



Zone Faible Emission Mobilité

Etude réglementaire



dijon.fr | metropole-dijon.fr



Sommaire

1	Pourquoi une Zone à Faibles Emissions sur le territoire ?	Page	2	Des seuils de pollution respectés mais à surveiller	Page
	1		7
1.1	Définition	2	2.1	Dispositif de surveillance de la qualité de l'air sur le territoire	8
1.2	Une obligation réglementaire	3	2.2	La part du secteur des transports routiers dans les émissions de polluants atmosphériques	10
1.3	Un territoire intégré dans le réseau français et européen	4	2.3	Le NO ₂ , le polluant surveillé dans le cadre de la ZFE-m	11
1.4	Un enjeu de santé public	5	2.4	Les autres polluants de l'air réglementés hors ZFE-m	14
1.5	Un périmètre d'étude élargi	6		a Etat actuel de la qualité de l'air – PM ₁₀	15
				b Etat actuel de la qualité de l'air – PM _{2,5}	16
				c Etat actuel de la qualité de l'air – Ozone	17

Sommaire

	Page		Page
3 Les diagnostics à l'échelle réglementaire de la métropole...			
Diagnostic socio – économique	18		
3.1 Le taux de pauvreté	19	3.9 Une logistique urbaine impactées	32
3.2 Et son évolution entre 2015 et 2021	20	3.10 Les trajets domicile-travail	34
3.3 La précarité énergétique en lien avec le secteur des transports	21	3.11 Des dynamiques d'évolution encourageantes	36
3.4 Les véhicules non classés	22	3.12 Les émissions de GES liées au secteur des transports	37
Diagnostic mobilité	23		
3.5 Synthèse des conditions et des comportements de mobilité	24		
3.6 Un niveau de dépendance à la voiture encore important	25		
3.7 Les mobilités douces	26		
3.8 Les transports en commun	28		

Sommaire

4 ... élargi à l'aire urbaine	Page	5 Etat du parc sur le territoire	Page
Diagnostic socio – économique	38	51
4.1 Le niveau de vie	39	5.1 Evolution démographique 2017 – 2030	52
4.2 La précarité énergétique en lien avec le secteur des transports	40	5.2 Le parc de véhicules de Dijon Métropole	53
4.3 Les véhicules non classés	41	5.3 Le parc de véhicules de l'aire urbaine	55
Diagnostic mobilité	42	5.4 Analyse des flux de véhicules	57
4.4 Les alternatives à la voiture individuelle	43	5.5 Evolution du trafic routier et projections	63
4.5 Le temps une notion importante des déplacements	45	5.6 Projection des émissions et des consommations – au fil de l'eau	64
4.6 Les déplacements domicile-travail	46	5.7 Projection des émissions de NO2 – scénario réglementaire	67
4.7 Les navetteurs	49		
4.8 Les émissions de GES liées au secteur des transports	50		

Sommaire

	Page		Page
6 Analyse prospective : les effets de la ZFE-m sur le territoire	68	7 Le projet ZFE-m de Dijon Métropole	79
6.1 Hypothèses et méthode de construction des scénarios	69	7.1 Le périmètre et les communes concernées	80
6.2 Evolution des émissions et des consommations selon le scénario de contrainte maximale	70	7.2 La mise en œuvre	81
6.3 Les véhicules à renouveler (parc 2022) dès 2025 selon le scénario de contrainte maximale	73	7.3 Le choix de la métropole de Dijon d'articuler la ZFE-m avec le Plan Climat et Biodiversité	82
6.4 Evolutions et gains des concentrations entre les scénarios ...	74	7.4 Les panneaux	83
6.5 Les populations qui voient leur qualité de l'air s'améliorer selon les scénarios	77	7.5 Un dispositif d'évaluation et de suivi .	84
6.6 Conclusion	78	7.6 Les dérogations	85
		7.7 La communication	86
		7.8 Des aides aux particuliers et aux acteurs du territoire pour garantir le droit à la mobilité	87

1

Pourquoi une zone à faible
émission mobilité sur le
territoire ?



1.1 Définition

Une ZFE-m est un dispositif réglementaire destiné à lutter contre la pollution de l'air, en milieu urbain, liée aux transports routiers. Elle a vocation notamment à accélérer le renouvellement de la flotte de véhicules en restreignant progressivement l'accès au périmètre défini, aux véhicules les plus polluants (sauf en cas de dérogation), grâce à la mise en place des vignettes Crit'Air. Ainsi en fonction du carburant utilisé et de l'année de mise en circulation, les véhicules sont classés en 6 catégories allant de la vignette Crit'Air verte, destinée aux véhicules électriques, à la vignette Crit'Air 5.

Une Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-m) vise à protéger les habitants des zones les plus densément peuplées des risques liés à une mauvaise qualité de l'air susceptible de compromettre leur santé. L'objectif ultime est de favoriser les modes de déplacement alternatifs et l'utilisation de véhicules plus écologiques afin de réduire les émissions polluantes liées à la circulation routière et de limiter la consommation d'énergie fossile, contribuant ainsi à atténuer le changement climatique.

Selon le rapport de l'Agence de la transition écologique (ADEME) sur les Zones à Faibles Émissions en Europe, une fois opérationnelles, ces zones ont permis d'observer des réductions de concentrations atmosphériques allant jusqu'à 29 % pour le dioxyde d'azote (NO₂).

**« L'analyse des tendances suggère que les bénéfices d'une ZFE-m sur la qualité de l'air seront d'autant plus significatifs que les niveaux de restrictions seront ambitieux. »
(l'ADEME)**



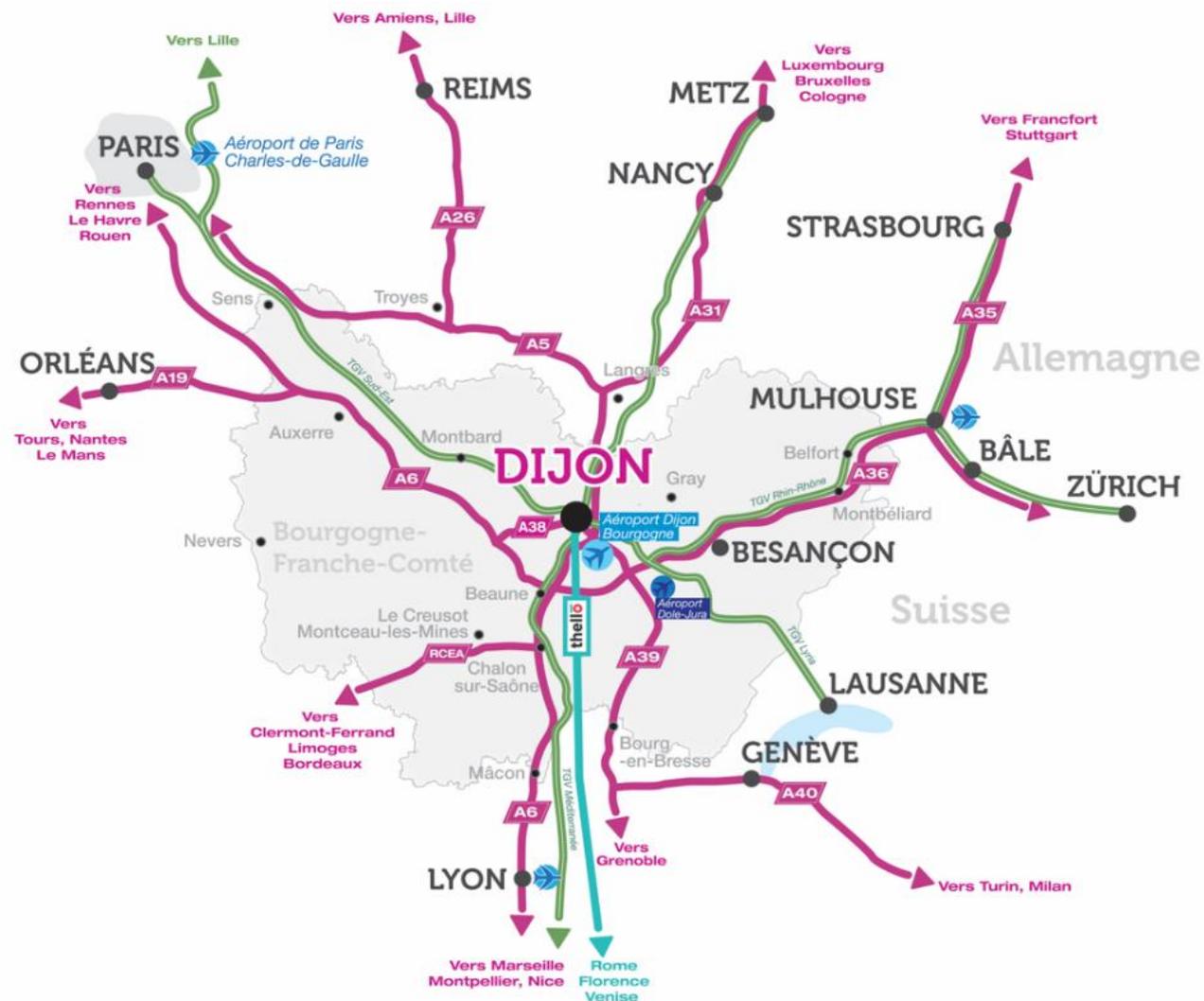
1.3 Un territoire intégré dans le réseau français et européen

Capitale régionale de la Bourgogne-Franche-Comté, **Dijon bénéficie d'une localisation stratégique**, au centre d'un triangle Paris – Lyon – Strasbourg et à l'articulation de grands axes d'échanges à l'échelle européenne.

La gare de Dijon ville accueille chaque année plus de 6 millions de voyageurs avec des liaisons directes vers de grandes métropoles nationales et internationales.

Par ailleurs, grâce à un réseau autoroutier dense et ouvert sur l'Europe, Dijon est connectée avec de grandes métropoles : Paris (A6), Lille et la Belgique (A6/A5), Nancy et le Luxembourg (A31), Strasbourg et l'Allemagne (A36), Genève et la Suisse (A39/A40), Lyon et l'Italie (A6/A39/A40).

Enfin, la position centrale de Dijon lui confère un accès facilité à de grands aéroports internationaux localisés en périphérie. Ainsi, 3 aéroports se trouvent à environ 2h en train de Dijon.



1.4 Un enjeu de santé public

La problématique de la pollution atmosphérique n'est pas un sujet nouveau, mais sa gravité et son impact sur la santé publique ne font que s'accroître. La pollution de l'air, en particulier celle causée par les particules fines, constitue un enjeu majeur, entraînant **40 000 décès** chaque année en France, représentant ainsi **9% de la mortalité dans le pays**, selon les données de Santé Publique France.

Les oxydes d'azote (NO et NO₂), des polluants gazeux, sont générés lors des processus de combustion, résultant de l'oxydation de l'azote présent dans le combustible ainsi que de certaines activités industrielles. Les principales sources d'émissions d'oxydes d'azote proviennent du secteur du transport routier, des installations de chauffage au bois dans l'habitat et de l'industrie. Selon les niveaux de concentration dans l'air, le dioxyde d'azote (NO₂), peut engendrer des irritations bronchiques, déclencher des crises d'asthme, favoriser le développement de maladies cardiovasculaires et respiratoires. De plus, il peut contribuer à la formation de pluies acides et à l'eutrophisation des écosystèmes. Les personnes asthmatiques, les jeunes enfants et les enfants à naître sont plus sensibles à ce polluant.

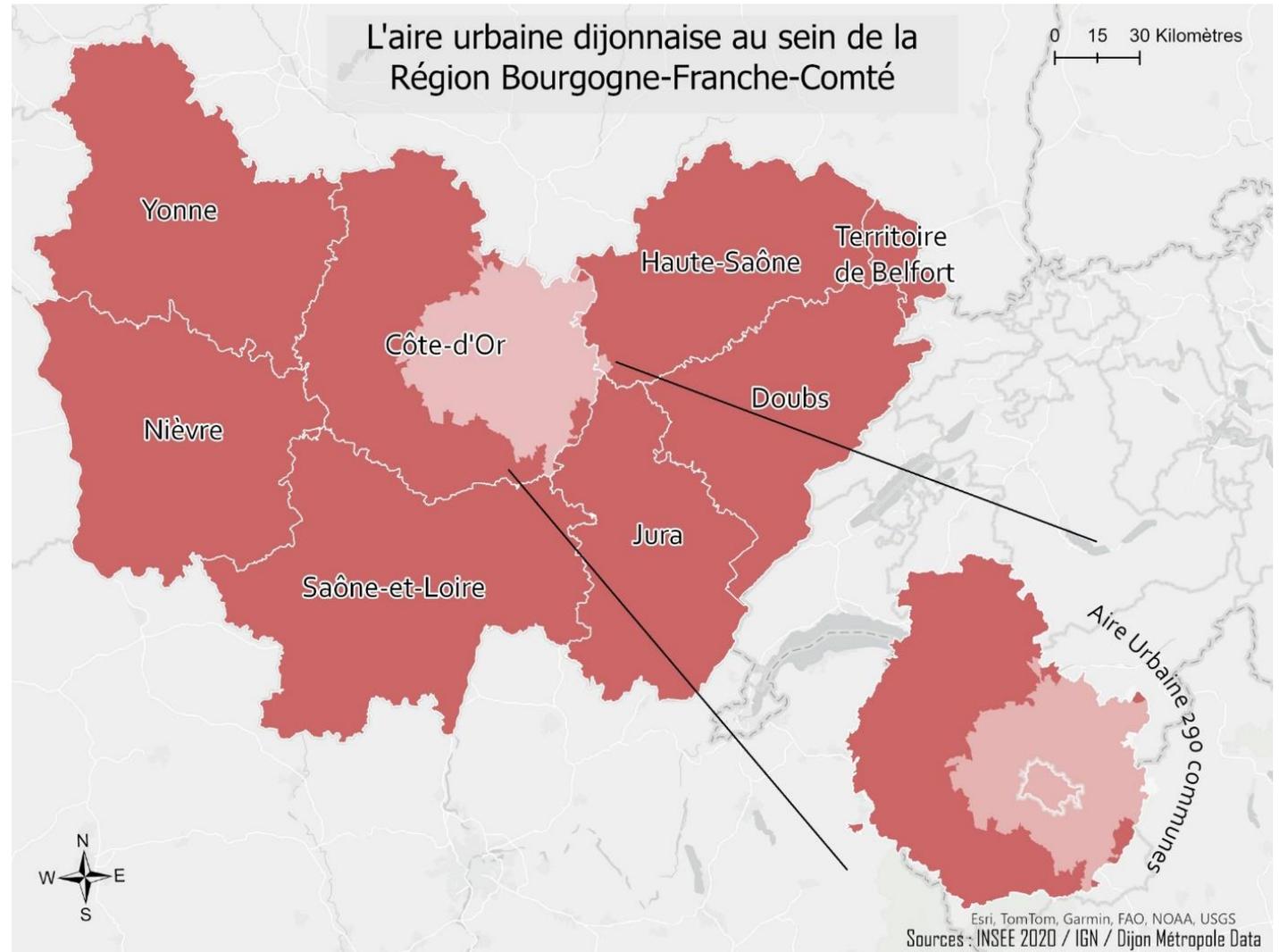
Face à ces conséquences sanitaires et environnementales, l'Union Européenne a défini des objectifs qui se traduisent au niveau national par la prise de mesures concrètes pour réduire les émissions de ces polluants, en particulier dans le secteur du transport. La sensibilisation, la réglementation et la promotion de solutions de mobilité durable sont des aspects essentiels pour atténuer les effets néfastes de la pollution de l'air et protéger la santé publique.

1.5 Le périmètre d'étude élargi

L'étude réglementaire de la ZFE-m portera sur le périmètre de la métropole. Afin d'intégrer les déplacements pendulaires, le périmètre de l'étude est élargi à l'aire urbaine.

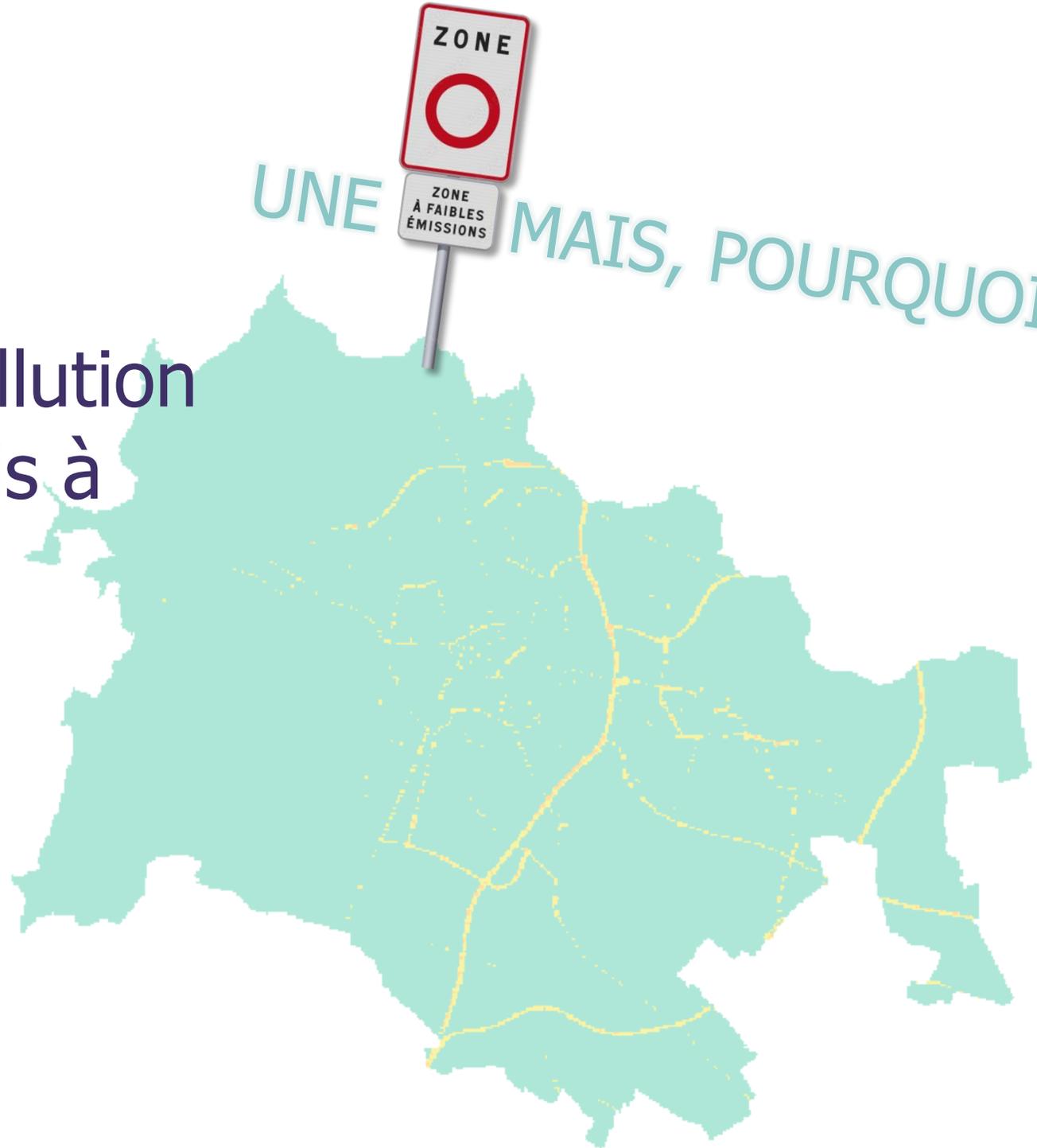
Une **aire urbaine** est un territoire défini par la proximité fonctionnelle de plusieurs communes et villes qui gravitent autour d'un pôle urbain majeur.

Cette définition englobe les interactions économiques, sociales et culturelles qui se tissent entre ces différentes entités. Ils attirent chaque jour un flux important d'automobilistes venant des territoires environnants. Dans ce contexte, les automobilistes entrant sur le territoire de la métropole de Dijon se trouvent potentiellement impactés par la ZFE-m. Ceux qui utilisent des véhicules non autorisés peuvent se voir impactés par des restrictions de circulation.



2

Des seuils de pollution respectés mais à surveiller



2.1 Dispositif de surveillance de la qualité de l'air sur le territoire

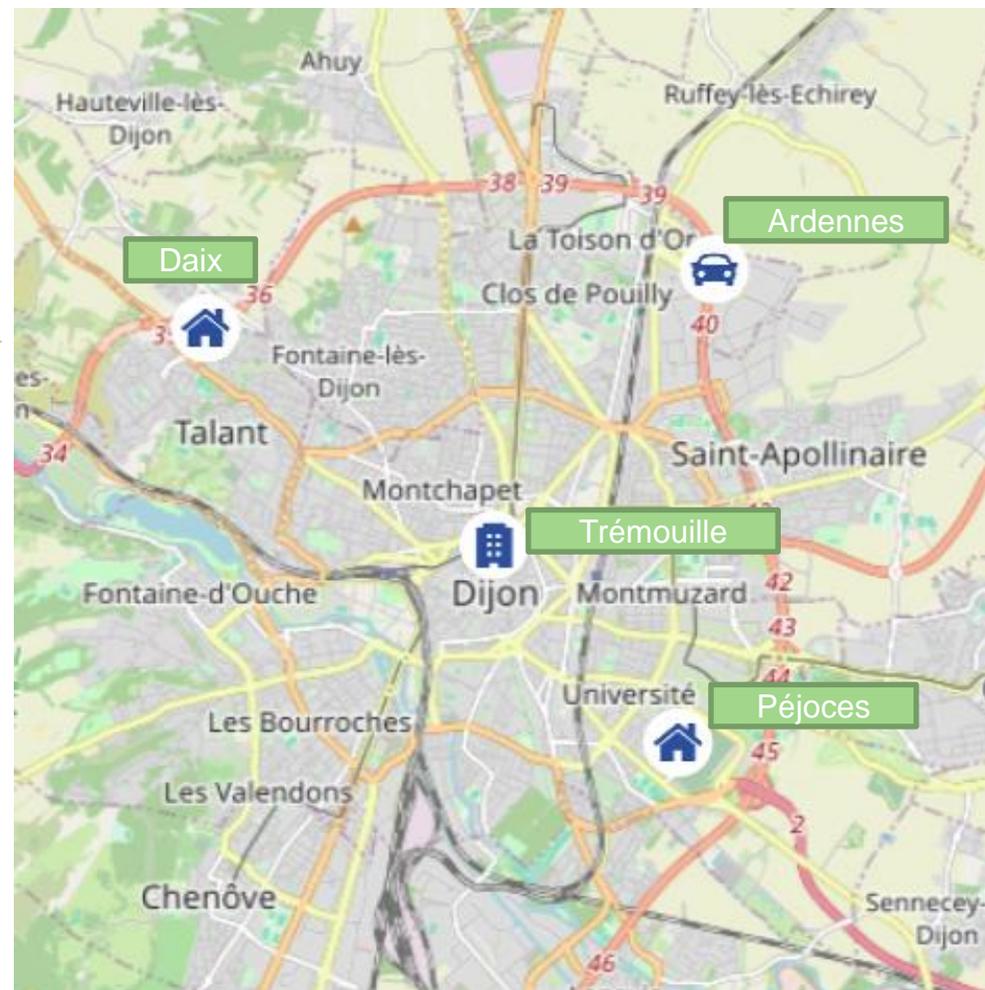
○ Dijon Métropole

La mesure en temps réel de la qualité de l'air est assurée par des **stations fixes** qui assurent un suivi (24h/24 7j/7) de la concentration atmosphérique des principaux polluants.

Les différentes typologies des stations

- **Station urbaine** : située dans une zone à forte densité de population elle est représentative de la qualité de l'air ambiant « urbain »
- **Station péri-urbaine** : située en périphérie de grandes villes, éloignée de toute d'une source d'émission identifiée.
- **Station trafic** : située proche d'un axe routier à forte fréquentation.

Ces concentrations pas prises en compte pour les valeurs réglementaires



Station	Typologie	Polluants mesurés				
		PM10	PM 2.5	NO _x	O ₃	Autres
Trémouille	Urbaine	X		X		
Péjoces	Péri urbaine	X	X	X	X	BC
Daix	Péri urbaine				X	
Ardennes	Trafic	X	X	X		PM1 et CNP

2.1 Dispositif de surveillance de la qualité de l'air sur le territoire

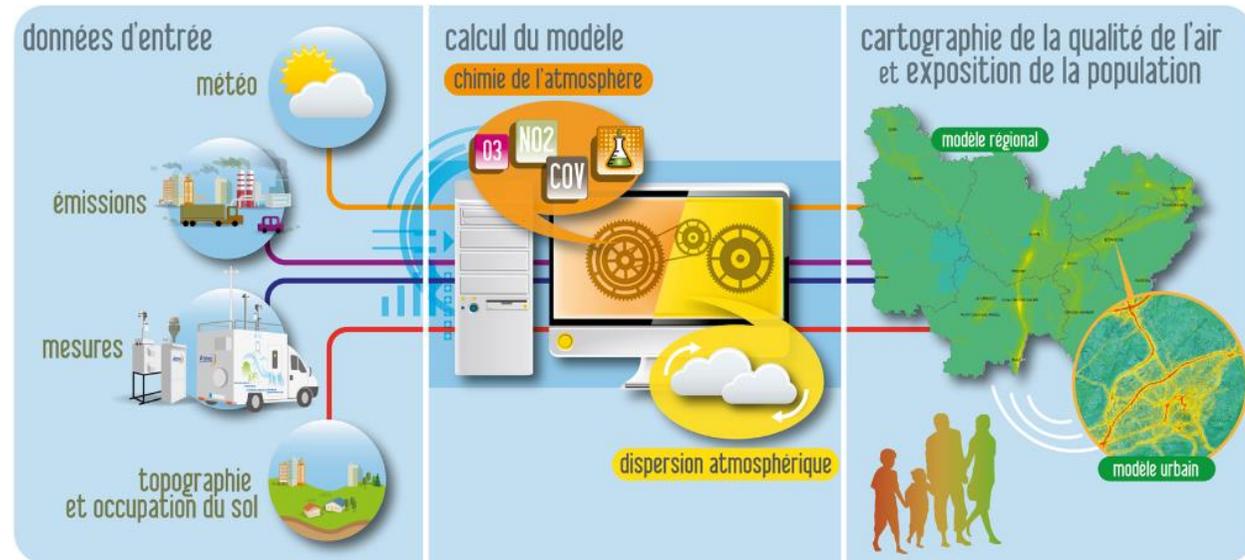
○ Dijon Métropole

Pour évaluer la qualité de l'air en tout point du territoire, le réseau de stations fixes est renforcé par des **outils de modélisation** à fine échelle. Ces modèles agrègent des données d'émissions de polluants, de mesures, de météo et de topographie pour estimer les concentrations à fine échelle.

Les modèles de prévision sont lancés quotidiennement pour cartographier les niveaux de pollution et anticiper les évolutions des jours à venir, notamment lors de la survenue d'épisodes de pollution.

Exemples d'utilisation de l'outil :

- Aménagements spécifiques
- Estimation des populations exposées



2.2 La part du secteur des transports routiers dans les émissions de polluants atmosphériques

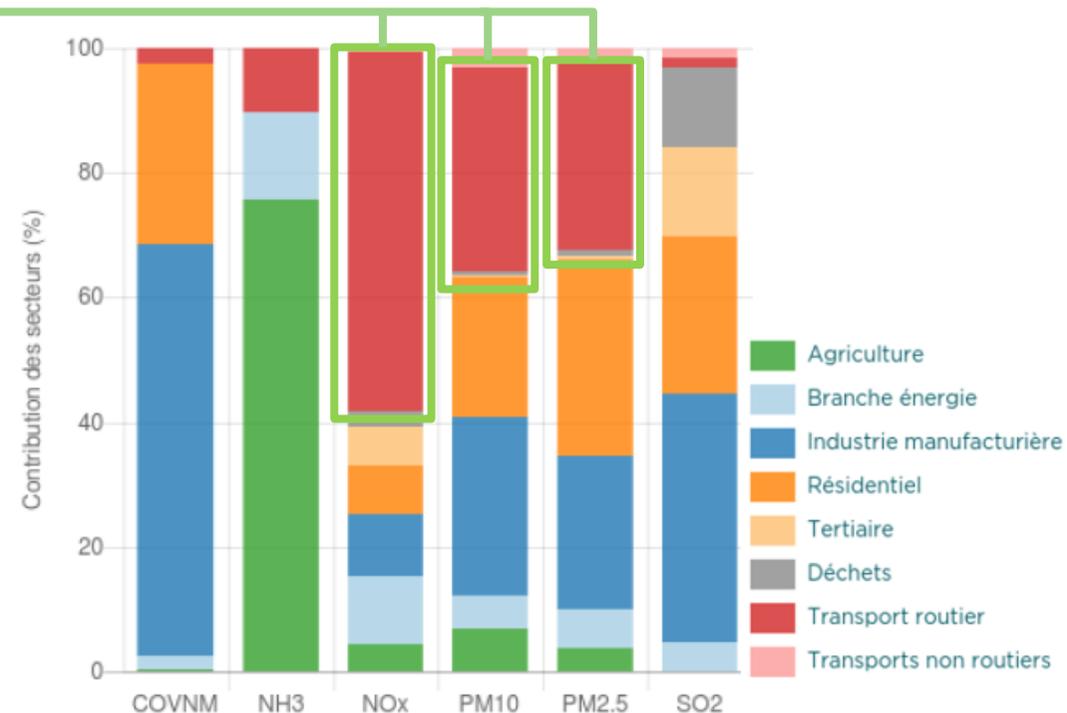
○ Emissions - Dijon Métropole

Le secteur des transports présente une part importante dans l'émission de certains polluants. En 2018 (année pré-Covid), le secteur du transport routier est responsable de :

- **60%** des émissions de dioxyde d'azote (NOx)
- **25%** des émissions de particules fines (PM10 et PM2,5)

Emissions de polluants atmosphériques PCAET normalisées / Dijon Métropole (2018)

Unité : % / Source : ATMO BFC



Réalisation OPTÉER

La ZFE-m en contraignant la circulation de certains véhicules cible la réduction des émissions de ces polluants atmosphériques en particulier sur les dioxydes d'azotes. L'impact est plus limité pour les particules fines, la ZFE-m n'impactant que la part des émissions liée au moteur. Elle n'intervient pas sur celles liées à l'usure ou à la remise en suspension.

2.3 Le NO₂, le polluant surveillé dans le cadre de la ZFE-m

Les oxydes d'azote (NO_x) : On retrouve sous ce terme : le **monoxyde d'azote (NO)** et le **dioxyde d'azote (NO₂)**. Ces gaz sont principalement émis par les phénomènes de combustion à haute température (véhicules, chauffage, industries). Le NO généré est très rapidement transformé en NO₂. C'est un gaz irritant et nocif pour la santé à court et long terme. On le retrouve le plus souvent en zones urbaines où il est très majoritairement émis par le trafic routier.

Dans le cadre de la mise en place d'une ZFE-m, le NO₂ est le polluant le ciblé

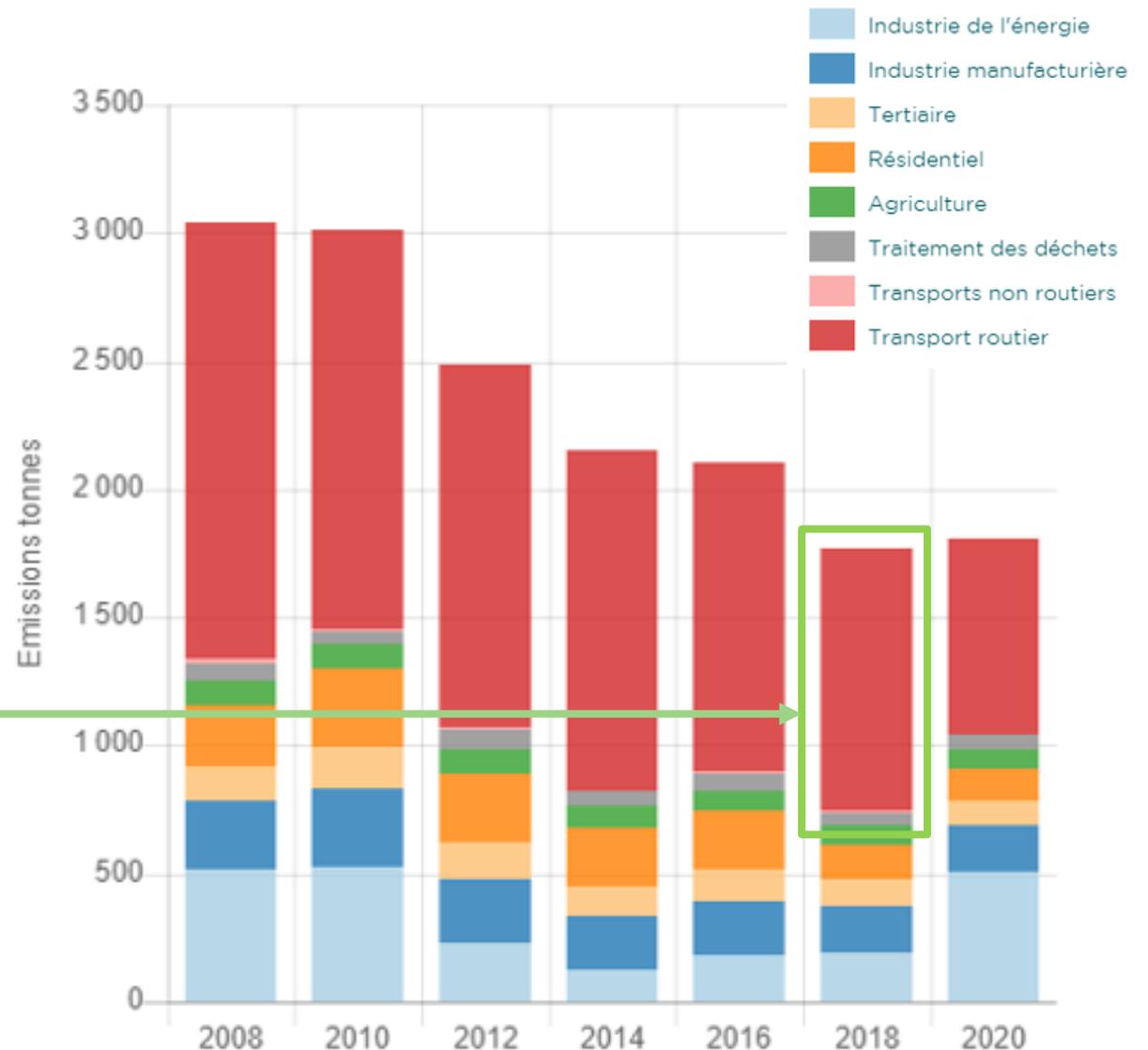
µg/m ³	Recommandation OMS		Valeur limite annuelle	Seuil d'information
	Annuelle	Journalière		
NO ₂	10	25	40	200 (h)

2.3 Le NO₂, le polluant surveillé dans le cadre de la ZFE-m – émissions

Une diminution des émissions de NO_x provenant du secteur des transports de 2008 à 2018 (2020 année de confinements)

Cette baisse peut être attribuée à l'amélioration des technologies automobiles ainsi qu'à un certain report vers d'autres modes de transport.

En 2018, la part du transport routier dans les émissions de NO_x : **57,6%**



2.3 Le NO₂, le polluant surveillé dans le cadre de la ZFE-m - concentrations

Depuis 2008, le seuil fixé par la commission européenne est de **40µg/m³**. Les valeurs de Dijon sont en dessous.

A partir de 2030, le nouveau seuil fixé par la commission européenne est de **20µg/m³** (Directive 24/04/2024). Depuis 2020, il est respecté.

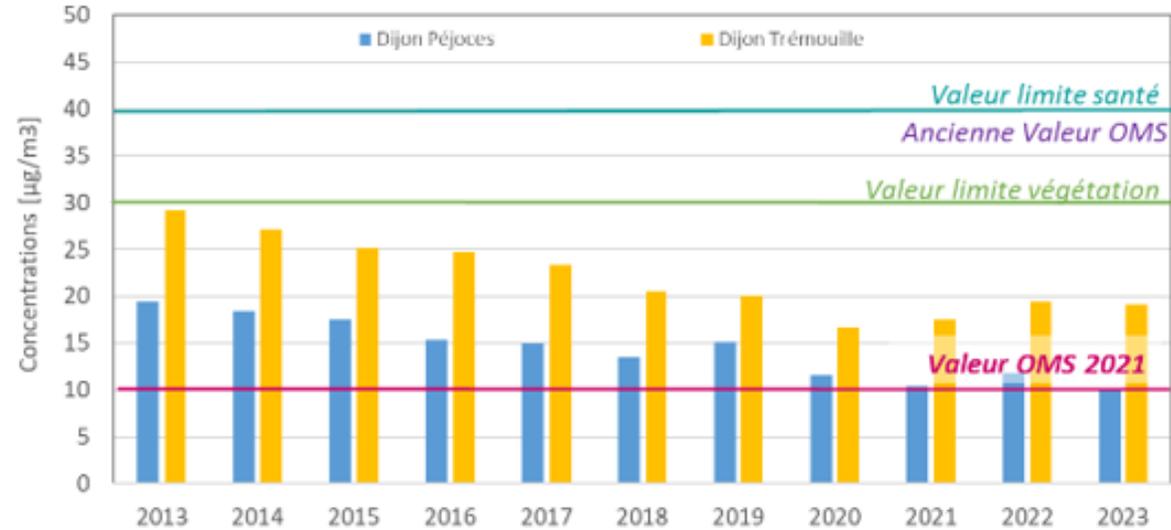
Le seuil fixé par l’OMS en 2021 est de **10µg/m³**, objectif à atteindre avant 2050. Pour la première fois en 2023, cette valeur a été respectée à la station des Péjoces.

La valeur qui sert de référence pour Dijon est la valeur mesurée la plus élevée : **19µg/m³** pour 2023

210 310 habitants de Dijon Métropole sont exposés à des concentrations en NO₂ supérieures au seuil de recommandation de l’OMS (pour l’année 2020 et hors impact Covid)

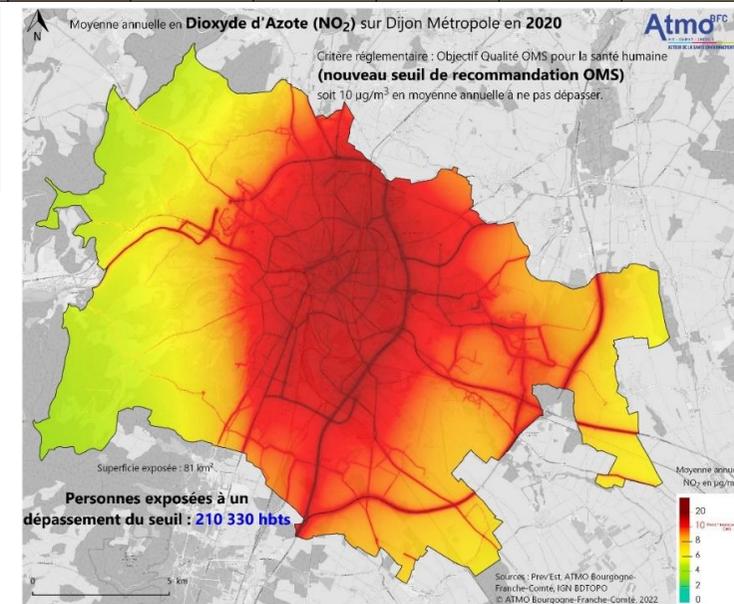


Moyenne annuelle en NO₂



Station de mesure	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dijon Péjoces (fond péri-urbain)	14	15	12	10	12	10
Dijon Trémouille (fond urbain)	21	20	17	18	19	19

	Respecte le seuil de l'OMS
	Respecte l'objectif voté par la CE
	Respecte le seuil actuel de la CE



2.4 Les autres polluants de l'air réglementés hors ZFE-m

Les particules fines : Cette famille regroupe l'ensemble des particules présentes en suspension dans l'air et se différencient par leur taille. Plus elles sont fines, plus leur impact sanitaire est important. Les particules peuvent avoir des origines naturelles mais aussi anthropiques parmi lesquelles on retrouve le secteur industriel, l'agriculture, le chauffage des bâtiments ou encore le trafic routier. Pour ce dernier, les particules proviennent du moteur, de l'usure des pneumatiques et des freins ainsi que de la remise en suspension des particules déjà présentes sur la chaussée.

L'ozone (O₃) : L'ozone est un gaz irritant pour la santé et nuisible sur la végétation. C'est un polluant secondaire, c'est-à-dire qu'il n'est pas directement émis dans l'air mais se forme par réaction chimique à partir d'autres polluants, dont notamment le NO₂.

µg/m ³	Recommandation OMS		Valeur limite annuelle	Seuil d'information
	Annuelle	Journalière		
O ₃	60*	100	120 (8h)	180 (h)
PM ₁₀	15	45	40	50 (j)
PM _{2,5}	5	15	25	-

*moyenne du max journalier des concentrations moyennes sur 8h au cours des 6 mois consécutifs ou la concentration en O₃ est la plus élevée.

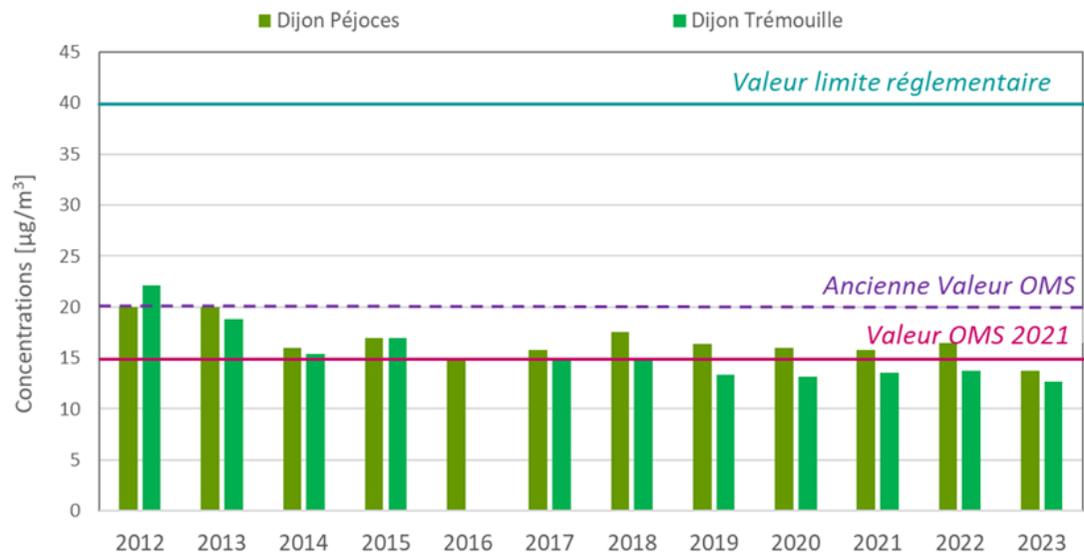
a. Etat actuel de la qualité de l'air – particules fines (PM10) – concentrations



Moyennes annuelles en PM10 observées

Les concentrations en particules fines (PM10) mesurées observent une nette baisse de leurs niveaux entre 2012 et 2014, notamment pour la station Trémouille. Une évolution attribuable en partie à une forte restructuration du réseau routier (tramway).

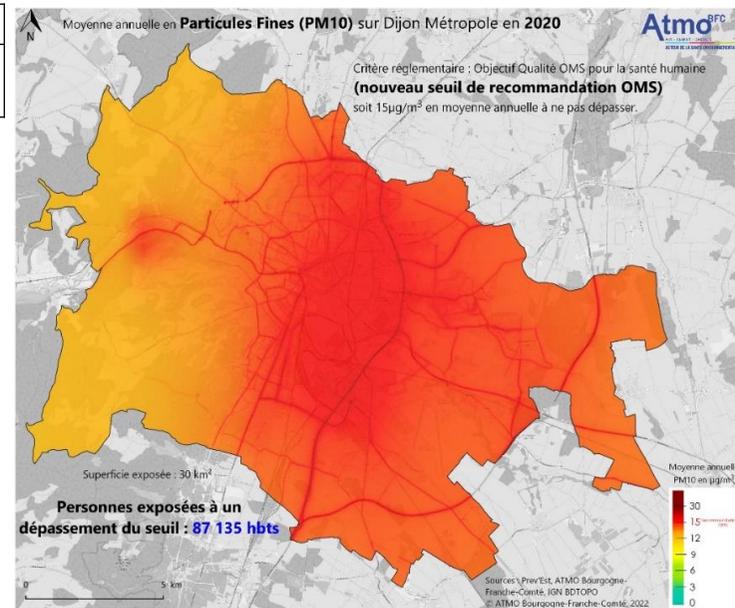
Le seuil actuel fixé par la commission européenne (**40 µg/m³**), est respecté. Le seuil établi par l'OMS (**15 µg/m³**), est respecté depuis 2019 à Trémouille et en 2023 à Péjoces. La réglementation européenne fixe également pas plus de 35 jours >50 µg/m³, ce seuil est également respecté.



Concentrations annuelles en particules fines (PM10) à Dijon Métropole (en µg/m³) :

Station de mesure	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dijon Péjoces (fond péri-urbain)	17	16	16	16	16	14
Dijon Trémouille (fond urbain)	15	13	13	14	14	13

	Respecte le seuil de l'OMS
	Respecte le seuil actuel de la CE



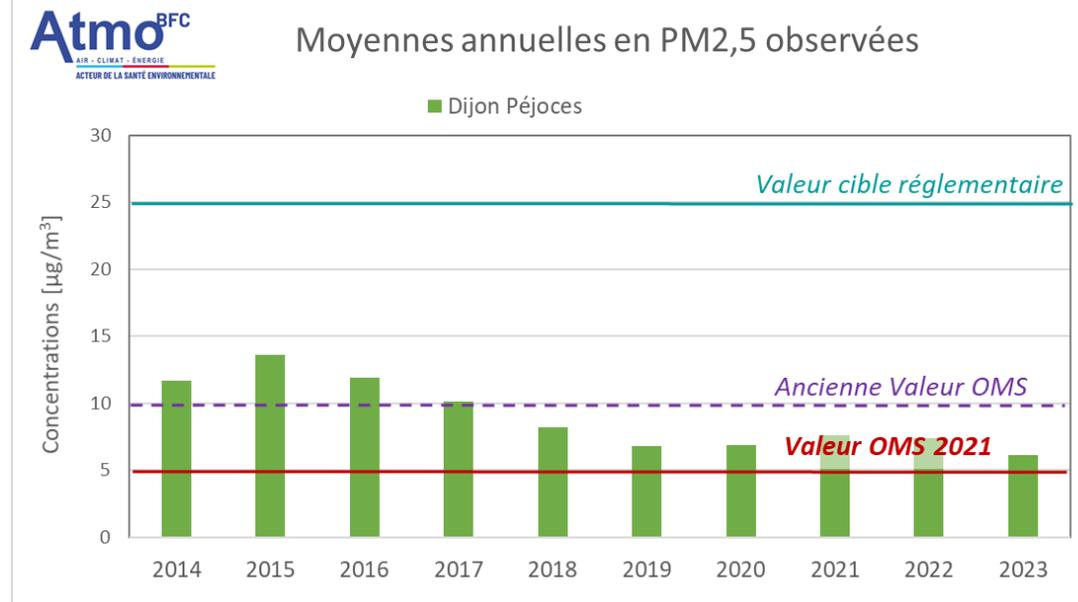
87 135 habitants de Dijon Métropole sont exposés à des concentrations en PM10 supérieures au seuil de recommandation de l'OMS (15 µg/m³) (pour l'année 2020 et hors impact Covid).

b. Etat actuel de la qualité de l'air – particules fines (PM2,5) – concentrations

Les concentrations en particules fines (PM2,5) mesurées par la station de Péjoces observent une baisse continue jusqu'en 2019. Ensuite les niveaux mesurés enregistrent sont globalement stables.

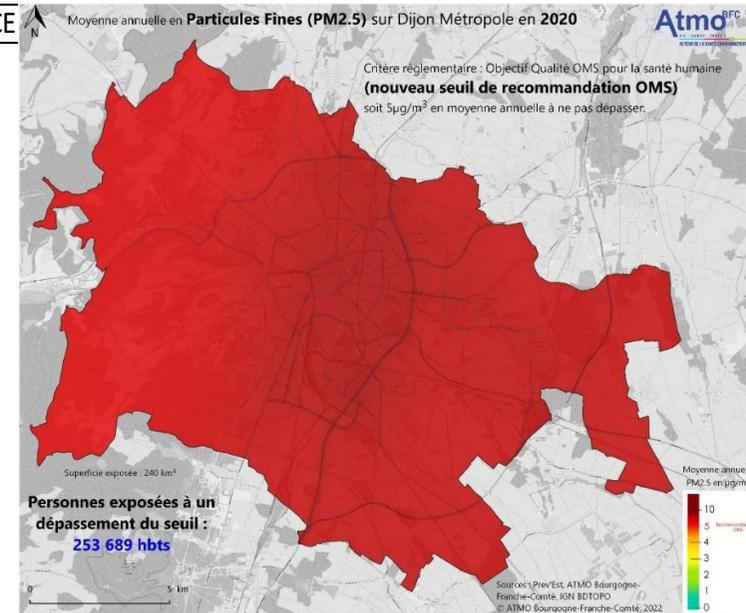
La valeur fixe réglementaire (**25 µg/m³**) est systématiquement respectée, en revanche si l'ancien seuil de recommandation de l'OMS (**10 µg/m³**) était respecté depuis 2017, son abaissement en 2021 (**5 µg/m³**) fait qu'il est systématiquement dépassé.

253 689 habitants de Dijon Métropole sont exposés à des concentrations en particules fines PM2,5 supérieures au seuil de recommandation de l'OMS (5 µg/m³) (pour l'année 2020 et hors impact Covid).



Concentrations annuelles en particules fines (PM2,5) à Dijon Métropole(en µg/m³) :

Station de mesure	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dijon Péjoces (fond péri-urbain)	8	7	7	8	7	6
	Respecte le seuil actuel de la CE					



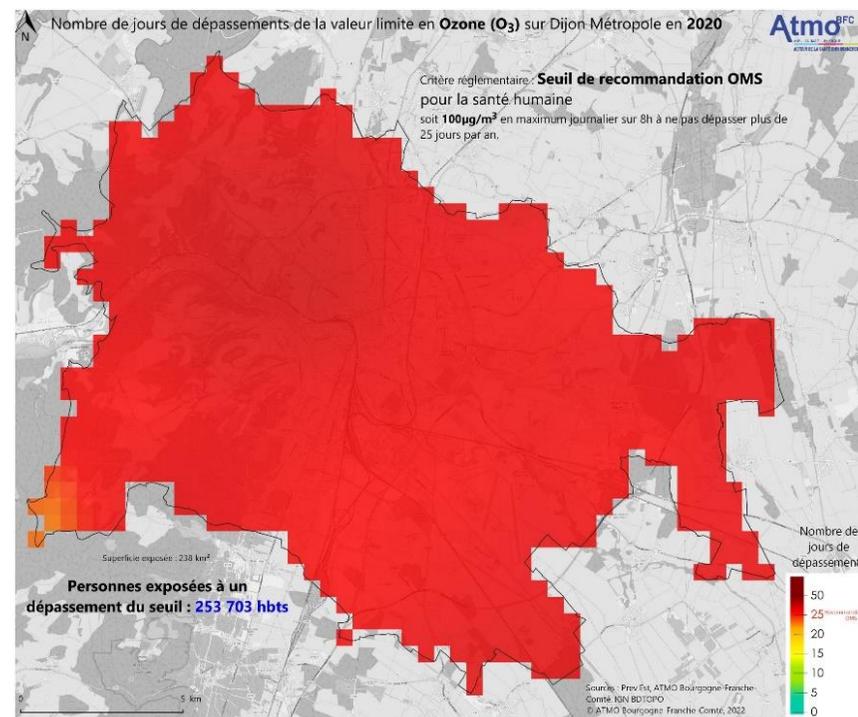
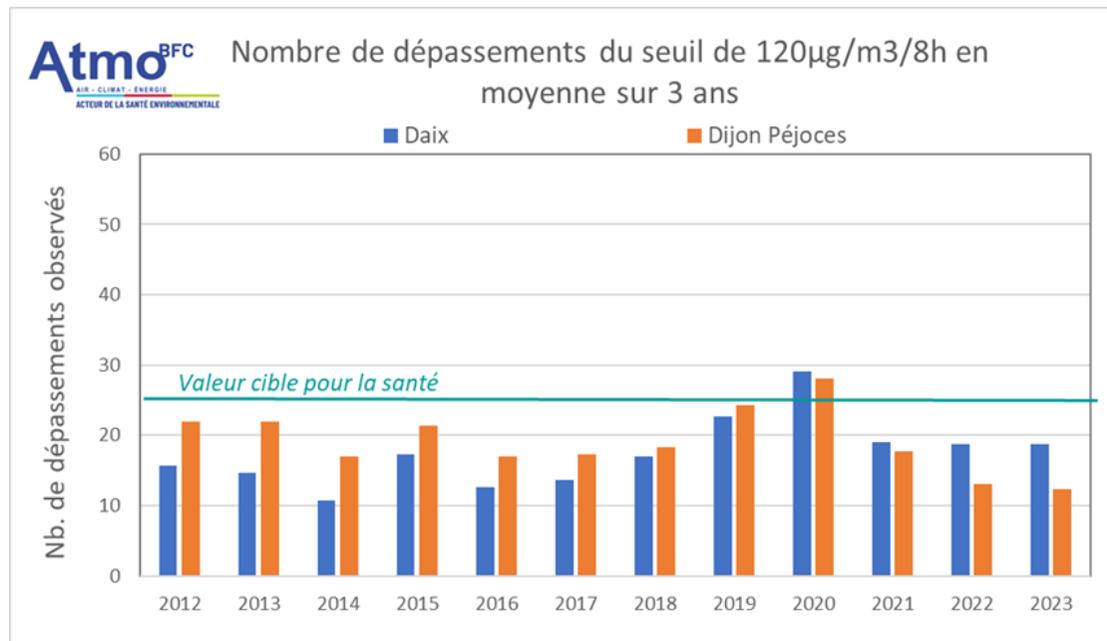
Etat actuel de la qualité de l'air – ozone (O₃) – concentrations

L'ozone est un polluant photochimique secondaire. Il n'est pas directement émis, il se forme à partir de polluants déjà présents dans l'atmosphère sous l'action du rayonnement solaire. Sa concentration dépend donc des concentrations de polluants primaires mais aussi des conditions météorologiques, ce paramètre étant très « **année-dépendant** ».

Le seuil fixé par la commission européenne (**120 µg/m³/8h** à ne pas dépasser plus de 25 fois par an en moyenne sur 3 ans) a été dépassé en 2020 par les 2 stations.

La valeur de l'OMS (**100 µg/m³/8h** plus de 25 jours) est systématiquement dépassé.

253 703 habitants de Dijon Métropole sont exposés à des concentrations en ozone supérieures au seuil de recommandation de l'OMS (pour l'année 2020 et hors impact Covid).



3

Les diagnostics à l'échelle réglementaire de la métropole...

Le diagnostic socio – économique

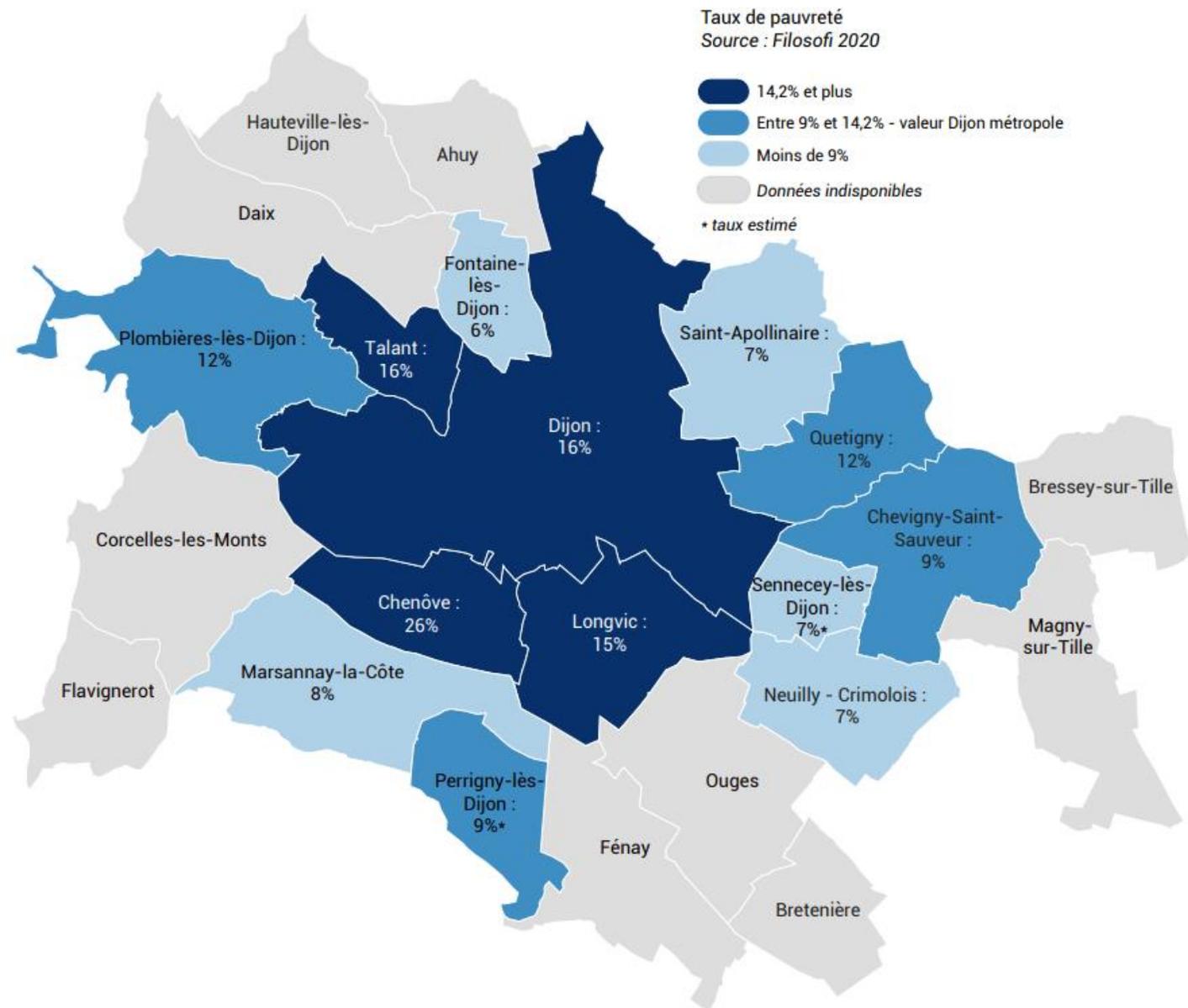


3.1 Le taux de pauvreté

Dijon, Talant, Chenôve affichent des taux de pauvreté supérieurs au niveau national.

35 033 personnes en situation de pauvreté sur la métropole dont **8 812** vivant dans les quartiers prioritaires (INSEE, Filosofi 2020)

Taux de pauvreté	
QP Le Mail	43%
QP Fontaine d'Ouche	44%
QP Les Grésilles	46%
QP Le bief du Moulin	46%
QP le Belvédère	37%



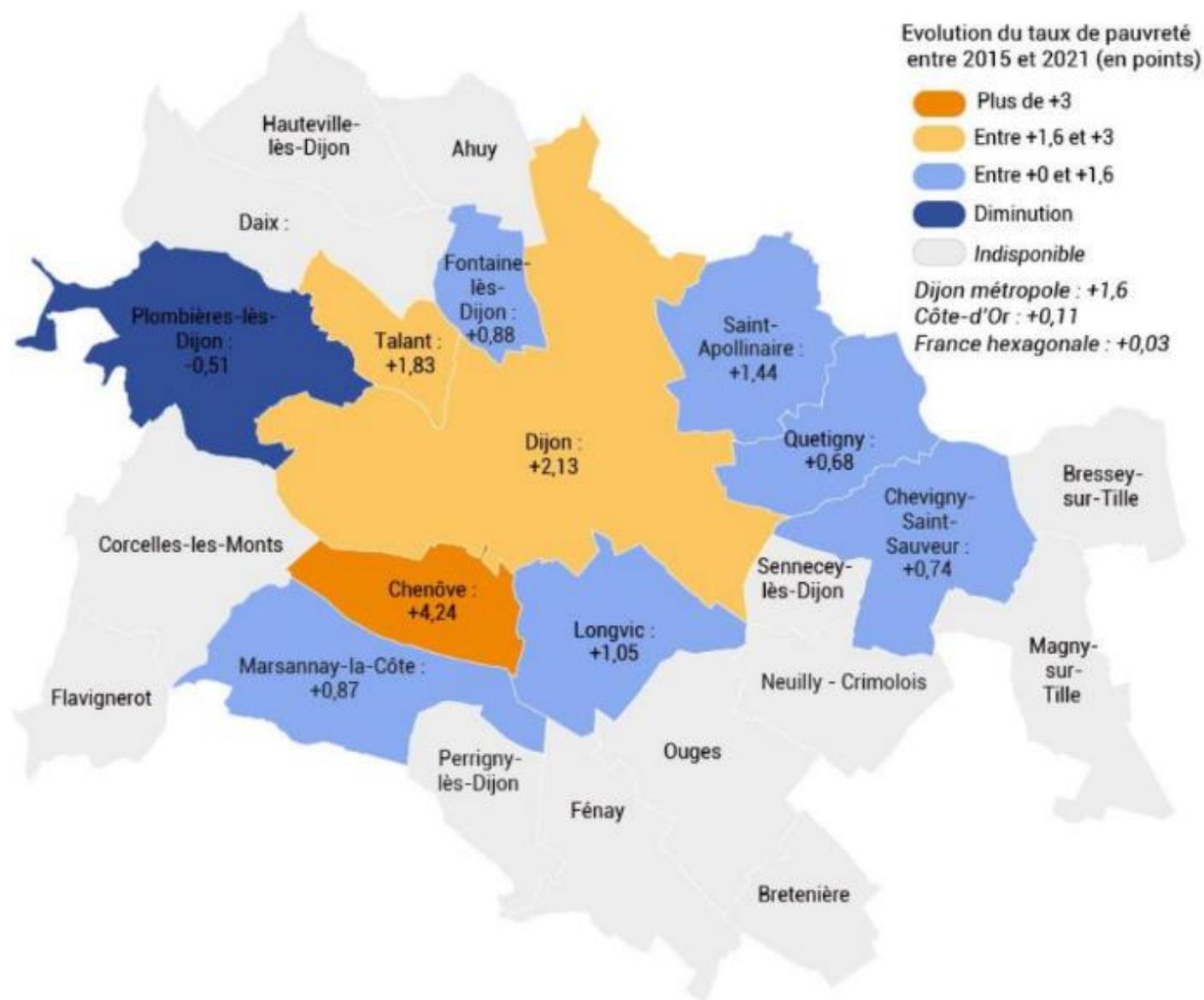
3.2 Et son évolution entre 2015 et 2021

Source : Insee, Filosofi 2015-2021 - Traitements © Compas

Une augmentation de la pauvreté sur la métropole de **1,6pt** contre **0,03** sur l'ensemble du territoire français

La commune de **Chenôve** connaît la plus forte augmentation : **+4,2pt**

Seule la commune de **Plombières-lès-Dijon** connaît une diminution de la pauvreté : **-0,5pt**



3.3 La précarité énergétique du territoire en lien avec le secteur des transports

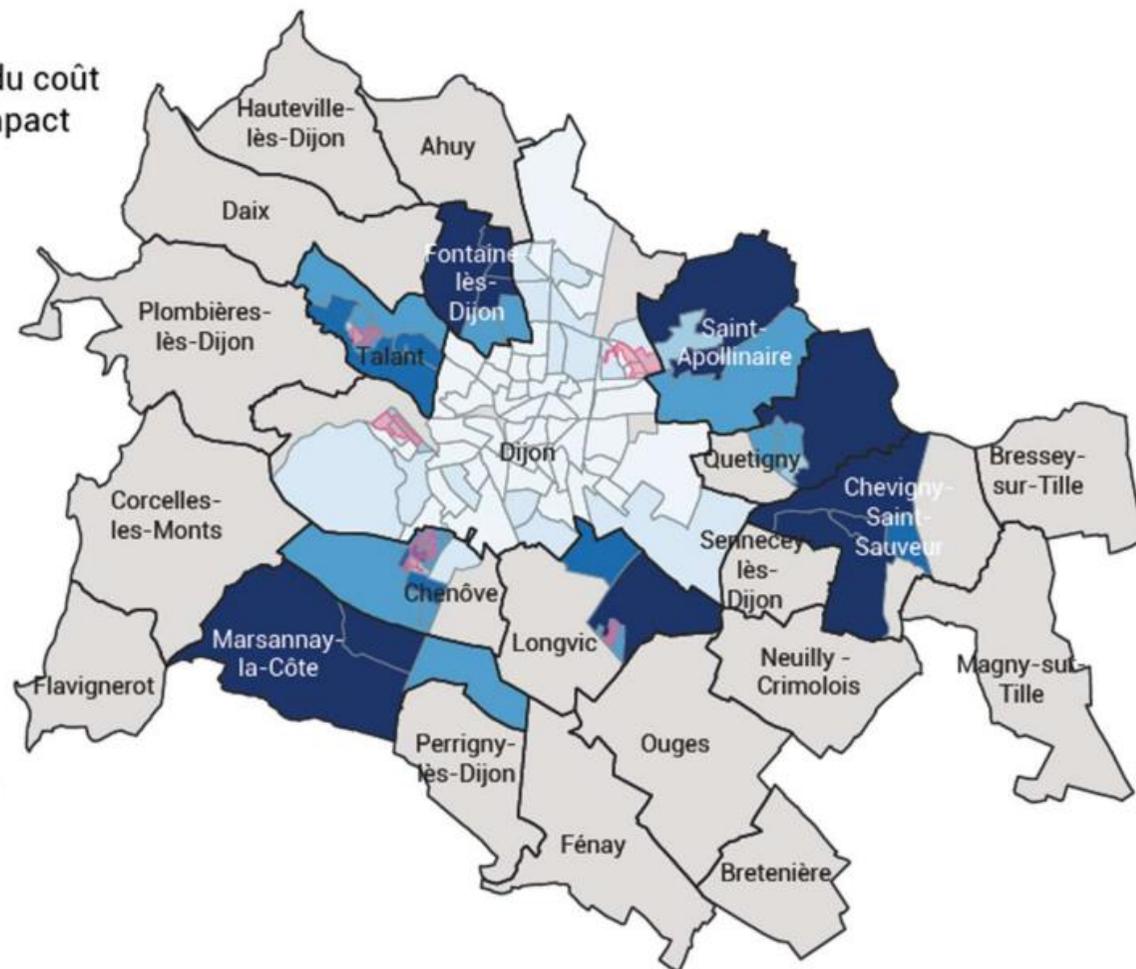
Ménages pour lesquels la hausse du coût du carburant aurait un effet moyen à très important

Source : Insee, RP fichiers détail 2019 – Traitements ©Compas

25% des ménages sont exposés aux risques liés à l'augmentation du coût des carburants

L'impact de la hausse des carburants varie en fonction du lieu de résidence, et de **l'accessibilité aux transports en commun**

Part de ménages pour lesquels la hausse du coût du carburant aurait un impact moyen à très important

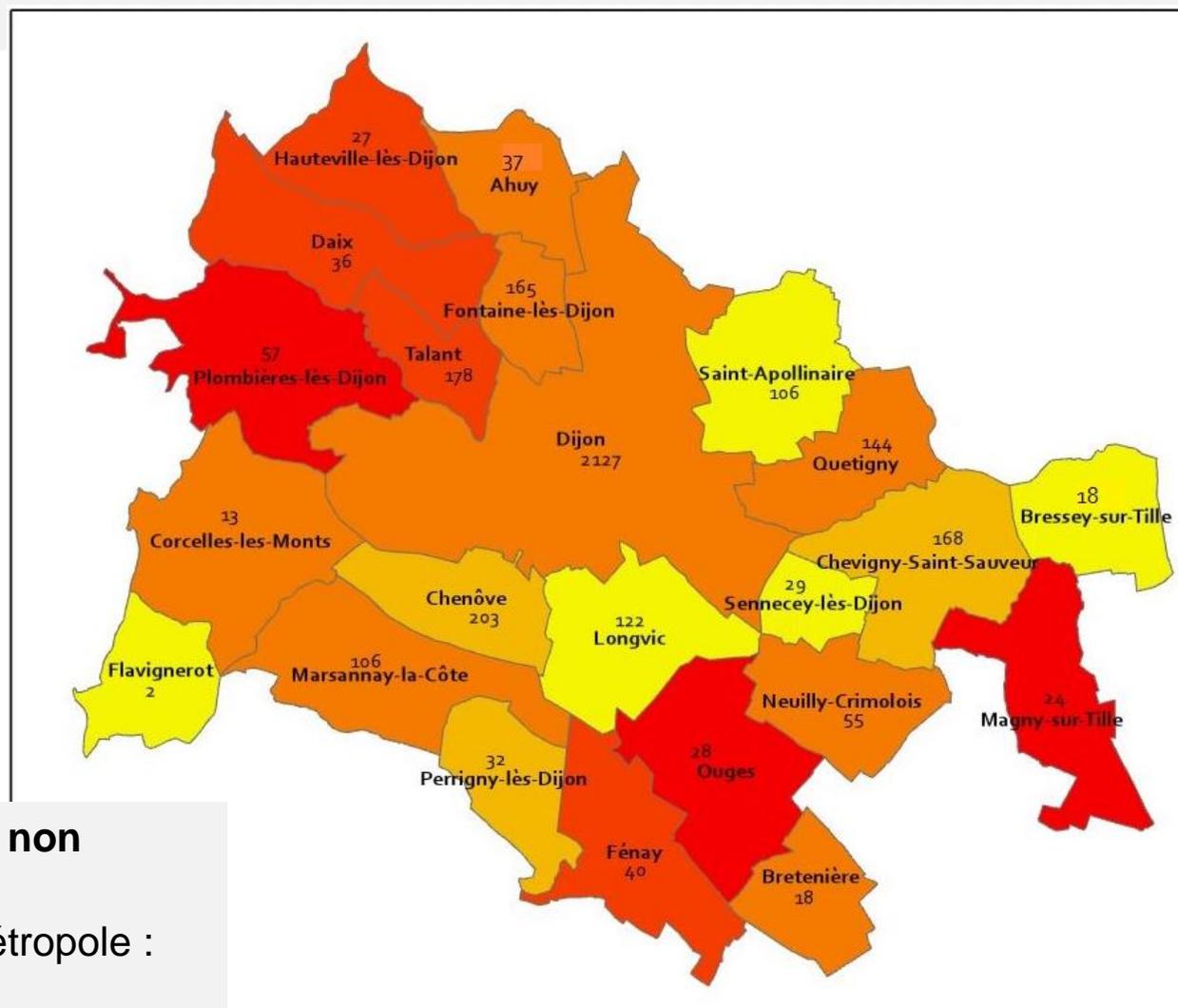


Part des ménages en double précarité énergétique (logement et mobilité) - 2018 :

- Côte-d'Or (21) : **8,6%**
- Bourgogne-Franche-Comté : **10,5%**

3.4 Les véhicules non classés

3728 véhicules Crit'Air 5+ soit **2,3%** des véhicules de la métropole. (**46%** des véhicules de l'aire urbaine impactés)



Nombre et part de véhicule (tous types) non classés - Crit'Air 5+ - sur les communes de la Métropole de Dijon en 2022

0 1,5 3 Kilomètres



Légende :

Part des véhicules non classés sur l'ensemble du parc automobile de la commune



Part des véhicules non classés

- Parc de Dijon métropole : **2,3%**
- Parc national : **2,3%**

Sources : Dijon Métropole Data / INSEE 2022 / SDES

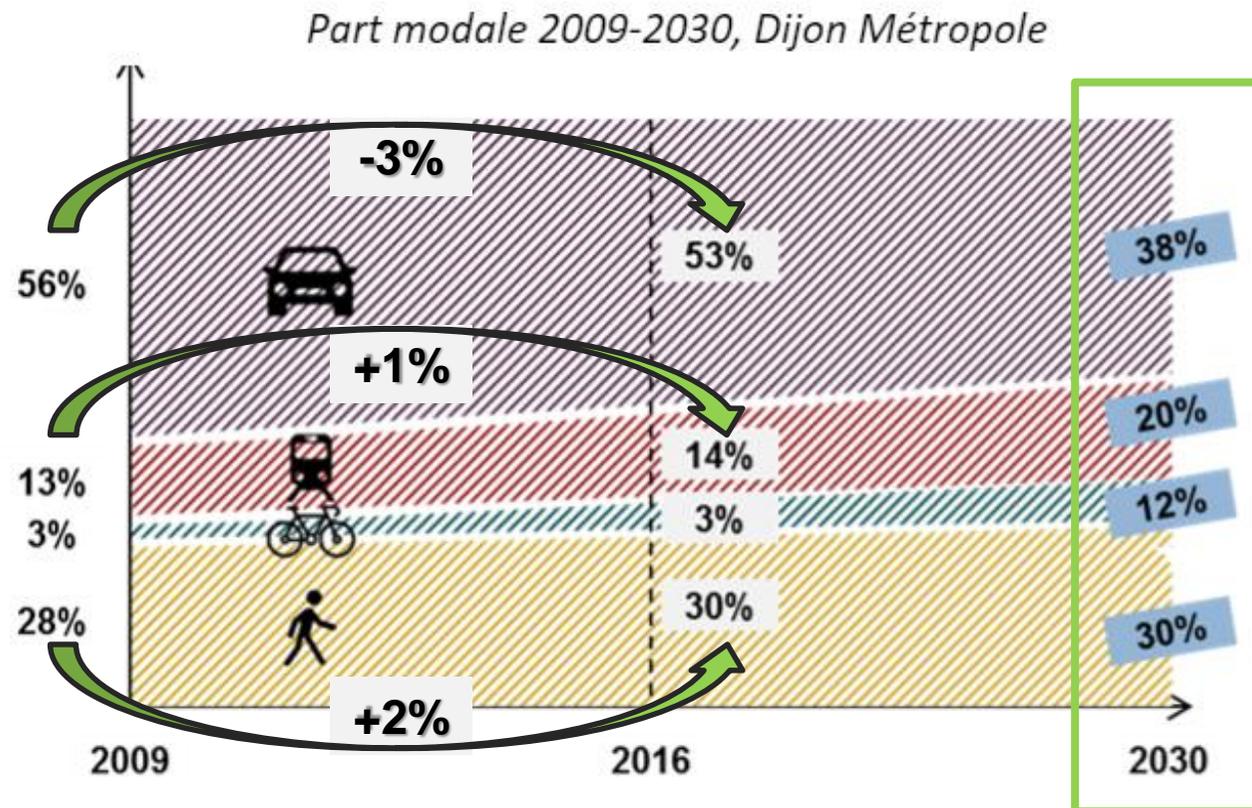
3

Les diagnostics à l'échelle réglementaire de la métropole...

Le diagnostic mobilité



3.5 Synthèse des conditions et des comportements de mobilité



Objectifs

Un recours à la voiture qui reste majoritaire, supérieure à 50%

Une diminution de la part de la voiture entre 2009 et 2016 au profit :

- **Des transports en commun**
- **De la marche**

3.6 Un niveau de dépendance à la voiture encore important

Pour les courtes distances les modes les plus respectueux de l'environnement (transports en commun, marche et vélo) sont légèrement privilégiés.

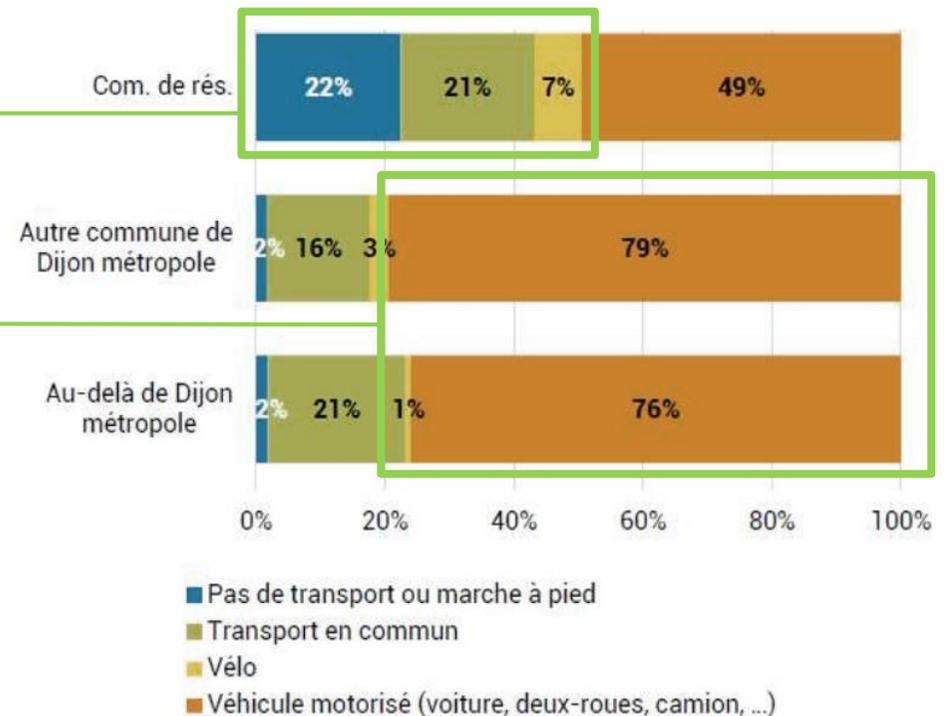
La voiture est le moyen de transport des moyennes et longues distances sur le territoire avec $\frac{3}{4}$ des utilisations pour se rendre dans une autre commune de la métropole ou au-delà

Un recours à l'autosolisme important avec en moyenne **1,04 occupant par voiture**

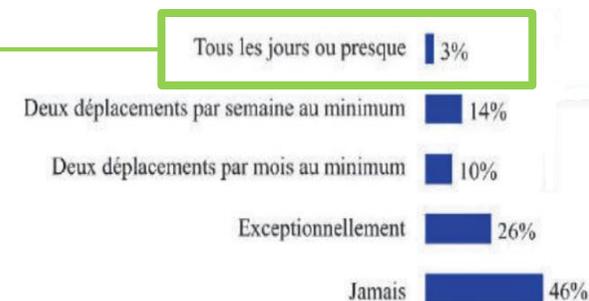
Un covoiturage encore peu pratiqué avec seulement **3%** des usagers qui l'utilisent tous les jours ou presque.

Moyen de transport des actifs occupés

Source : Insee, RP 2019 – Traitements © Compas



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



Source : EDGT 2016, CEREMA

3.7 Les mobilités douces – le vélo

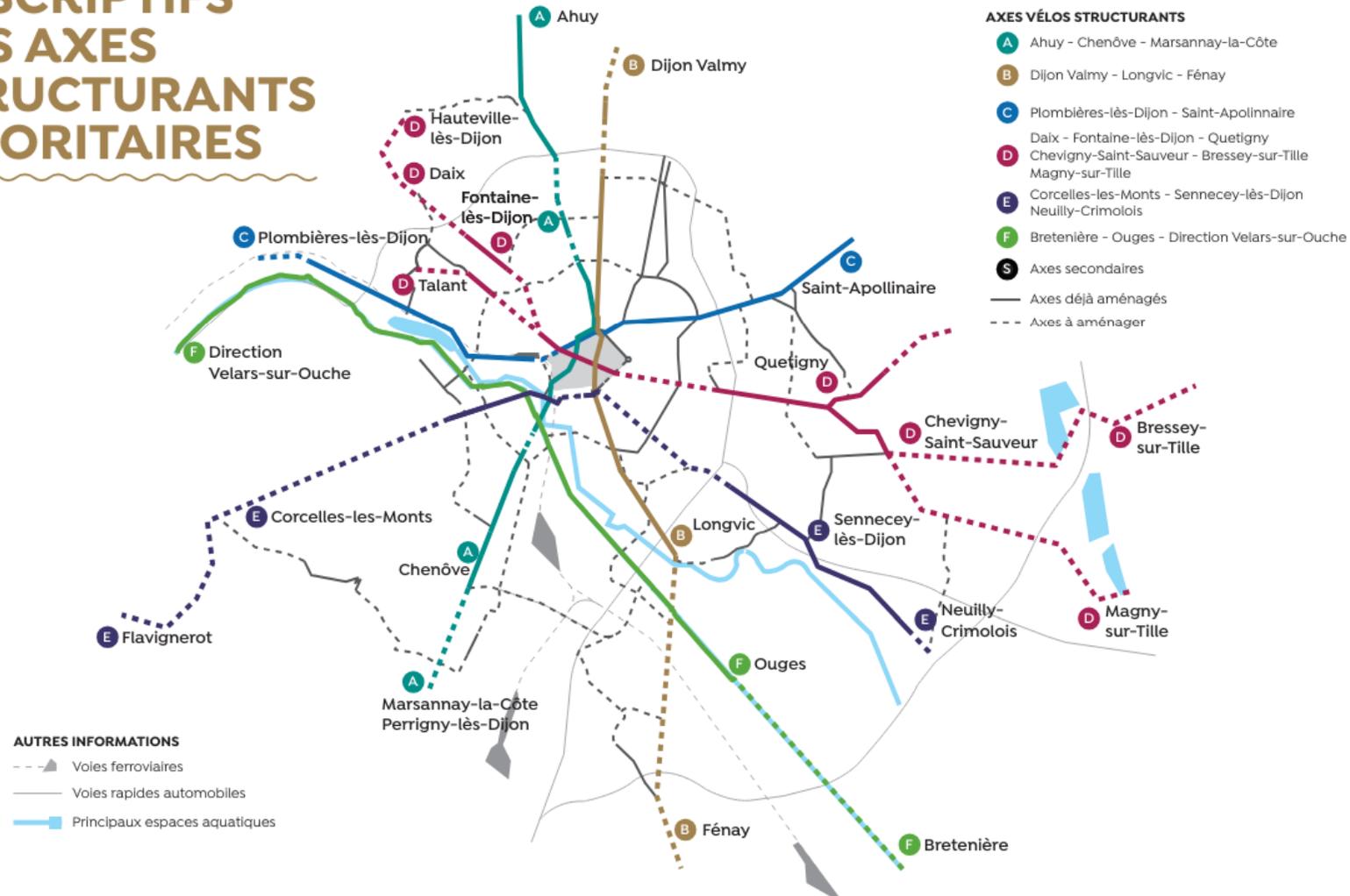
18 000 déplacements quotidiens sur la Métropole

Dont **13 000** déplacements quotidiens sur la commune de Dijon

Un moyen de déplacements flexible contre une structure rigide des transports en commun

33% de la voirie aménagée au 1^{er} janvier 2023

DESCRIPTIFS DES AXES STRUCTURANTS PRIORITAIRES



3.7 Les mobilités douces - la marche

74% des trajets de moins d'un kilomètre

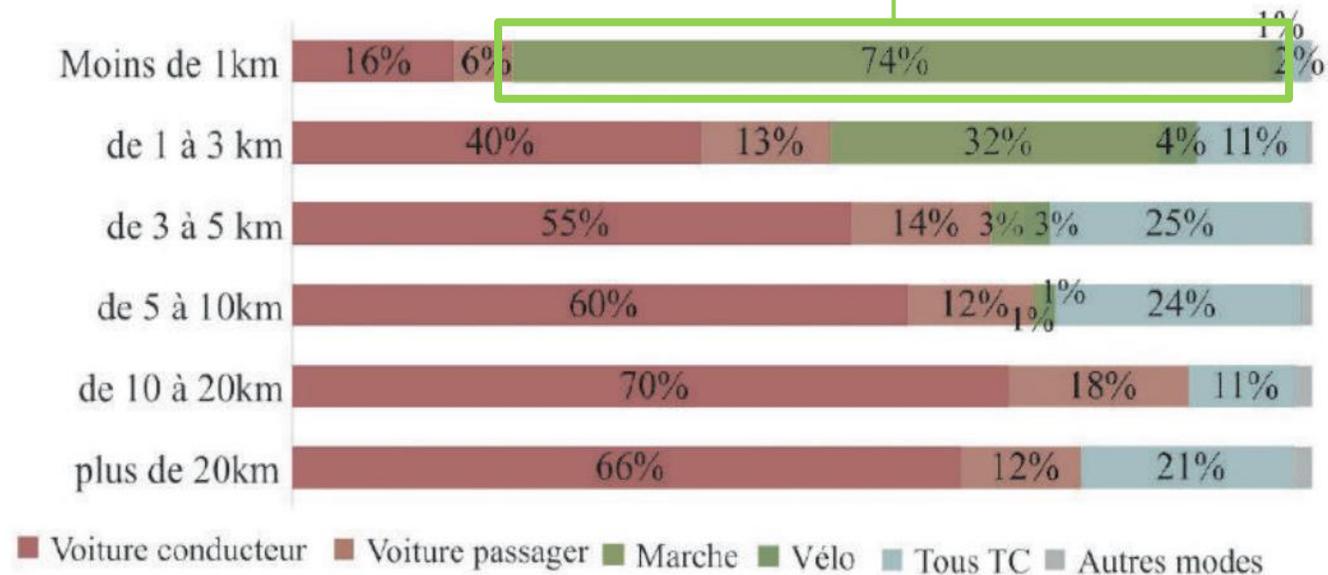
Une pratique rependue en milieu urbain

Motifs :

- **49%** des déplacements liés à l'éducation (trajet vers les écoles, collèges...)
- **49%** des déplacements liés aux achats

35 000m² de voirie piétonnisée en cœur de ville entre 2011 et 2019

Les parts modales selon les distances parcourues sur Dijon Métropole



Source : EDGT 2016, CEREMA

3.8 Les transports en commun – les usages

Une personne sur 5 utilise quotidiennement les transports en commun

Une part modale des transports en commun qui s'élève à **14%** sur l'agglomération et **15%** sur la commune de Dijon

Pour centre-ville dijonnais la part modale des transports en commun s'élève à **22%**

Prédominance des déplacements en transport en commun pour aller à l'université avec une part modale de **42%**

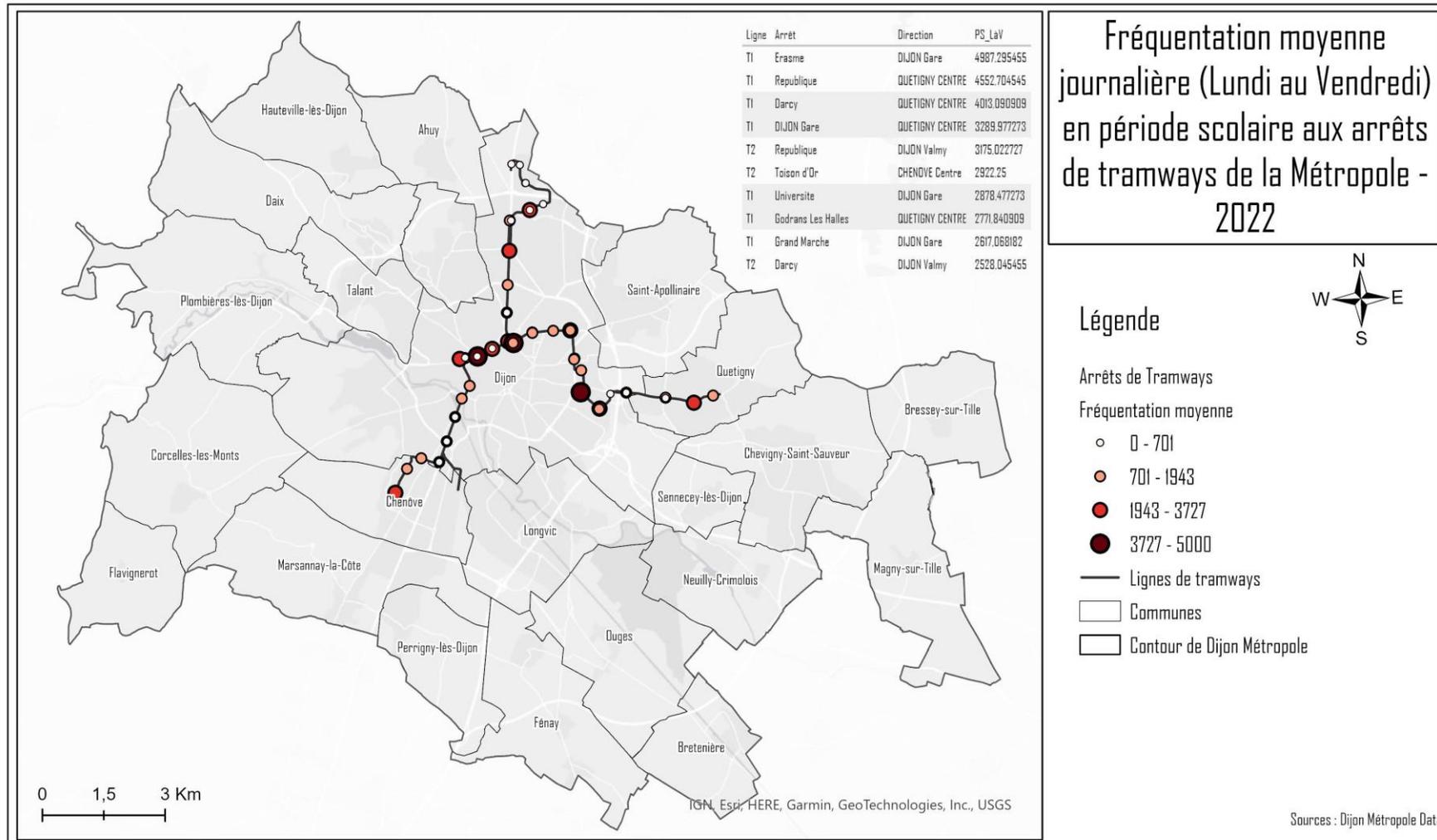
3.8 Les transports en commun - la fréquentation

Le tramway représente la moitié des déplacements en transports en commun

Des lignes qui desservent des quartiers regroupant une population importante et des activités économiques majeures

- **Le centre-ville dijonnais**
- **L'université**
- **Les zones commerciales majeures**

Un moyen de transport efficace, avec de hautes fréquences de passages

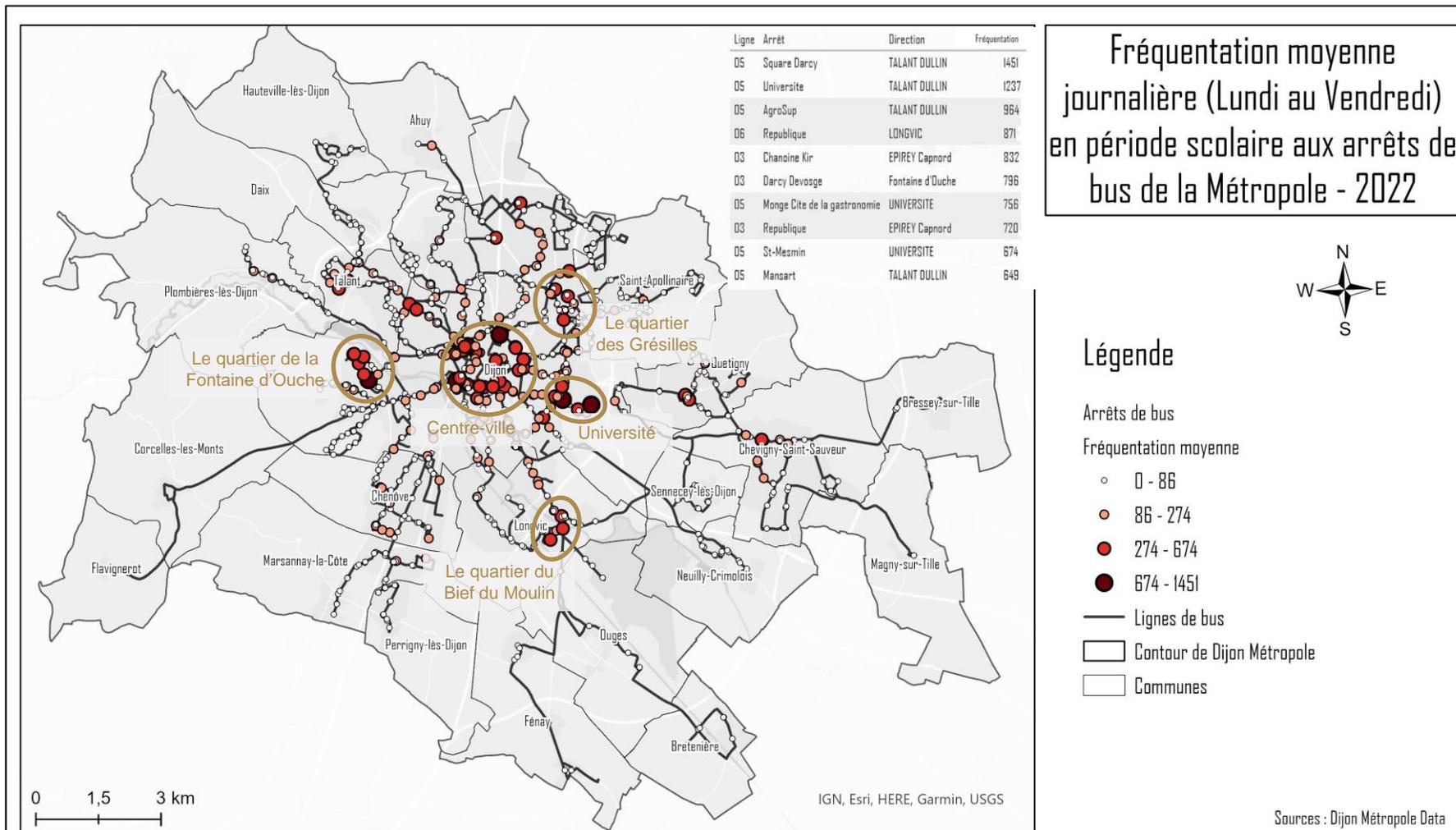


3.8 Les transports en commun - la fréquentation

Une fréquentation importante pour les lignes, lignes à haute fréquence

Des pôles densément peuplés et/ou aux activités économiques développés générateurs de fréquentation :

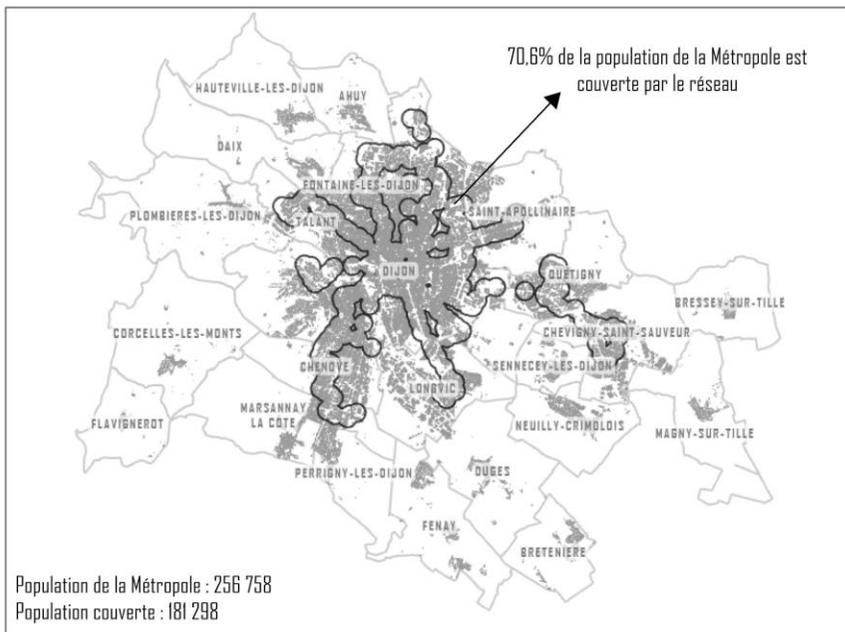
- **Le centre-ville dijonnais**
- **L'université**
- **Les quartiers relevant de la Politique de la ville**



3.8 Les transports en commun - la couverture

Une couverture étendue, touchant **70,6%** de la population de la métropole, résidant à moins de 300m d'un arrêt de transport en commun ayant une fréquence de passage inférieure à 20 minutes

Couverture spatiale du réseau de transports en commun - bâtiments



Couverture spatiale du réseau de transports en commun sur la Métropole dijonnaise

0 1,5 3 Km



Légende

Buffer de 300m autour des arrêts de bus et tramways ayant une fréquence de passage inférieure à 20min

Bâti - limite urbaine

Densité des services et activités économiques

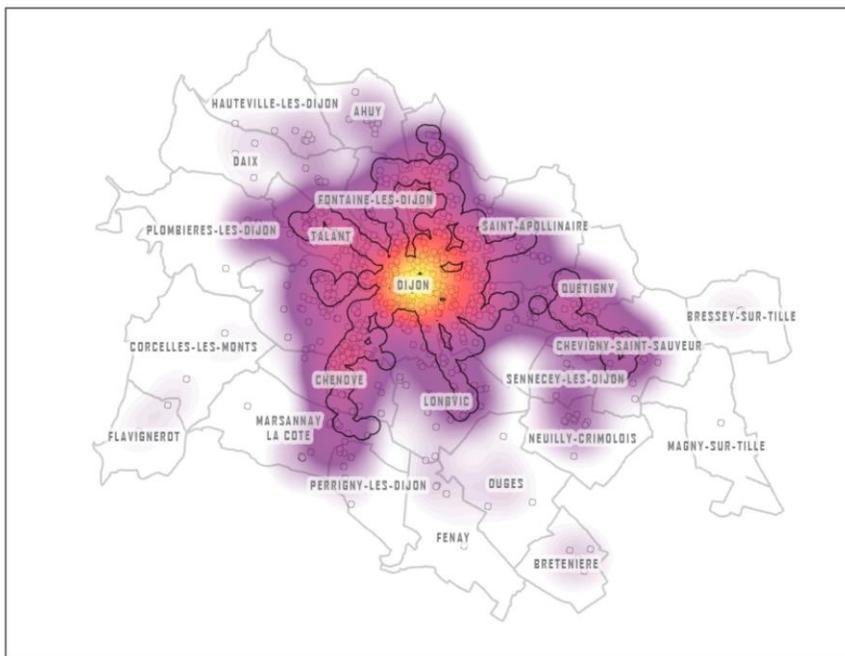
Faible

Forte

Localisation des services et activités économiques du territoire

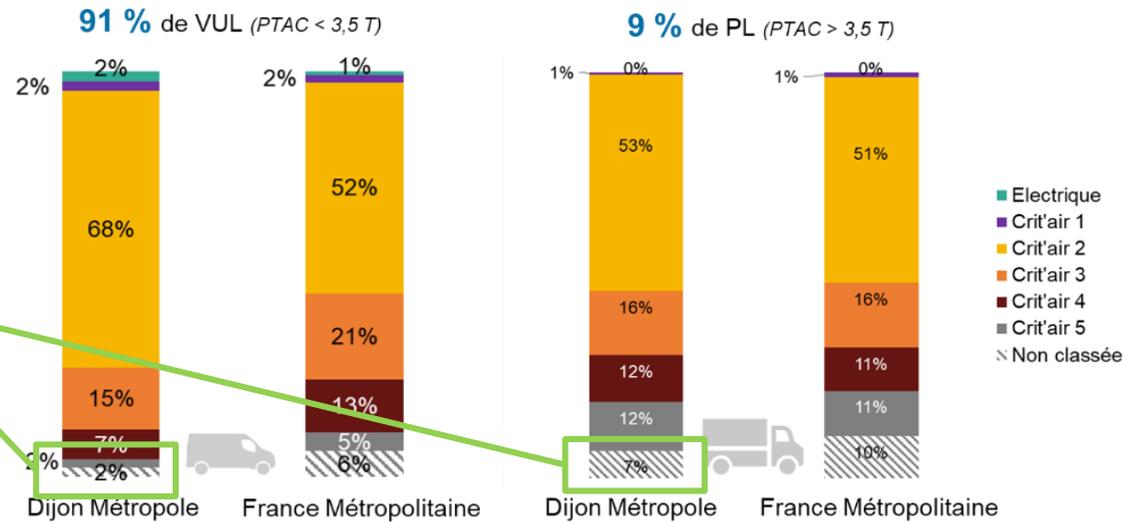
Ensemble des communes de Dijon Métropole

Couverture spatiale du réseau de transports en commun - services et activités économiques



3.9 Une logistique urbaine impactée par la ZFE-m

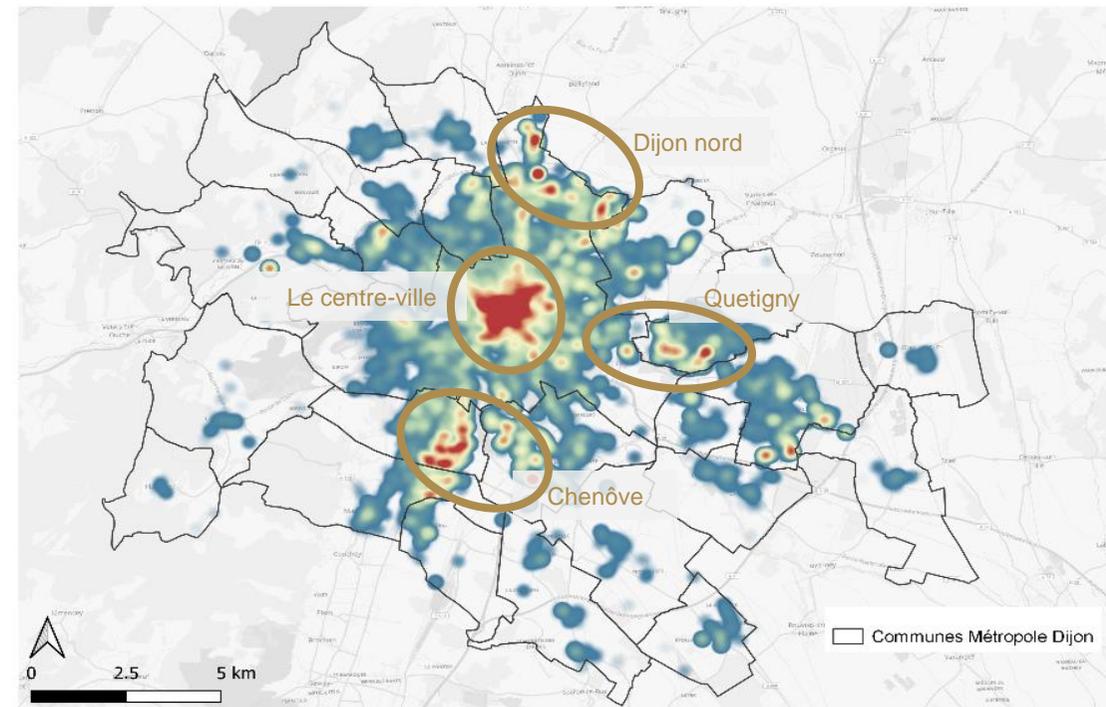
2% des VUL et 7% des PL impactés par la réglementation du 1er janvier 2025.



33 900 mouvements par jour localisés sur le centre de Dijon et les Zones Industrielles (Chenôve, Quetigny et Dijon nord)

La logistique représente sur la métropole :

- **9%** des déplacements motorisés
- **14%** de l'emprise au sol des véhicules



3.9 Une logistique urbaine impactées par la ZFE-m

Parc poids lourds

63% est réservé au transport de marchandises et **37%** est réservé aux autres activités.



Parc véhicules utilitaires légers

29% est réservé au transport de marchandises et **71%** est réservé aux autres activités.



Pour remplacer les véhicules de la logistique vers des véhicules faiblement émissifs

Parc poids lourds

Délai de livraison estimé entre **12 à 15 mois**

Parc véhicules utilitaires légers

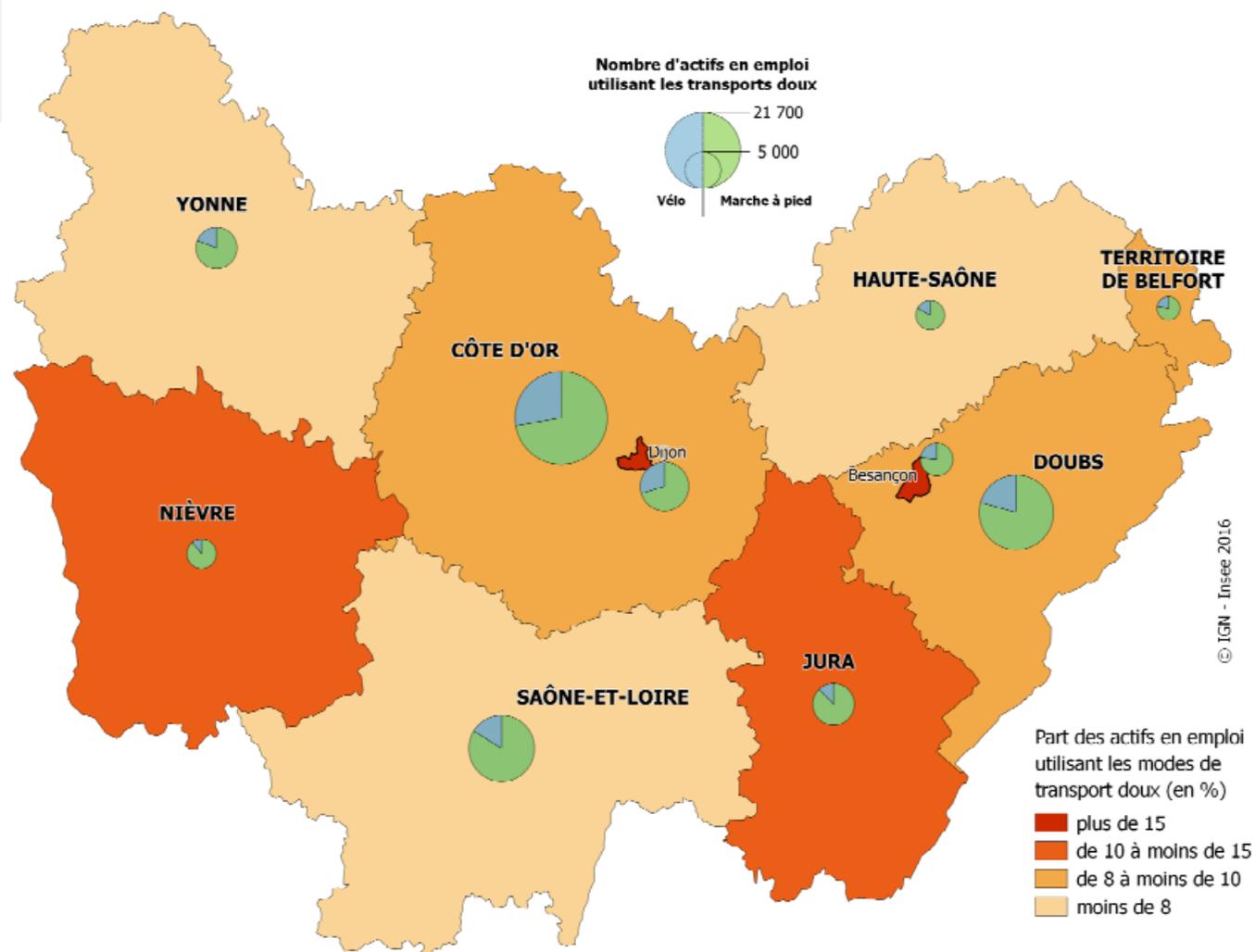
Délai de livraison estimé entre **9 à 12 mois**

3.10 Les déplacements domicile – travail

Dijon à la 11^e position parmi les villes ayant le plus fort recours au vélo pour se rendre au travail

A Dijon **15%** des actifs en emploi optent pour les modes doux.
Dont **5,5%** qui optent pour la pratique du vélo

Part des actifs en emploi utilisant les modes de transport doux



3.10 Les déplacements domicile – travail

La **voiture** est indubitablement un élément central de la vie quotidienne

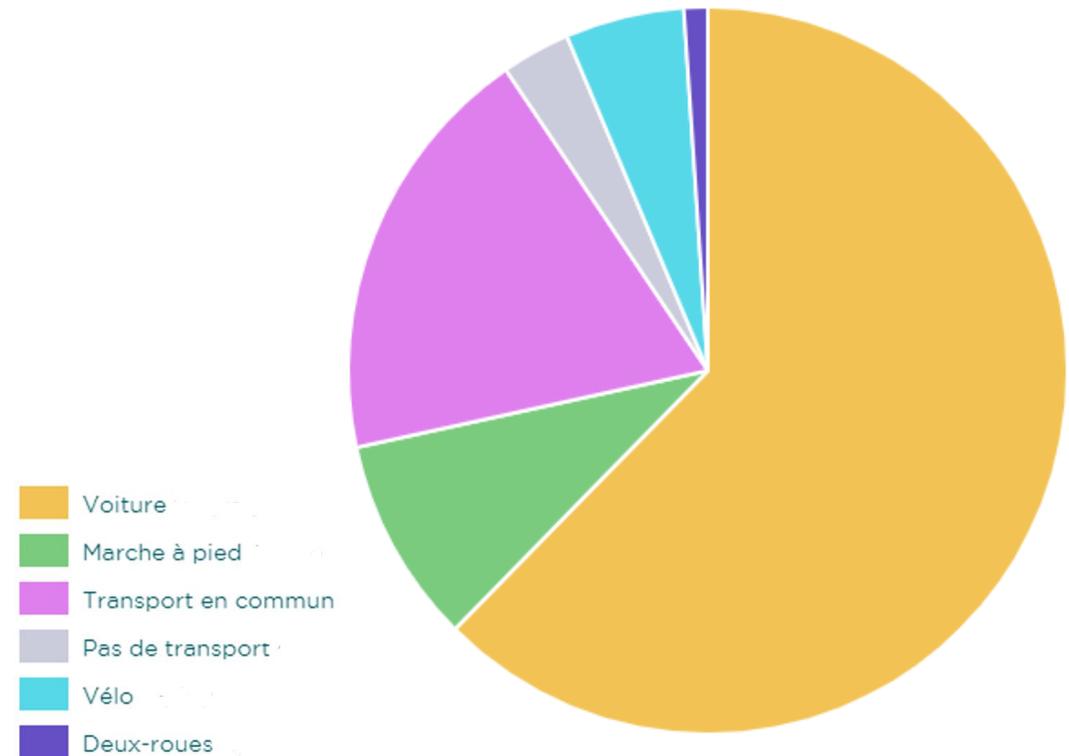
- **62%** des usages domicile-travail sur la métropole de Dijon

Sur la métropole, d'autres moyens s'offrent à la population :

- Les **transports en commun**, **19%** des usages pour les trajets domicile-travail
- Les **mobilité douces**, **14%** des usages domicile-travail

Mode de transport domicile-travail / Dijon Métropole (2020)

Unité : actifs / Source : RP INSEE



3.11 Des dynamiques d'évolution encourageantes

Entre 2009 et 2015



L'extension des zones piétonnes, le développement des voies réservées au bus ainsi que la création de lignes de tramways ont contraint l'espace réservé à la voiture sur Dijon. Ces aménagements couplés à une nouvelle offre de services ont eu des répercussions :

15% de la population affirmait avoir changé de moyens de se déplacer

Les déplacements en tant que conducteur de voiture particulière **-4,8%**

Les déplacements en tant que passager **+58%**

Les flux cyclistes **+73%**

L'usage des transports collectifs **+10,2%**

EMD 2009 - 2016

3.12 Les émissions de GES des transports

L'année de 2018 est retenue car 2020 est une année impactée par les confinements. De plus 2018 se rapproche des données de 2022 (en cours de consolidation)

Dijon Métropole

Les **transports routiers** représentent **36,3%** (2018) des émissions de GES du territoire.

C'est donc le **premier secteur d'émission** de GES de Dijon Métropole avec **308 ktCO₂e**

4

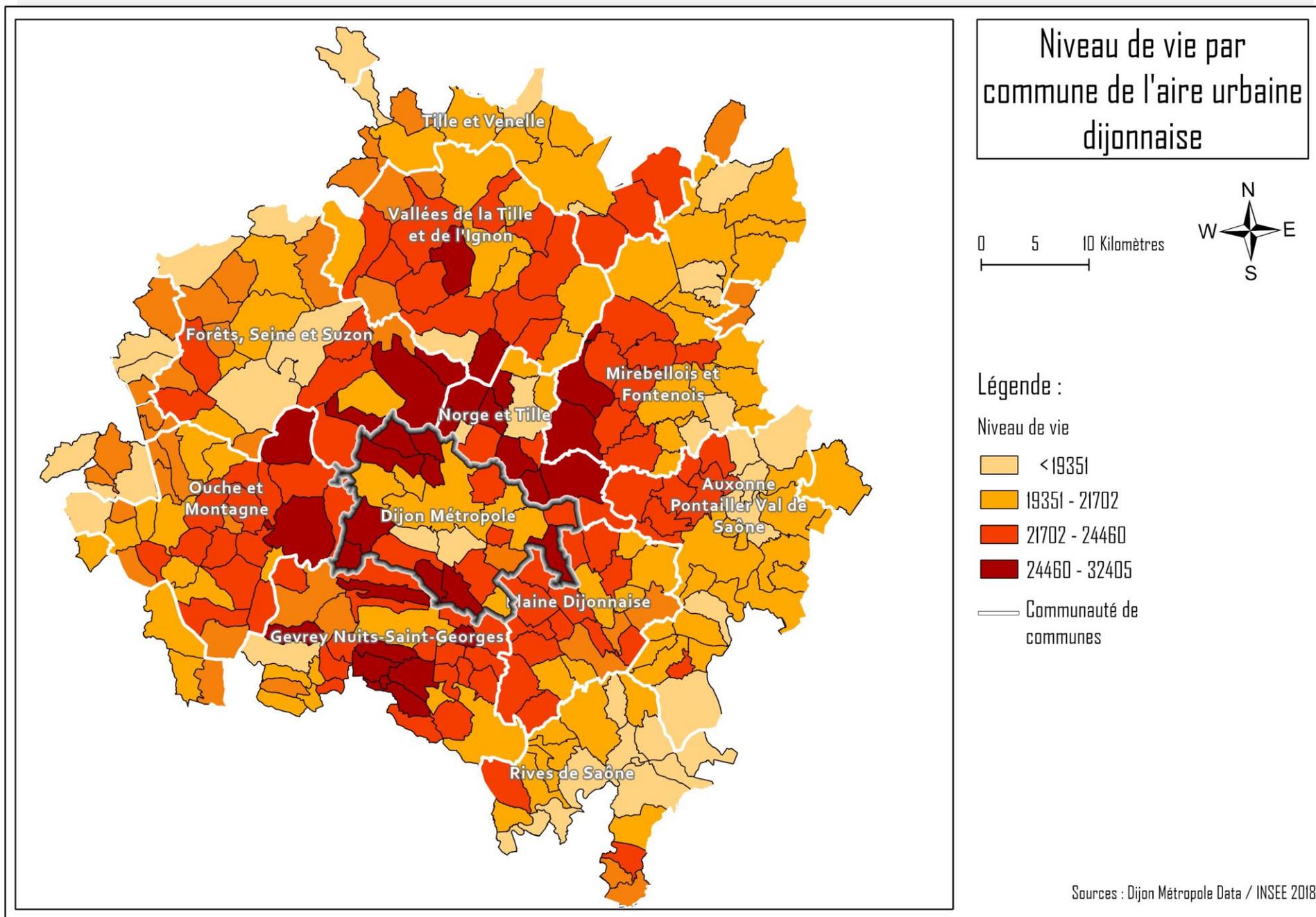
Elargis à l'aire urbaine

Le diagnostic socio – économique



4.1 Le niveau de vie du territoire

Une disparité entre les communes de la périphérie proche de la métropole et celles éloignée.



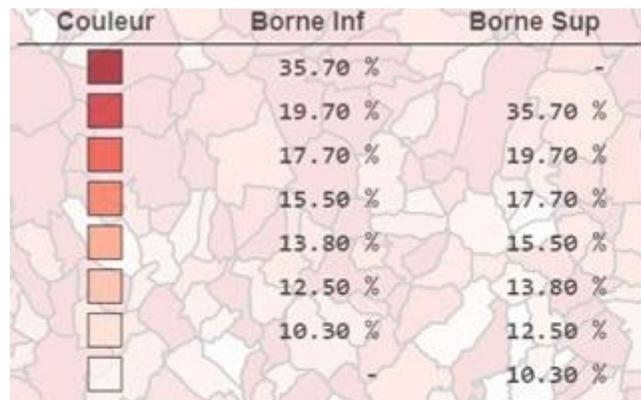
4.2 La précarité énergétique du territoire

Part des ménages en situation de précarité énergétique (mobilité quotidienne) - 2021 :

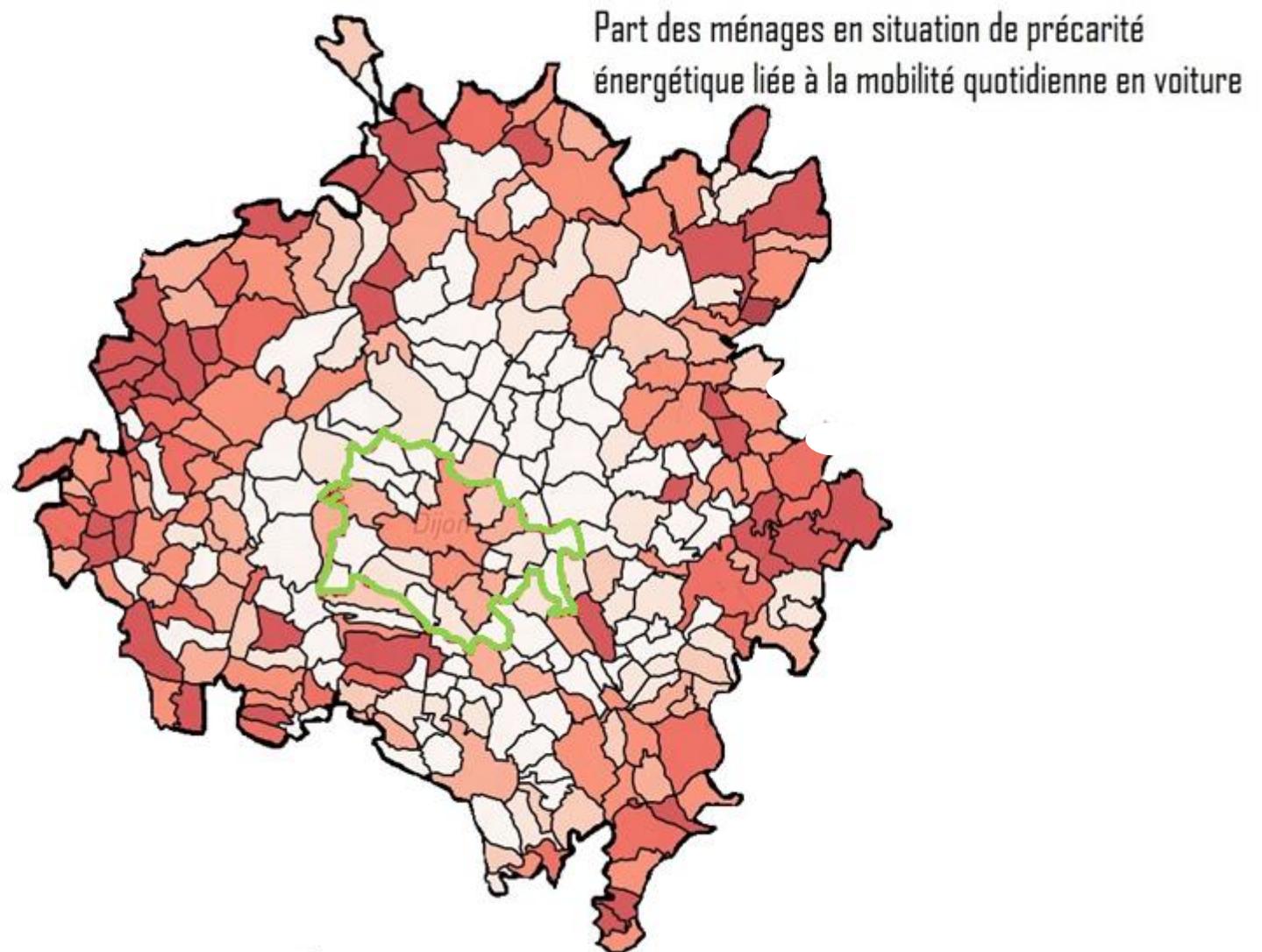
- France : **13,8%**
- Aire Urbaine : **14,5%**
- Dijon Métropole : **14,9%**

Dépenses moyennes de carburant pour la mobilité quotidienne - 2021 :

- France : **1360€/an**
- Aire Urbaine : **1250€/an**
- Dijon Métropole : **991€/an**

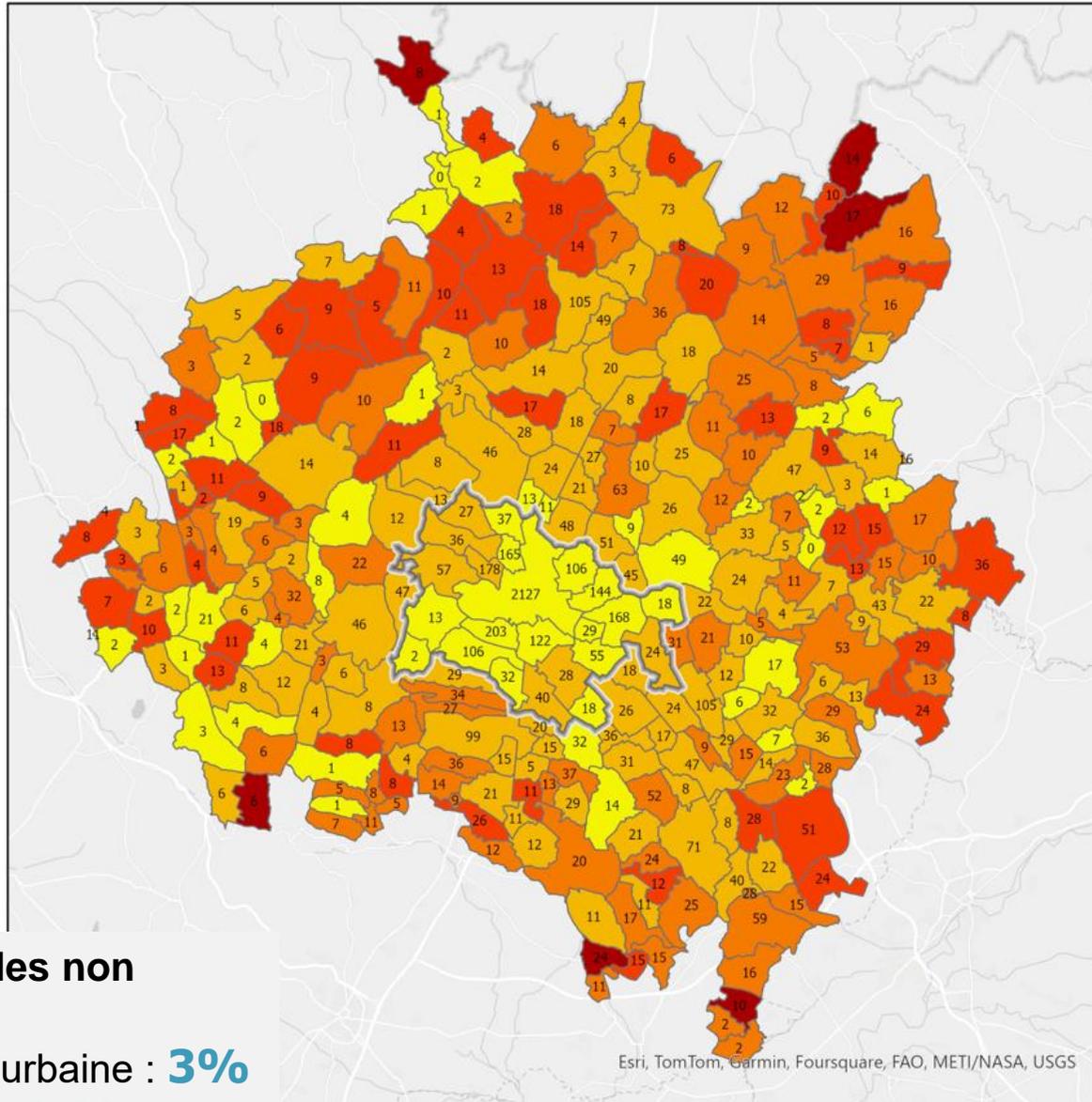


Sources : Observatoire de la précarité énergétique - 2021



4.3 Les véhicules non classés

8074 véhicules Crit'Air 5+ soit **3%** des véhicules de l'aire urbaine.



Nombre et part des véhicules (tous types) non classés - Crit'Air 5+ - sur les communes de l'aire urbaine dijonnaise

0 5 10 Kilomètres



Légende :

□ Dijon Métropole

Part des véhicules non classés sur l'ensemble du parc de la commune

0,0 - 2,6

2,7 - 4,2

4,3 - 6,0

6,1 - 9,0

9,1 - 18

Part des véhicules non classés

- Parc de l'aire urbaine : **3%**
- Parc national : **2,3%**

Sources : Dijon Métropole Data / INSEE 2022 / SDES

4

Elargis à l'aire urbaine

Le diagnostic mobilité



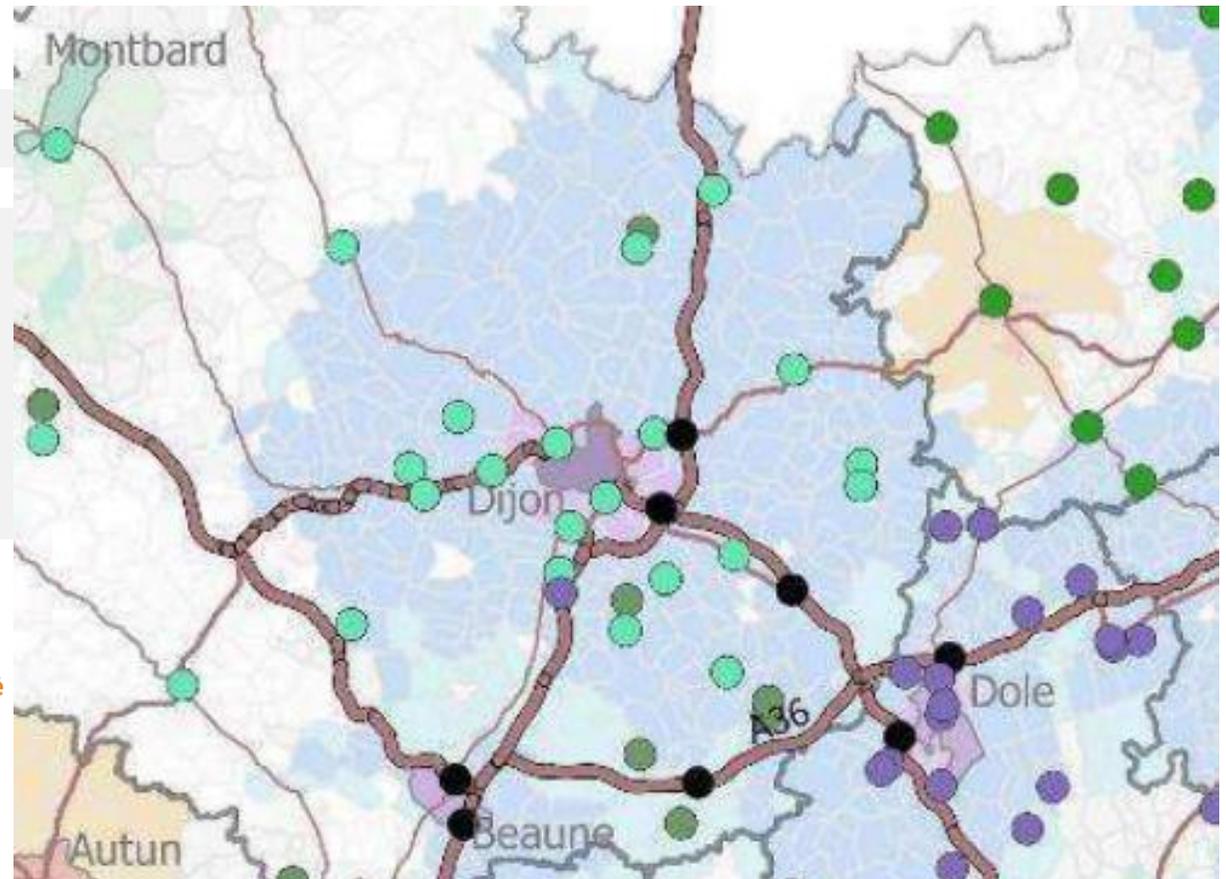
4.4 Les alternatives à la voiture individuelle – le covoiturage

30 aires de covoiturage sur le territoire

L'offre de covoiturage s'est étendue sur la métropole de Dijon avec **DiviaCovoit'** une application du service Divia Mobilités mais également à plus large échelle avec le Réseau interurbain de la Bourgogne-Franche-Comté, **Mobigo**.



Aires de covoiturage identifiées sur l'aire urbaine dijonnaise - 2020



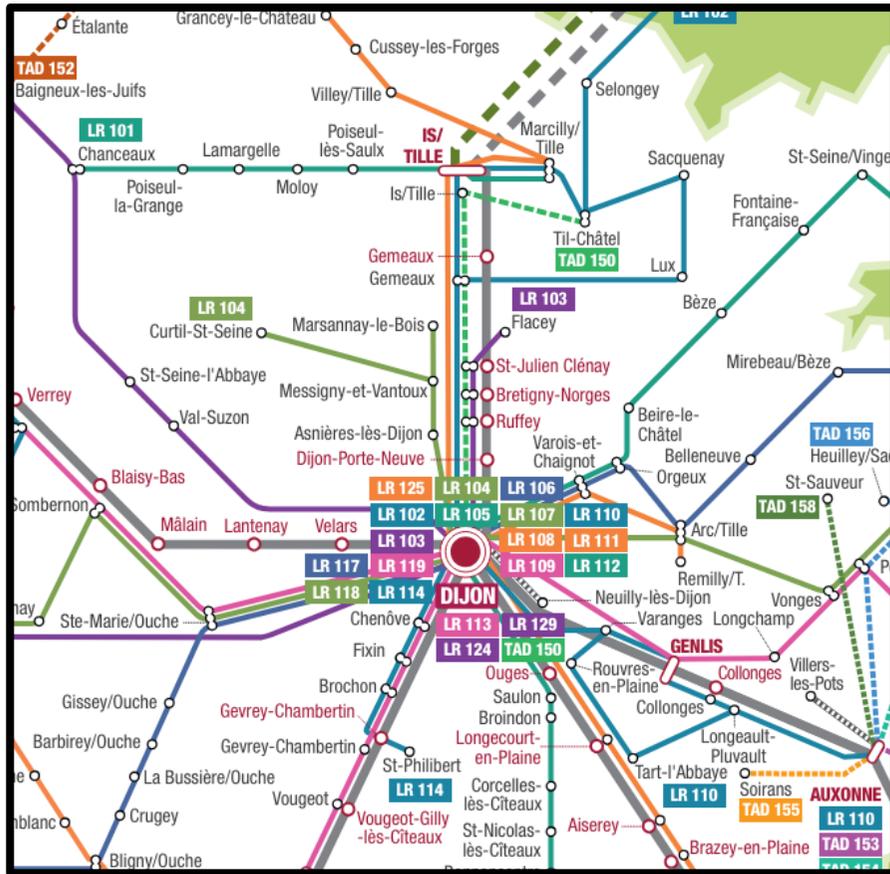
Légende

- | | |
|----------------------------------|---|
| ● Aires schéma de la Haute Saone | — Autoroute |
| ● Aires du Jura | — Desserte economique / Liaison pole à pôle |
| ● Aires APRR | — Maillage/ désenclavement/touristique |
| ● Aires recensées sur Mobigo | ■ Aire urbaine |
| ● Aires recensées en OpenData | |

4.4 Les alternatives à la voiture individuelle – Mobigo

Le territoire est maillé par le Réseau interurbain de bus de la Bourgogne-Franche-Comté, **Mobigo**.

29 lignes en circulation sur le département de la Côte-d'Or



4.5 Le temps : une notion importante des déplacements

L'étude réalisée par Michael Page révèle que pour 47% des français, le temps de trajet domicile-travail s'étend sur au moins **45 minutes**.

Un temps idéal de trajet de 30 minutes, avec une limite maximale tolérée de 60 minutes (INSEE).

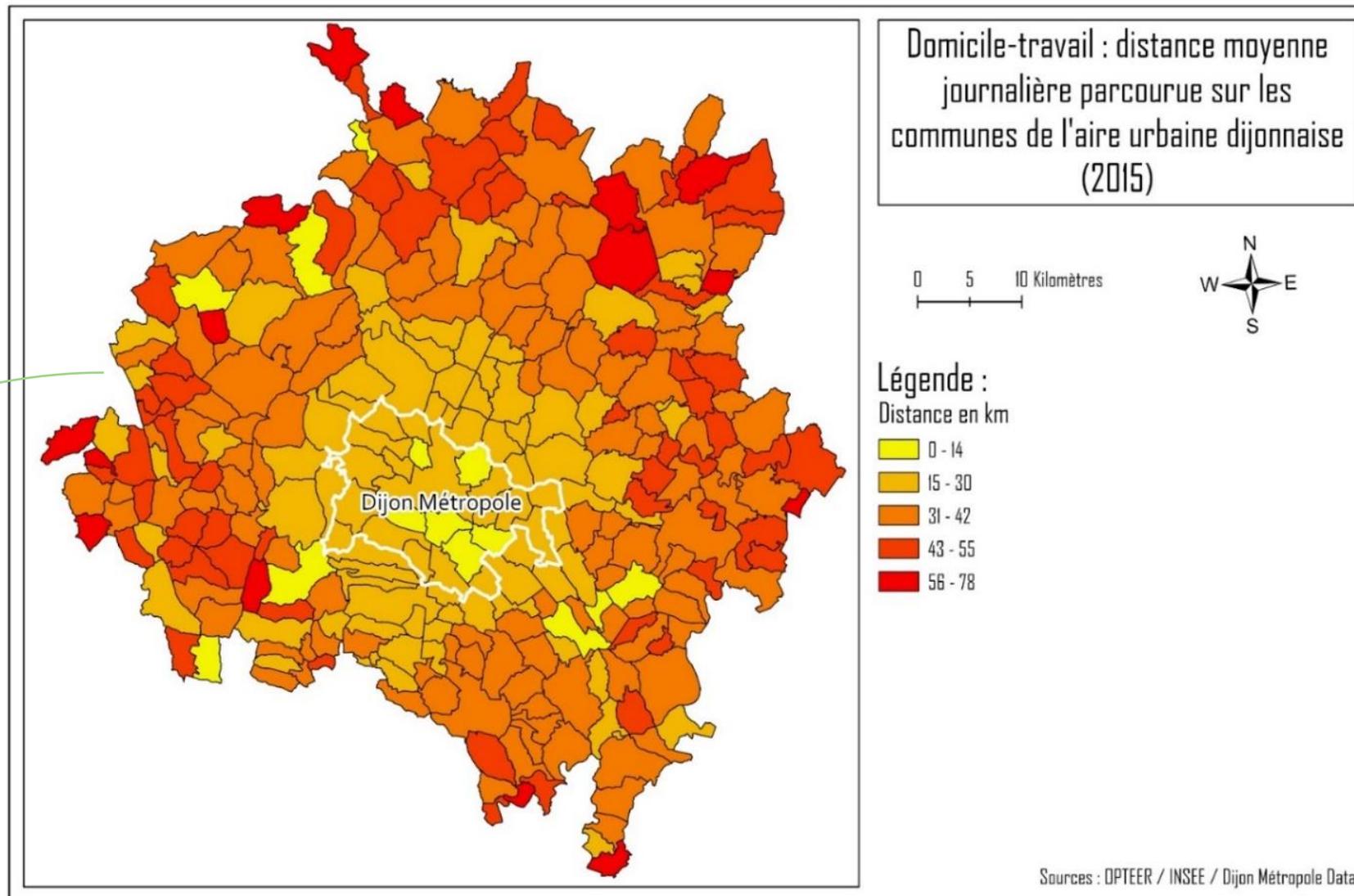
En Bourgogne Franche-Comté, la moitié des navetteurs parcourent en moyenne 16 kilomètres, nécessitant environ **40 minutes** de trajet aller-retour chaque jour (INSEE)

54 min : Temps moyen que passe un habitant de la Métropole à se déplacer quotidiennement
18 min : Durée moyenne d'un déplacement sur la Métropole quel que soit le mode de transport

La préférence pour la voiture personnelle est motivée par divers facteurs, dont la flexibilité et la contrainte horaire, un inconvénient perçu des transports en commun.

4.6 Les déplacements domicile - travail

Les communes les plus éloignées de la métropole présentent des distances domicile-travail plus conséquentes, expliquées par la nécessité de se rendre dans des communes où l'activité économique est plus développée et où les des opportunités d'emploi sont offertes.



Bien que l'étude sur la Zone à Faibles Émissions se concentre sur la métropole de Dijon, il est crucial de souligner que les automobilistes ne se limitent pas à cette frontière administrative.

4.6 Les déplacements domicile - travail

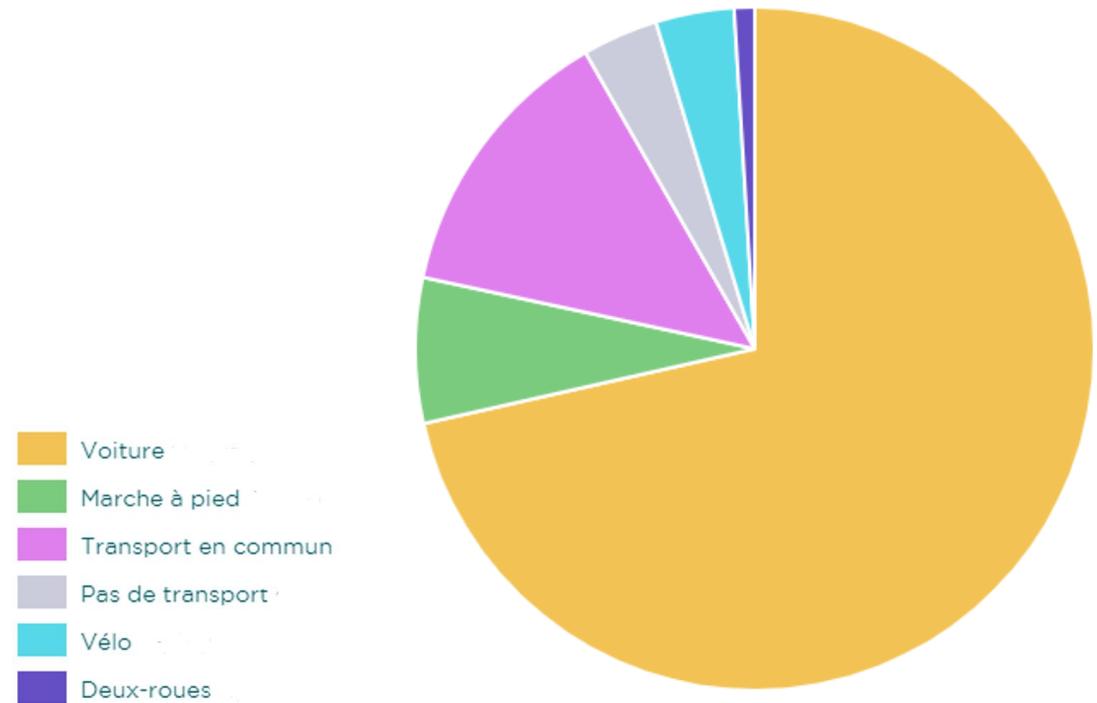
La **voiture** est indubitablement un élément central de la vie quotidienne

- **71%** des usages domicile-travail sur l'aire urbaine

Dans les communes rurales l'usage de la voiture demeure essentiel, dû à une dispersion géographique et donc l'absence d'alternatives viables

Mode de transport domicile-travail / Aire Urbaine (2020)

Unité : actifs / Source : RP INSEE



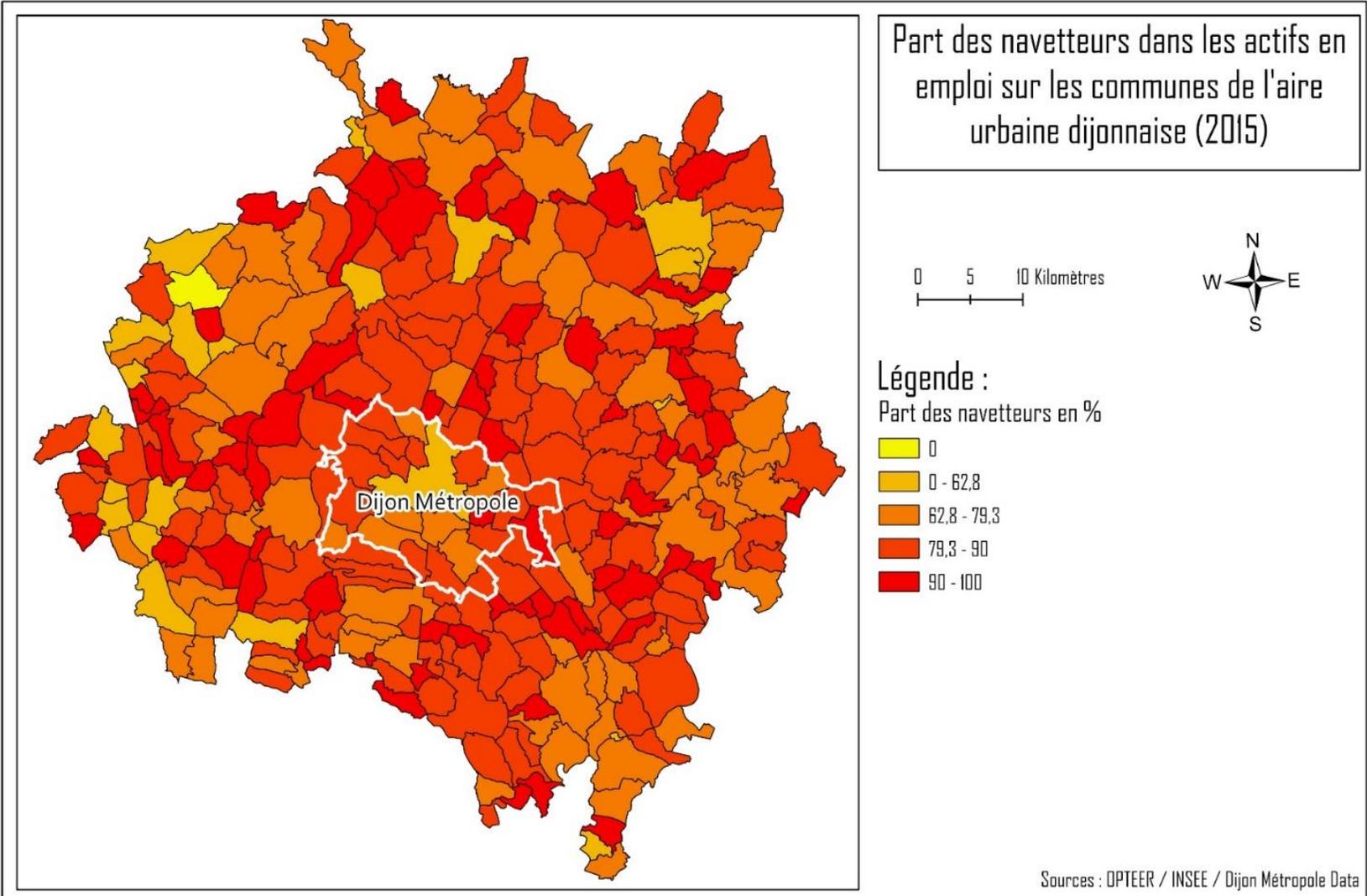
4.7 Les navetteurs

Les **navetteurs** sont des personnes ayant un emploi (ou actifs occupés) qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence. (INSEE)

Dans les communes de l'aire urbaine, la part des navetteurs constitue souvent la **majorité des actifs**. Cette réalité découle de la répartition géographique des emplois et des habitants.

L'aire urbaine de Dijon est constituée de communes rurales nombreuses, où les opportunités d'emplois peuvent être limitées.

Cette situation engendre un phénomène de trajets quotidiens importants, pouvant créer des embouteillages aux heures de pointes



4.8 Les émissions de GES des transports

L'année de 2018 est retenue car 2020 est une année impactée par les confinements. De plus 2018 se rapproche des données de 2022 (en cours de consolidation)

L'aire urbaine dijonnaise

Les **transports routiers** représentent **46%** (2018) des émissions de GES du territoire
C'est donc le **premier secteur d'émission** de GES de l'aire urbaine avec **912 ktCO₂e**

5

Etat du parc



5.1 Evolution démographique 2017 - 2030

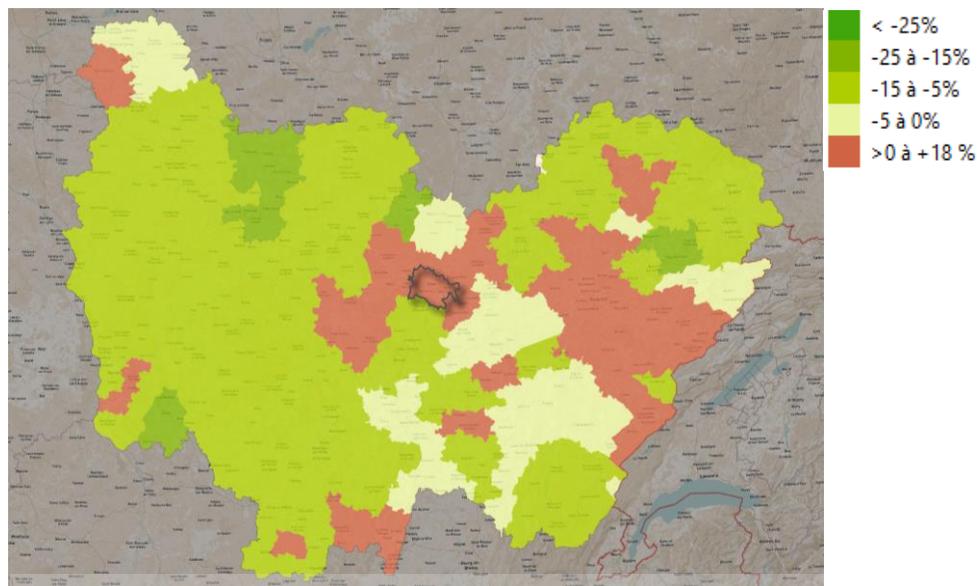
○ Trajectoire OMPHALE INSEE (V2022)

Une région qui tend à perdre des habitants d'ici 2030

Des territoires à l'est concernés par une augmentation de population :

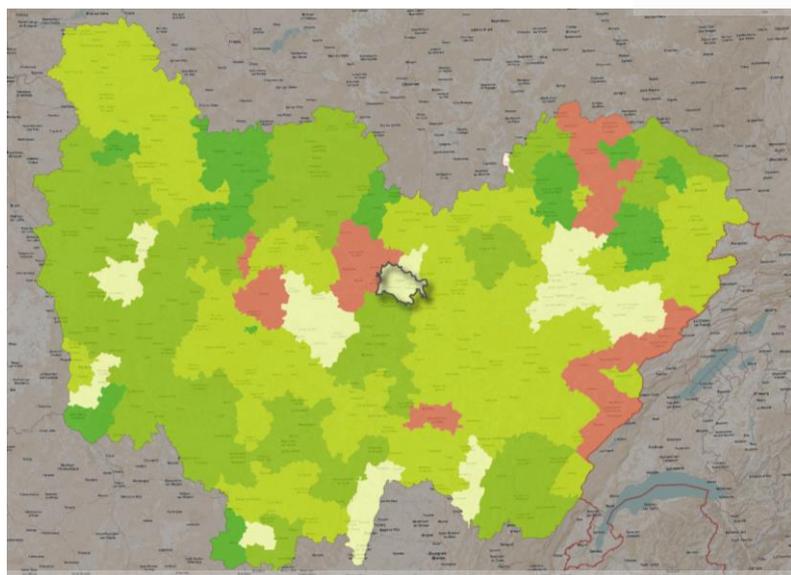
- Pôles urbains
- Territoires frontaliers

Dijon métropole un territoire vieillissant



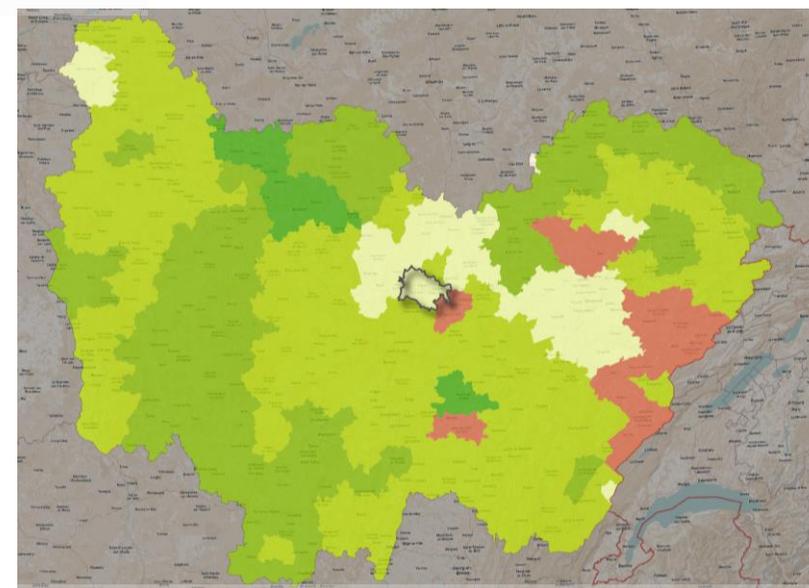
Population totale

*Modulation de matrice de déplacements OPSAM
"professionnelle et personnelles"*



Population 15 à 25 ans

*Modulation de matrice de déplacements OPSAM
"Domicile - étude"*



Population 25 à 65 ans

*Modulation de matrice de déplacements OPSAM
"Domicile-travail"*

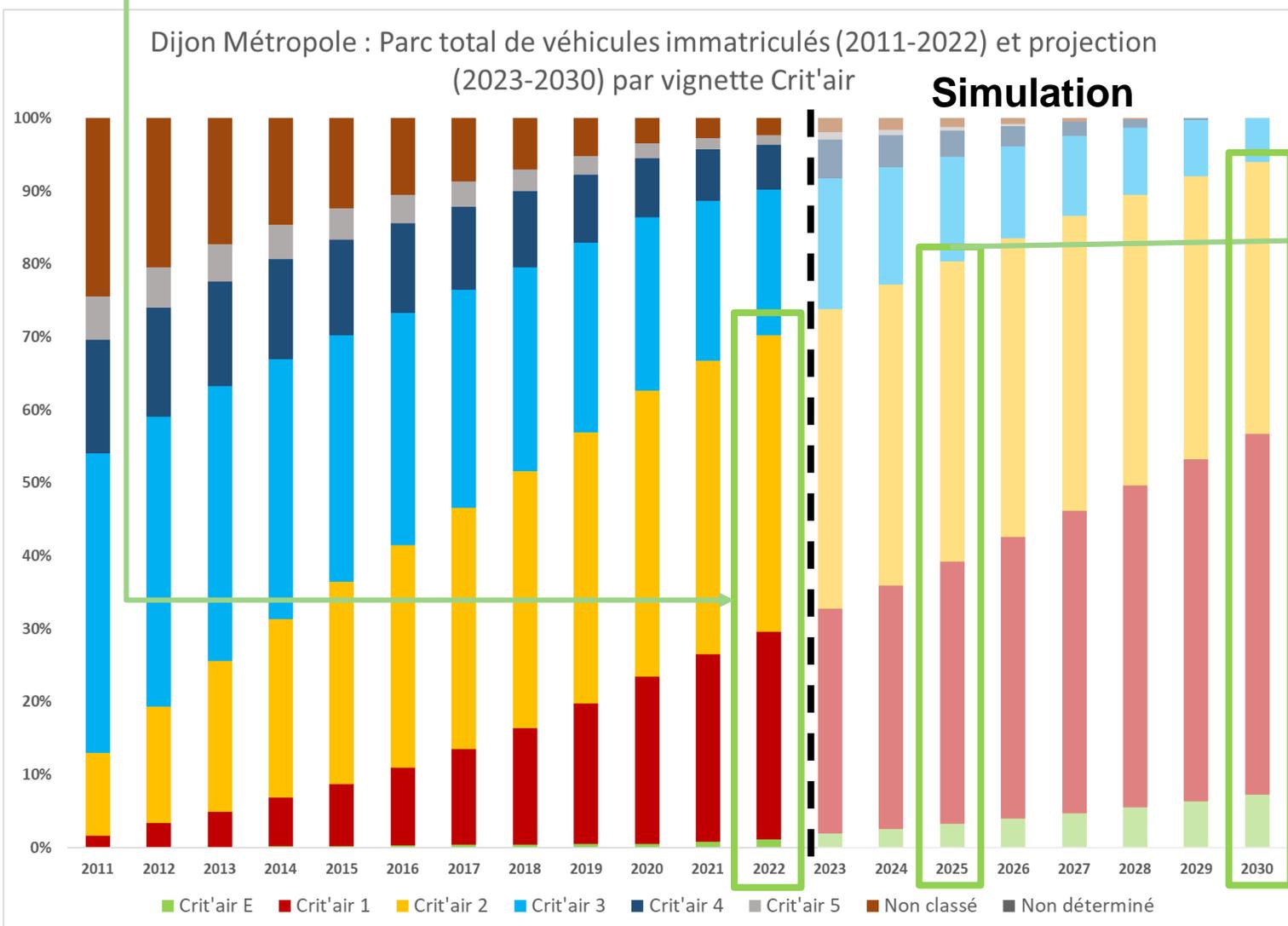
5.2 Le parc de véhicules de Dijon Métropole

La majorité du parc est constitué de véhicules Crit'Air 1, 2 ou E soit **70%** du parc en 2022

3000 véhicules Crit'Air 5+ en 2025, année de mise en œuvre de la ZFE-m

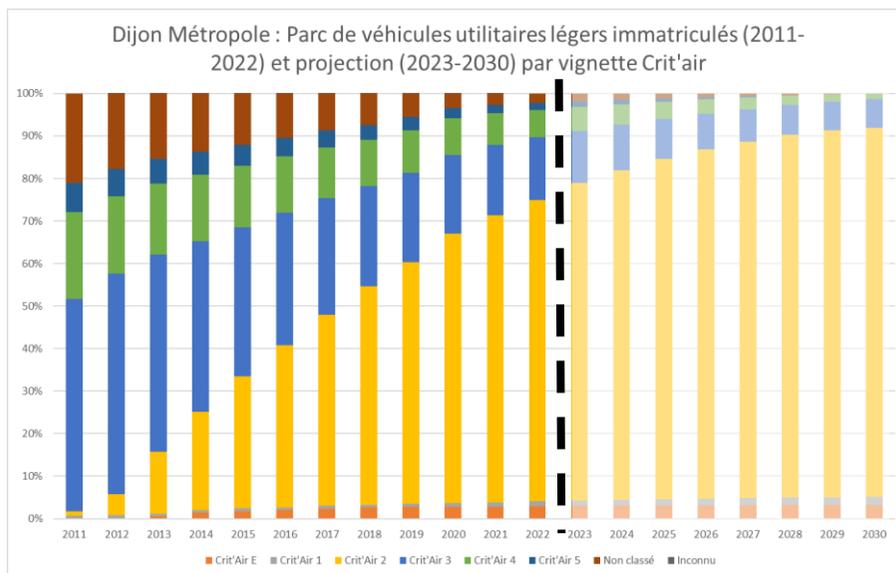
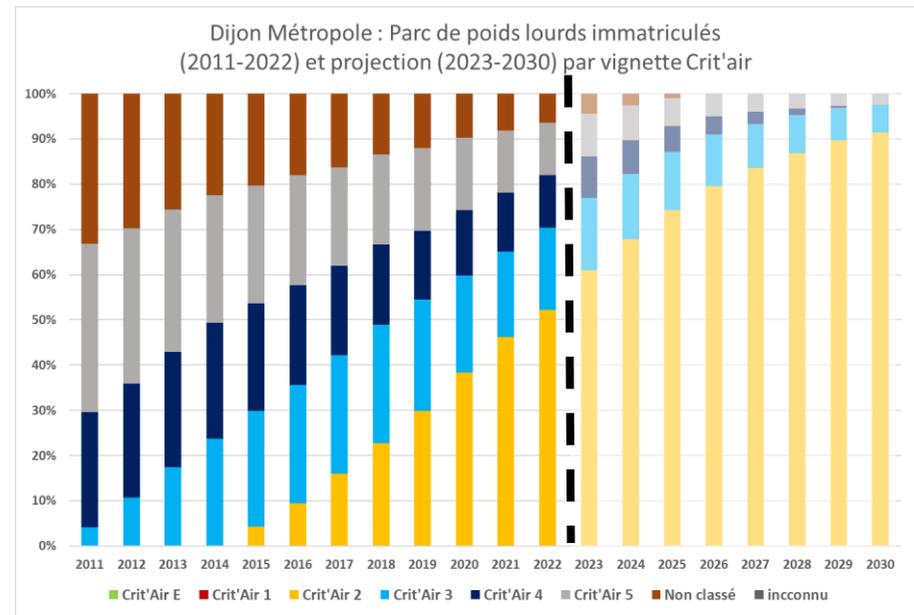
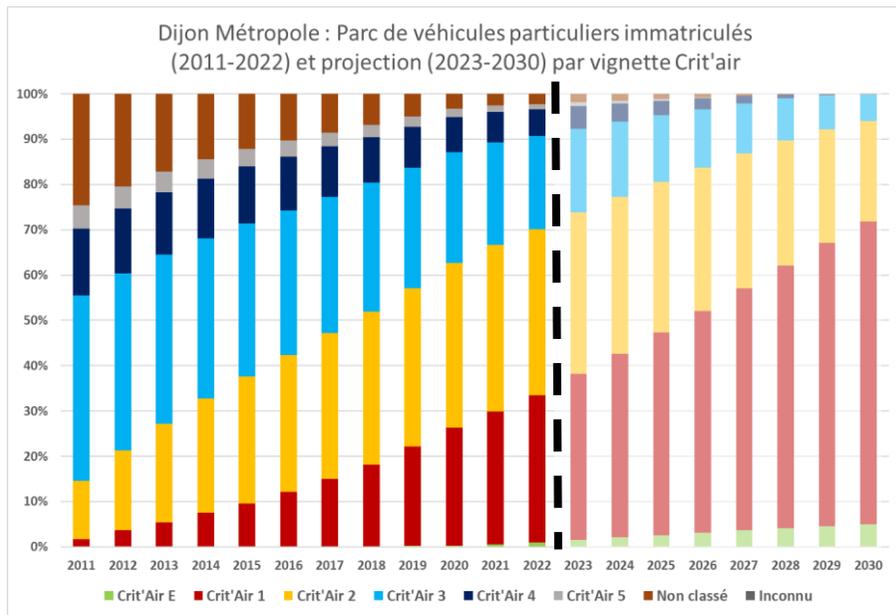
Décroissance continue des véhicules non classés.

- En 2025 entre **1500 et 2000** véhicules.
- En 2030, les véhicules de collection.



Crit'Air 1, 2 et E **80%** du parc en 2025, et **95%** du parc en 2030.

5.2 Le parc de véhicules de Dijon Métropole



Sans la mise en place de la ZFE-m les VP Crit'Air 4 et + auront disparu en 2030

Pour les VUL il resterait en 2030 **10% de Crit'Air 3 et 4** (confondus)

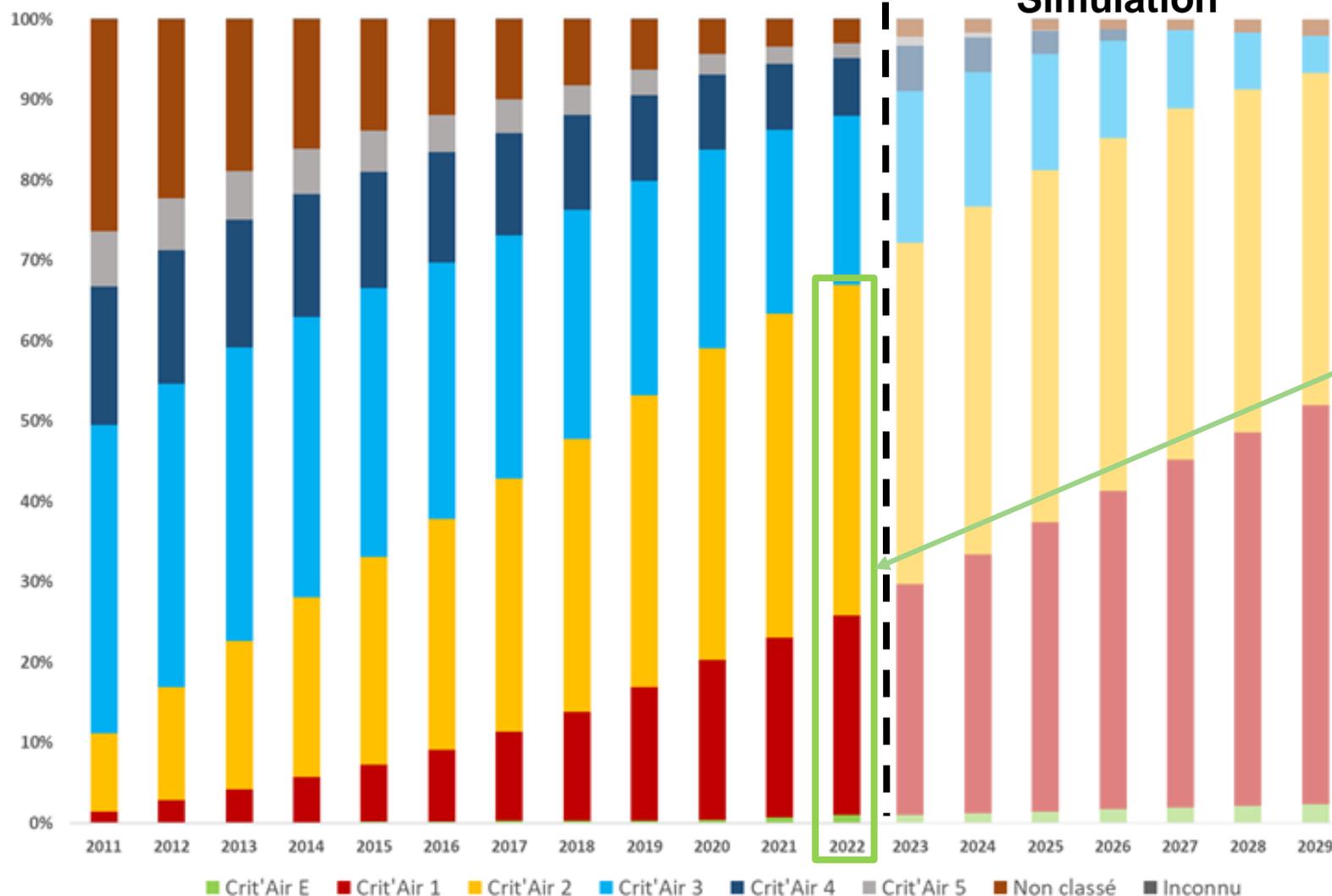
Pour les PL il resterait en 2030 **10% de Crit'Air 3 et 5** (confondus)

5.3 Le parc de véhicules de l'aire urbaine

Une dynamique comparable à la Métropole, mais moins rapide

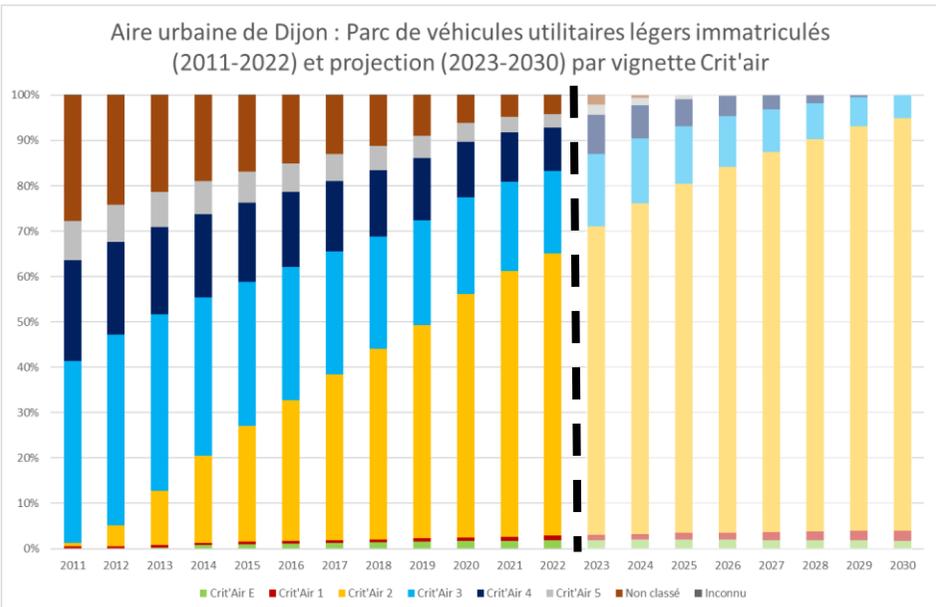
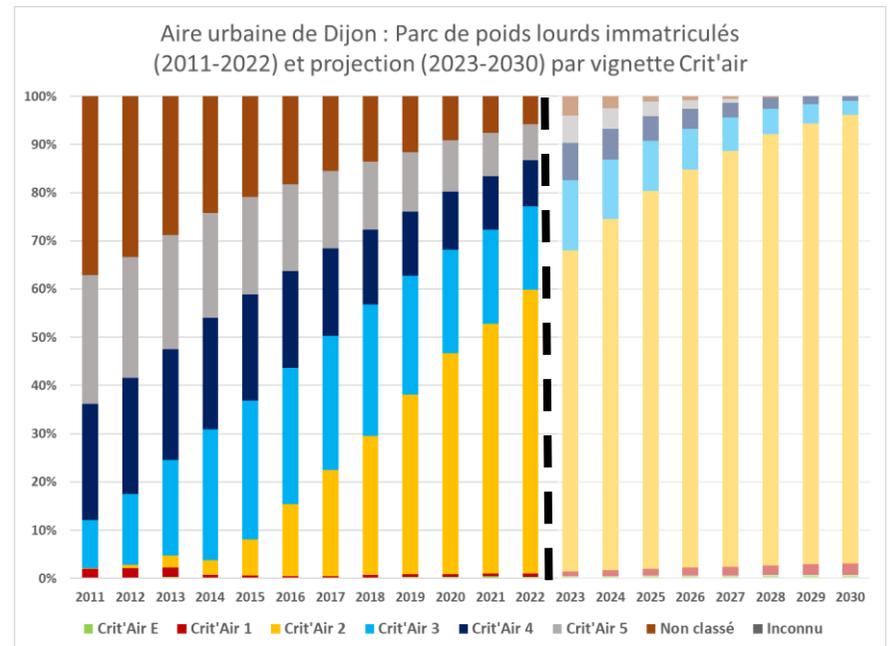
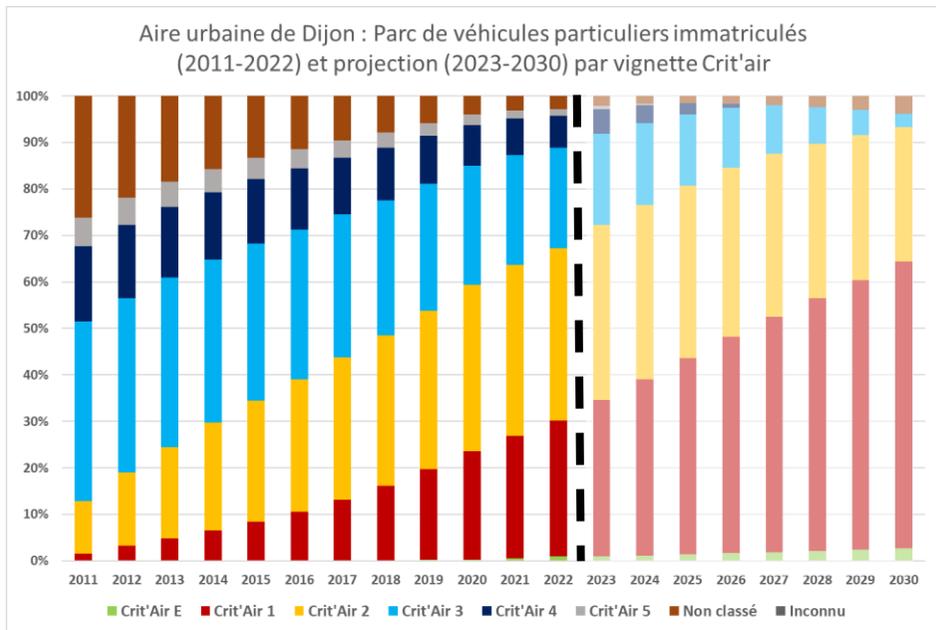
Décroissance continue des véhicules non classés : en 2030 seulement des véhicules de collection

Aire urbaine de Dijon : Parc total de véhicules immatriculés (2011-2022) et projection (2023-2030) par vignette Crit'air



La majorité du parc est constituée de véhicules Crit'Air 1, 2 ou E soit **60%** en 2022

5.3 Le parc de véhicules de l'aire urbaine



Un reste résiduel de VP non classés en 2030 : véhicules de collection

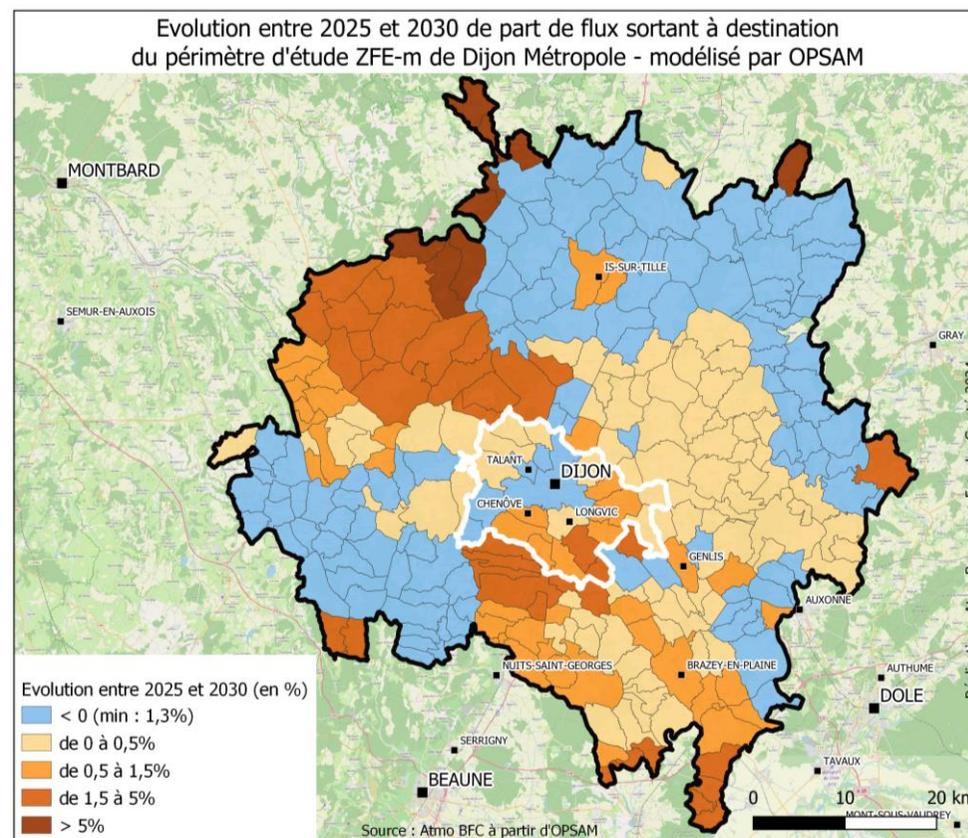
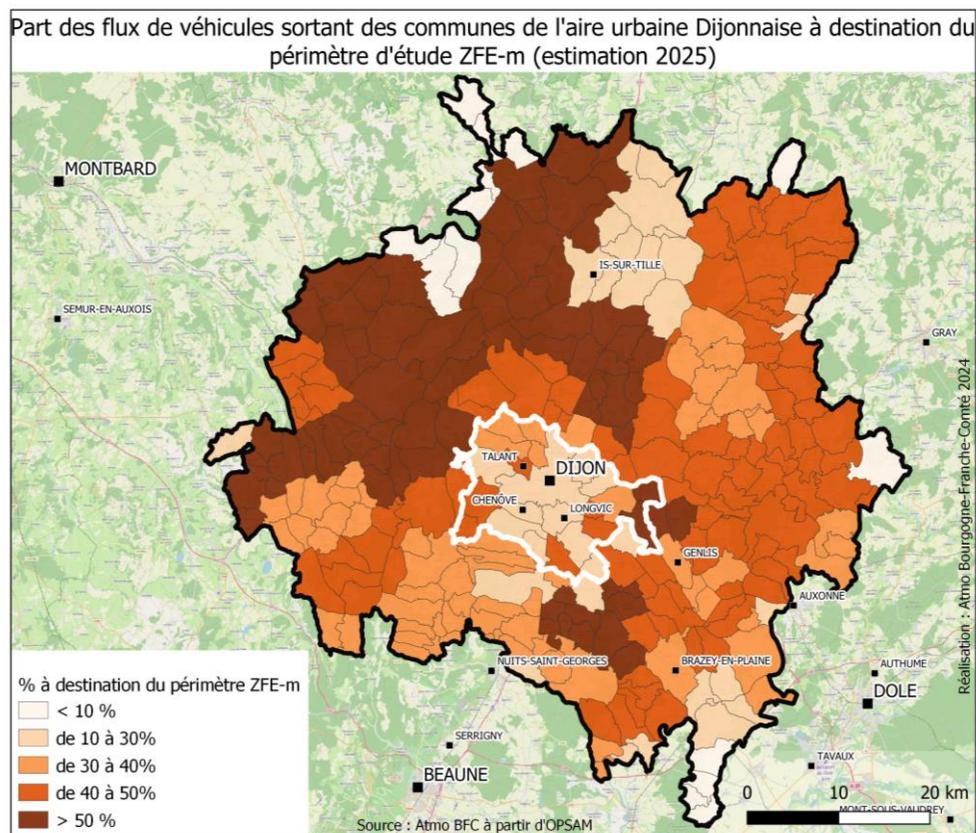
Pour les VUL en 2030 **5% de Crit'Air 3**
Et pas de 4 et +

Pour les PL en 2030
5% de Crit'Air 3 et 4 (confondus)

5.4 Analyse des flux de véhicules

- Des communes de l'aire urbaine à destination du périmètre ZFE-m

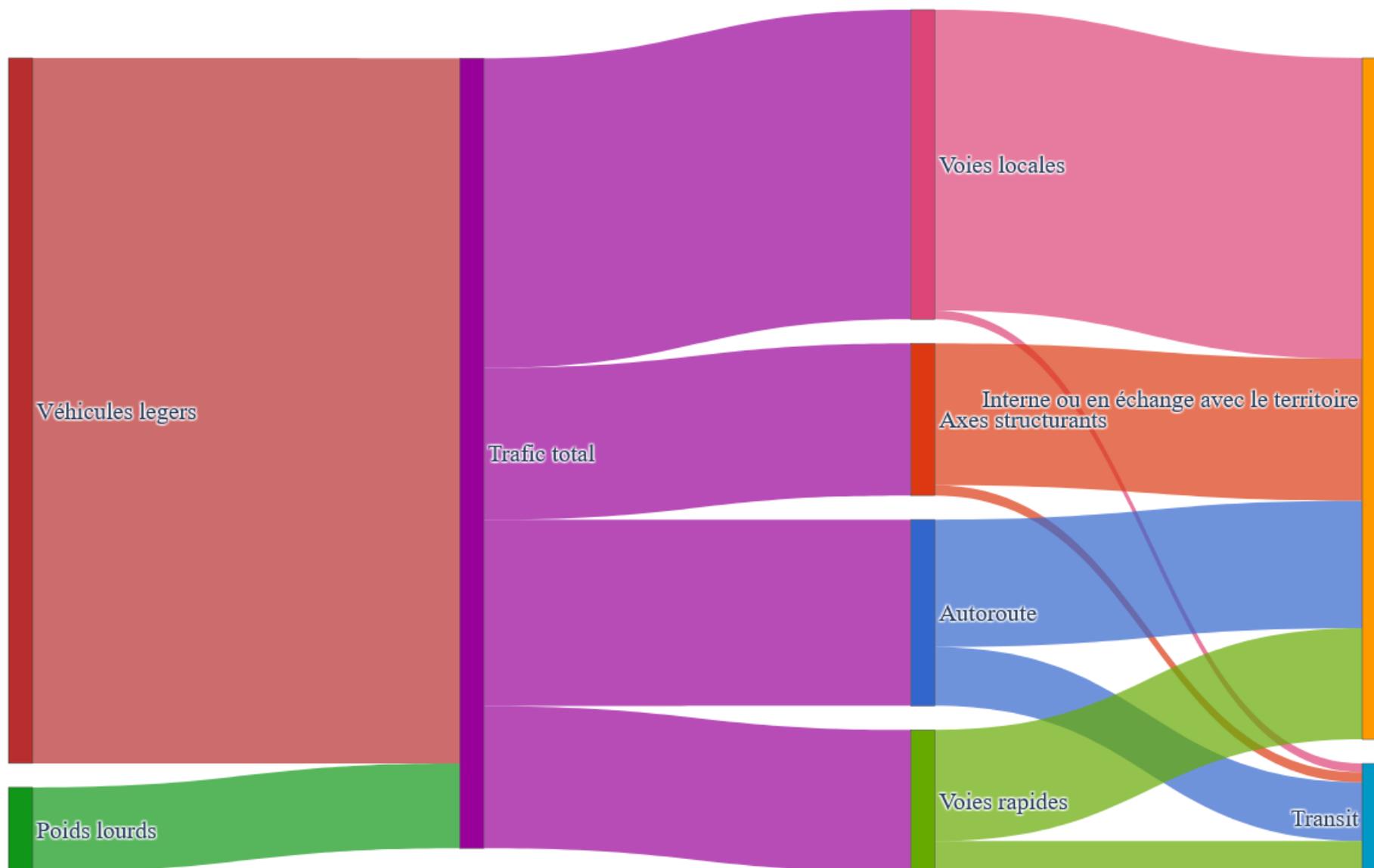
Un axe nord-ouest sud-est majeur à destination du périmètre ZFE-m qui devrait maintenir une évolution positive entre 2025 et 2030



Flux de véhicules à destination de la ZFE-m potentielle

5.4 Analyse des flux de véhicules

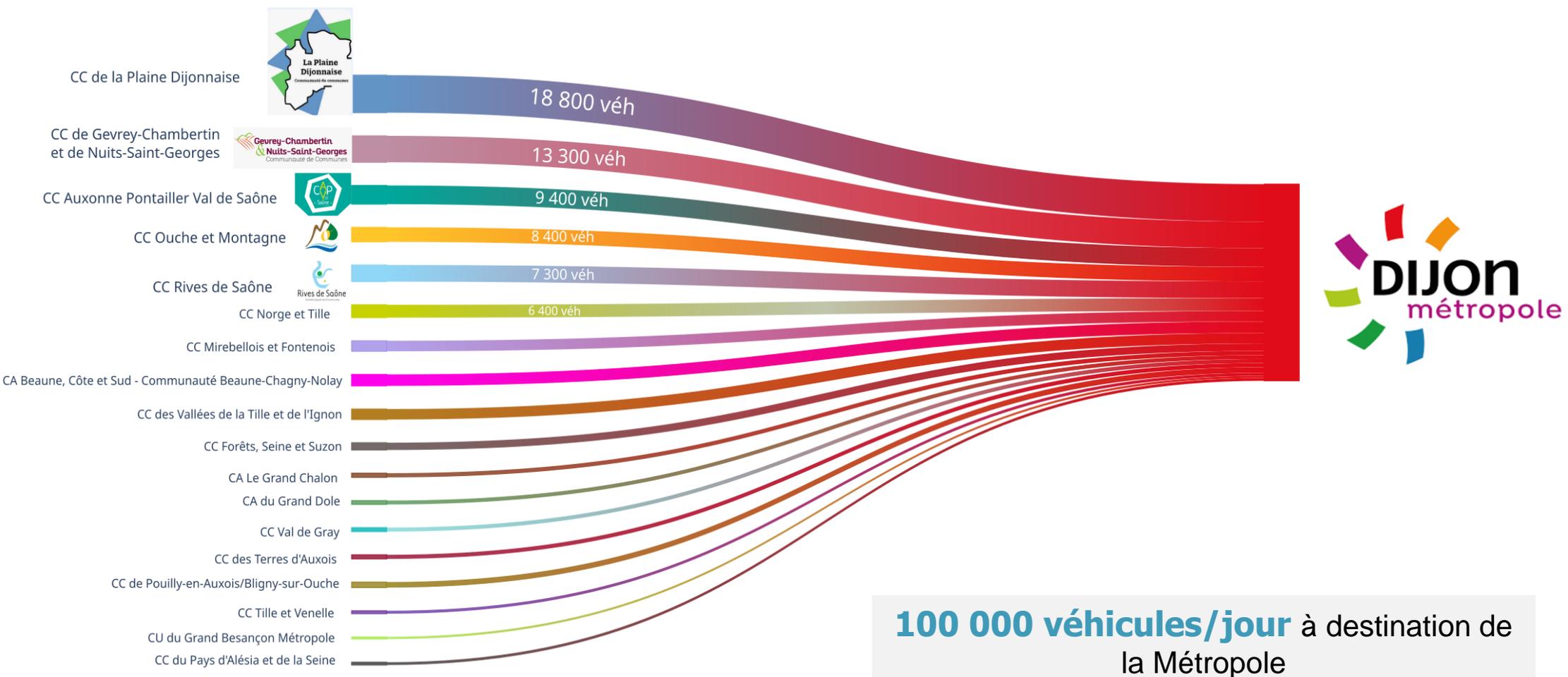
○ Dijon Métropole (en 2025)



5.4 Analyse des flux de véhicules

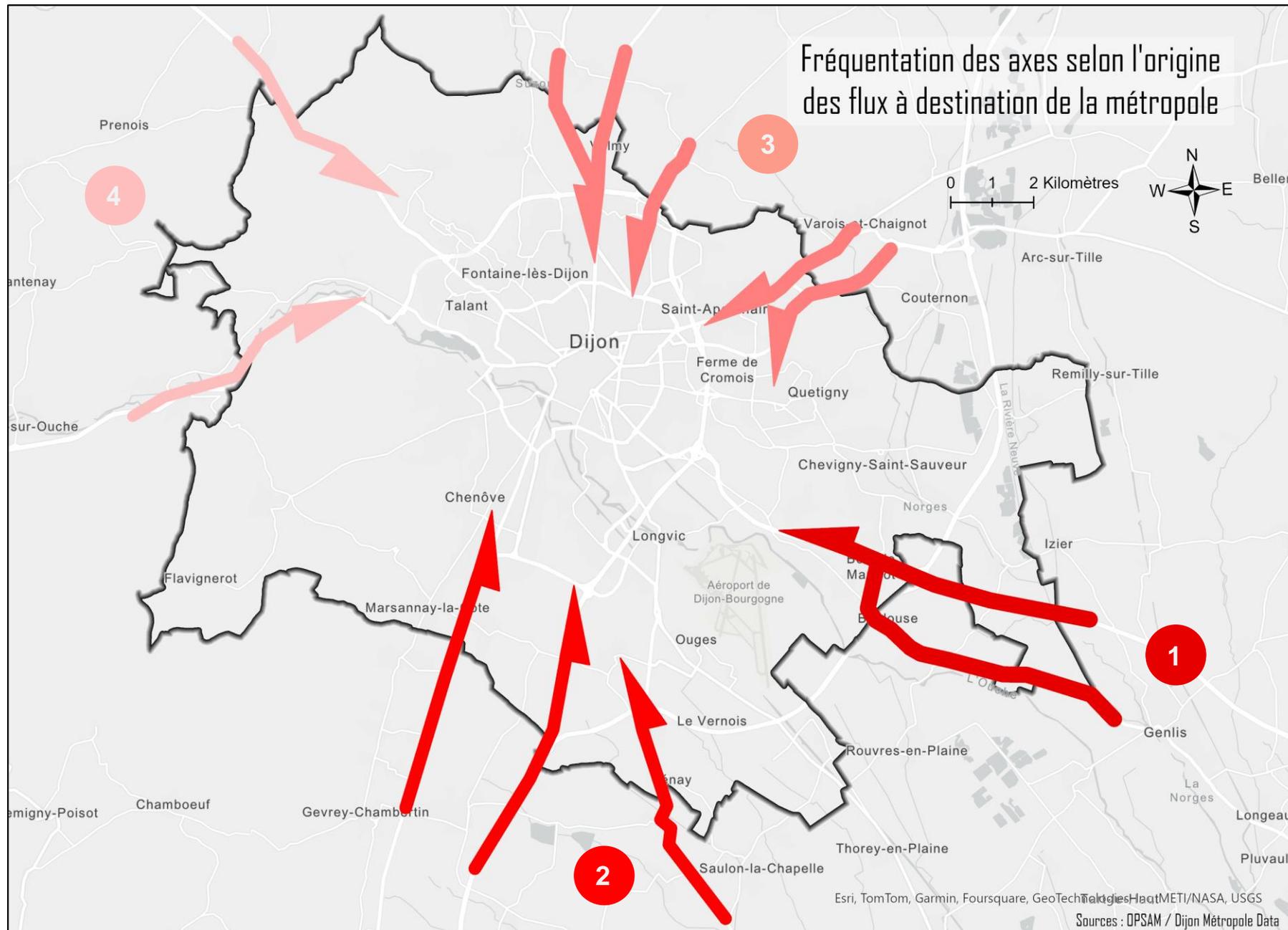
Flux de véhicules entre EPCI (en 2022)

Origine des flux de véhicules à destination de Dijon Métropole (scénario OPSAM 2022)



5.4 Analyse des flux de véhicules

Flux de véhicules entre EPCI (en 2022)



1 **30 349**
véhicules par jour
CC Plaine dijonnaise
CC Auxonne- Pontailler
Val de Saône
Grand Dole

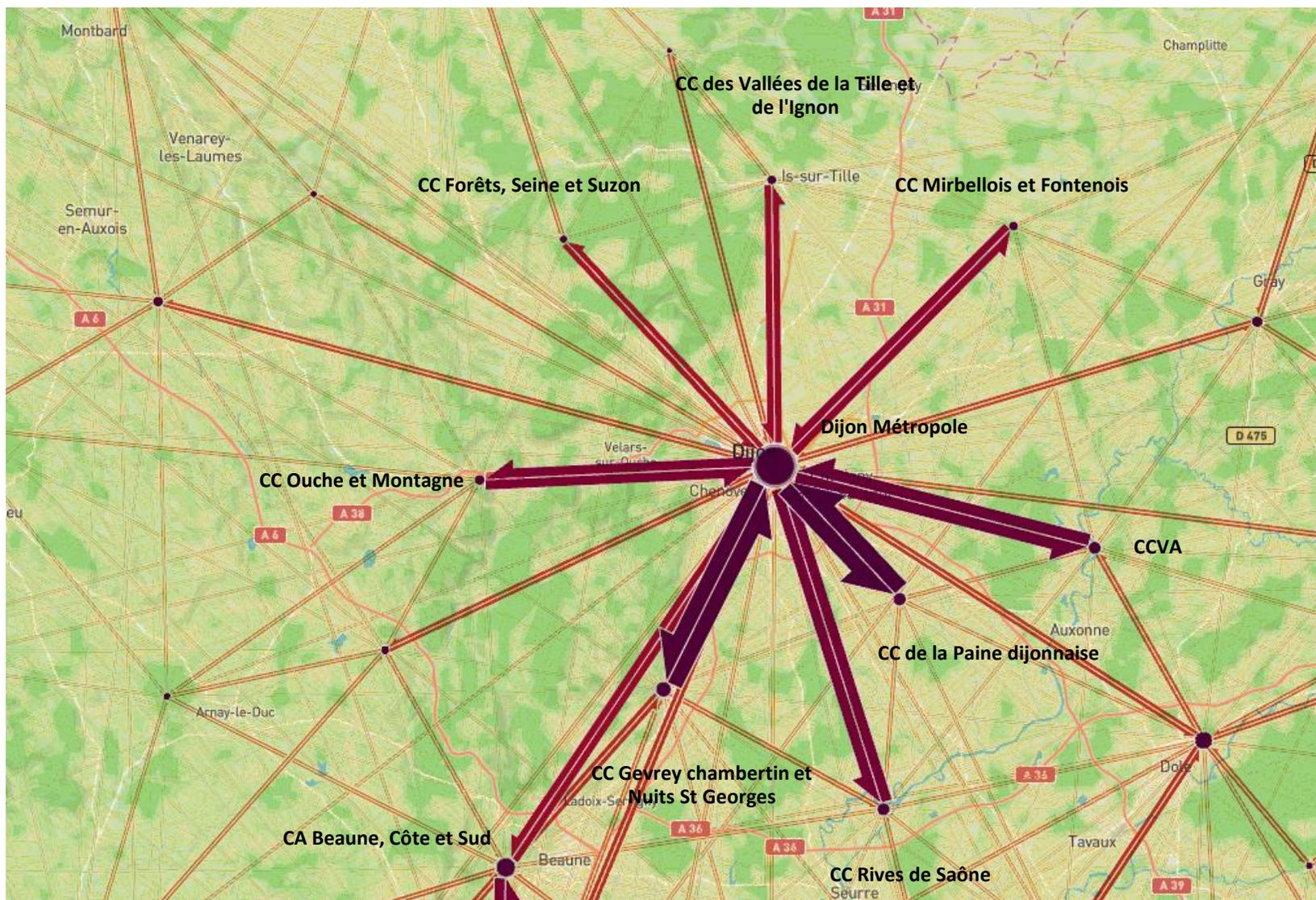
2 **26 919**
véhicules par jour
CC Gevrey-Chambertin et
de Nuits Saint Georges
CC Rives de Saône
CA Beaune, Côte et Sud

3 **22 328**
véhicules par jour
CC Norge et Tille
CC Mirebellois et
Fontenois
CC Vallées de la Tille et
de l' Ignon
CC Tille et Venelle

4 **16 183**
véhicules par jour
CC Forêts, Seine et
Suzon
CC Ouche et Montagne
CC Terres d'Auxois
CC Pays d'Alésia et de la
Seine
CC Pouilly-en-Auxois
Bligny -sur-Ouche

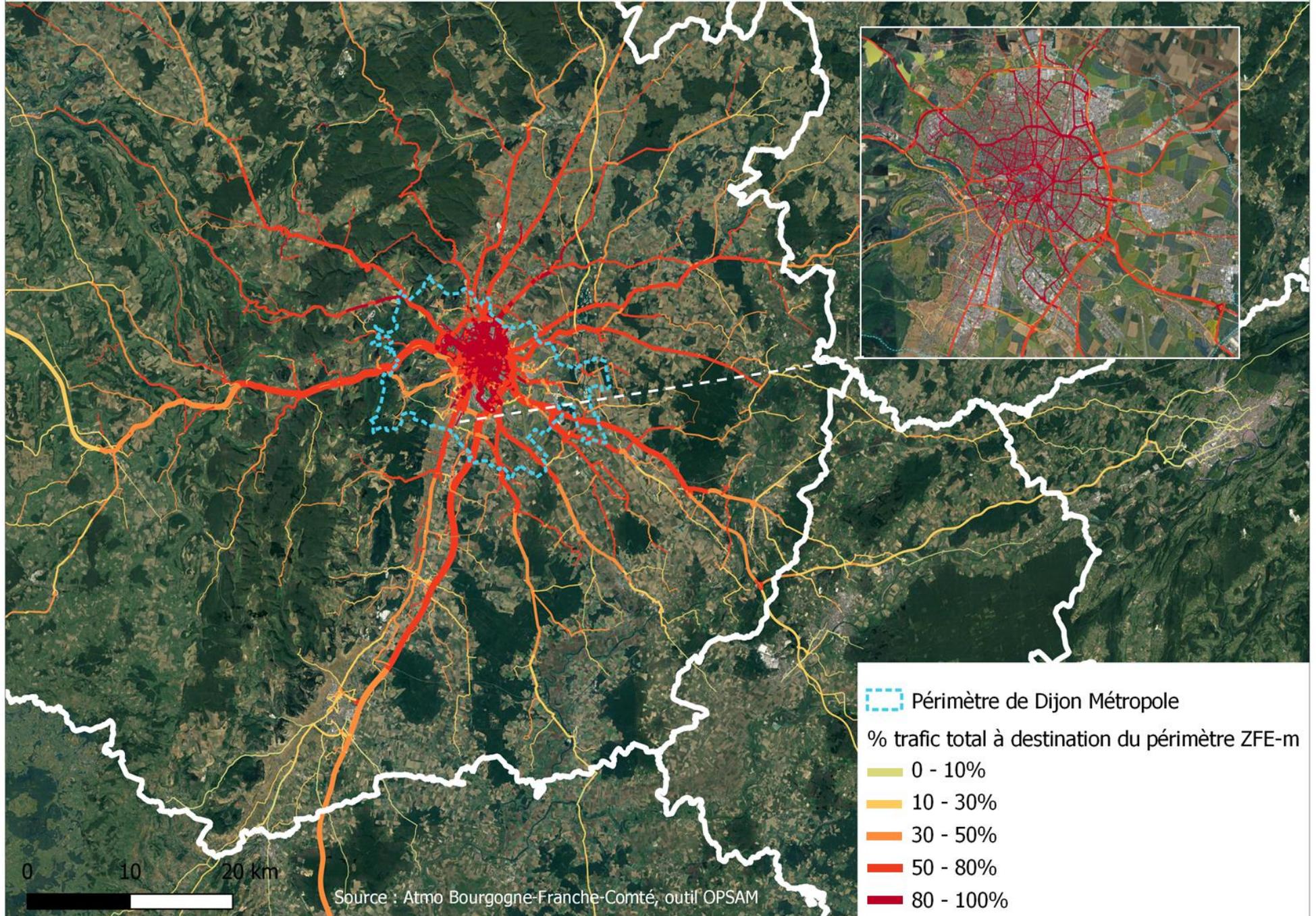
5.4 Analyse des flux de véhicules

○ Flux de véhicules entre EPCI (scénario 2030)



5.4 Analyse des flux de véhicules

Part et intensité du trafic routier à destination du périmètre ZFE-m (scénario 2030 "à mesure équivalente")

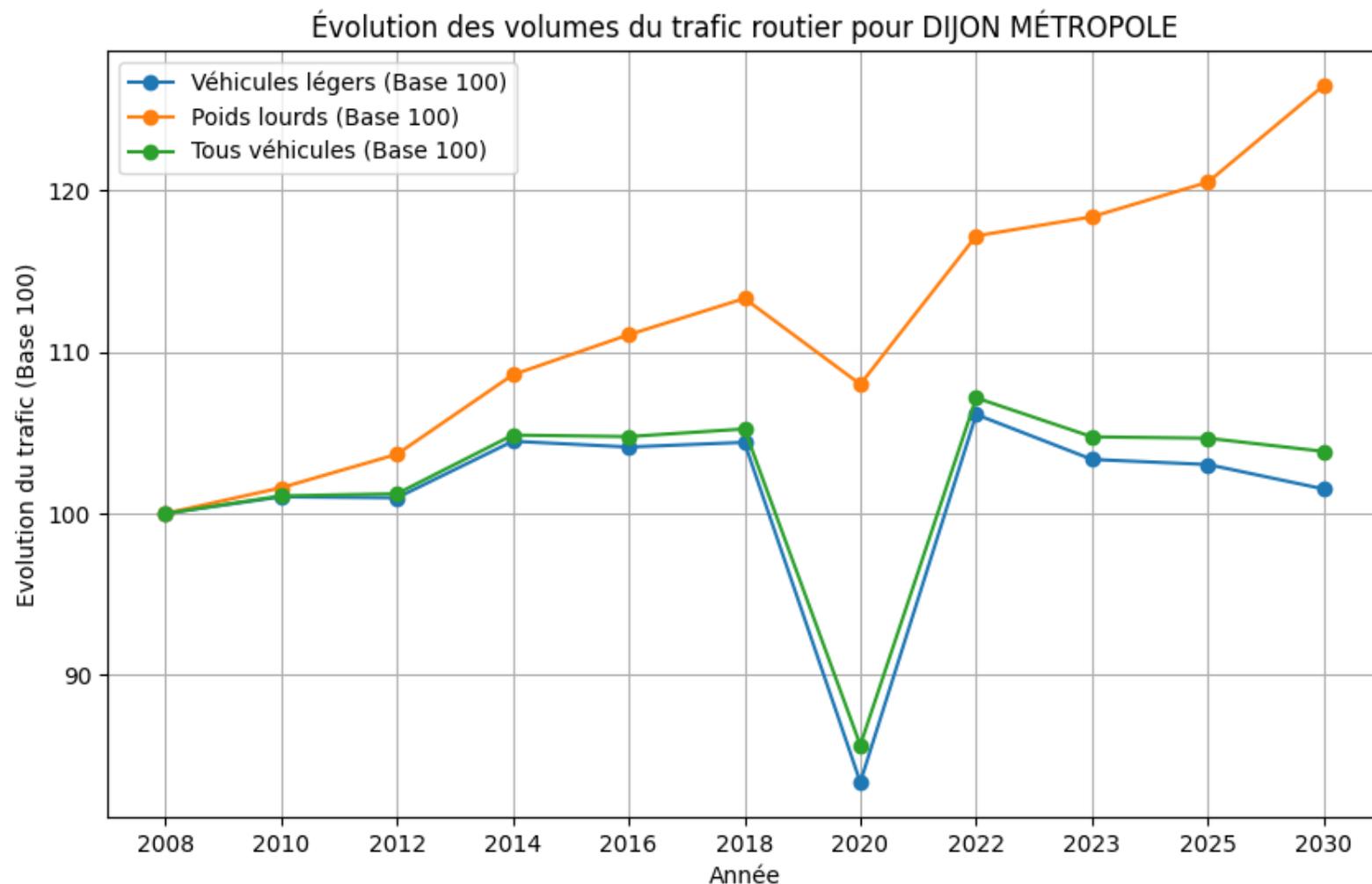


5.5 Evolution du trafic routier et projections

○ Dijon Métropole

Une **augmentation globale du trafic depuis 2008** qui tendrait à **décroître jusqu'en 2030** sous l'effet des dynamiques de populations locales (**vieillessement**)

Cette tendance globale ne s'applique toutefois pas pour les poids lourds dont la progression se poursuivrait (base hypothèse SNBC – scénarios AME à mesures équivalentes)



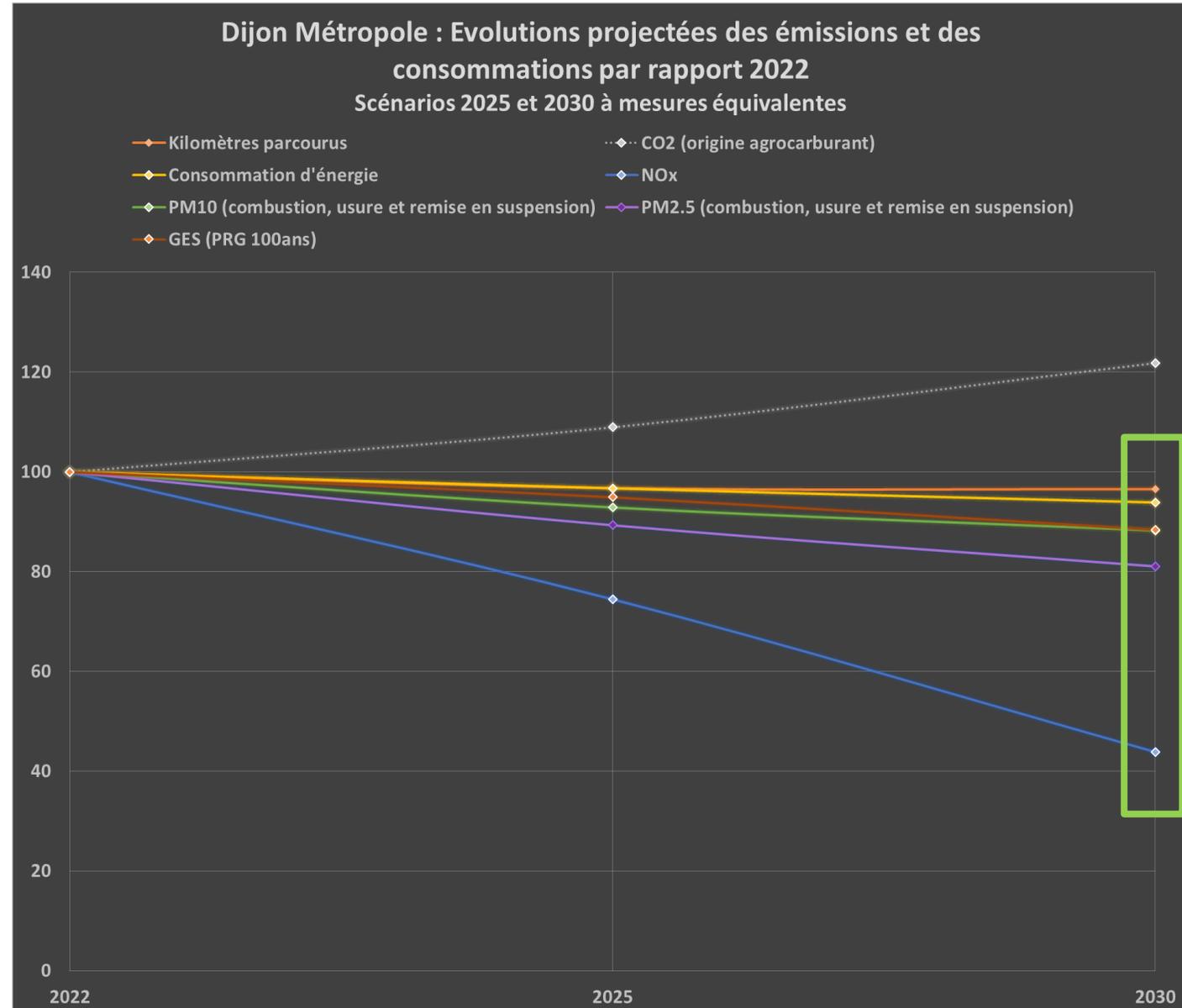
5.6 Projections des émissions et des consommations – au fil de l'eau

Une **diminution** de l'ensemble des émissions de polluants et des consommations d'énergie d'ici 2030

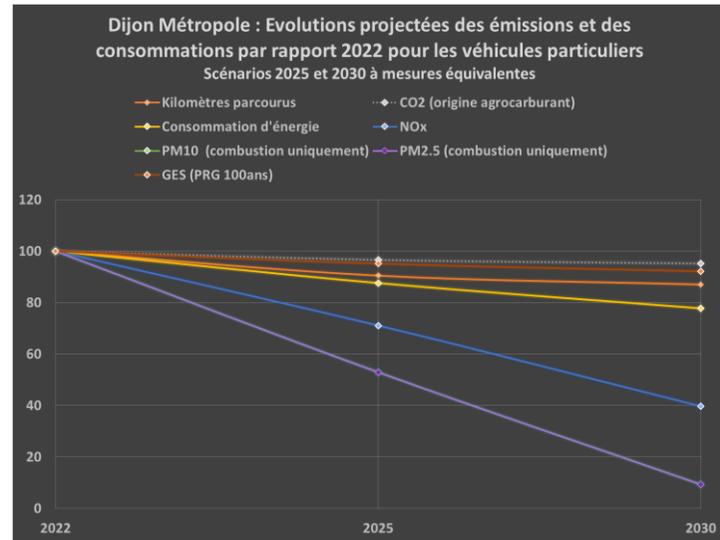
Seul le CO2 d'origine biogénique augmente (élévation du taux d'agro carburants)

Ces observations s'expliquent par :

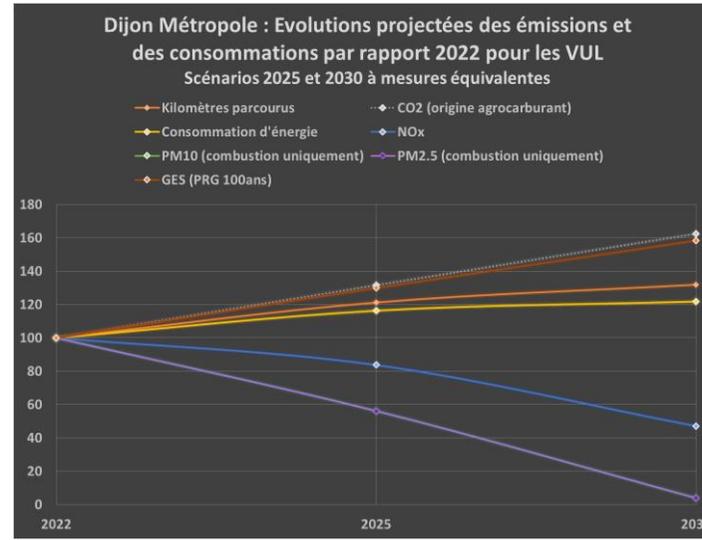
- Une diminution du trafic routier et des usages liés à une baisse de la population ainsi qu'à son vieillissement
- Le renouvellement du parc de véhicules



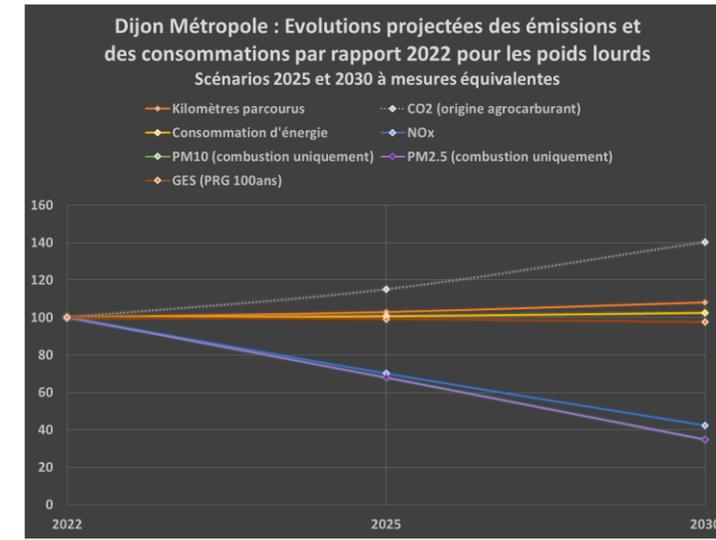
5.6 Projections des émissions et des consommations – au fil de l'eau



Véhicules particuliers



Véhicules utilitaires légers



Poids lourds

	Km parcourus	Consommation d'énergie	GES	NOx	PM10 combustion	PM2.5 combustion
Véhicules particuliers	↗	↘	↘	↘	↘	↘
Véhicules utilitaires légers	↗	↗	↗	↘	↘	↘
Poids lourds	↗	↗	↗	↘	↘	↘

EVOLUTIONS ENTRE 2022 ET 2030

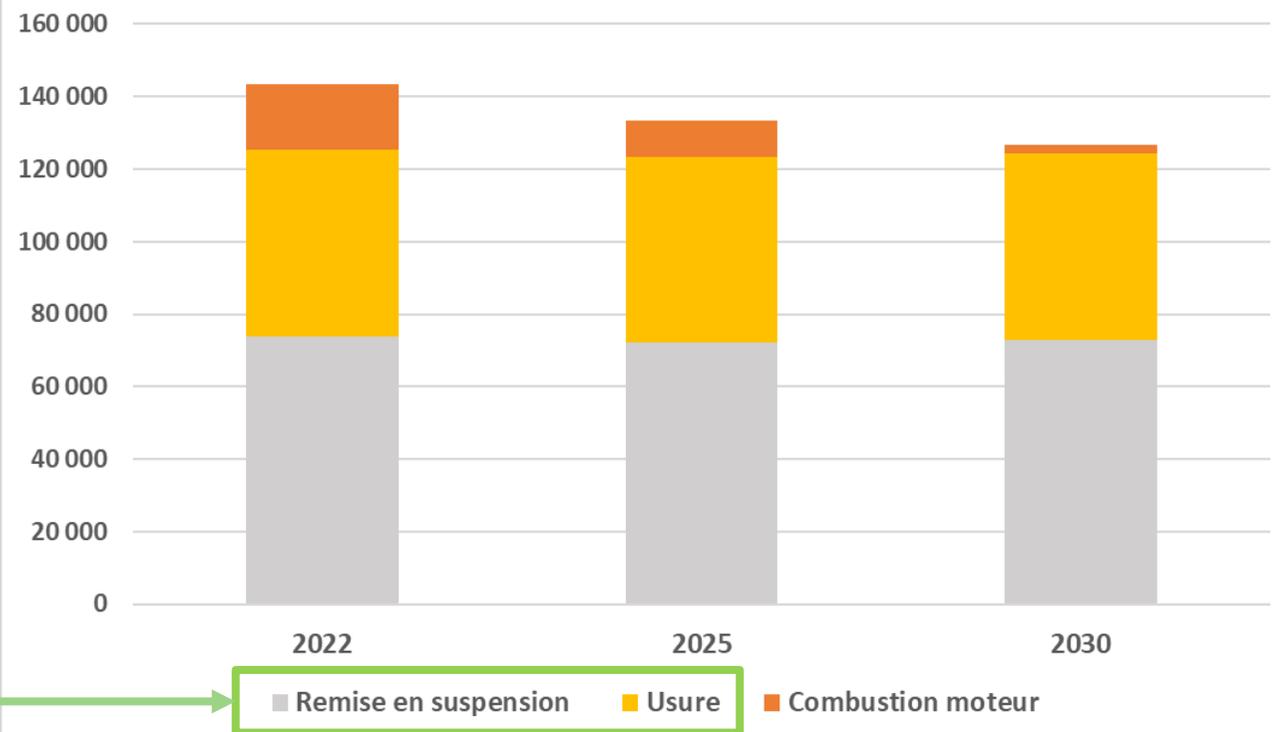
5.6 Projections des émissions et des consommations – au fil de l'eau

Une part importante des émissions de particules fines (PM10 et PM2.5) ne sont **pas d'origine énergétique**.

La diminution des émissions liée à la combustion, cette part va devenir de plus en plus fine.

Par ailleurs, selon les scénarios, il y aurait une augmentation des émissions de particules liées à la remise en suspension et à l'usure (pneu, route et frein) en lien avec l'augmentation du trafic des PL et VUL

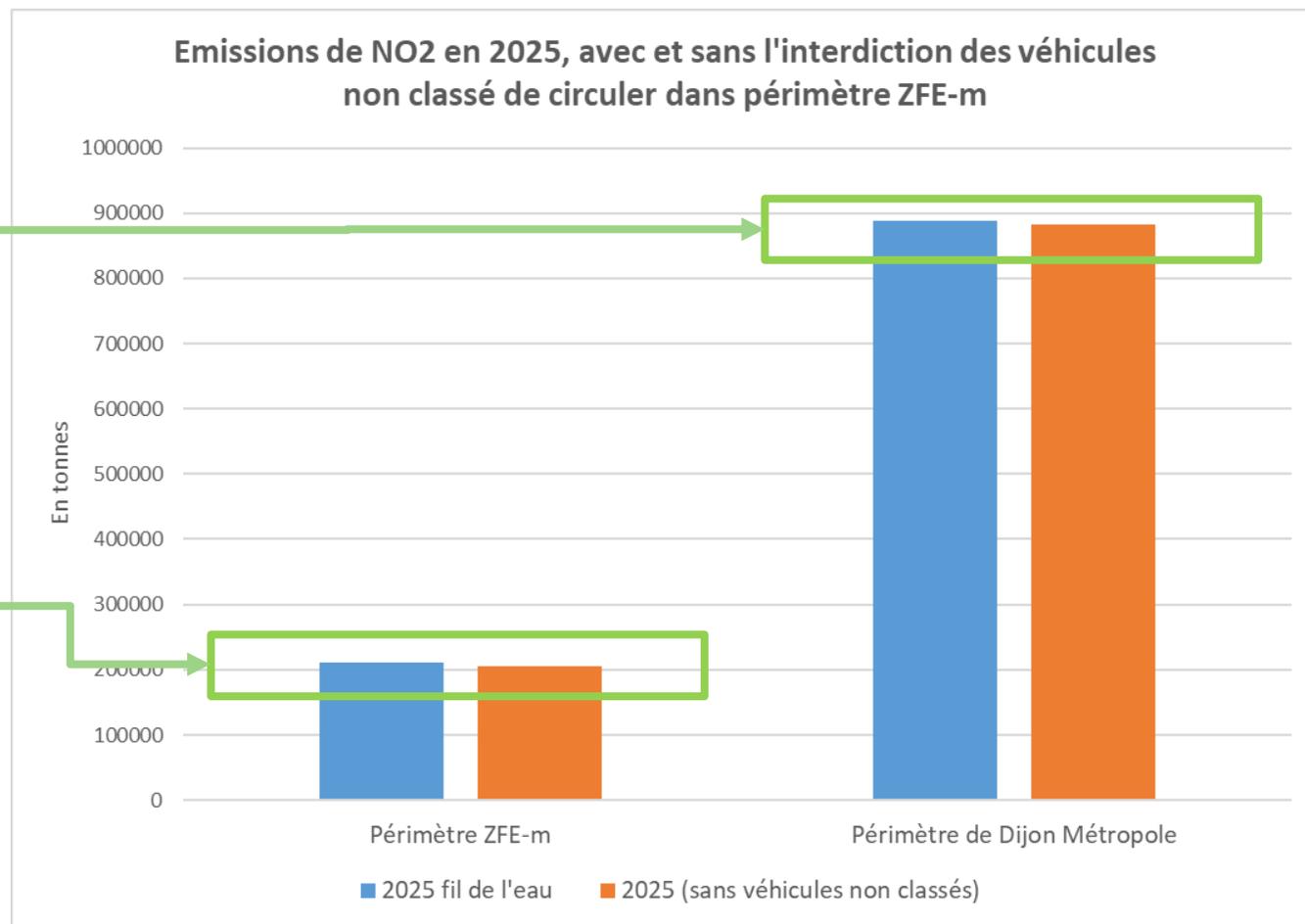
Dijon Métropole : Evolutions projetées des émissions de PM10 énergétiques et non énergétiques



5.7 Projections des émissions de NO2 – scénario réglementaire

Réduction de 0,6% des émissions de dioxyde d'azote (NO2) à l'échelle de Dijon Métropole

Réduction de 2,6% des émissions de NO2 sur le périmètre ZFE-m



Un scénario réglementaire qui impacte faiblement les émissions. De ce fait les effets sur les concentrations seront invisibles.

6

Analyse prospective :
les effets de la ZFE-m
sur le territoire



6.1 Hypothèses et méthode de construction des scénarios

En 2018, 60% des émissions de NOx étaient liées à la mobilité sur le territoire métropolitain. En 2025, 80% des véhicules de la métropole sont déjà en Crit'Air 1, 2 et E ce taux monte à 95% en 2030 (scénario au fil de l'eau). **C'est la raison pour laquelle nous sommes contraints de réaliser un scénario très ambitieux afin d'aller chercher des impacts réels sur la qualité de l'air.**

Les Scénarios

Le scénario de référence – au fil de l'eau

Sans mise en place de restriction

Analyse
des effets pour 2025

Analyse
des effets pour 2030

Le scénario ZFE-m – Crit'Air 3 et +

Interdiction d'accès au périmètre ZFE-m pour les vignettes (toutes catégories de véhicules)

Crit'Air 3 et +

Réaffectation des véhicules concernés sur des vignettes Crit'Air 2, 1 et E

Entrée en vigueur
1er janvier 2025

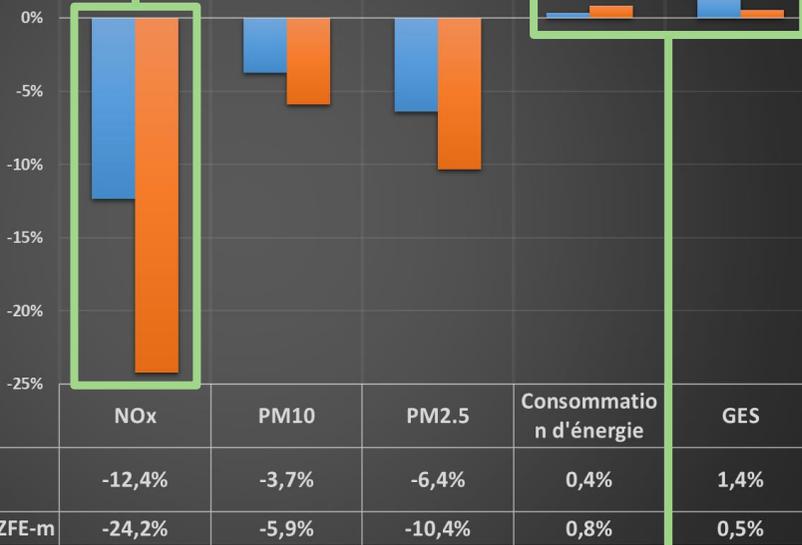
Analyse
des effets pour 2025

Analyse
des effets pour 2030

Scénario de contrainte maximale

6.2 Analyse des évolutions des émissions de polluants selon le scénario le plus contraignant

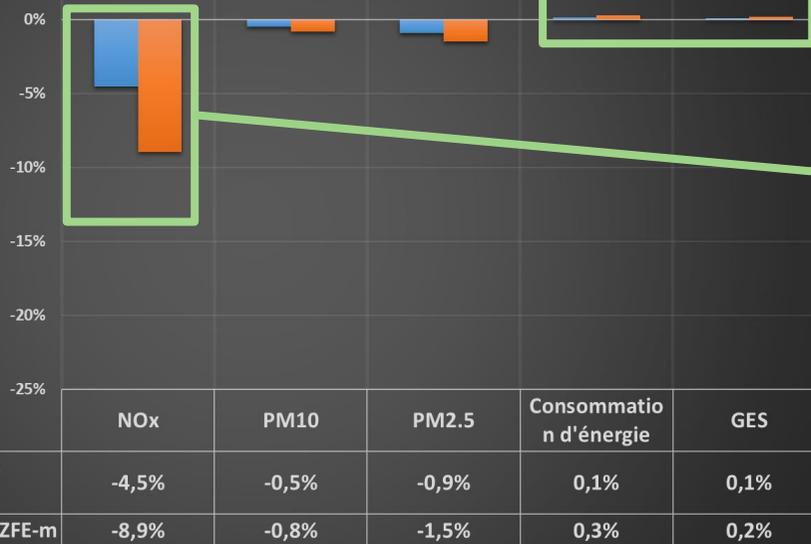
Evolutions estimées des émissions après mise en place de la ZFE-m à l'horizon 2025



Un gain d'oxydes d'azote de **24% en 2025** sur les émissions liées au trafic routier sur le périmètre ZFE-m

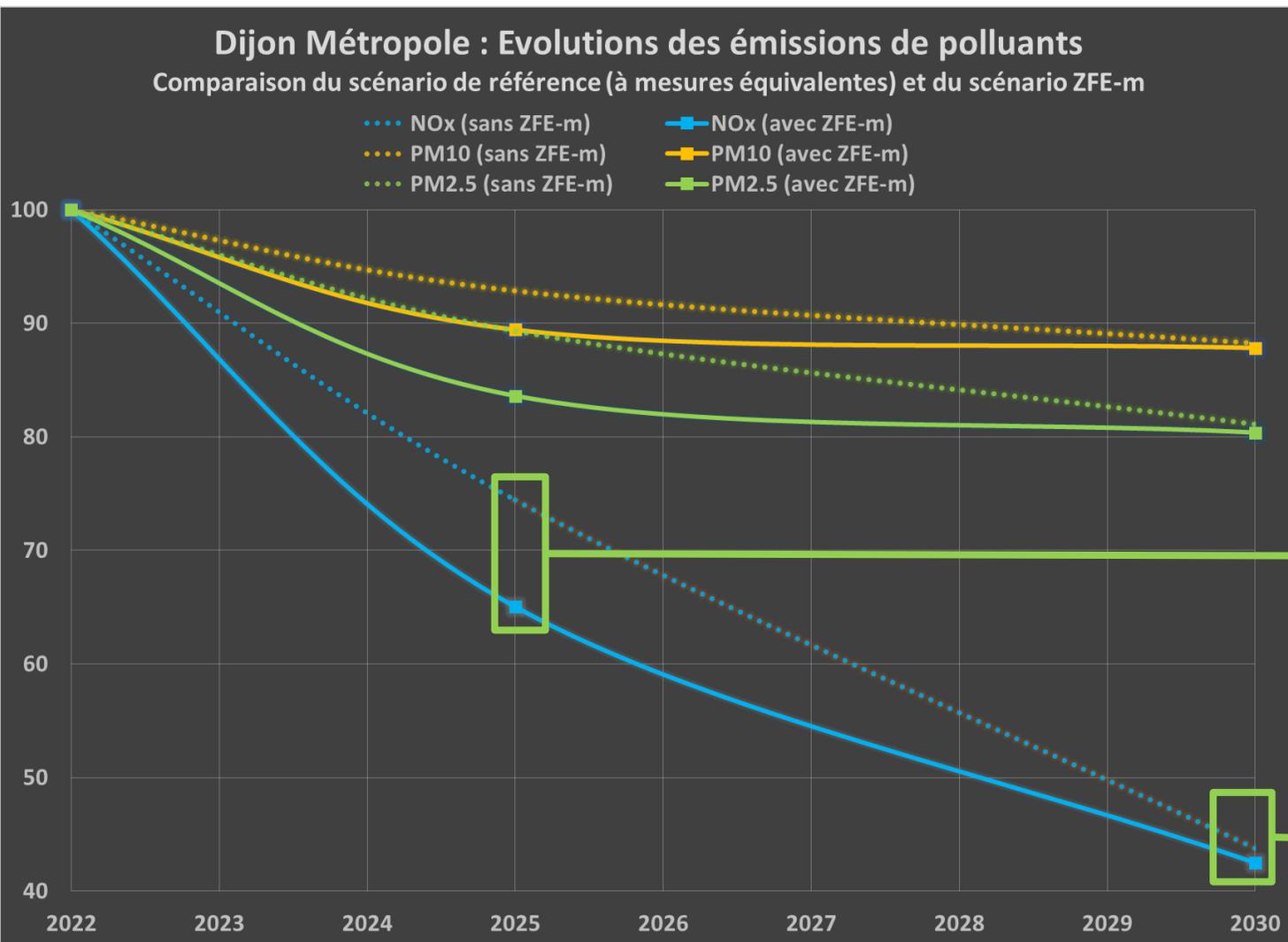
Une légère augmentation des consommations d'énergie et de GES liée au report vers des véhicules essence

Evolutions estimées des émissions après mise en place de la ZFE-m à l'horizon 2030



Un gain d'oxydes d'azote de **9% en 2030** sur les émissions liées au trafic routier sur le périmètre ZFE-m

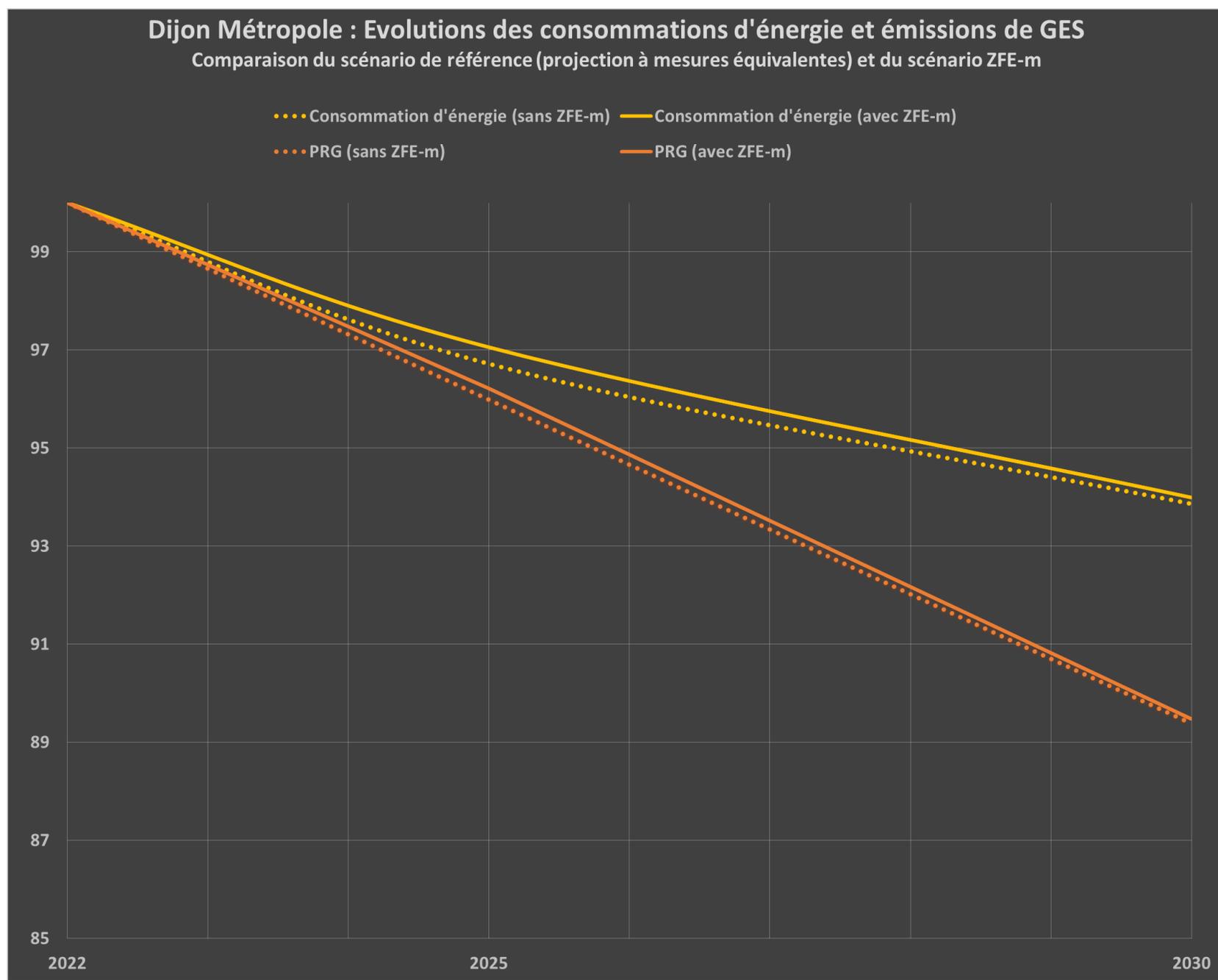
6.2 Analyse des évolutions des émissions de polluants selon les scénarios



Pour un gain maximum il faudrait mettre en place le scénario dès **2025**. Il permettrait d'anticiper le renouvellement naturel d'environ **5 ans**.

En **2030** les gains du scénario permettraient d'anticiper le renouvellement naturel d'environ **1 an**.

6.2 Analyse des évolutions des consommations d'énergie et des émissions de GES selon les scénarios

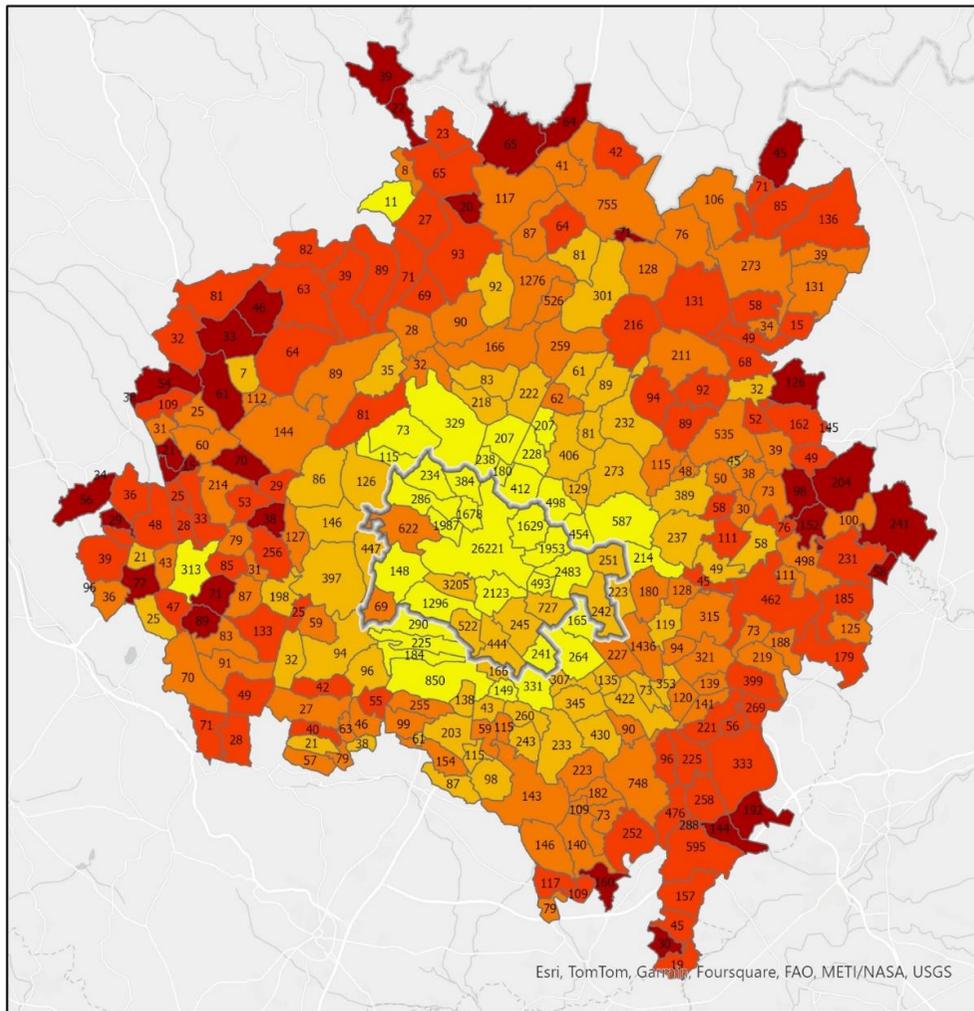


6.3 Les véhicules à renouveler (parc 2022) dès 2025 selon le scénario ZFE-m retenu sur le territoire

Impact fort pour les territoires voisins

88 559 véhicules
concernés sur l'aire urbaine sur un total de 267 287 véhicules

33% des véhicules exclus selon le scénario ZFE-m retenu



Nombre et part des véhicules (tous types) Crit'Air 3 et + sur les communes de l'aire urbaine dijonnaise

0 5 10 Kilomètres



Légende :

□ Dijon Métropole

Part des véhicules Crit'Air 3 et + sur l'ensemble du parc des communes

22 - 31,1

31,1 - 36,8

36,8 - 43,4

43,4 - 51,2

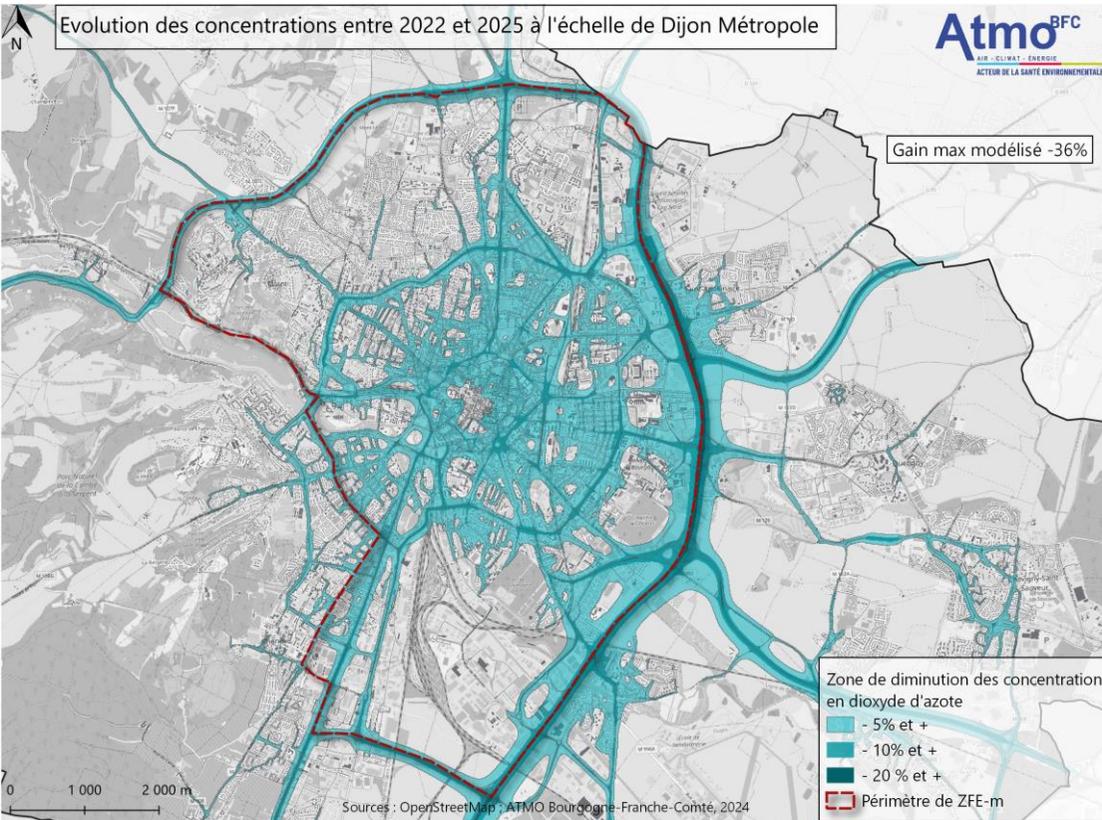
51,2 - 70

Esri, TomTom, Garmin, Foursquare, FAO, METI/NASA, USGS

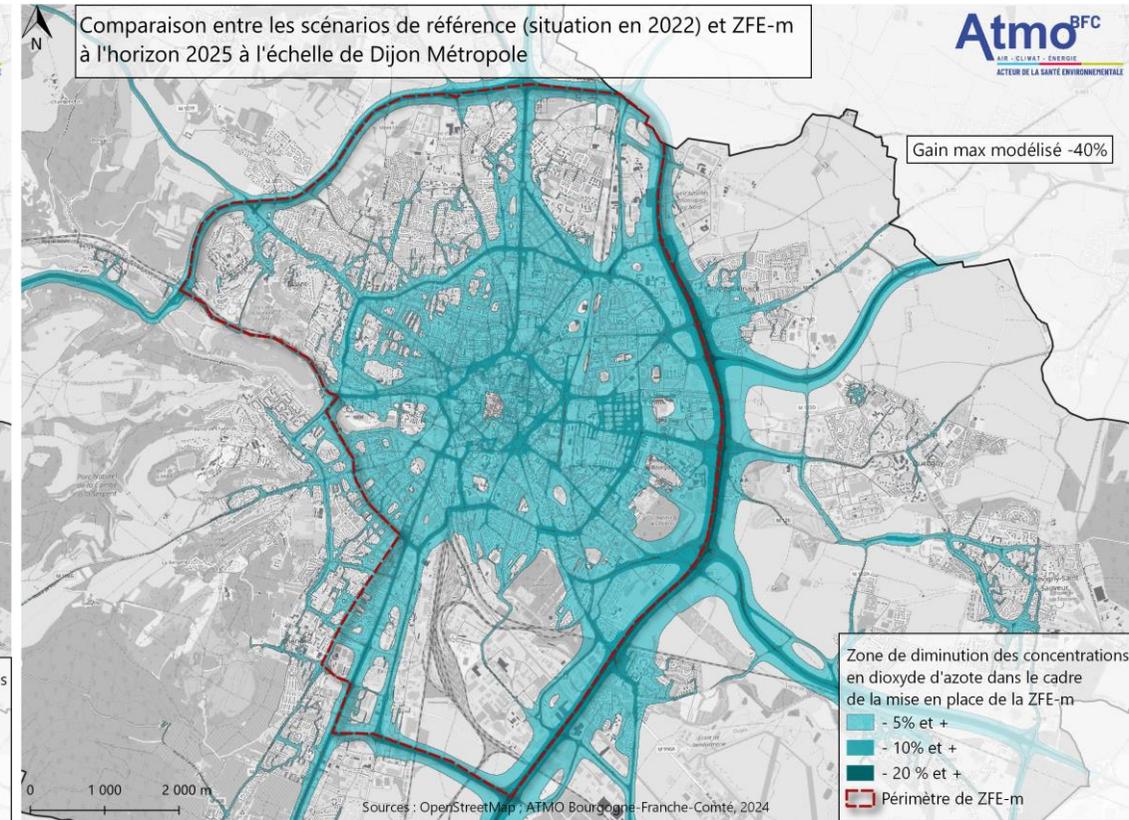
Sources : Dijon Métropole Data / INSEE 2022 / SDES

6.4 Evolution des concentrations entre 2022 et 2025 selon les scénarios

Scénario de référence – au fil de l'eau



Scénario ZFE-m – Crit'Air 3 et +

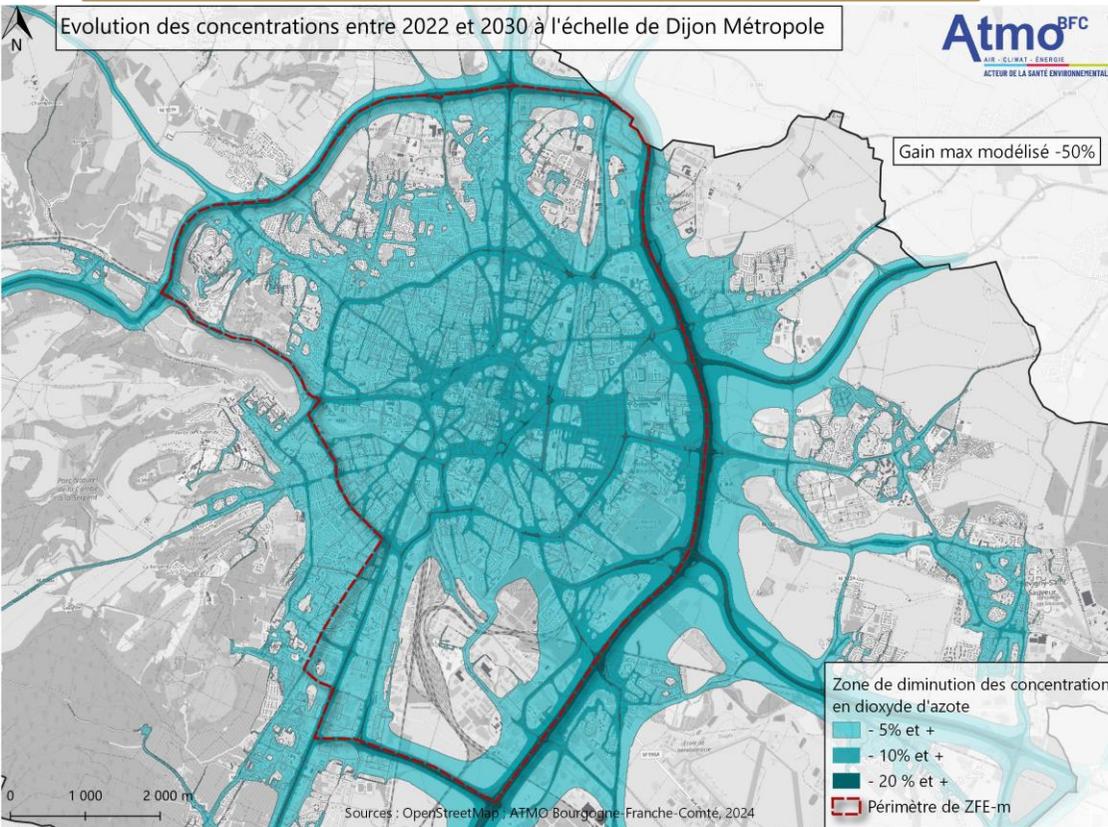


Gain maximal modélisé localisé pour les 2 scénarios sur la rocade :

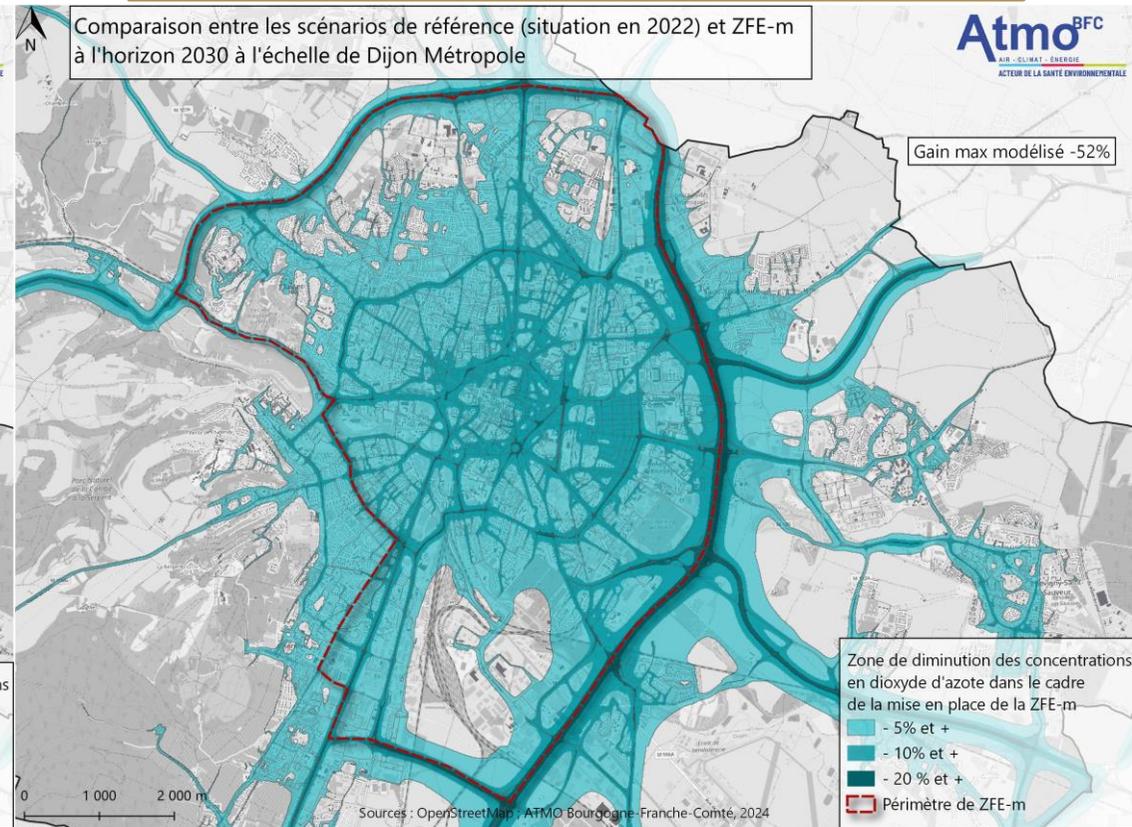
- 36%** pour le scénario de référence – au fil de l'eau
- 40%** pour le scénario ZFE-m – Crit'Air 3 et +

6.4 Evolution des concentrations entre 2022 et 2030 selon les scénarios

Scénario de référence – au fil de l'eau



Scénario ZFE-m – Crit'Air 3 et +

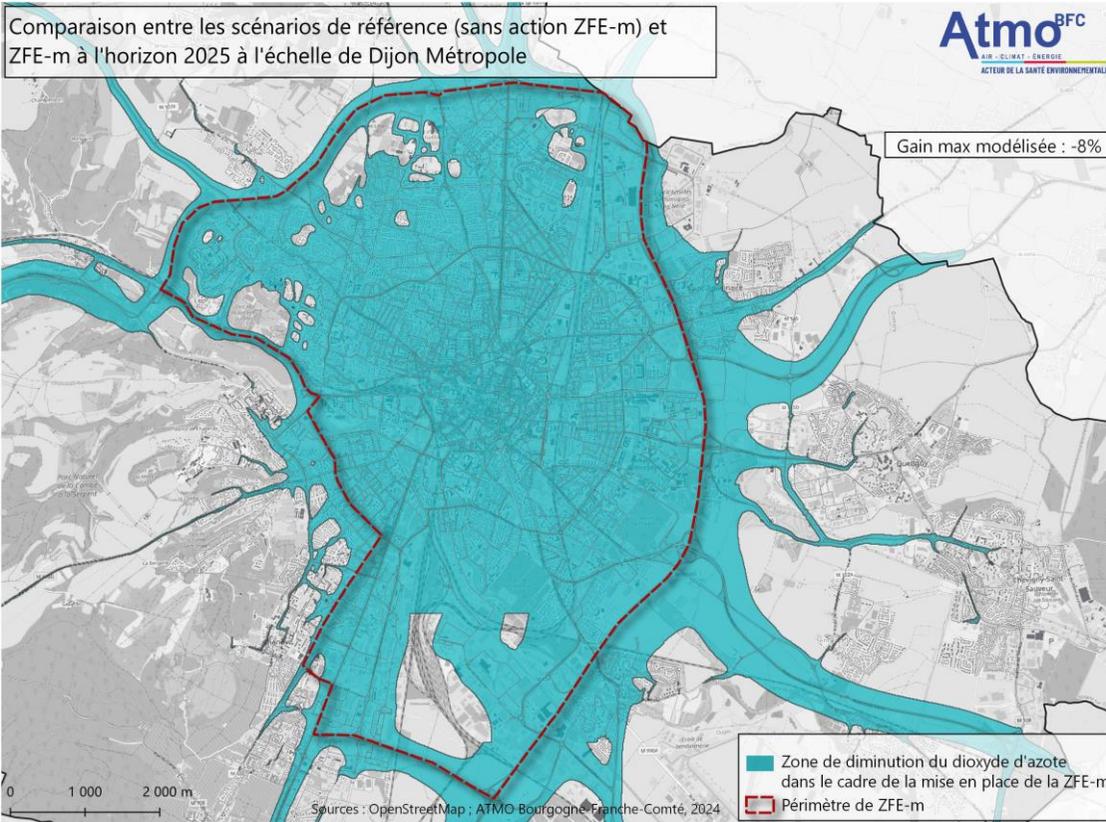


Gain maximal modélisé localisé pour les 2 scénarios sur la rocade :

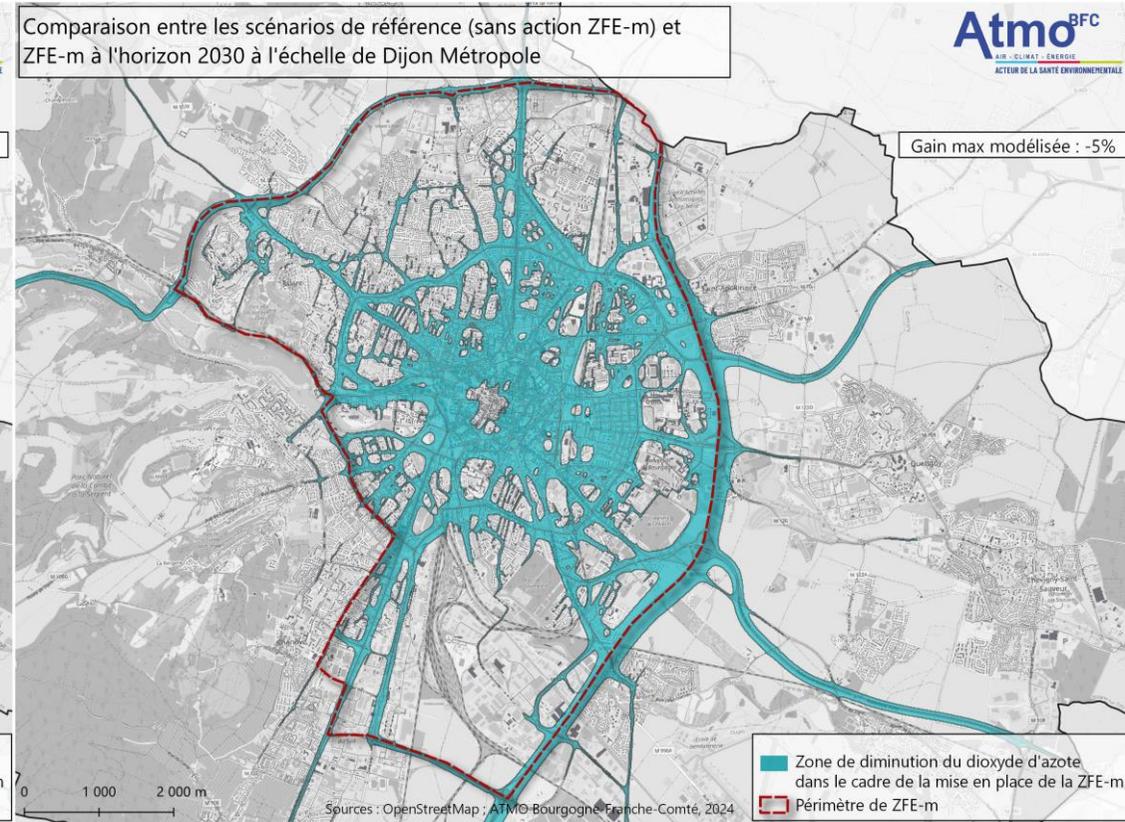
- 50%** pour le scénario de référence – au fil de l'eau
- 52%** pour le scénario ZFE-m – Crit'Air 3 et +

6.4 Evolution des concentrations entre 2025 et 2030 selon les scénarios

Scénario de référence – au fil de l'eau 2025
Scénario ZFE-m Crit'Air 3 et + 2025



Scénario de référence – au fil de l'eau 2030
Scénario ZFE-m Crit'Air 3 et + 2030

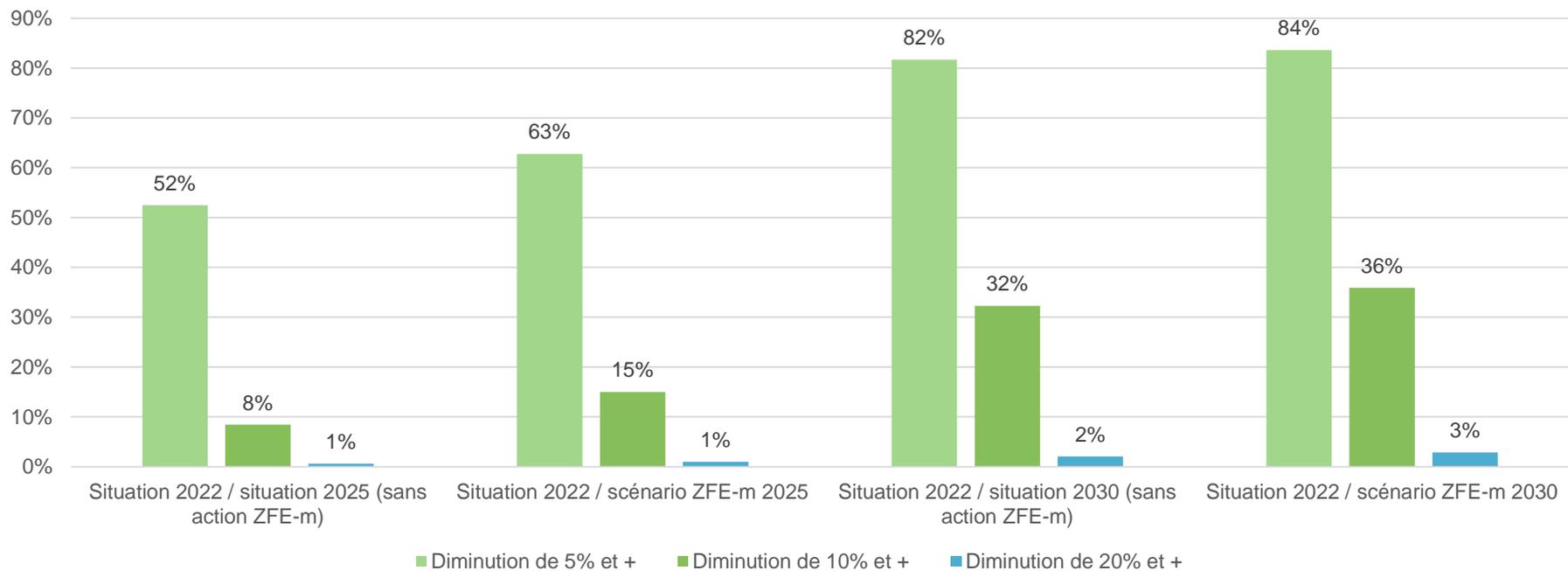


Gain maximal modélisé localisé pour les 2 scénarios sur la rocade :

- 8% entre le scénario de référence – au fil de l'eau 2025 et le scénario ZFE-m Crit'Air 3 et + 2025
- 5% entre le scénario de référence – au fil de l'eau 2030 et le scénario ZFE-m Crit'Air 3 et + 2025

6.5 Population exposée aux concentrations de NO₂ selon les différents scénarios

Pourcentage de population impactée par une diminution des concentrations de NO₂ selon différents scénarios



6.6 Conclusion

La ZFE-m est une mesure qui peut avoir des impacts dans certaines conditions mais au regard de l'étude portée et des caractéristiques du territoire de Dijon Métropole la ZFE-m ne s'avère pas être une mesure aux effets probants sauf si l'on applique des contraintes d'un niveau extrêmement élevé.

En 2022, 70 % du parc de véhicules est déjà catégorisé en Crit'Air 1, 2 et électrique et ce taux atteindrait 95 % à 2030 sans aucune action spécifique mise en place.

Le scénario très ambitieux étudié, d'interdiction des vignettes Crit'Air 3 et +, ne permettrait de gagner qu'une année sur les émissions de NO₂ en 2030 liées à la mobilité.

Il semble alors plus opportun d'inscrire cette démarche dans une politique qualité de l'air, qui répondra aux enjeux par l'activation d'autres leviers.

7

Le projet ZFE-m de Dijon métropole



7.1 Le périmètre et les communes concernées

Un périmètre interne rocade (exclue), est délimitée par la M122A, au sud, entre Chenôve et Longvic. À l'ouest par une portion de l'Avenue Rolland Carraz, de la rue de Longvic, ainsi que par la rue de Chenôve en continuité avec celle de Maxime Guillot. Les frontières sont également marquées par les boulevards des Bourroches et des Gorgets, ainsi que par la route de Dijon qui complètent la boucle de restriction.

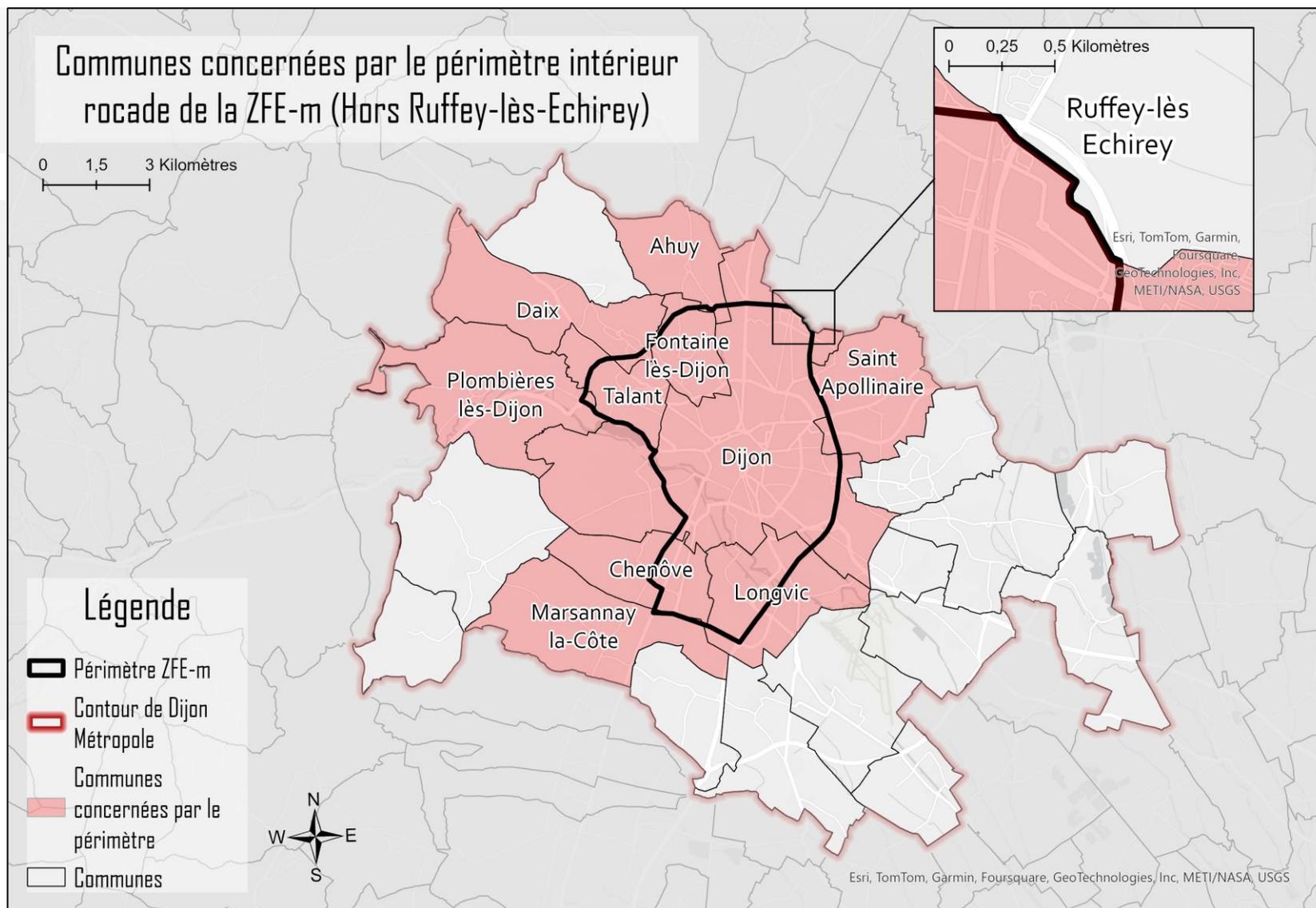
140 000

métropolitains habitent à l'intérieur de ce périmètre

10

communes concernées

- Ahuy
- Daix
- Dijon
- Chenôve
- Fontaine-lès-Dijon
- Longvic
- Marsannay-la-Côte
- Plombières-lès-Dijon
- Saint-Apollinaire
- Talant



7.2 La mise en œuvre

○ Périodicité / Sanctions / Potentielles évolutions

La ZFE-m prend effet pour l'ensemble des poids lourds, des véhicules utilitaires légers et des véhicules particuliers le **1er janvier 2025** sur le périmètre identifié. Les véhicules impactés par la réglementation, seront ceux n'appartenant pas à une catégorie Crit'Air, c'est-à-dire les véhicules Crit'Air 5+, non classés.

Afin de faciliter la lisibilité du dispositif, les restrictions mises en place seront appliquées **7j/7j et 24h/24h**. Les dispositifs de contrôle seront dans un premier temps visuels réalisés par les forces de police. Puis dans un second temps, des dispositifs de contrôle automatisés seront mis en service.

Les propriétaires de véhicules légers ne respectant pas la restriction de circulation ou ne possédant pas de vignette Crit'Air dans une ZFE-m sont passibles d'une amende de 3ème classe soit 68€ (minorée à 45€ et majorée à 180€ si elle n'est pas payée dans les 45 jours).

Pour les poids lourds, autocars et autobus ne respectant pas la restriction de circulation ou ne possédant pas de vignette Crit'Air dans une ZFE-m, une amende de 4ème classe soit 135€ est applicable (minorée à 90€ et majorée à 375€ si elle n'est pas payée dans les 45 jours).

Stationner dans une zone à faibles émissions est passible des mêmes amendes, si les restrictions de circulation de la ZFE-m sont applicables en permanence.

Enfin, apposer une vignette Crit'Air ne correspondant pas aux caractéristiques du véhicule est également passible d'une amende de 4ème classe soit 135€ (minorée à 90€ et majorée à 375€ si elle n'est pas payée dans les 45 jours est applicable).

En cas de non-respect des seuils, la ZFE-m pourra être durcie dans l'hypothèse que la qualité de l'air ne s'améliore pas ou se dégrade.

7.3 Le choix de la métropole de Dijon d'articuler la ZFE-m avec le Plan Climat et Biodiversité

Afin de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux dans la construction de ses politiques publiques, la métropole de Dijon a pris la décision stratégique d'articuler sa Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-m) avec son Plan Climat et Biodiversité. C'est pourquoi, le suivi et l'évaluation à mi-parcours de la ZFE-m seront concomitant avec ceux du Plan Climat et Biodiversité.

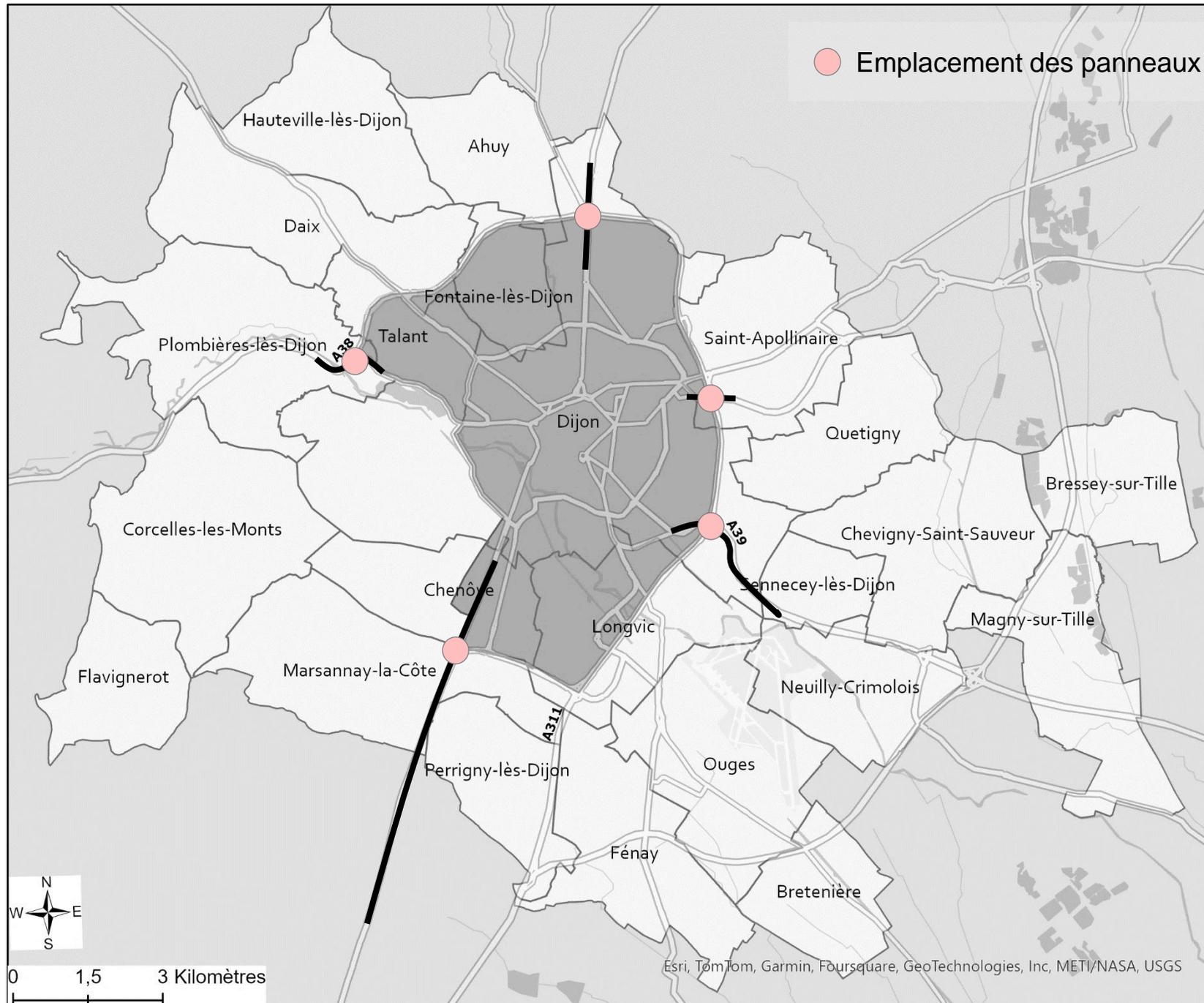
Dans le cadre de l'élaboration de son plan climat et biodiversité, Dijon Métropole s'engage à atteindre les objectifs de l'OMS au plus tard en 2050 et offrir à tous un territoire résilient favorable à notre santé et à haute qualité de vie. Dans le domaine de la mobilité deux objectifs sont fixés :

- Contribuer à une diminution progressive de la place de la voiture dans le quotidien des habitants
- Favoriser le développement de solutions de réduction et d'optimisation des flux automobiles, pendulaires et de fret.

Un programme d'actions est déployé afin de :

- Optimiser et décarboner les flux de mobilité internes au territoire
- Réduire et optimiser et décarboner les flux de mobilité entrants et sortants (déplacements pendulaires, autosolisme et fret)

7.4 Les panneaux



7.5 Le dispositif d'évaluation et de suivi

Dans le cadre de cette étude, les évaluations seront menées par ATMO Bourgogne-Franche-Comté à l'aide des outils habituellement utilisés pour surveiller la qualité de l'air dans la métropole de Dijon, et au-delà. Cette démarche vise à établir un suivi régulier permettant un recueil de données précises et à jour afin d'adapter au mieux les actions entreprises dans le cadre de la ZFE-m.

L'utilisation des outils de suivi de la qualité de l'air déjà en place garantit une collecte d'informations fiables et cohérentes. Ces données actualisées permettront de prendre des décisions éclairées pour ajuster les mesures et les politiques en vigueur dans la ZFE-m.



7.6 Les dérogations

Suite à cette étude, il a été constaté que les gains attendus de la mise en place des mesures de restriction de circulation seraient trop faibles par rapport aux contraintes imposées aux citoyens. En conséquence, il a été décidé d'instaurer, pour une durée initiale d'un an renouvelable, **une dérogation pour l'ensemble des véhicules.**

Cependant, Dijon Métropole reste vigilante quant à la qualité de l'air sur son territoire. Si les niveaux de concentration de pollution devaient se dégrader ou ne pas tendre suffisamment rapidement vers les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), des mesures de restriction de circulation des véhicules classés Crit'Air 5+ pourraient être mises en place.

Cette approche permet de trouver un équilibre entre la mise en place d'actions ambitieuses nécessaires pour protéger la santé publique et les impacts économiques et sociaux que pourraient avoir le déploiement de contraintes fortes pour les habitants.

Elle offre également une période de transition, durant laquelle la métropole pourra continuer à sensibiliser et à informer la population sur l'importance de la qualité de l'air et sur les moyens de la préserver.

7.7 La communication

En raison de l'instauration de la Zone à Faibles Émissions - mobilité (ZFE-m) sur son territoire, Dijon Métropole se doit d'informer et de sensibiliser sa population quant aux enjeux de la qualité de l'air.

Afin de répondre à cette nécessité, Dijon Métropole prévoit le déploiement d'une campagne de communication **dès fin novembre 2024**, qui s'étendra sur une durée de trois mois.

Cette campagne revêt une importance particulière pour Dijon Métropole, classée comme territoire de vigilance. En effet, dans le cadre de cette classification, et d'un niveau de qualité de l'air satisfaisant, la métropole a décidé de ne pas instaurer de sanctions pour une durée initiale d'un an. La campagne de communication sera donc essentielle pour expliquer et informer, tout en mettant en avant l'importance de maintenir de telle niveau de concentration sur le territoire. Elle s'articulera autour de divers supports et actions pour toucher un large public et inciter chacun à adopter des comportements plus respectueux de l'environnement.

Par cette initiative, Dijon Métropole espère créer une prise de conscience collective et encourager une transition douce vers des modes de transport plus durables, tout en respectant le bien-être et les habitudes de ses citoyens.

7.8 Des aides aux particuliers et aux acteurs du territoire pour garantir le droit à la mobilité et la justice sociale

De nombreuses aides sont désormais disponibles pour encourager les particuliers, les entreprises à changer de véhicule ou de mode de transport. Ces aides visent à favoriser l'adoption de moyens de locomotion plus respectueux de l'environnement

○ Pour les particuliers

- Le bonus écologique
- La prime à la conversion
- La prime au retrofit
- Surprime ZFE-m
- Le microcrédit
- Le programme CEE ADVENIR

→ Accordée aux travailleurs et habitants travaillant et/ou résidant dans une commune touchée dans son entièreté ou en partie par le périmètre de la ZFE-m

○ Pour les entreprises

- L'aide fiscale
- Le bonus écologique
- La prime à la conversion et au retrofit
- Surprime ZFE-m
- Le fond air véhicule
- Le programme CEE Objectif Employeurs Pro-vélo
- Les programmes CEE Marguerite, LUD+ et Cyclo Cargologie
- Le programme CEE ADVENIR

→ Accordée aux entreprises implantées dans une commune touchée dans son entièreté ou en partie par le périmètre de la ZFE-m.