ...) l'absence d'un recul suffisant par rapport à la voirie altère la qualité du cadre de vie. Le PLUI-HD prendra-t-il mieux en compte ces questions de retrait ? »

Le règlement en cours de rédaction réexamine les distances à respecter par les bâtiments vis-à-vis des voies et emprises publiques.

La Métropole sera en effet vigilante quant à l'équilibre à trouver entre intensité urbaine, qualité des espaces libres dans les opérations et générosité des espaces de transition avec la voirie.

**« Est-il possible d'instaurer un droit de préemption large sur le territoire afin que la Métropole puisse avoir plus de contrôle sur les opérations de constructions mises en œuvre et améliorer ainsi les déplacements dans certains quartiers (ouverture d'une rue ou d'une venelle piétonne) ? »**

Le recours au droit de préemption qui suppose une opération à caractère d'intérêt général engendre des dépenses importantes pour la collectivité et génère parfois des situations de conflit avec les propriétaires privés. Son utilisation doit donc être faite de façon pragmatique lorsqu'une acquisition apparaît essentielle à la réalisation d'un projet. Pour mener à bien ce type d'action, la Métropole dispose d'un outil qui est l'Etablissement Public Foncier Local.