

Bilan des contributions de la concertation

Phase PADD

Juin 2018

La concertation dans le cadre de l'élaboration du PLUi-HD.....	3
Les objectifs de la concertation citoyenne de la phase 2 PADD.....	5
Les chiffres de la concertation de la phase 2.....	6
Aperçu rapide du traitement des thématiques de concertation	7
Les idées communes issues de la concertation de la phase 2	8
Focus sur les rencontres participatives citoyennes.....	10
Habitat	11
Transports	13
Economie	15
Environnement et paysages	17
Focus sur les réunions publiques	19
La plateforme participative.....	25
Les registres et courriers	27

Trois grandes étapes de concertation

Le projet de PLUi-HD s'élabore en plusieurs étapes qui correspondent à des temps bien spécifiques de réflexion et de travail.

- Etape n°1 : Diagnostic. Il s'agit d'un temps important d'état des lieux du territoire.

Cette étape détermine les grands défis à relever pour lesquels le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) apportera des réponses sous la forme de grandes orientations d'aménagement du territoire.

- Etape n°2 : Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). C'est le temps de définition du projet de développement de la Métropole à l'horizon 2030
- Etape n°3 : Règlement. C'est le temps de la déclinaison du PADD en règles d'urbanisme opposables à tout porteur de projet (particuliers et promoteurs) et en plans d'actions (habitat ou déplacements).
- Enquête publique. Cette étape vise à mettre à la disposition du public l'ensemble du dossier. Toute personne peut ainsi consulter le PLUi-HD, présenter des observations sur le projet et formuler des suggestions ou des contre-propositions.

C'est à chacune de ces étapes que les citoyens et les représentants de la société civile seront appelés à participer à la construction du PLUi-HD.

Trois grands temps de restitution

À chaque grande étape et temps de concertation (hors enquête publique) correspondra un temps de restitution en réunion publique. Ces réunions permettront de présenter l'avancement des travaux du PLUi-HD et de partager les contributions citoyennes émises lors des grandes phases de concertation.

Au cours de la concertation, l'ensemble des contributions seront étudiées. Elles nourriront les différents temps de travail et seront synthétisées dans le cadre du bilan de la concertation.



Différentes possibilités de participer

Les citoyens sont invités à participer à la concertation et exprimer leurs avis sur le PLUi-HD de différentes façons et à différentes occasions :

- Des réunions publiques pour échanger et réfléchir collectivement à la construction du PLUi-HD
- Une plateforme participative accessible pendant la durée du projet sur le site internet du PLUi-HD
- Un atelier «jeunesse» organisé pour associer les jeunes à la démarche (regroupant les conseils municipaux pour enfants)
- Des ateliers organisés en lien avec les acteurs du territoire (associations, acteurs économiques, acteurs de l'habitat, des mobilités, etc.) et les conseils participatifs.

En parallèle, il est possible d'adresser des questions, des remarques et des propositions :

- Par courrier en l'adressant au Président de Dijon Métropole, 40 Avenue du Drapeau, 21000 Dijon
- Par mail à l'adresse concertation-pluihd@grand-dijon.fr
- Sur les registres de concertation mis à disposition au siège de Dijon Métropole et dans les mairies des 24 communes membres.

Afin que tous ceux qui le souhaitent puissent participer à la construction du PLUi-HD, les informations relatives à ce projet sont diffusées au moyen de :

- lettres d'information ou dossiers dans le Mag de la collectivité afin de faire un point d'avancement sur la démarche du PLUi-HD et de partager les contributions émises par le grand public
- annonces presse et affiches A3 déployées dans les transports publics et diffusées dans les communes et panneaux d'information électroniques pour annoncer les réunions publiques
- panneaux d'exposition dans l'ensemble des communes et à Dijon Métropole pour expliciter la démarche et le contenu du PLUi-HD. Ces panneaux sont exposés de façon permanente et s'enrichiront au fur et à mesure de l'avancée des travaux et réflexions
- site internet dédié au PLUi-HD proposant une information grand public sur la démarche, des actualités du projet et de la concertation, une mise à disposition de documents. Le site internet est lié à la plateforme participative



pluihd
 plan local d'urbanisme
 intercommunal Habitat - Déplacements
 Dijon métropole

RÉUNIONS PUBLIQUES
 PRÉSENTATION DU PROJET DE RÈGLEMENT
 DU PLUI-HD

Mardi 22 mai
 À DAIX
 18h • Salle de la Galme, espace Anne-Marie Lambert • 8 rue de Dijon

Lundi 28 mai
 À CRIMOLOIS
 18h • Salle polyvalente • Rue du Sébastien Jossot

Mardi 29 mai
 À OUGES
 18h • Salle des Fêtes • Place du 8 mai 1945

IMAGINONS ENSEMBLE
 LA MÉTROPOLE DE DEMAIN !

Plus d'informations sur :
www.pluihd.metropole-dijon.fr



La lettre
 n°2

pluihd
 plan local d'urbanisme
 intercommunal Habitat - Déplacements
 Dijon métropole

LE PADD, DOCUMENT STRATÉGIQUE ET POLITIQUE
 DU FUTUR PLUI-HD

LES AXES DU PROJET

1. Imaginer la ville de demain à partir des axes...
 2. Définir un cadre réglementaire...

3. Définir les axes du projet...

Les objectifs de la concertation dans la phase PADD

Les objectifs de la concertation

Pour cette deuxième étape de réalisation du PLUi-HD, la concertation et la communication engagées sur le PADD visent trois objectifs importants :

- Porter à connaissance les premières réflexions concernant le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** du projet de PLUi-HD de Dijon Métropole, ainsi que ses grandes orientations.
- 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
- Travailler sur des enjeux de proximité et du quotidien.

Les dispositifs mis en place

Pour remplir ces objectifs, plusieurs rencontres participatives citoyennes ont été organisées :

- Un atelier avec les instances participatives de Dijon, Chenôve, Longvic et Chevigny-Saint-Sauveur, le 3 juillet 2017
- Un atelier avec les conseils municipaux des jeunes de la métropole le 20 septembre 2017
- Un atelier avec les acteurs relais du territoire, le 29 septembre 2017
- Trois réunions publiques d'échanges et de débats autour du PADD et au plus près des territoires,

- À Chevigny-Saint-Sauveur, le 06 novembre 2017
 - À Chenôve, le 10 novembre 2017
 - À Plombières-lès-Dijon, le 13 novembre 2017
- Une réunion publique de restitution du projet de PADD à Dijon, le 9 mars 2018 avant le débat en Conseil Métropolitain le 30 mars 2018

Parallèlement, les débats participatifs mis en ligne sur le site internet du PLUi-HD ont permis à chacun de faire des propositions, avis et remarques, jouant ainsi un rôle actif dans l'élaboration de ce document structurant.

Il est à noter que pendant cette étape, différentes questions et remarques libres ont été transmises à Dijon Métropole par courrier, mail ou via les registres de concertation.

Un cadre commun de restitution des contributions

Pour chacune des rencontres participatives citoyennes, les habitants et acteurs ont été amenés à contribuer oralement ou par écrit. Les réunions publiques ont permis d'engager le débat sur le projet de PADD présenté.

Qu'est-ce que le PADD?

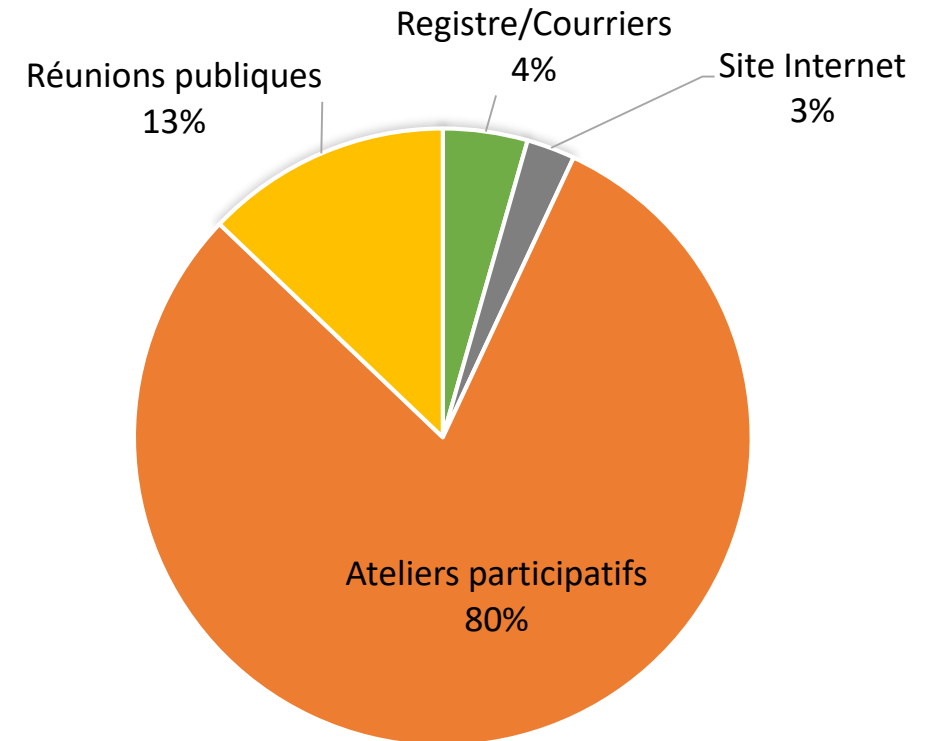
Document stratégique et clé de voûte du futur PLUi-HD, le PADD prend appui sur les enjeux du diagnostic territorial et environnemental et définit les grandes orientations d'aménagement pour l'ensemble du territoire de la métropole à l'horizon 2030 et au-delà.

Il traduit l'ambition de Dijon métropole en matière d'innovation urbaine, d'habitat, de déplacements, de développement économique et social, d'environnement et de préservation des espaces naturels.

Les chiffres de la concertation de la phase 2

- La deuxième phase de la concertation sur le PLUi-HD a réuni **429 participants au total**.
- **Les ateliers avec les instances participatives et les acteurs relais** ont réuni 119 participants.
- **Les 4 réunions publiques sur le projet de PADD** ont totalisé 310 participants.
- **474 contributions** ont été formulées au travers des supports de concertation proposés au public (plateforme participative, registres et courriers, réunions publiques, ateliers participatifs).

DISPOSITIF D'ORIGINE DES CONTRIBUTIONS

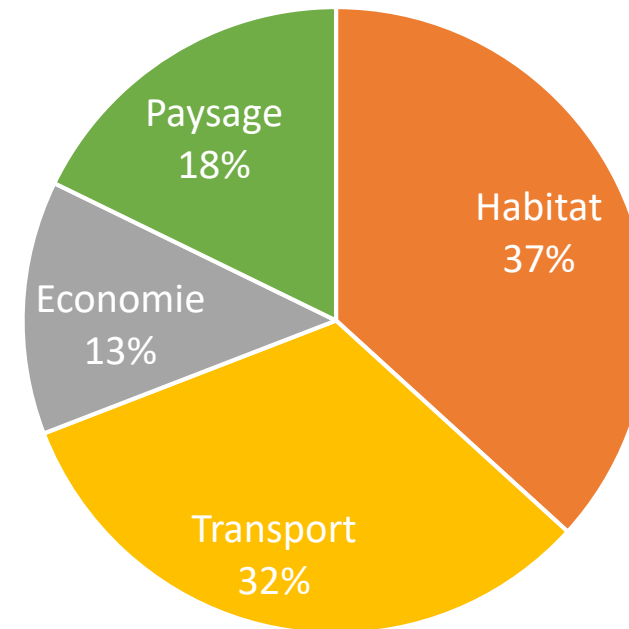


Aperçu des principaux thèmes de contribution de la phase 2

Les principales contributions exprimées par l'ensemble des participants, lors de ces différents temps d'échanges, ont été les suivantes :

- La nécessité de prendre en compte **l'échelle de proximité**, en réfléchissant de manière fine et contextualisée, à l'échelle des quartiers par exemple, sur les questions de l'habitat ou des zones d'activités économiques ;
- L'objectif de **renforcer et fluidifier les réseaux de transports** de la Métropole mais aussi de développer des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et faciliter l'**intermodalité** ;
- **Le besoin de mieux faire cohabiter l'habitat et les activités économiques** ; Pour renforcer l'attractivité du territoire auprès des entreprises et des habitants, il est important de prendre en compte les facteurs 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.
- **L'intérêt d'exploiter l'ensemble des potentialités**, foncières et bâties, présentes au sein du territoire (renouvellement urbain, aménagement des friches, etc.) afin de limiter la consommation de nouveaux espaces naturels, agricoles et forestiers.

CONTRIBUTIONS TOTALES RECUEILLIES SUR L'ENSEMBLE DES DISPOSITIFS ET RÉPARTIES PAR THÉMATIQUE



Développement urbain et Habitat

- La **mixité fonctionnelle** doit permettre de renforcer la proximité entre habitat, transports, activités de loisirs et activités économiques. Cette mixité fonctionnelle doit également être accompagnée d'un travail sur la mixité sociale et intergénérationnelle.
- L'approche de la densification tiendra compte des spécificités communales et des identités de chaque territoire : l'urbanisation sera différente entre le cœur de Métropole (Dijon centre) et les espaces urbains situés en bordure de grands espaces naturels. Les équilibres seront à définir et à trouver pour tout le territoire.
- Certaines zones de bureaux ou d'activités tertiaires ne sont presque plus utilisées sur le territoire. Il pourrait être opportun d'en changer l'affectation pour poursuivre le développement du territoire.

Environnement et Paysages

- Le PLUi-HD devrait travailler à une meilleure **intégration de la biodiversité dans l'aménagement du territoire**. Ce principe passe par les orientations autour de la constitution d'une trame verte et bleue ou du maintien de la nature en ville.
- Il faut veiller à la **préservation des nappes phréatiques** dont la qualité et le fonctionnement peuvent être altérés par les constructions. Il peut exister un risque sur les eaux de surface ou les nappes affleurantes et celui-ci doit être pris en compte dans le PLUi-HD.
- 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.

Mobilités

- L'implantation d'une plateforme d'échanges multimodaux pourrait être pertinente au sein des espaces urbains comme les centres-villes complétés par la présence des parkings relais en périphérie. Cette organisation permettrait de faciliter l'interconnexion des villes et des quartiers du territoire.
- En plus de la diversification des modes de transport, l'un des éléments majeurs est l'amélioration de l'accessibilité aux zones d'activités économiques, tous modes de transports confondus.
- **L'évolution des mobilités** doit être un axe fort pour le PLUi-HD avec le développement d'itinéraires cyclables ou encore la diminution de la vitesse de circulation.
- Le dimensionnement des parkings doit être étudié au plus près des besoins de stationnement, et intégré à une réflexion menée sur les besoins liés à l'intermodalité voiture/tram, voiture/bus mais également aux mobilités douces.

Economie

- Dans une **dynamique économique de proximité**, les participants se prononcent quasiment unanimement 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).
- 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.
- Soutenir le plan de **reconquête de la vigne** en cours sur certains secteurs stratégiques des Climats de Bourgogne de Dijon (Montrecul, Les Violettes, ...) afin de faire émerger des continuités viticoles.

La suite du présent bilan détaille, pour les ateliers participatifs (pp. 10-18) et les réunions publiques (pp. 19-24) les principales contributions exprimées par les participants. La dernière partie (pp.25-27) présente la synthèse des contributions des débats en ligne et des registres et courriers.

Focus sur les ateliers participatifs

- L'atelier avec les instances participatives et conseils de quartiers de Dijon, Chenôve, Longvic et Chevigny-Saint-Sauveur, le 3 juillet 2017**

Cet atelier participatif a été l'occasion de nombreux échanges autour des thématiques telles que le statut du territoire en tant que Métropole, le logement et la mobilité (notamment les liaisons entre les différentes communes).

Cette rencontre a réuni 43 participants. 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 et la place accrue de la nature en ville ont été particulièrement discutés par les participants et constituent les principaux thèmes de contribution.

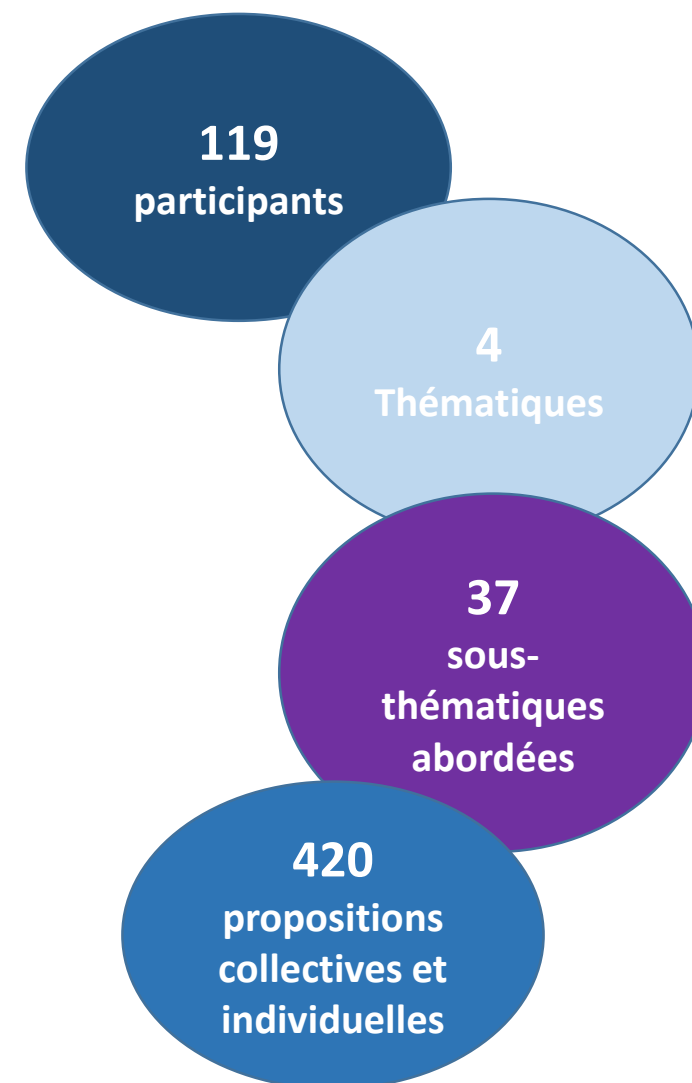
- L'atelier avec les acteurs relais de Dijon Métropole, le 29 septembre 2017**

L'atelier participatif réalisé avec les acteurs relais a réuni des participants d'horizons très différents (associations autour des mobilités ou de défense de l'environnement, personnes publiques associées, professionnels de l'habitat, de l'architecture et de la construction, professionnels du développement économique, etc.) qui ont été invités à s'exprimer sur plusieurs thématiques fondamentales du PLUi-HD. 76 personnes ont participé à cette rencontre.

L'échange s'est fait autour d'une question centrale et multi-thématiques : ***Comment concilier le développement de la Métropole, tant en termes d'habitat que d'activités économiques, et la préservation de notre cadre de vie et de notre environnement (paysages, terres agricoles, biodiversité, etc.) ?***

Cet atelier a permis de recueillir des contributions thématiques, présentant à la fois des constats et des propositions d'actions pour l'avenir.

Les supports de présentations et les comptes-rendus détaillés de chaque réunion sont accessibles sur la page Internet dédiée <http://www.plui.metropole-dijon.fr/publications/>



HABITAT – Réflexions communes aux 2 ateliers participatifs

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 et nombre des logements proposés.

La réalisation de plus de 15 000 logements sur l'ensemble des 24 communes du territoire, telle que prévue dans le PLUi-HD à l'horizon 2030, a soulevé plusieurs interrogations.

Ce volume correspond aux besoins engendrés par une croissance démographique annuelle 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 logements 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 37 000 « navetteurs » qui, quotidiennement, effectuent des trajets domicile-travail et souhaitent revenir vivre au plus près de leur emploi.

La construction de logements 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. Afin de fournir à tous les citoyens une possibilité de se

loger en fonction de ses besoins nombreux sont ceux qui souhaitent que, à l'horizon 2030, la Métropole puisse améliorer la place du logement social, développer l'accès social à la propriété ou encore renforcer la construction de résidences universitaires. Un des leviers évoqués par les participants est celui l'intervention publique qui pourrait participer à résorber la vacance des logements et maintenir des prix abordables sur le territoire.

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.

« De quelle manière ces 15 000 logements seront-ils répartis 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 ? »

Ce qui a fait consensus

- Le **développement de la mixité fonctionnelle, sociale et intergénérationnelle**

Enjeu majeur pour plusieurs participants, elle doit être présente au sein des aménagements urbains et de l'habitat (création d'espaces de rencontre, par exemple), permettre la requalification et l'amélioration de l'image des quartiers, notamment politique de la ville.

- La **qualité architecturale, urbaine et énergétique de l'habitat**

Elle passe pour beaucoup par 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 proposé, par exemple, que la chaleur produite par certaines activités (serveurs informatiques ou 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 **présence de logements pour tous, à tous les âges de la vie**

Fournir à tous les citoyens une possibilité de se loger en fonction de ses besoins et améliorer la place du logement social à l'horizon 2030 a été un sujet majeur parmi les enjeux dégagés dans cette phase PADD.

Ce qui a suscité des débats

- La **taille des logements** : grands logements pour les familles ou logements de taille réduite pour répondre à la décohabitation ?

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.

- Les **critères de l'habitabilité**

Quelques 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.

Les solutions envisagées pour l'avenir

Les participants ont souligné l'importance de continuer à favoriser, 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.

La configuration des mobilités et des réseaux de transports a également été au cœur des échanges lors des ateliers. Pour les participants, l'un des éléments majeurs est **l'amélioration de l'accessibilité aux zones d'activités économiques**, tous modes de transports confondus.

Pour favoriser l'attractivité de ces zones et répondre aux attentes des travailleurs se rendant sur le territoire, ils suggèrent ainsi :

- **Le réaménagement de certains accès routiers** vers les zones d'activités économiques et les zones industrielles (l'Arc, la LINO, la rocade vers les zones de Valmy, Beauregard, etc.). Le stationnement automobile doit, selon certains participants, être augmenté, mais à certaines conditions comme le développement des places de co-voiturage.
- **L'accroissement de la desserte en transports en commun** et l'incitation à l'utilisation de ce mode de transport avec l'augmentation des parkings relais.
- **Le développement des itinéraires cyclables sécurisés** ainsi que des accès piétons, notamment lors de l'aménagement de nouvelles zones d'activités.

Certains participants suggèrent également d'encourager la **mutualisation des parkings** situés à proximité des zones d'activités ou des lieux d'intérêt du territoire.

Ces réflexions sur les mobilités ont également porté sur les zones résidentielles. Il s'agit d'accorder une large place aux **modes actifs** de déplacement et de limiter la place de la voiture, notamment pour réduire les nuisances liées à la circulation automobile.

Les participants souhaitent également que l'**intermodalité** et la **cohabitation des différents modes de transport** soient renforcés à l'horizon 2030. Par ailleurs, ils évoquent la possibilité de mettre en place certaines actions en faveur de l'organisation des mobilités comme l'incitation à la réalisation de Plans de Déplacements Entreprises

« Il faut être attentif aux problèmes d'accès et de stationnement dans le cœur de ville de Dijon, notamment pour les commerces. »

« 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). »

Ce qui a fait consensus

- Le **développement de l'intermodalité**

Les participants se sont particulièrement exprimés en faveur du développement du réseau existant, jugé performant mais qui ne dessert pas actuellement l'ensemble des quartiers des communes du territoire, notamment les plus éloignés du cœur de la métropole.

- La **prolongation des axes de tramway**

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.

- La facilitation de la pratique de modes actifs et des **mobilités alternatives**

Les participants souhaitent voir se développer de nouveaux itinéraires cyclables mais aussi la sécurisation des axes existants, l'amélioration de la signalétique ou encore la création de cheminements piétons.

- La **diminution de l'usage de la voiture** dans les espaces urbains

Les modes de déplacement alternatifs ont également été abordés par les participants qui suggèrent le développement des véhicules électriques et des services annexes, de nouveaux objets roulants (hoverboard, gyropodes, trottinettes électriques) ou encore du transport fluvial.

- La pratique d'une **politique tarifaire attractive pour les transports collectifs**

Ce qui a suscité des débats

- La place du **stationnement résidentiel** : augmentation ou réduction ? 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) par logement. Le reste des participants souhaite la mise en place d'un « stationnement raisonné », voire restreint le plus possible au stationnement souterrain.

- Le mode de **développement des infrastructures routières** pour fluidifier la circulation
Certains souhaitent mettre l'accent sur les axes périphériques (amélioration des échangeurs, aménagement à 4 voies) alors que d'autres accordent la priorité aux axes pénétrants (notamment les entrées de ville).

Les solutions envisagées pour l'avenir

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.

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, d'une part, par le développement de l'économie sociale et solidaire et d'autre part, par le **rapprochement entre activités économiques et habitat** et les conditions de leur cohabitation. Plusieurs propositions ont été formulées :

- **Le développement des circuits courts**, principalement en tant qu'action de soutien aux exploitants agricoles.
- **L'aménagement de transitions entre les zones d'habitat et les zones d'activités**, notamment les zones industrielles. Ces transitions pourraient être, par exemple, des espaces de maraîchage ou des espaces verts récréatifs.
- **L'implantation de structures économiques**, comme les pépinières d'entreprises, **dans les centres-villes**.
- **La mise en place de services de proximité mutualisés** à destination des travailleurs et des habitants.

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.

Ce qui a fait consensus

- Soutien aux commerces de proximité
- Fluidifier les déplacements et faciliter l'accès aux zones économiques
- 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

Ce qui a suscité des débats

- Aucun

Les participants ont mis au premier plan la présence de **la nature en ville** comme condition du bien-vivre à l'horizon 2030. 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 et à vocation d'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 de 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**, élément identitaire du territoire (plateau de Chenôve, Climats de Bourgogne, rives de l'Ouche et du Canal, propriétés remarquables, etc.) nécessite d'être mis en valeur.

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 ont évoqué l'intérêt et l'importance, pour la Métropole, **d'exploiter et d'optimiser au mieux l'ensemble de ses ressources**, notamment foncières et bâties, pour se développer à l'horizon 2030.

Cela signifierait :

- **D'utiliser les friches et les dents creuses** présentes sur le territoire, comme évoqué précédemment, en vue de l'aménagement d'espaces verts, la construction de nouveaux quartiers d'habitat mais également le développement de zones économiques. Ils proposent également de favoriser l'implantation des nouvelles entreprises, prioritairement dans les zones d'activités existantes sur le territoire.
- **De favoriser la rénovation et la réhabilitation de l'habitat ancien** pour accueillir les nouveaux habitants. Cela permettrait de valoriser les ressources existantes, de limiter l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels et agricoles.

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.

« Il faut veiller à préserver l'équilibre du développement urbain sur l'ensemble du territoire. (...) éviter que cela se fasse au détriment de la qualité de vie ou des vues sur le paysage »

« La protection des espaces naturels en ville participe à la préservation de la biodiversité sur tout le territoire »

Ce qui a fait consensus

- Favoriser la proximité entre habitat, services, transports, espaces verts et activités économiques
- Mettre en place des densités adaptées aux territoires et une offre diversifiée de logements répondant aux besoins des populations
- Développer les modes actifs de déplacements
- Exploiter les friches urbaines et industrielles
- Accentuer la **protection et la valorisation du patrimoine naturel et culturel** car cela participe à la qualité du cadre de vie des habitants mais c'est aussi un facteur d'attractivité pour le territoire.

Ce qui a suscité des débats

- Aménager la présence de la nature en ville : végétalisation des bâtiments ou espaces de pleine terre
- La proximité habitat et zones industrielles
- La place de la voiture et du stationnement sur le territoire

Focus sur les réunions publiques

Les réunions publiques de novembre 2017 ont eu pour but d'entamer les échanges et d'ouvrir les débats avec les habitants de Dijon Métropole sur les premières pistes de réflexions concernant le projet de développement porté par le PADD. Ces réunions de concertation sur un PADD en pleine construction ont accueilli au total 250 participants. Le détail des échanges se trouve ci-après (pp. 22-24)

La dernière réunion publique du 09 mars 2018 à Dijon a permis de restituer aux habitants les orientations abouties du projet de PADD. 60 personnes ont participé à cette réunion publique.

Déroulé des réunions publiques

Ces réunions étaient organisées en deux temps :

- Un premier temps d'information sur la démarche du PLUi-HD et la présentation du projet de PADD
- Un second temps de concertation où les participants ont pu faire part de leurs remarques et échanger avec les élus sur le projet de PADD. Ces remarques seront étudiées au même titre que l'ensemble des contributions recueillies jusqu'à présent sur le PLUi-HD.

Certaines remarques et questionnements :

- Appellent à des réponses qui ont pu être données lors de la réunion publique ou ne pouvant pas l'être (en raison du stade de l'élaboration du PLUi-HD ou du fait qu'elles n'entrent pas dans le cadre du PLUi-HD);
- Peuvent constituer des propositions nouvelles en vue de leur éventuelle intégration dans les documents constitutifs du PLUi-HD, qu'ils s'agissent du PADD ou des parties réglementaires.

La réalisation d'un bilan de la concertation lors de l'arrêt du projet de PLUi-HD précisera de façon globale et formelle la façon dont l'ensemble des remarques, questionnements et propositions ont été pris en compte dans le PLUi-HD.



Les supports de présentations et les comptes-rendus détaillés de chaque réunion sont accessibles sur la page Internet dédiée <http://www.plui.metropole-dijon.fr/publications/>

Information générale

- De nombreux questionnements se sont posés autour de l'entité responsable de l'élaboration du PLUi-HD. Il est clarifié que Dijon Métropole élabore le PLUi-HD sous le pilotage des élus métropolitains et en étroite collaboration avec les élus communaux. En outre, les services sont accompagnés dans leurs travaux d'études et d'élaboration par un groupement de bureaux d'études indépendants : DBW (urbanisme), Novascopia (habitat), Transitec (déplacements), Even Conseil (environnement) ainsi que d'un cabinet d'avocats (Parme avocats) pour l'écriture et la vérification juridique des documents produits. Le cabinet Rouge Vif Territoires appuie de son côté la Métropole sur le dispositif de concertation et de communication autour du PLUi-HD.
- Les acteurs mobilisés pour la concertation sont des associations, des acteurs institutionnels, des entreprises, des professionnels intervenant sur différents champs (habitat, déplacements, environnement, cadre de vie, économie, etc.) et représentatifs de la diversité des activités du territoire. Les habitants de la Métropole sont invités à participer à titre individuel et/ou à travers de mandat (conseil municipal des jeunes pour les enfants et conseil citoyen ou de quartier).
- La plateforme participative permet à l'ensemble des habitants du territoire de contribuer sur le projet de PLUi-HD tout au long de son élaboration. Les réunions publiques organisées au siège de la Métropole ou dans les communes sont par ailleurs ouvertes à tous. Un registre de concertation ainsi qu'un dossier comprenant les études en cours sont également à disposition dans toutes les mairies, ainsi qu'au siège de Dijon Métropole.

Avis et remarques sur « le développement urbain du territoire »

Les quartiers

- La notion de quartier semble ne pas être clairement définie pour certains habitants, mais constitue cependant une préoccupation importante. Ces derniers aimeraient savoir comment les règles d'urbanisme du PLUi-HD s'adapteront et respecteront l'identité des quartiers de la Métropole.
- Parallèlement, certains participants ont relevé la nécessité de préserver l'équilibre du développement urbain du territoire. Actuellement, certains secteurs semblent se densifier beaucoup plus vite que d'autres au détriment de la qualité de vie ou des perceptions visuelles.
- D'autre part, des questions se posent sur la notion même d'écoquartier. Celui de Heudelet est pris en exemple par un participant qui relève que, dans ce projet, la densité bâtie et la faiblesse des espaces verts ne semblent pas correspondre à la philosophie d'aménagement d'un écoquartier. Cela s'explique aussi par le fait que cette opération est toujours en cours de chantier.

Urbanisation

- D'importants projets de renouvellement urbain sont entrepris sur le territoire. C'est le cas de Chenôve qui aura besoin d'être accompagnée dans sa dynamique de développement avec une optimisation du réseau de transports collectifs.

- La rénovation immobilière en cours sur la ville de Dijon est mise en avant ; ainsi de nombreux bâtiments auparavant délaissés ont pu retrouver un nouvel usage.

Economie

- Les commerces de l'axe Sud subissent une certaine désaffectation et l'on observe depuis peu des phénomènes de vacance des bâtiments. On remarque par ailleurs que certaines zones de bureaux ou d'activités tertiaires ne sont presque plus utilisées sur le territoire. Il pourrait donc être opportun d'en changer l'affectation pour poursuivre le développement du territoire.
- Par contre, certaines zones d'activités pourraient bénéficier d'un aménagement plus qualitatif comme la zone de Valmy où les circulations ne sont pas faciles, notamment sur les trottoirs.
- Un participant propose que, dans une logique de mixité des fonctions urbaines, le développement des commerces en rez-de-chaussée des habitations doit être privilégié par rapport au développement de nouvelles zones commerciales.

Avis et remarques sur « la démographie et l'habitat »

Croissance démographique

- Des participants relèvent que la croissance démographique prévue paraît importante et qu'il est nécessaire d'anticiper cette dynamique dans le PLUi-HD.
- Par exemple, Chevigny-Saint-Sauveur est passée en quelques dizaines d'années de 5 000 habitants à 11 000 habitants. Si ce niveau de **croissance démographique** doit se poursuivre, il faut l'accompagner par une série d'actions sur les déplacements et la qualité de l'habitat. Cette réflexion doit être menée collectivement afin de trouver les meilleures réponses.

La densification

- Un habitant remarque que le réseau de transports en commun semble saturé sur la Métropole et propose de limiter la densification de l'habitat autour des axes principaux alors que la législation exige justement de densifier les secteurs bien desservis par les transports publics.
- Des interrogations se posent autour du principe de densification douce prévu par le PLUi-HD, notamment la définition des hauteurs maximales des bâtiments.

L'offre de logements adéquats aux besoins des citoyens

- L'un des enjeux du PADD étant l'accès au logement, la politique du PLUi-HD doit proposer notamment une offre de logements permettant de maintenir, sur le territoire, les jeunes familles qui généralement le quittent pour des logements plus grands. Ceci favorise les déplacements domicile-travail, génère de l'encombrement du réseau routier et favorise la pollution.

Avis et remarques sur « les mobilités »

Les mobilités

- Le déploiement du réseau de transports en commun sur Chevigny-Saint-Sauveur n'a pas été réalisé concomitamment avec son développement urbain. L'offre de mobilité n'apparaît pas en adéquation avec son poids démographique au sein de la Métropole. Par ailleurs, des embouteillages importants sont observés entre Chevigny-Saint-Sauveur et les villes voisines, aussi il apparaît nécessaire de réfléchir à des solutions pour fluidifier le trafic sur ces axes, souvent saturés et d'améliorer les circulations entre les communes.
- Des difficultés de mobilité sont observées pour certaines personnes en situation de handicap. L'offre de transports en commun disponible, associée à un manque d'établissements spécialisés de proximité, ne leur permet pas toujours de rejoindre aisément leurs lieux de vie, de scolarité ou de travail. Le PLUi-HD doit également veiller à intégrer ces problématiques au cœur de ces réflexions.

La desserte TGV

- Le projet d'intérêt général de ligne à grande vitesse Rhin-Rhône (branche ouest) n'a pas été reconduit par l'Etat à l'été 2016 et les choix opérés actuellement aux niveaux national et régional tendent à valoriser prioritairement la desserte TER. Une ligne grande vitesse a cependant été inaugurée entre Mulhouse et Genlis, ce qui permet de réduire le temps de parcours entre Dijon Métropole et Mulhouse ainsi que Strasbourg.

L'entrée Est du territoire

- 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 dans la plaine de la Saône. Cela contribuera également à faciliter l'accès aux zones d'activités économiques Est.

La mobilité douce

- Des problèmes de signalétique pour la circulation des vélos sont observés sur l'axe Sud, notamment sur les avenues Jean Jaurès et Roland Carraz. Le partage de la voirie entre les différents modes de transport n'y est pas aisé.

Avis et remarques sur « l'environnement et les paysages »

La trame verte et bleue

- L'introduction d'un volet spécifique aux paysages viticoles, notamment pour la ville de Dijon, est essentielle. La réintroduction de la vigne dans les espaces urbains est un sujet important.
- Un participant souligne que les orientations du PADD en faveur de la trame verte et bleue sont satisfaisantes. Par ailleurs, il s'interroge sur la prise en considération du traitement du Canal de Bourgogne et de ses berges.

Les nappes phréatiques

- 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 espaces naturels

- Certains **espaces naturels** devraient être davantage mis en valeur comme par exemple le bois de Chevigny-Saint-Sauveur.

- Parallèlement, la prise en compte des **zones agricoles** de Chevigny-Saint-Sauveur est également importante au sein du PLUi-HD. Sur cette question il faut pouvoir réfléchir au maintien ou au développement d'espaces dédiés au **maraîchage**.

La biodiversité

- La place et la **circulation des oiseaux migrateurs** sont importantes à prendre en compte dans les réflexions du PLUi-HD, afin d'éviter l'appauvrissement de la biodiversité sur le territoire. Il faut veiller à ce que les constructions ne constituent pas des obstacles trop importants.

La plateforme participative

En parallèle des dispositifs de concertation en présentiel, Dijon Métropole a mis en place une plateforme participative sur le site internet dédié au PLUi-HD afin de permettre aux citoyens de poursuivre leurs contributions et leurs discussions en ligne.

A l'instar des ateliers, la plateforme participative a proposé 1 question de réflexion sur les paysages naturels et urbains d'une part et 2 questions sur les notions de proximité et de dynamiques humaine et économique d'autre part :

**QUELS PAYSAGES NATURELS ET
URBAINS POUR LA MÉTROPOLE DE 2030 ?**

**À L'HORIZON 2030, QUELS SERONT SELON
VOUS LES PÔLES DYNAMIQUES OU MOTEURS
ET LES PÔLES DE PROXIMITÉ DE LA
MÉTROPOLE ET POURQUOI ?**

**COMMENT FAIRE DE DIJON MÉTROPOLE
UN TERRITOIRE FACILITANT LA
PROXIMITÉ DES HOMMES ET DES
ACTIVITÉS ?**

PAYSAGES NATURELS ET URBAINS

- Un grand nombre de participants estime qu'il est important de préserver les espaces verts et naturels, en diminuant les espaces de stationnement, notamment dans les centres villes..
- Par ailleurs, un habitant propose une solution pour diversifier l'offre de logement en **prévoyant dans le PLUi-HD, de l'espace pour les habitations mobiles et l'habitat participatif**. Le développement des lieux de vie intergénérationnels avec des jardins communs et des zones de maraîchage est également évoqué.
- La **valorisation du lac Kir** est abordée à travers la rénovation et le réaménagement de ses alentours : l'assainissement, la mise en place de toilettes publiques sèches, etc.

MOBILITÉ ET PROXIMITÉ HUMAINE

- Afin de réaliser l'interconnexion des quartiers et des villes de la Métropole, plusieurs participants suggèrent **d'articuler les différents modes de transports** de façon à les rendre cohérents et faciles d'utilisation pour les habitants.
- Parallèlement, pour certains participants, il est important de **créer un pôle multimodal intégrant tous les modes de transport actuels et à venir**. L'aménagement des transports peut se décliner par plusieurs moyens :
 - Elargir les voies routières autour des lignes de tramways et les voies cyclables et revoir le plan déplacement des poids lourds
 - Favoriser la mobilité douce en améliorant la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables.
 - Créer des parkings-relais à proximité des gares et aux abords des villes.
 - Créer une gare pour des navettes électriques de façon à désengorger celle de Dijon centre
 - Intégrer les déplacements de personnes à mobilité réduite dans la conception de la voirie

Un autre dispositif de concertation mis en place par Dijon Métropole est le registre de contributions dédié au PLUi-HD et disponible dans les communes et au siège de la Métropole, afin de permettre aux citoyens de déposer leurs contributions et leurs interrogations. 21 participants ont contribué sur ce dispositif sur la phase PADD.

- Les contributions issues des registres concernent en majeure partie (52%) des questions liées au règlement du PLUi-HD, notamment des demandes de modification de zonage ou d'emprise de servitudes d'utilité publique ou d'emplacements réservés.
- 19% des contributions traitent des problématiques liées au PADD, telles que des questionnements sur l'avenir du plan TEPCV (territoires à énergie positive pour la croissance verte), l'intégration des friches dans le PLUi-HD ou encore des propositions d'aménagement de la voirie de certains villages en particulier, l'aménagement des paysages, du logement et de la mobilité.
- Seulement 5% des contributions relative à la phase du diagnostic ont été relevées et avaient pour but de signaler un passage piéton délicat ou une zone d'accès non sécurisée.
- 24% des participations sont relatives à d'autres sujets n'étant pas vraiment en rapport direct avec l'élaboration du PLUi-HD, tels que des extraits d'articles des quotidiens et journaux du territoire.

TYPOLOGIE DES CONTRIBUTIONS

