



DIJON MÉTROPOLE
PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
HABITAT DÉPLACEMENTS

**PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE
DÉVELOPPEMENT DURABLES**

SOU MIS AU DÉBAT DU CONSEIL MUNICIPAL
26 MARS 2018

plu HD
plan local
d'urbanisme intercommunal
Habitat – Déplacements

Dijon métropole

Article L151-5 du Code de l'urbanisme

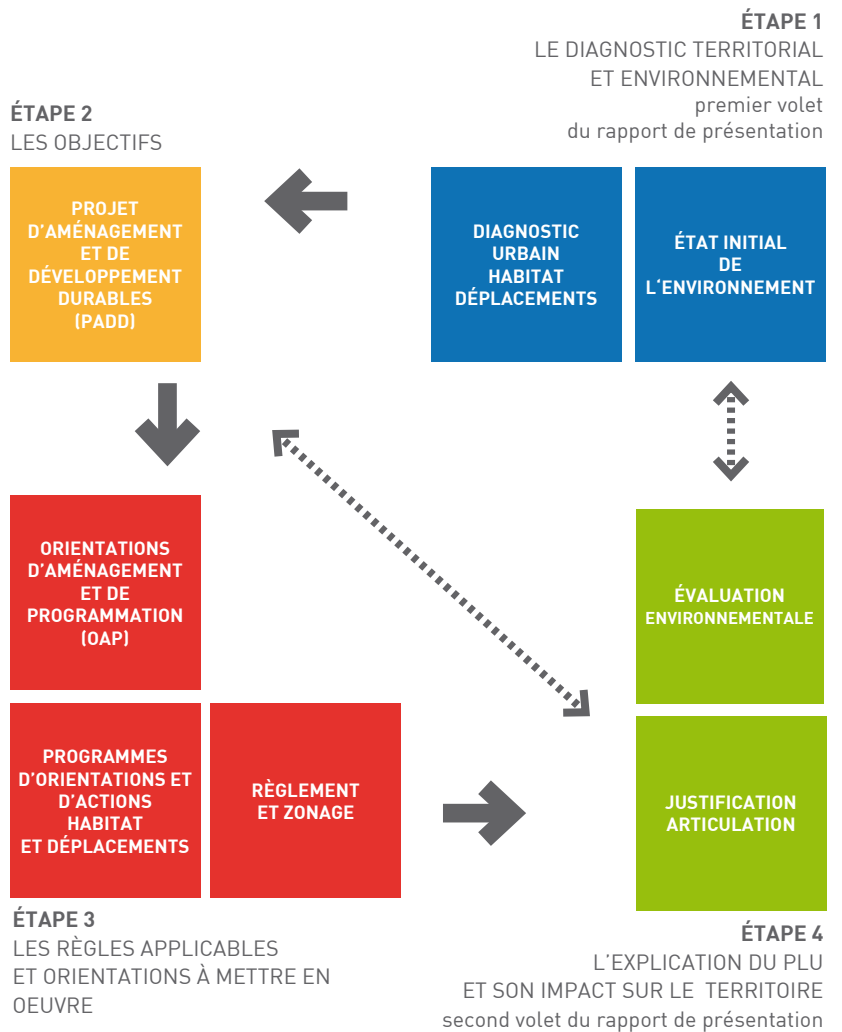
Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

LES ÉTAPES DU PLUI-HD





SOMMAIRE

LES FILS CONDUCTEURS / LE SOCLE COMMUN DU PADD 7

FIL CONDUCTEUR 1 /
IMAGINER LA VILLE DE DEMAIN À PARTIR DES ATOUTS EXISTANTS 8

FIL CONDUCTEUR 2 /
ÉTABLIR UN NOUVEL ÉQUILIBRE ENTRE L'HOMME, LA VILLE ET LA NATURE 9

FIL CONDUCTEUR 3 /
CONSTRUIRE LA MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS ET DES SOLIDARITÉS 10

LES ORIENTATIONS THÉMATIQUES

AXE 1

**MÉTROPOLE
ATTRACTIVE**

L'AMBITION,
LES GRANDS OBJECTIFS

p.13

ORIENTATION 1
**RELATIVE AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
ET AU RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN** 14

ORIENTATION 2
**RELATIVE À LA DÉMOGRAPHIE,
L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENIELLE ET L'HABITAT** 18

ORIENTATION 3
RELATIVE À LA CONSOMMATION D'ESPACE 22

AXE 2

**TRANSITIONS
URBAINES**

CE QUI DOIT ÊTRE TRANSFORMÉ,
MIS EN ŒUVRE

p.25

ORIENTATION 4
**RELATIVE À L'ARMATURE URBAINE
ET AUX PROJETS URBAINS** 26

ORIENTATION 5
RELATIVE AUX DÉPLACEMENTS 31

ORIENTATION 6
**RELATIVE À LA VILLE RÉSILIENTE
ET POST-CARBONE** 36

AXE 3

**PAYSAGES
ACTIFS**

CE QUI DOIT ÊTRE PRÉSERVÉ,
RÉVÉLÉ, VALORISÉ

p.41

ORIENTATION 7
**RELATIVE À LA MISE EN VALEUR
DES PAYSAGES ET DES PATRIMOINES** 42

ORIENTATION 8
RELATIVE À L'AGRICULTURE 47

ORIENTATION 9
RELATIVE À LA TRAME VERTE ET BLEUE 51



LES FILS CONDUCTEURS

LE SOCLE COMMUN DU PADD

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables traduit une vision partagée et stratégique du développement de la Métropole en définissant les grandes orientations des politiques publiques pour les années à venir. Il s'inscrit dans la continuité des grandes actions menées jusqu'alors en matière de déplacements, d'habitat, d'environnement et d'innovation urbaine, tout en proposant de nouveaux objectifs à atteindre à l'horizon 2030, mais également au-delà. Le projet établit en effet les bases d'une transformation sur le long terme permettant de répondre aux défis du XXI^e siècle auxquels sont confrontés les villes et les territoires.

Trois socles interdépendants sont ainsi proposés, venant constituer des principes fondateurs, déclinés dans l'ensemble des orientations thématiques du Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

- Imaginer la ville de demain à partir des atouts existants
- Etablir un nouvel équilibre entre l'homme, la ville et la nature
- Construire la métropole des proximités et des solidarités

IMAGINER LA VILLE DE DEMAIN À PARTIR DES ATOUS EXISTANTS

Innover, en ancrant le projet dans l'histoire du territoire et son économie du présent, tout en accompagnant les révolutions technologiques et les évolutions de la société vers de nouveaux modes de consommer, de travailler, de se déplacer ou d'habiter.



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

Inscrire le développement du territoire dans une démarche environnementale ambitieuse, soucieuse de la gestion des ressources naturelles, de la qualité du cadre de vie et de la santé de ses habitants.



CONSTRUIRE LA MÉTROPOLÉ DES PROXIMITÉS ET DES SOLIDARITÉS

Conforter la ville des courtes distances et des circuits courts pour répondre aux défis environnementaux, mais aussi pour mieux organiser le vivre ensemble à l'échelle de la Métropole, de ses communes et de ses quartiers, dans un souci d'équité et de bien-être de la population au quotidien.



FIL CONDUCTEUR 1

IMAGINER LA VILLE DE DEMAIN À PARTIR DES ATOUTS EXISTANTS

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

Elle peut **s'appuyer sur les ressources et les nombreux acquis** dont elle dispose : une localisation favorable aux échanges, un patrimoine et des terroirs reconnus, une économie diversifiée portée par des filières d'excellence alliant savoirs (université, recherche) et savoir-faire (industries, santé, nouvelles technologies, agriculture). C'est aussi un cadre de vie agréable, celle d'une **métropole à échelle humaine**, portée par des politiques veillant à la qualité des espaces urbains et des paysages, aux équilibres sociaux et territoriaux, à l'efficacité des services à la population, notamment s'agissant de la mobilité.

Les orientations du PADD doivent ainsi s'inscrire dans la poursuite des actions engagées, s'ancrer dans l'histoire et la géographie du territoire, s'appuyer sur les leviers de croissance existants.

Mais le futur ne s'écrit pas seulement dans la continuité des acquis. La nouvelle Métropole doit adopter **une approche du développement en accord avec les transformations en cours de l'économie et de la société pour être en phase avec le monde qui se dessine**. Les nouvelles technologies sont ainsi au cœur du dispositif. Au-delà de l'émergence d'une économie de l'innovation, elles sont une chance pour l'amélioration des politiques de déplacements et de réduction des dépenses énergétiques, l'avènement d'une **ville intelligente et connectée**.

La révolution numérique et la transition énergétique et écologique induisent aussi de nouveaux comportements, de nouvelles manières de se déplacer, de consommer, de travailler ou d'habiter. Ces évolutions des modes de vie impliquent de **penser la ville différemment en renouvelant les modèles urbains qui ne sont plus adaptés** : l'automobile, l'hypermarché, le lotissement, la zone d'activités font l'objet de nouvelles attentes qu'il s'agit d'accompagner dans leur transformation. Elles sont aussi à l'origine de ressources plus diffuses, de nouvelles solidarités, de nouveaux projets à encourager en offrant un cadre souple permettant **une mise en réseau des initiatives locales au service du développement métropolitain**.

Une Métropole attractive par ses propres atouts



Soutenir l'économie d'aujourd'hui et de demain



Anticiper les évolutions technologiques, les évolutions des modes de vie



Réparer, transformer les modèles urbains d'hier



FIL CONDUCTEUR 2

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

Les grandes agglomérations sont confrontées à de nombreux défis environnementaux et ont une responsabilité majeure face aux changements climatiques. La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la santé des habitants, la préservation des ressources et de la biodiversité sont des enjeux qui imposent d'assurer un développement -démographique, économique, urbain- en harmonie avec la nature : un nouvel équilibre, un autre modèle, pour **passer d'un aménagement du territoire à une «écologisation» du territoire.**

La métropole dijonnaise a toujours poursuivi des objectifs ambitieux pour réduire son empreinte écologique, notamment au travers de politiques énergétiques et des déplacements volontaristes et d'actions en faveur de la biodiversité. Le PLUi-HD est l'occasion d'**engager le territoire vers une nouvelle étape de la transition énergétique et écologique** en actant des choix d'urbanisation et en proposant des outils associant développement urbain et respect de l'environnement, anticipation climatique et qualité du cadre de vie. Pour cela, les orientations du PADD proposent de dépasser les oppositions pour développer des complémentarités : **une ville plus verte et économe, des espaces naturels et agricoles qui contribuent au bien-être des habitants.**

C'est une nouvelle forme de soin pour le territoire. Limiter l'étalement urbain permet de redéfinir les espaces agricoles et naturels comme lieux de projet : le développement de l'agriculture de proximité pour **tendre vers l'autosuffisance alimentaire**, la mise en oeuvre d'une trame verte et bleue qui préserve les écosystèmes, l'affirmation des valeurs paysagères qui contribuent à la qualité de vie et donc à l'attractivité de la Métropole.

C'est aussi repenser le métabolisme de la ville par la constitution de cycles pérennes, en maîtrisant les ressources consommées et les rejets. Cela implique de poursuivre le développement des infrastructures environnementales et énergétiques, d'offrir des possibilités de déplacements alternatifs aux modes les plus polluants. Mais ces politiques publiques sont des investissements qui nécessitent l'implication du plus grand nombre et qui ont avant tout pour ambition de **donner un cadre favorable à l'émergence de modes de vie durables.**

Une nouvelle forme de soin pour le territoire, affirmer les valeurs paysagères et la multifonctionnalité des espaces agro-naturels



Co-produire la ville avec la nature



Un cadre de vie favorable à la santé



Un développement des infrastructures environnementales



FIL CONDUCTEUR 3

CONSTRUIRE LA MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS ET DES SOLIDARITÉS

La prise de conscience environnementale et le défi métropolitain s'entrecroisent avec le besoin de trouver un fonctionnement urbain répondant aux grands enjeux, mais surtout de **retrouver un espace à vivre qui s'inscrit dans les temps du quotidien**. C'est l'objet de **la ville des courtes distances**. Elle vise à rapprocher les lieux d'habitat, des lieux de travail, de consommation et de services par une mixité et une proximité des fonctions urbaines. Elle vise à **optimiser les espaces urbains existants** pour limiter les mouvements centre-périphérie, les temps de trajets et l'utilisation de l'automobile. Sa mise en œuvre nécessite d'**articuler les choix d'urbanisation avec les dessertes en transports en commun**, mais aussi, avec l'offre en équipements et services du quotidien pour encourager l'utilisation des modes doux, la marche et le vélo principalement.

À cet égard, deux leviers sont essentiels : **la mise en place d'une armature urbaine efficace** et **le renforcement des centralités**. L'armature urbaine permet de décliner le volume et le contenu des développements à venir en fonction du rôle des communes au sein de l'espace métropolitain. Dijon, ville-centre et cœur de Métropole, est nécessairement au premier plan du dispositif. Elle peut s'appuyer sur des communes de première couronne qui structurent l'agglomération par leur poids en emplois, en population, la présence d'une gamme d'équipements diversifiée. Chenôve, Chevigny-Saint-Sauveur, Fontaine-lès-Dijon, Longvic, Quetigny, Saint-Apollinaire et Talant sont des pôles urbains, les relais d'une organisation multipolaire du territoire. Ils sont complétés par des centralités de proximité. Les bourgs, les centres anciens et les grands quartiers équipés sont des points de repère qui animent le fonctionnement du quotidien au niveau communal. Au-delà des démarches de planification urbaine et dans un contexte financier contraint, l'enjeu réside dans une recherche de complémentarités, une mutualisation des équipements et des services partagés, soit **une mise en réseaux des centralités autour de bassin de vie estompant les frontières communales au profit d'un fonctionnement commun mutualisé**.

Car le renforcement des proximités vise également à **l'émergence de nouvelles solidarités** : l'accès aux services des ménages modestes et des populations les plus fragiles, notamment jeunes et seniors, la réduction des fragmentations sociales de l'espace, de nouveaux lieux pour le vivre ensemble. Dans cette optique, les aménagements et la recomposition urbaine sont des leviers pour recréer du lien social autour d'espaces appropriables par la population : des lieux de nature, de loisirs, des espaces publics apaisés qui intègrent la diversité des usages et des générations.

Articuler transports et urbanisation



Renforcer les centralités



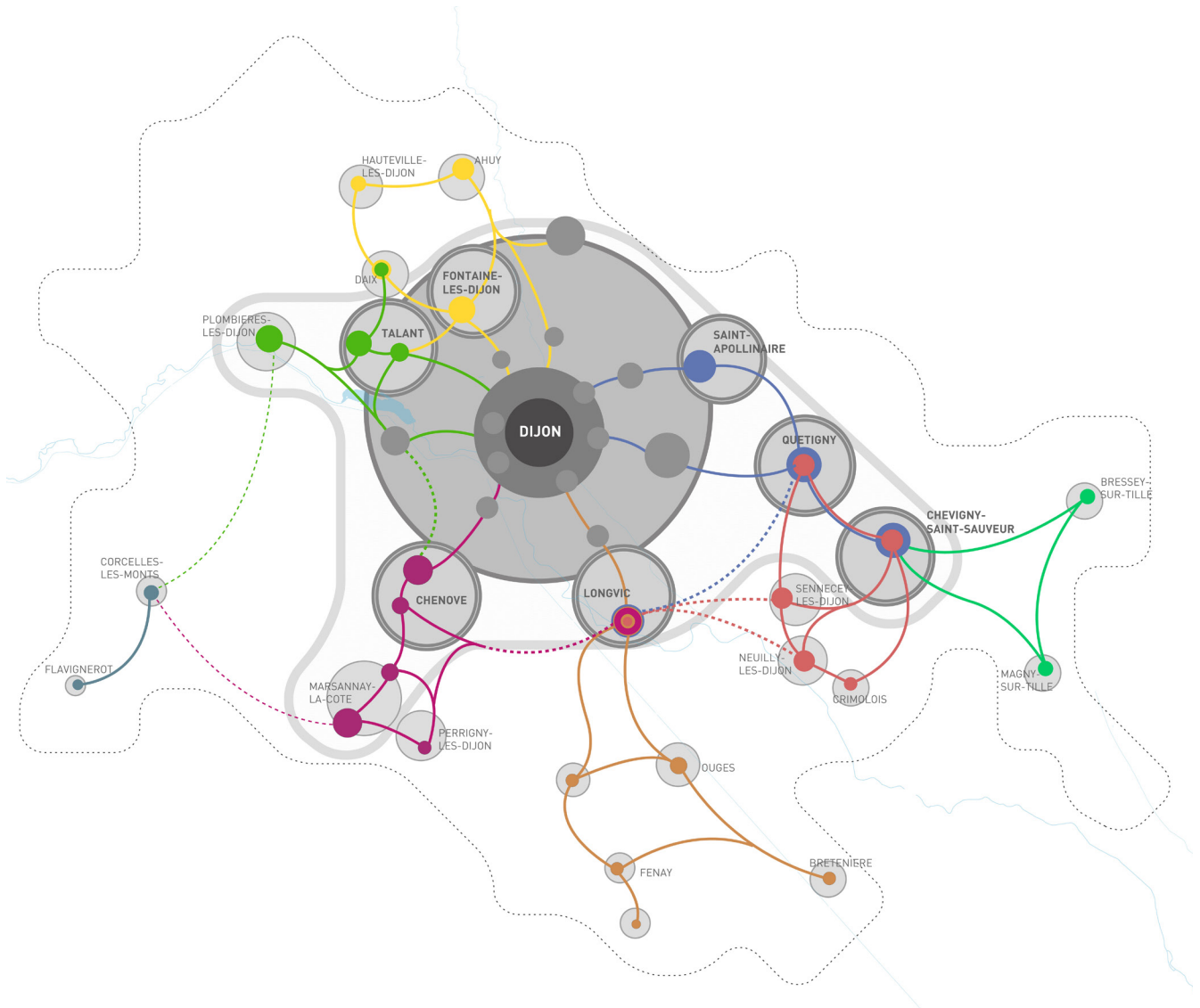
Développer les lieux de la proximité



Une métropole bienveillante






ORGANISER LE TERRITOIRE ET SON ARMATURE DES CENTRALITÉS RENFORCÉES, DES CENTRALITÉS EN RÉSEAU




L'ARMATURE URBAINE

 **DIJON**
Coeur de Métropole

 **PÔLES URBAINS**
Chenôve, Chevigny-Saint-Sauveur,
Fontaine-lès-Dijon, Longvic,
Quetigny, Saint-Apollinaire, Talant

 **CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ,
CENTRALITÉS EN RÉSEAU**
 Les bourgs et centre anciens
des communes, les pôles
d'équipements


 **COMMUNES
DE PREMIÈRE COURONNE**
Chenôve,
Chevigny-Saint-Sauveur,
Fontaine-lès-Dijon,
Longvic,
Marsannay-la-Côte,
Plombières-lès-Dijon,
Quetigny,
Saint-Apollinaire, Talant

 Talant (bourg + Belvédère),
Daix, Plombières, Fontaine

 Fontaine, Daix, Hauteville,
Ahuy, Valmy

 Saint-Apollinaire, Quetigny,
Chevigny, Grésilles, Université

 Quetigny, Chevigny, Sennecey,
Neuilly, Crimolois

 Chevigny, Magny, Bresse

 Longvic, Fénay, Ouges,
Bretenière

 Chenôve (Mail + bourg),
Marsannay (Bourg+Champagne
Haute),

 Corcelles, Flavignerot

*Au-delà du PLUi-HD, une réflexion sur une
mise en réseau / des services partagés,
mutualisés au sein de systèmes territoriaux*



AXE 1

MÉTROPOLE ATTRACTIVE

L'AMBITION,
LES GRANDS OBJECTIFS

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

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

ORIENTATION 3
RELATIVE À LA CONSOMMATION D'ESPACE

ORIENTATION 1 RELATIVE AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET AU RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN

Le développement de la Métropole relève d'une **stratégie économique globale, construite à partir des ressources du territoire, tournée vers l'avenir et articulée avec les territoires voisins**. Elle vise à conforter les atouts existants et à activer de nouveaux leviers pour renforcer l'attractivité de la métropole, répondre aux attentes des acteurs économiques, maintenir les emplois et stimuler la création d'activités.

Pour cela, Dijon Métropole peut s'appuyer sur une armature territoriale et économique dépassant le périmètre de son aire urbaine :

- au sein de son bassin d'emplois, de plus de 430 000 habitants, échelle pertinente qui appelle des coopérations de proximité entre les territoires ;
- autour de l'arc urbain bourguignon, au sein duquel la Métropole joue inévitablement un rôle d'accélérateur de développement et de solidarité ;
- avec l'arc urbain franc-comtois, qui dispose également d'un potentiel pour accompagner le développement du tissu économique.

Il s'agit ainsi d'**affirmer le rôle moteur de «Dijon Capitale» au sein de l'espace régional, et au-delà, le rayonnement de «Dijon Métropole» au sein de l'espace national et européen**.

Les supports de l'attractivité sont nombreux et sont à valoriser au travers de nouvelles synergies associant l'ensemble des atouts et des spécificités du territoire :

- des savoir-faire, des industries spécialisées et des filières d'excellence structurées (Santé-dispositifs médicaux, Agroalimentaire-Alimentation, Mécanique-Electrique-Electronique, Eco-emballage-Conditionnement, Economie verte...);
- des équipements et emplois des fonctions métropolitaines (université/recherche, tertiaire supérieur, filières de l'innovation, sport et culture...);

- des capacités en termes d'accueil de nouvelles activités au travers de projets en cours (Valmy, Ecoparc, Beauregard,...) ;
- et au-delà des seuls leviers économiques, un cadre urbain, un patrimoine et un territoire à valoriser, confortant l'identité et la visibilité de Dijon.

Parallèlement, les perspectives de développement et les effets de la métropolisation impliquent une plus forte concentration des emplois et davantage de flux pendulaires, internes au territoire et depuis l'extérieur. Ils imposent de **maintenir une organisation fonctionnelle de l'espace urbain à travers une recherche de formats et de localisations adaptées aux différents secteurs d'activités**, d'une plus grande proximité entre emplois, services et habitat, d'une meilleure insertion des zones d'activités dans leur environnement.

Les activités économiques, dans leur diversité, s'incrincent ainsi dans une politique urbaine plus large d'intensification et de requalification des espaces urbains, et d'amélioration de la qualité de vie au quotidien.

OBJECTIFS PROPOSÉS

A

ACTIVER LES SUPPORTS DU RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN : ACCESSIBILITÉ, GRANDS ÉQUIPEMENTS, VALORISATION DU TERRITOIRE

→ **Maintenir une desserte du territoire performante**, en partenariat avec les acteurs institutionnels et privés, en confortant l'aéroport de Dijon-Bourgogne (vol d'affaires) et les liaisons ferroviaires depuis les grands pôles économiques et hubs nationaux et européens de l'arc Rhin-Rhône, mais aussi en promouvant une accessibilité régionale renforcée dans le cadre de la structuration de la desserte ferrée au sein de la nouvelle région Bourgogne Franche-Comté.

→ **Poursuivre la politique de renforcement et de modernisation des équipements structurants**, notamment le développement de la gamme en établissements d'enseignements supérieurs et de la recherche, des équipements de santé, culturels et sportifs. Il s'agit également de conforter l'accueil de congrès, salons et événements (exemple : foire internationale et gastronomique de Dijon).

→ **Développer le tourisme et la visibilité de la Métropole** auprès des acteurs économiques à l'international, dans la dynamique de la double labellisation UNESCO du territoire.

Cet objectif nécessite à la fois la poursuite de la valorisation des patrimoines, des paysages et terroirs, le renforcement et la diversification de l'offre hôtelière et de l'animation commerciale du centre-ville de Dijon.

A cet égard, le traitement des espaces publics et la réalisation de parcours de découverte seront stratégiques :

- dans le centre-ville étendu de Dijon (Cité Internationale de la Gastronomie et du Vin, Les rives de l'Ouche et du Canal de Bourgogne...);
- en direction des sites patrimoniaux et paysagers périphériques et des terroirs viticoles.

B

CONFORTER LES LOCOMOTIVES ÉCONOMIQUES ET LES FILIÈRES D'EXCELLENCE

→ **Assurer une proximité entre institutions, équipements structurants et entreprises des filières d'excellence afin de favoriser les synergies entre les acteurs :**

- par le développement des zones d'activités spécialisées, à l'instar d'Agronov et du Marché de l'Agro pour la filière agroalimentaire, la revitalisation du site de la BA102, la structuration des filières de l'économie verte au sein du projet Ecoparc.

- par le renforcement des grands pôles métropolitains :

- Université / CHU / Mazen-Sully / Longènes,
- Entrée Nord / Valmy,

sur lesquels il s'agit de densifier le bâti économique en direction des entreprises innovantes et des structures d'accompagnement des jeunes entreprises.

→ **Accompagner dans leur stratégie de développement les grandes entreprises et locomotives économiques du territoire** par une offre foncière adaptée à leurs besoins.

C

RENFORCER L'OFFRE TERTIAIRE ET DE SERVICE AU SEIN DES ESPACES URBAINS

→ **Encourager la création de pôles tertiaires autour des gares :**

- de Dijon-Ville, en menant une réflexion sur la restructuration à terme de la gare et de ses

abords et en développant de nouveaux projets sur les axes des faubourgs proches.

- de Porte Neuve, en lien avec le secteur Clemenceau, dans le cadre d'une stratégie de reconquête urbaine le long du faisceau ferré.

→ **Développer l'immobilier tertiaire au droit des entrées de ville**, portes urbaines et grands carrefours, en lien avec la requalification des espaces et les lieux d'intermodalité.

→ **Promouvoir la mixité des fonctions dans le tissu urbain existant**, pour répondre aux besoins en petites surfaces des activités tertiaires et de services, en particulier en pied d'immeuble des nouveaux projets, le long des principaux axes dans les centralités des communes.

A ce titre, le renforcement des locaux d'activités dans les quartiers Politique de la Ville est à privilégier et à développer en lien avec les structures d'accompagnement à la création d'entreprises et d'insertion professionnelle.

Par ailleurs, le développement de « tiers lieux » et lieux ressources pour l'accompagnement des projets est à encourager pour répondre au besoin des mutations du travail en cours (coworking, Fablab, Espaces Publics Numériques...).

D

OPTIMISER LE FONCIER DES ZONES D'ACTIVITÉS

→ **Activer la reconquête des terrains vacants ou délaissés dans les zones d'activités existantes**, en lien avec la relocalisation des activités présentes sur des secteurs à requalifier, susceptible de muter vers un tissu urbain mixte et résidentiel. Sont principalement concernées la zone industrielle de Longvic et l'entrée Sud.

→ **Promouvoir une certaine densité du bâti économique dans les zones d'activités** en privilégiant des constructions sur plusieurs niveaux, des services partagés et une rationalisation des surfaces dédiées au stationnement.

E

SATISFAIRE AUX BESOINS DES ACTIVITÉS ARTISANALES

→ **Répondre aux besoins en foncier des activités artisanales**, en priorité à travers la reconquête de terrains mobilisables dans les zones d'activités existantes et par l'extension mesurée de zones existantes, en veillant à leur intégration paysagère et aux éventuels conflits d'usages avec les secteurs résidentiels.

F

FAIRE ÉVOLUER L'URBANISME COMMERCIAL

→ **Limiter l'implantation de nouveaux grands formats commerciaux** en dehors des tissus urbains mixtes et ne pas prévoir l'ouverture de nouvelles zones à vocation strictement commerciale. Il s'agit de favoriser l'implantation des petites et moyennes surfaces au sein des espaces urbains, notamment au sein des projets urbains lorsque leur localisation est adaptée.

→ **Préserver et développer le tissu commercial de proximité** dans les quartiers et centralités des communes. Il s'agit également de mener une réflexion avec les acteurs sur la vitalité des commerces de proximité pour assurer leur pérennité et leur développement (services proposés, amplitudes horaires, relations aux espaces publics,...)

→ **Promouvoir de nouveaux modèles dans les zones commerciales** anciennes et le long des entrées de ville (implantation des constructions, traitement des stationnements, cheminements piétons et vélos, intégration paysagère et couture urbaine). Des réflexions sont

à engager sur l'évolution des zones du Grand Marché de Quetigny et de l'entrée Sud afin de mieux répondre aux nouvelles attentes des consommateurs et d'en améliorer les qualités environnementales (désimperméabilisation des sols, toiture solaire...)



AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCUEIL DES ENTREPRISES, LA FONCTIONNALITÉ ET LA QUALITÉ DES ZONES D'ACTIVITÉS

→ **Promouvoir les démarches de haute qualité environnementale** dans les nouvelles zones d'activités et requalifier les zones anciennes par un meilleur traitement des espaces publics et une plus grande lisibilité de l'organisation des zones (ex : Cap Nord)

→ **Adapter l'offre foncière et le parcellaire à la diversité des besoins** dans les nouveaux projets, en anticipant sur les possibilités de regroupement/division des terrains lors de leur commercialisation.

→ **Poursuivre le déploiement en fibre optique** sur les zones d'activités et les tissus urbains mixtes.



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

La croissance démographique modérée des années 2000 a repris de la vigueur ces dernières années avec une augmentation moyenne de la population de +0,33%/an. Les phénomènes de métropolisation, associant attractivité économique et résidentielle, laissent entrevoir une accentuation de la dynamique engagée. **Cet «effet Métropole» permet ainsi d'envisager un scénario démographique ambitieux mais réaliste, d'une croissance annuelle de +0,5% sur la période 2020/2030.** Il correspond au besoin d'une offre supplémentaire en logements de plus de 15 000 unités, soit plus de 1 500 par an en moyenne.

En 2030, la population de la métropole est évaluée à 270 000 habitants (population municipale), soit une augmentation de 20 000 habitants par rapport au recensement de 2015. Cette projection est à la fois établie à partir du constat d'une diminution des besoins au titre du seuil d'équilibre nécessaire au seul maintien de la population (800 logements/an) et d'un objectif de contenir la taille moyenne des ménages autour de 2 personnes par ménage.

Il nécessite donc une politique volontariste de production de logements en direction des familles, des jeunes ménages et des actifs, pour limiter les mouvements vers les périphéries, fidéliser et attirer sur le territoire ces populations.

Parallèlement, l'offre en logement devra nécessairement s'adapter à l'allongement de la durée de vie en retrouvant de nouvelles solidarités générationnelles.

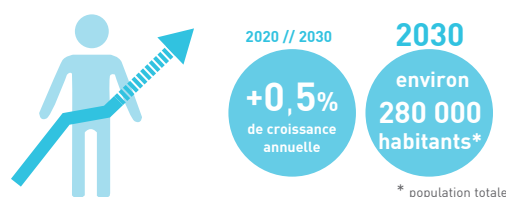
Les questions des typologies, des formes urbaines et du développement d'une offre en logements abordables et adaptés aux âges de la vie sont ainsi au coeur d'une politique d'habitat attractive et satisfaisant les besoins diversifiés des ménages.

L'offre nouvelle en logement pourra s'appuyer sur la poursuite des opérations en cours, la mobilisation du parc existant et la réalisation de nouveaux projets,

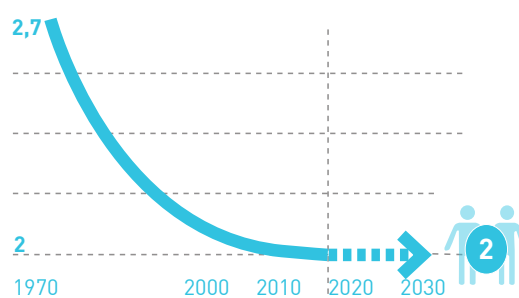
principalement en permettant l'évolution des tissus urbains existants.

Cette priorité donnée au renouvellement de la ville sur elle-même doit permettre de construire la «Métropole des proximités et des solidarités» par un renforcement de la mixité sociale et une meilleure articulation entre logements, emplois, équipements et déplacements afin de rapprocher les habitants des services de proximité et d'encourager l'utilisation des modes doux et des transports en commun. **La répartition sur le territoire de la programmation en logement doit ainsi s'effectuer en cohérence avec l'armature urbaine et des déplacements et lutter contre l'étalement urbain et les fragmentations sociales.** La mise en oeuvre de nouveaux projets résidentiels et les interventions sur l'existant sont également l'occasion de renforcer l'accomplissement des objectifs de transition énergétique, de qualité environnementale et urbaine contribuant à la qualité de vie au quotidien et à l'attractivité résidentielle du territoire.

EFFET MÉTROPOLE : UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE QUI REPRENDE DE LA VIGUEUR



UN RALENTISSEMENT DE LA BAISSÉ DE LA TAILLE DES MÉNAGES : UN OBJECTIF DE 2 PERSONNES EN MOYENNE PAR MÉNAGE EN 2030



OBJECTIFS PROPOSÉS

A

PRODUIRE ET MOBILISER PLUS DE 15 000 LOGEMENTS SUR LA PÉRIODE 2020-2030

→ **Répondre aux besoins en logements** liés au desserrement des ménages et au renouvellement du parc et accompagner le développement de la Métropole sur la base d'un scénario de croissance démographique annuelle de +0,5%, soit une Métropole de plus de 270 000 habitants à l'horizon 2030 (population municipale).

Ce scénario démographique correspondrait à un besoin global de plus de 15 000 logements supplémentaires sur la période 2020/2030.

Pour cela, les leviers seraient les suivants :

→ **Accentuer le rythme de construction de logements neufs** avec plus de 1400 nouveaux logements livrés par an :

- au travers de l'achèvement des grandes opérations en cours pour lesquelles des volumes conséquents sont programmés au-delà de 2020 ;
- en permettant d'activer de nouveaux sites de projets au sein du tissu urbain existant par un règlement du PLUi et une politique foncière adaptée ;
- en soutenant le dynamisme des secteurs publics et privés de la construction.

→ **Mener une politique ambitieuse de mobilisation du parc existant** avec la reconquête d'environ 100 logements par an :

- en activant de nouveaux leviers permettant la réhabilitation et en poursuivant la résorption de l'habitat indigne ;
- en permettant l'adaptation et l'évolution du bâti existant (densification à la parcelle par extension, surélévation, changement de destination) ;
- par la réduction du nombre de logements vacants.

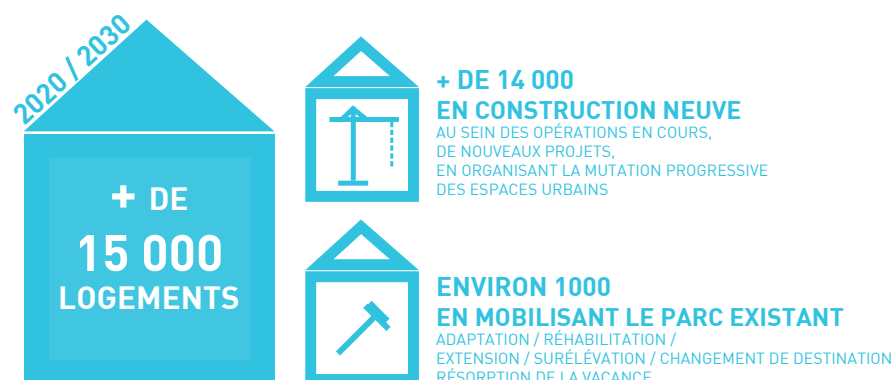
B

METTRE EN COHÉRENCE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS AVEC L'ARMATURE URBAINE

→ **Assurer dans chaque commune une production de logements contribuant aux objectifs métropolitains, adaptée à leur niveau au sein de l'armature urbaine et à leur capacité de développement** au regard :

- de leurs niveaux de services et d'équipements à la population ;
- des possibilités d'intensification et d'évolution de leur tissu urbain existant dans la perspective de limiter les extensions urbaines.

→ **Articuler la production de logements avec l'armature des déplacements** et ne pas prévoir de croissance démographique substantielle dans les secteurs non desservis par des transports collectifs structurants.



A cet égard, si les opérations en cours en extension urbaine ne sont pas remises en cause et contribuent aux objectifs en volume, la réalisation de nouvelles grandes opérations résidentielles dans les communes de seconde couronne ne s'inscrit pas dans les objectifs du PADD.

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

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

C

RENFORCER LA MIXITÉ D'HABITAT

→ **Définir un objectif ambitieux de production de logements aidés** (LLM, accession abordable,...) dans l'offre nouvelle en logements.

→ **Poursuivre le rééquilibrage sociologique et territorial engagé à l'échelle métropolitaine s'agissant du parc à loyer modéré :**

- avec une priorité à donner en termes de production au rattrapage du déficit SRU dans les communes concernées ;
- une contribution des autres communes au développement du parc à loyer modéré pour répondre aux besoins de leur population ;
- en veillant aux équilibres sociaux entre les différents quartiers des communes.

→ **Renforcer l'offre en logements abordables, notamment pour les primo-accédants.** Cette offre est principalement à développer d'une part, dans les secteurs où le marché connaît des tensions et d'autre part, dans le cadre d'une stratégie de diversification du parc de logement au sein et à proximité des quartiers Politique de la Ville.

→ **Satisfaire aux besoins en logements et hébergements des publics spécifiques** (personnes âgées, étudiants, jeunes travailleurs,...) à la fois dans une logique de mixité intergénérationnelle et de réponses aux besoins des populations les plus fragiles.

→ **Amplifier la requalification du parc à loyer modéré** sur l'ensemble du territoire et la rénovation urbaine des quartiers prioritaires au titre de la Politique de la Ville en améliorant la mixité au sein de ses quartiers.

→ **Mobiliser le bâti existant pour contribuer aux objectifs de mixité d'habitat** au travers d'opérations d'acquisition-amélioration, de changement d'usage ou de conventionnement du parc privé.

D

DIVERSIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

→ **Satisfaire à l'ensemble des étapes et à la diversité des parcours résidentiels** dans un souci de maintien d'une structure démographique et générationnelle équilibrée au sein du territoire. Il s'agit notamment d'assurer dans la programmation des opérations, une diversité des typologies et des formes urbaines permettant de concilier densité, individualisation de l'habitat, mixité sociale et générationnelle.

→ **Développer des produits attractifs et abordables pour les familles et les actifs** pour limiter les mouvements de périurbanisation et fidéliser les ménages métropolitains. Il est ainsi recherché :

- un rééquilibrage de l'offre en grands logements, prépondérante en périphérie, mais insuffisante dans les espaces centraux afin de retrouver une offre adaptée aux familles

en ville. Au-delà de la production neuve, le réinvestissement ou la restructuration du bâti existant dans le centre-ville de Dijon est également concernée ;

- le développement sur l'ensemble du territoire, d'une offre d'habitat individualisé recherché par les ménages familiaux, répondant également aux objectifs d'optimisation et de sobriété foncière, notamment au travers de nouvelles typologies et formes bâties ;

- le développement d'une offre privée, notamment locative, adaptée aux besoins des cadres des fonctions métropolitaines.

→ **Diversifier les solutions de logements adaptées au vieillissement de la population**, aussi bien en termes de confort et d'accessibilité au sein des logements, qu'en termes de localisation au plus près des services de proximité et de transport. Il s'agit par ailleurs d'encourager la diversification des structures d'accueil et des services proposés, ainsi que la création de résidences intergénérationnelles.

E

ACCOMPAGNER LA QUALITÉ RÉSIDENTIELLE ET L'INNOVATION

→ **Poursuivre la transition énergétique et environnementale de l'habitat** dans le neuf et l'existant et soutenir la transition numérique.

→ **Promouvoir la qualité résidentielle dans les projets de constructions**, au travers :

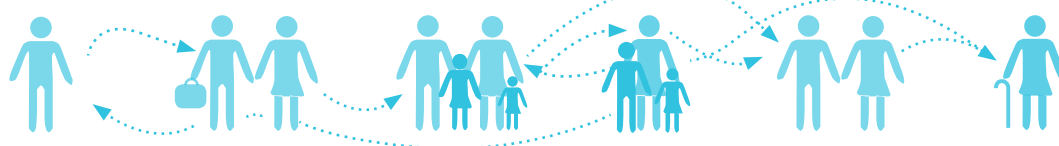
- du développement des espaces extérieurs privatifs (jardins, terrasses) ou collectifs (coeurs d'îlots, aires de jeux, jardins partagés...);

- de l'insertion urbaine des constructions dans leur environnement (relation à la rue, vue depuis les logements,...);

- du développement d'espaces ou de services partagés.

→ **Encourager l'émergence de nouveaux modes d'habitat** et de nouveaux modes de production pour les différents profils socio-économiques des ménages : habitat participatif, logements modulables, évolutifs et réversibles, logements-ateliers, logements atypiques (loft, très grands logements, logements adaptés à la colocation...).

INTÉGRER LA DIVERSITÉ DES PARCOURS ET LES CYCLES DE LA VIE



UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE DÉSIRABLE, ADAPTÉE, ABORDABLE ALLIANT QUALITÉ RÉSIDENTIELLE ET TYPOLOGIES NOUVELLES



ORIENTATION 3 RELATIVE À LA CONSOMMATION D'ESPACE

La réduction de la consommation d'espace et la lutte contre l'étalement urbain répondent à deux objectifs principaux qui font écho au modèle de développement souhaité par Dijon Métropole :

- **préserver les espaces naturels et agricoles**, dans le cadre d'une stratégie d'autosuffisance alimentaire et du développement d'une agriculture de proximité, d'une part pour mettre en valeur les paysages et assurer à la population un accès aux espaces naturels et d'autre part, pour préserver les fonctions écologiques des espaces constituant la trame verte et bleue ;
- **promouvoir la ville des courtes distances**, en privilégiant un renouvellement de la ville sur elle-même, ce qui permet de limiter les coûts inhérents à l'extension urbaine : un coût financier (l'extension des réseaux, les services) et un coût environnemental (l'allongement des trajets et l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre).

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

- 168 ha liés aux tissus résidentiels avec des extensions urbaines à vocation d'habitat, notamment au travers de projets conséquents sur les communes d'Ahuy, Chevigny-Saint-Sauveur, Perrigny-lès-Dijon et Sennecey-lès-Dijon.
- 155 ha dédiés aux activités, principalement par la réalisation de nouvelles zones (Valmy, premières phases de l'Ecoparc Dijon-Bourgogne et de Beauregard, les Terres Rousses à Chevigny-Saint-Sauveur,...)
- 58 ha pour les grands équipements, les espaces verts et les infrastructures, avec notamment la réalisation de la LiNO.

Les perspectives de développement et les objectifs en termes d'offre nouvelle en logements, d'accueil d'entreprises et d'emplois nécessitent d'évaluer les besoins en consommation foncière en extension urbaine pour les années à venir au regard des capacités d'accueil des tissus urbains existants.

La réponse au défi de la modération de la consommation d'espace doit être différenciée selon la vocation des extensions urbaines, entre habitat et activités, qui ne font pas appel aux mêmes logiques spatiales et échelles de temps.

Les extensions «activités» pour la période 2020-2030 intègrent notamment les surfaces importantes des dernières phases des projets Ecoparc et Beauregard représentant plus de 170 ha, soit à eux seuls, une consommation supérieure à celle observée pour les activités sur la période passée. De surcroît, s'ajoute la nécessaire création d'une offre nouvelle en foncier économique pour répondre à certains besoins ciblés et préserver les capacités d'accueil d'entreprises et activités liées à l'essor économique attendue pour la Métropole.

S'agissant de l'habitat, les projets en cours, en renouvellement autant qu'en extension, ainsi que le potentiel identifié au sein de chaque commune dans l'étude des capacités de mutation et de densification, permettent de répondre aux besoins en logements pour la période 2020-2030. La réalisation de nouveaux projets résidentiels en extension urbaine est donc à priori non nécessaire. Cela suppose en parallèle la définition d'une stratégie de renouvellement urbain ambitieuse, mais dont les conditions de mise en oeuvre peuvent se révéler d'une plus grande complexité opérationnelle et s'inscrivent dans des processus à moyen ou long terme. L'objectif chiffré de modération de la consommation d'espace relatif aux extensions habitat intègre ce paramètre pour répondre aux besoins des communes dont les possibilités en terme de renouvellement urbain sont plus limitées, afin d'assurer le maintien des populations communales et des services de proximité.

Dans tous les cas, les dynamiques d'extensions sont à mesurer au regard de la position des communes au sein de l'armature urbaine, de l'offre en transports et services, des enjeux de mixité sociale, des densités et de la cohérence des périmètres de projets. Leurs localisations et délimitations sont à définir en fonction de l'occupation actuelle des terrains, de la qualité et du potentiel agricole des sols et de leur valeur environnementale ou paysagère.

OBJECTIFS PROPOSÉS

A

LIMITER LES EXTENSIONS URBAINES AUX BESOINS IDENTIFIÉS ET À LA FINALISATION DES OPÉRATIONS EN COURS

Il est proposé de fixer **un objectif de modération de la consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain de l'ordre de 30%**, ce qui implique une réduction d'environ 100 ha de l'artificialisation des sols par rapport à la période 2010-2020, visant à :

- **Finaliser les opérations d'aménagement engagées**, s'agissant à la fois :
 - des parcs d'activités, notamment au travers de la réalisation des dernières phases de l'Ecoparc Dijon-Bourgogne et de la zone d'activités de Beauregard ;
 - des nouveaux quartiers résidentiels en cours d'aménagement ou pour lesquels des dispositifs opérationnels sont engagés.
- **Prévoir une offre foncière nouvelle dédiée aux activités dans une logique de renforcement des zones d'activités existantes**, pour répondre aux besoins et aux perspectives de développement.
- **Limiter les nouvelles extensions urbaines à vocation d'habitat à une enveloppe d'environ 20 ha**, à répartir dans le respect des intérêts communaux et communautaires, notamment en matière de déplacement et de mixité sociale. Il convient de privilégier en priorité la reconstruction de la ville sur elle-même et la finalisation des projets engagés.
- **Assurer la sobriété foncière des infrastructures et des équipements** d'intérêt collectif, par une recherche d'optimisation des constructions et aménagements afin de réduire leurs impacts sur l'environnement et l'artificialisation des sols.

B

ASSURER LA COHÉRENCE DES EXTENSIONS URBAINES AU REGARD DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, AGRICOLES, PAYSAGERS ET URBAINS

- **Garantir une qualité urbaine et d'usage dans les projets en extension** :
 - en respectant un principe de continuité avec les tissus urbains existants et de poursuite de la trame viaire et des cheminements ;
 - en dimensionnant les surfaces et la programmation en logements en fonction de la localisation des projets au sein de l'armature urbaine, de leur proximité aux équipements et services de transport.
 - par la réalisation de projets d'ensemble permettant de garantir une cohérence urbaine et paysagère, notamment au regard des densités attendues et de la réponse apportée aux objectifs environnementaux.
- **Limiter les impacts pour l'agriculture, l'environnement et les paysages** :
 - en articulant le choix des sites urbanisables avec les qualités et les potentialités des terres agricoles ;
 - en veillant au maintien des continuités nécessaires à la mise en oeuvre de la trame verte et bleue ainsi qu'aux fonctionnalités écologiques des espaces ;
 - au travers de normes environnementales ambitieuses, notamment s'agissant de la gestion des eaux et de l'imperméabilisation des sols en s'inscrivant dans les objectifs du SDAGE ;
 - en assurant une qualité paysagère aux interfaces entre espaces urbanisés et paysages naturels et agricoles.



AXE 2

TRANSITIONS URBAINES

CE QUI DOIT ÊTRE TRANSFORMÉ,
MIS EN OEUVRE

ORIENTATION 4
**RELATIVE À L'ARMATURE URBAINE
ET AUX PROJETS URBAINS**

ORIENTATION 5
RELATIVE AUX DÉPLACEMENTS

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

ORIENTATION 4 RELATIVE À L'ARMATURE URBAINE ET AUX PROJETS URBAINS

Limiter l'étalement urbain implique d'activer différents leviers permettant de **retrouver au sein des tissus urbains existants une offre en logements, activités, services et équipements correspondant aux perspectives de développement de la Métropole**. Le territoire dispose de capacités permettant de renouveler la ville sur elle-même :

- au sein des grandes opérations en cours et à l'étude, principalement constituées des écoquartiers dijonnais et des projets de restructuration des centres-villes des communes de première couronne (Chenôve, Longvic, Quetigny) ;
- sur de nouveaux sites de projets, en réinvestissant les espaces libres ou sous-occupés présents au sein des tissus urbains ;
- en mobilisant et en adaptant les constructions existantes et en permettant la mutation et la reconversion des espaces délaissés et moins adaptés.

La nécessité d'optimiser les espaces urbains suppose cependant des réponses adaptées aux communes et aux quartiers, à leurs morphologies urbaines et à leurs niveaux en services et équipements. Le développement urbain s'inscrit ainsi dans une armature du territoire recherchant en priorité une proximité des transports en commun et un renforcement des centralités existantes adapté à leurs caractéristiques.

Mais au-delà de la seule réponse aux besoins et objectifs quantitatifs, **l'intensification de la ville sur elle-même est l'occasion d'améliorer le fonctionnement et les paysages urbains, d'engager le territoire vers sa transition énergétique et écologique**. Les projets urbains, dans la diversité de leurs échelles, peuvent chacun apporter des réponses aux grands défis identifiés en matière d'habitat, de

déplacements, d'environnement, d'emplois et services.

Cette dynamique de renouvellement urbain s'inscrit dans le temps long et nécessite une certaine agilité du territoire dans «la fabrique de la ville» pour répondre aux évolutions des enjeux, notamment au travers de démarches évolutives, adaptables ou expérimentales dans la conduite des projets urbains.

Au-delà de la mise en oeuvre opérationnelle des sites de projet, s'ajoute également une ambition de réinventer progressivement l'espace urbain et ses usages : des architectures de qualité, des services de proximité, des espaces publics pacifiés et appropriables par les habitants, une présence végétale renforcée.

Cela suppose d'orienter les choix d'urbanisation, dans leurs localisations, leurs formes, leurs programmations et d'accompagner la transformation urbaine vers plus de qualité paysagère et environnementale. A cet égard, les notions de coutures urbaines, de transitions paysagères, de continuités des cheminements sont essentielles pour **assurer la cohérence de la trame urbaine, réduire les coupures et fragmentations de l'espace et valoriser l'identité des quartiers dans leur diversité**.

OBJECTIFS PROPOSÉS

A

FAVORISER L'INTENSIFICATION URBAINE AUTOUR DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DES AXES URBAINS

→ **Densifier et renforcer la mixité des fonctions autour des axes de transports en commun structurants** (gares, tramways et lianes).

→ **Permettre la recomposition des tissus urbains autour des principaux axes** des faubourgs dijonnais et des communes de première couronne, dont la largeur des voies et la diversité des morphologies, associant maisons de ville et logements collectifs, permettent une intensification de la trame bâtie tout en améliorant la qualité paysagère des profils urbains (ordonnancement, diminution des ruptures d'échelle, traitement des interfaces entre espace public et bâti).

B

RENFORCER LES CENTRALITÉS AU TRAVERS D'UN URBANISME ADAPTÉ À LEURS CARACTÉRISTIQUES

Le PADD décline les principaux objectifs urbains au travers de la typologie suivante :

→ **Les centralités de proximité**, constituées des bourgs des communes et des grands quartiers résidentiels équipés, pour lesquels il s'agit :

- de réinvestir l'existant, de redonner un usage au patrimoine, constructions anciennes et bâti agricole délaissé ;
- de retrouver une offre en logement sur les espaces non bâtis qui ne présentent pas un intérêt paysager ou environnemental remarquable (espaces libres interstitiels, dents creuses, fonds de parcelles) au travers de morphologies adaptées au tissu urbain existant. De nouvelles typologies (de type semi-collectif, maisons de ville) doivent permettre d'assurer une continuité du paysage de centre-bourg plutôt que la reproduction des modèles classiques des lotissements ;
- de structurer des espaces publics centraux de qualité, apaisés, ainsi qu'un maillage piéton et cyclable irriguant l'ensemble des quartiers ;
- de préserver les commerces et les linéaires commerciaux lorsqu'ils existent et de favoriser le développement d'une offre en services et commerces de proximité dans les communes qui en manquent.

Sont également considérés comme centralités de proximité, les quartiers de grands ensembles pour lesquels des objectifs spécifiques sont définis dans la poursuite des actions de rénovation urbaine engagées : requalification des espaces publics, résidentialisation, diversification des typologies bâties, restructuration des pôles commerciaux de proximité...

→ **Les pôles urbains**, dotés d'équipements de proximité structurants (Chenôve, Chevigny-Saint-Sauveur, Fontaine-lès-Dijon, Longvic, Quetigny, Saint-Apollinaire, Talant) pour lesquels s'ajoutent les objectifs suivants :

- des typologies bâties plus denses permettant de répondre aux objectifs démographiques ;
- un renforcement de la mixité des fonctions, au travers de nouveaux services, commerces et locaux tertiaires au sein des opérations résidentielles ;
- un rôle d'articulation entre les modes de transports et d'intermodalité.

→ **Le coeur métropolitain**, constitué du centre-ville de Dijon dont la dynamique d'animation urbaine doit s'étendre aux faubourgs et pôles de quartiers, par la poursuite et le maintien des rez-de-chaussées commerciaux, une intensification des usages, l'apaisement de la circulation et la continuité des parcours piétons.

→ **Les pôles métropolitains**, dont les vocations d'équipements structurants et de vitrine économique sont à renforcer au travers d'un urbanisme novateur et intense, (Cf.Orientation1) : Gare de Dijon-Ville/Cité Internationale de la Gastronomie et du Vin, Clemenceau/Porte Neuve, Université/Longènes, Entrée Nord/Valmy.

C

AMORCER UNE RECOMPOSITION URBAINE SUR LE LONG TERME AUTOUR DES PORTES URBAINES ET DES AXES STRATÉGIQUES

→ **Amorcer une évolution des tissus urbains autour d'axes stratégiques** regroupant de nombreux sites de projets en cours ainsi qu'un potentiel de recomposition urbaine important à long terme :

- **L'entrée Sud**, autour de l'axe Roland Carraz / route de Beaune, depuis l'écoquartier Arsenal jusqu'à Perrigny-lès-Dijon. La reconquête des friches et la mutation des tissus d'activités vers un tissu mixte, intégrant l'habitat, doivent permettre la mise en valeur de cette entrée de ville peu qualitative. Cette transformation progressive doit être accompagnée de réflexions sur l'insertion des activités ou leur relocalisation, la requalification des espaces publics et la desserte en transports en commun, la couture urbaine avec les tissus résidentiels environnants et le renforcement de la trame paysagère et végétale.

- **Les bords de l'Ouche et du Canal de Bourgogne**, autour desquels de nombreux sites sont en cours de reconversion et en projets, de l'écoquartier des Carrières Blanches à l'écoquartier Arsenal, en passant par la Cité Internationale de la Gastronomie et du Vin. Cet axe constitue un espace pivot sur lequel des continuités paysagères et urbaines sont à mettre en oeuvre en lien avec la gare et le centre-ville de Dijon d'une part, le quartier de la Fontaine d'Ouche et l'accès aux espaces naturels d'autre part (Lac Kir, Vallée de l'Ouche, Combes, Coteaux de Talant).

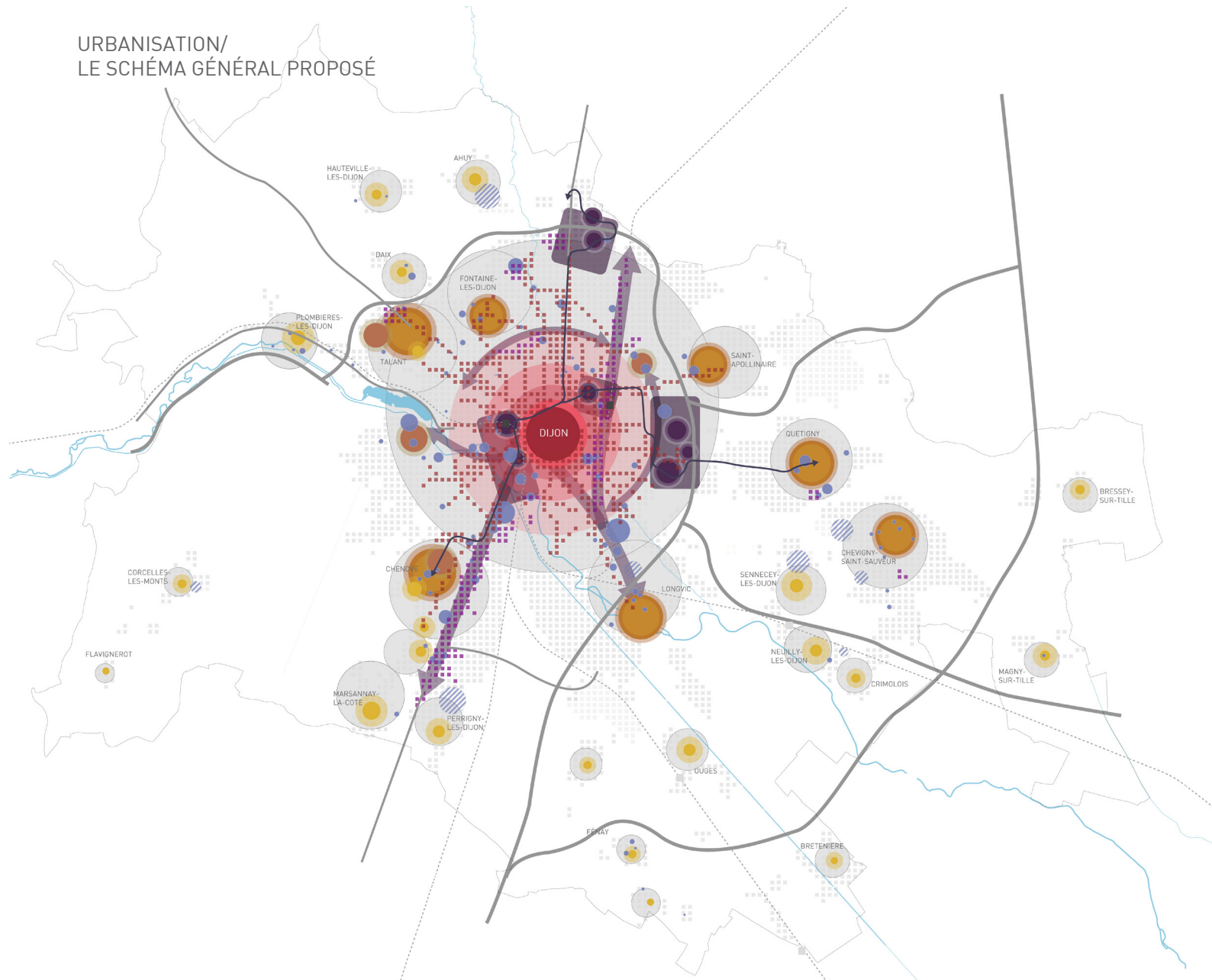
- **Le faisceau Sud-Est** entre Dijon et le centre de Longvic où un continuum urbain est à renforcer autour des projets en cours (Ecocité Jardins des Maraîchers) et nouveaux (Pommerets-Poussots), en atténuant les ruptures liées aux infrastructures et en requalifiant les axes structurants.

- **Autour du faisceau ferré Nord / Porte Neuve**, qui marque une césure au travers de la ville et qui dispose d'un potentiel de mutation et de valorisation des emprises ferrées, institutionnelles et d'activités. Cette transformation permet la requalification du centre étendu de Dijon, du boulevard Voltaire au secteur Clemenceau, s'étirant au-delà vers Chevreul-Parc au Sud, l'avenue de Stalingrad et le Marché de l'Agro au Nord. Elle est l'occasion de développer une «écocité linéaire», intégrant les enjeux de mobilité, d'approvisionnement de la ville et de logistique urbaine, de circulation de la biodiversité au développement de nouveaux logements et de constitution d'un pôle tertiaire.



- **La ceinture des boulevards** entourant le centre élargi de Dijon sur laquelle la requalification des espaces circulés, l'aménagement des grands carrefours et des places s'accompagnent d'une intensification urbaine et de la mutation des tissus commerciaux et d'activités (Allobroges, Kennedy/Maillard...).

→ En dehors de ces grands axes stratégiques, **la requalification et la mutation des tissus d'activités des entrées de villes** vers un tissu mixte intégrant l'habitat seront encouragées afin de répondre aux objectifs d'accueil de nouveaux ménages et aux enjeux d'évolution de ces secteurs. Cela concerne notamment le secteur de la Grande Fin à Fontaine-lès-Dijon, la ZA En Nachey à Talant, le Technoparc à l'entrée Nord de Dijon.



URBANISATION / LE SCHÉMA GÉNÉRAL PROPOSÉ




Projets en cours et identifiés

-  Extension urbaine
-  Renouvellement urbain


Centralités de proximité

-  Bourgs étendus, centralités de quartier
-  Grands ensembles



Pôles urbains

-  Chenôve, Chevigny-Saint-Sauveur, Fontaine-lès-Dijon, Longvic, Quetigny, Saint-Apollinaire, Talant




Coeur métropolitain

-  Le centre-ville étendu de Dijon

Densification / transformation

-  Intensification autour des TC et des grands axes
-  Mutation / transformation urbaine

Secteurs stratégiques

-  Pôles métropolitains
-  Portes métropolitaines
-  Axes stratégiques

D**ADAPTER L'EXISTANT / S'ADAPTER À L'EXISTANT POUR CONCILIER DENSITÉ, QUALITÉ URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE**

Au-delà du renforcement des centralités, des abords des transports en commun et des axes stratégiques, le PADD propose de :

→ **Permettre une évolution des tissus pavillonnaires** (lotissements, maisons de ville) au travers d'une «densification douce» qui contribue au maintien de la population des communes. Extensions, surélévations, divisions parcellaires sont des leviers permettant d'adapter les constructions existantes aux cycles de vie et parcours de chacun.

→ **Adapter les constructions nouvelles aux morphologies** présentes dans les coeurs de quartiers des faubourgs, notamment de Dijon, afin de mieux correspondre à l'identité des quartiers.

→ Favoriser les projets innovants et exigeants en matière de qualité environnementale et de performances énergétiques

ORIENTATION 5 RELATIVE AUX DÉPLACEMENTS

La politique des déplacements est au cœur du projet de développement de la Métropole et apporte **une réponse transversale aux enjeux identifiés**, qu'il s'agisse des défis environnementaux et de la réduction des émissions des gaz à effet de serre, que de la nécessité de structurer le fonctionnement du territoire au quotidien.

Les évolutions importantes des dernières décennies montrent que le développement d'alternatives crédibles à l'usage de la voiture - telle que la mise en service du tramway, la restructuration du réseau bus, l'extension des zones piétonnes ou encore le développement des aménagements cyclables - permettent de proposer à l'usager un système de transport basé sur une combinaison de modes complémentaires.

Le PLUi-HD est l'occasion de réaffirmer les ambitions de la Métropole et ouvre **une nouvelle étape dans l'amélioration de l'offre de mobilités**.

Avec une croissance projetée de la population de plus de 20 000 habitants entre 2015 et 2030, ce sont près de 80 000 déplacements supplémentaires qui seront à assurer à l'horizon 2030, auxquels s'ajoutent les déplacements en provenance de l'extérieur. L'affirmation de la Métropole dans son espace régional impose en effet de **voir au-delà des frontières et de coordonner la politique des déplacements au niveau de l'aire urbaine** et du bassin de vie, au travers d'une maîtrise des flux et d'un fonctionnement multimodal à organiser et à graduer dans les relations entre centralités et périphéries.

A cet égard, l'enjeu du report modal doit reposer sur **un système de transports collectifs efficace et concurrentiel, adapté aux flux entrants comme internes à la Métropole**.

La coordination des politiques de déplacements aux perspectives de développement envisagées est essentielle, autant pour **adapter l'offre en mobilité à la diversité des territoires** que pour **accompagner les transformations urbaines**. Si la réalisation d'infrastructures représente un investissement important pour la collectivité, elle doit être envisagée de manière progressive, en lien étroit avec les projets d'urbanisation et de développement sur le long terme.

Le renouvellement des pratiques, la diversification des usages et des services en mobilité offrent également de nouvelles perspectives, favorisées par la montée en puissance des outils numériques et des innovations technologiques.

L'objectif «d'une ville des courtes distances» et l'essor des mobilités alternatives s'accompagne également de la volonté de **repenser les espaces et paysages urbains autour d'espaces publics solidaires et durables**, partagés et accessibles, pour des déplacements vertueux au profit de la qualité du cadre de vie.

OBJECTIFS PROPOSÉS

A

MAINTENIR DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS ATTRACTIFS ET ACCOMPAGNER LES TRANSFORMATIONS URBAINES SUR LE LONG TERME

→ **Conforter la structure actuelle du réseau de transports collectifs avec des dessertes et des formats adaptés aux territoires et aux densités.** Dans une recherche d'efficacité, les services offerts doivent varier selon la densité et les caractéristiques urbaines des secteurs. Le réseau de transports collectifs sur la Métropole s'articule autour d'un réseau structurant constitué du tramway, des Lianes et de la Corol, complété par des lignes de bus urbaines et des lignes adaptées à la desserte des zones d'activités et des zones moins denses.

→ **Engager des réflexions sur des extensions ou adaptations du réseau TC structurant.** Si la structure du réseau doit être maintenue, des réflexions peuvent être engagées sur la pertinence de l'extension ou de l'adaptation du réseau de transports collectifs structurants à un horizon 2030 voire au-delà, en lien avec le nouveau contexte des déplacements et les développements urbains et économiques projetés. Plusieurs secteurs combinent à la fois des enjeux de desserte de zones d'emplois et de zones denses, des enjeux de transformation urbaine et des enjeux de report modal, notamment :

- **le secteur Est et l'Arc**, intégrant l'Ecoparc Dijon Bourgogne et les communes en développement de l'Est dijonnais. A l'objectif de desserte des zones d'emplois et de logements s'associe un objectif de maîtrise du trafic automobile dans ce corridor afin de capter les flux qui pénètrent au cœur de la Métropole depuis ce bassin versant ;
- **l'entrée Sud**, avec l'axe Dijon-Beaune traversant les communes de Perrigny-lès-Dijon, Marsannay-la-Côte et Chenôve, en lien avec la requalification de l'entrée de ville et l'objectif de transformation urbaine autour de cet axe, par une mutation progressive des tissus d'activités vers un tissu mixte. L'aménagement d'un axe structurant de transports collectifs permettrait également une maîtrise des flux de trafic automobile élevés en provenance du Sud de l'aire urbaine.

→ **Valoriser l'étoile ferroviaire dijonnaise**, en partenariat avec les autorités compétentes et les acteurs concernés, afin d'affirmer le rôle structurant du réseau ferroviaire à l'échelle régionale et de l'aire urbaine mais aussi dans l'organisation de la mobilité au sein de la Métropole. Il s'agit :

- **d'organiser la politique de rabattement à l'échelle de l'aire urbaine**, en confortant l'attractivité du réseau ferroviaire et en favorisant le report modal, notamment par un développement des pôles d'échanges multimodaux existants. A cet égard, le rôle de la gare de Dijon-Ville est affirmé et celui de **la gare de Porte Neuve doit être développé**, à la fois au regard du potentiel d'urbanisation sur le secteur, mais aussi dans ses fonctions de desserte du centre-ville de Dijon et des pôles métropolitains (CHU, Université,...) en articulation avec les autres modes de déplacements. Avec le raccordement ferroviaire de La Chapelle, c'est-à-dire le raccordement entre l'axe ferroviaire vers Besançon et celui vers le Nord, le rôle de gare serait accru ;
- **de contribuer à fluidifier et optimiser les flux de circulation nationaux et européens**, notamment l'axe Rhin-Rhône ;
- **de maintenir le potentiel de reconfiguration de la desserte ferroviaire interne à la Métropole sur le long terme**, afin d'accompagner la transformation urbaine de l'axe stratégique du faisceau Porte Neuve et les développements en cours (Longvic, Ecocité Jardins des Maraîchers,...) et d'envisager la création de pôles d'échanges en seconde couronne autour des haltes ferroviaires fonctionnelles (Ouges) ou à réouvrir (Neuilly-lès-Dijon), en lien avec les secteurs en développement (Sennecey-lès-Dijon, Chevigny-Saint-Sauveur, zone d'activité de Beaugard, ancien site de la BA 102...).

B**RENFORCER LES MOBILITÉS ACTIVES ET INCITER À L'ESSOR DES MOBILITÉS PARTAGÉES**

→ **Développer une offre en services complémentaires aux réseaux de transports collectifs classiques**, pour répondre aux demandes en déplacements plus ponctuelles et diffuses, difficiles à satisfaire via les réseaux de transports collectifs traditionnels en termes de volumes, fréquences et amplitudes. Il s'agit notamment de permettre une alternative à la voiture individuelle sur les secteurs périphériques de seconde couronne, de desservir les zones d'activités et de développer des liaisons au sein des bassins de vie et entre communes de première couronne sans passer par le centre de Dijon. Ces services complémentaires intègrent le transport à la demande, les mobilités partagées (covoiturage, vélopartage, autopartage, VTC...) et les mobilités émergentes (vélo électrique, trottinette, glisse urbaine,...). La complémentarité des modes et des services pourra également être étayée, notamment dans les usages (tarification, plateforme commune, outils numériques...).

→ **Mettre en place un maillage cyclable intercommunal** au travers d'un schéma des mobilités douces ou actives pour permettre des cheminements intercommunaux et intracommunaux lisibles, continus et sécurisés, qui pourraient être déclinés :

- **autour d'axes forts de traversée de l'agglomération**, en s'appuyant sur les supports existants (pistes aménagées, canal de Bourgogne, continuités de la trame verte...), les secteurs de transformation urbaine et les projets éventuels de requalification de voirie sur les boulevards et entrées de ville ;
- **de la définition d'un maillage secondaire**, à la fois intra-urbain, intégrant notamment l'aménagement d'itinéraires et de zones apaisées, en particulier dans les centralités des communes et des quartiers, mais aussi extra-urbain, à l'appui de la valorisation de certains chemins ruraux permettant de relier les communes entre elles.

Pour une mise en œuvre réaliste de ce schéma, une hiérarchisation et un phasage des actions à conduire doivent être définis à l'échelle de la Métropole.

→ **Assurer des cheminements piétons sécurisés et confortables pour tous**, pour permettre aux piétons et personnes à mobilité réduite de se déplacer dans de bonnes conditions, au travers :

- de la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- de la poursuite du développement de zones de rencontre ou piétonnes ;
- de l'identification des continuités piétonnes à améliorer, au sein des centralités des communes et en lien avec les équipements de proximité, notamment scolaires, sportifs et culturels, avec la nécessité de traiter les différents points durs (traversées, grands carrefours,...) ainsi que par un renforcement des perméabilités piétonnes dans les développements urbains.

C**STRUCTURER LE RESEAU ROUTIER AU PROFIT DE DÉPLACEMENTS PLUS DURABLES**

→ **Valoriser le rôle de la rocade**, comme élément structurant de la hiérarchie du réseau routier, finalisée avec la mise en service de la LiNO en 2014 et permettant de capter les flux de transit. Les raccordements des pénétrantes avec la rocade doivent ainsi être améliorés pour inciter à l'usage de la rocade et éviter de prolonger son parcours par les pénétrantes.

→ **Maîtriser les flux de trafic sur certaines pénétrantes** pour réduire les nuisances et inciter au report modal en lien avec les connexions aux lignes structurantes du réseau de transports collectifs et au réseau cyclable. Cela concerne principalement les secteurs suivants :

- l'Est avec notamment l'Arc, qui relie l'A31 à la rocade et au centre de Dijon, et dont les volumes de trafic sont très élevés et les congestions récurrentes aux heures de pointe au niveau de l'échangeur de la rocade. Un parking-relais pourrait être aménagé en parallèle d'une desserte de l'Ecoparc avec une organisation des voies de circulation incitant ainsi au rabattement vers les modes alternatifs ;

- le Sud, où l'offre viaire est très généreuse et n'incite pas à un report modal. L'aménagement d'un parking-relais doit être intégré dans l'aménagement global de cette entrée Sud en tenant compte d'une éventuelle extension du réseau structurant de transports collectifs ;

- l'Ouest avec l'axe de Plombières-lès-Dijon à Dijon, où les flux de circulation en entrée sur cette pénétrante sont importants avec les connexions entre la LiNO, l'A38 et les boulevards de Dijon. L'optimisation de la desserte en transports collectifs et la mutualisation des zones de stationnement aux abords du lac Kir pourraient inciter davantage au report modal sur cet axe en partie réaménagé (site propre, réalisation d'un parking à proximité de la LiNO,...) ;

→ **Repenser le rôle de la ceinture des boulevards de Dijon** où le trafic doit être modéré pour améliorer la qualité de vie des quartiers traversés. Il s'agit de proposer une configuration plus urbaine et surtout multimodale, avec des aménagements en faveur des bus, des vélos et des piétons, ainsi que des points d'intermodalité accompagnant l'irrigation des faubourgs.

D

COORDONNER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT POUR ACCOMPAGNER UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

→ **Optimiser l'offre et rationaliser l'usage du stationnement public existant**, en cohérence avec les caractéristiques des secteurs, notamment :

- le stationnement dans le centre de Dijon, qui doit être valorisé en intégrant une réflexion sur les rôles de certains parkings en ouvrage et le type d'usagers à satisfaire (résidents, pendulaires, touristes) ;

- le stationnement en liaison avec les infrastructures de transports structurants (tramway et Lianes), qui doit être réglementé pour favoriser le stationnement de longue durée aux extrémités des axes et limiter ce type de stationnement le long des corridors ;

- la politique de stationnement dans les centres des communes, à ajuster en fonction de leurs spécificités (structuration de la commune, desserte en transports collectifs, commerces, modes alternatifs...), des objectifs de satisfaction des différents types d'usagers et des enjeux de requalification des espaces publics.

→ **Adapter le stationnement privé pour limiter l'usage de la voiture individuelle** et lutter contre la sur-motorisation des ménages, en prenant en compte les caractéristiques et les enjeux des secteurs en articulant :

- la qualité de la desserte et de l'offre en mobilités alternatives, notamment aux abords des axes de transports collectifs structurants ;

- les éventuelles concurrences de l'offre routière aux transports en commun sur certains secteurs ;

- les caractéristiques des ménages et du parc de logements ;

- les possibilités de mutualisation entre les différents usages au regard de la mixité des fonctions urbaines ;

- le développement des espaces de stationnements pour les modes actifs ou partagés ;

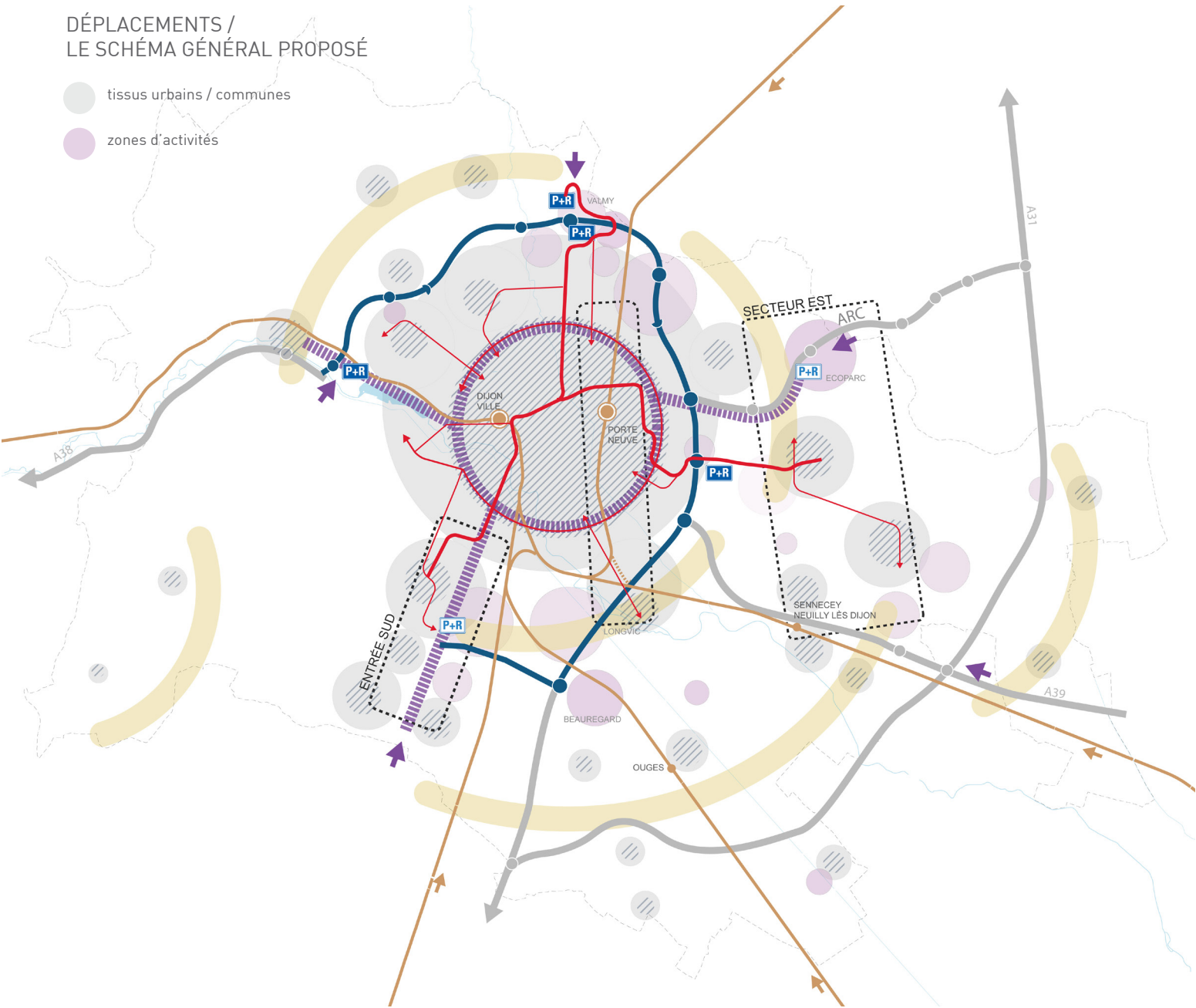
- les stratégies de libération de l'espace public pour d'autres usages.

→ **Améliorer et réduire le stationnement en surface**, sur les espaces publics et privés, dans une logique d'optimisation du foncier et de valorisation des paysages urbains. Il s'agit d'une part, de privilégier le stationnement en ouvrage et d'autre part, d'atténuer la présence visuelle des stationnements dans les projets (implantation sur la parcelle, traitement paysager des abords et revêtements,...)

TRANSITIONS URBAINES

DÉPLACEMENTS / LE SCHÉMA GÉNÉRAL PROPOSÉ

- tissus urbains / communes
- zones d'activités



s'appuyer sur le réseau de transport en commun structurant

proposer une desserte adaptée aux territoires et un développement d'une offre complémentaire

l'étoile ferroviaire, un levier d'une politique de rabattement à l'échelle de l'aire urbaine

et de desserte interne à la métropole avec un rôle accru de Dijon-Ville et de Porte Neuve

valoriser le rôle de la rocade

intégrer les flux externes et inciter au report modal

axes stratégiques pour le report modal

parking relais existants ou à court terme et parking relais potentiels

un apaisement de la circulation

secteurs stratégiques d'articulation entre développements urbains et transports en commun

ORIENTATION 6 RELATIVE À LA VILLE RÉSILIENTE ET POST-CARBONE

Les objectifs de préservation des ressources naturelles (l'eau, l'air, la qualité des sols), de réductions des émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'amélioration des performances énergétiques, impliquent une prise en compte de l'ensemble des enjeux dans la stratégie de développement. Ils sont **une réponse au défi planétaire de la lutte contre le réchauffement climatique** mais doivent être également considérés comme **des leviers d'amélioration de la qualité de vie, en positionnant la question de la santé des habitants au coeur des politiques urbaines.**

La multiplication des épisodes climatiques exceptionnels (canicule, inondations...), les pics de pollutions, l'assèchement des nappes phréatiques, sont des réalités d'aujourd'hui qui imposent de mettre en place les outils nécessaires pour assurer la viabilité des espaces urbains de demain, d'anticiper les transformations à venir : **faire émerger une société post-carbone**, celle de l'après pétrole et de la fin des énergies fossiles ; **construire une métropole résiliente**, capable de s'adapter aux aléas et aux risques climatiques pour garantir la sécurité et le bien-être de la population.

Dijon Métropole est engagée dans la transition énergétique et écologique et mène une politique active (Plan Climat Air Energie Territorial, Plan de Protection de l'Atmosphère) et reconnue (Territoire à énergie positive pour une croissance verte, Ville respirable en 5 ans...) qu'il s'agit de poursuivre et d'accentuer en s'appuyant :

- Sur **une planification urbaine assurant sur le long terme une diminution des émissions de gaz à effet de serre.** Elle se traduit dans les choix d'urbanisation par la volonté d'une ville compacte, d'un territoire des courtes distances, associés à une politique des déplacements encourageant l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. C'est

aussi repenser l'approvisionnement de la ville et les circuits logistiques pour limiter graduellement leurs impacts environnementaux. Au-delà de la réduction des GES, c'est la diminution durable des émissions de polluants et la qualité de l'air qui sont en jeu.

- Sur **une politique énergétique ambitieuse**, par une plus grande maîtrise des consommations et le développement des énergies alternatives. A cet égard, deux leviers sont essentiels : d'une part, la poursuite de la réalisation d'équipements et d'infrastructures énergétiques qui relève de la collectivité et des réflexions à engager sur l'extension des réseaux de chaleur urbain et de nouvelles unités de production ; d'autre part, l'amélioration des performances énergétiques des constructions qui nécessite un accompagnement pour requalifier le parc existant et encourager l'excellence environnementale dans les nouveaux projets. Dans les deux cas, les nouvelles technologies et le développement constant des savoir-faire laissent entrevoir l'émergence d'une ville intelligente, rationnelle dans ses consommations et multipliant les synergies entre les acteurs.

- Sur **la constitution d'un métabolisme urbain durable** maîtrisant les rejets ; la construction de cycles basés sur le réemploi des matières consommées (gestion des déchets, matériaux de construction) par une gestion économe et la qualité des ressources naturelles. A ce titre, les aménagements jouent un rôle primordial pour préserver la ressource en eau. Le développement de la végétation en ville et de la porosité des sols sont à poursuivre pour limiter les rejets vers les réseaux et assurer la régulation thermique des espaces urbains.

OBJECTIFS PROPOSÉS

A

ACCENTUER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

→ **Poursuivre la rénovation énergétique des constructions existantes** et les démarches engagées dans le cadre des programmes de réhabilitation du parc privé dégradé intégrant un renforcement des dispositifs d'accompagnement, notamment :

- lors des projets d'adaptation, reconversion, extension ou surélévation des constructions existantes,
- à destination des propriétaire occupants modestes dans le cadre de la lutte contre la précarité énergétique.

La rénovation thermique du parc à loyer modéré engagée doit être également poursuivie en maintenant des objectifs ambitieux, tant en terme de nombre de logements à réhabiliter que du niveau de performance énergétique à atteindre.

→ **Promouvoir le bioclimatisme dans les constructions neuves et les projets urbains** (apports solaires, implantation des constructions, qualité des ouvertures, efficacité des matériaux, ventilation naturelle ...) et favoriser les constructions dont les performances énergétiques sont exemplaires (bonus de constructibilité).

→ **Développer les énergies renouvelables et de récupération** à la fois au travers :

- de la poursuite de la réalisation et de l'adaptation des équipements de production, à l'instar de l'unité d'incinération des ordures ménagères ou des unités de récupération et de cogénération des stations de Chevigny-Saint-Sauveur et Dijon-Longvic et en menant des réflexions sur la réalisation de nouvelles unités de production (chaufferies biomasse, développement des énergies solaires et éoliennes). D'autres supports sont également à étudier avec l'amélioration des techniques (data-center,...).

Cette politique d'équipement doit s'accompagner d'une réflexion sur l'extension progressive des réseaux de chaleur urbain, notamment en direction des quartiers denses non reliés aux réseaux existants (Dijon Ouest, Talant, Longvic, Chevigny-Saint-Sauveur) dans la perspective de la constitution à terme d'un réseau de chaleur intercommunal.

- d'une action au sein de la trame urbaine sur les constructions existantes et nouvelles, en favorisant le raccordement aux réseaux de chaleur, et en utilisant le potentiel solaire encore peu exploité par le développement des installations photovoltaïques ou thermiques en toiture, au sein des équipements publics, des bâtiments d'activités et des habitations.

B

ARTICULER LES CHOIX D'URBANISATION ET LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES ET LES POLLUTIONS

→ **Apaiser la circulation** au sein des tissus résidentiels. Il s'agit notamment :

- de réduire les points noirs identifiés en poursuivant les aménagements et la limitation des vitesses sur les voiries concernées (traversées de Chenôve, Crimolois, Marsannay-la-Côte, Neuilly-lès-Dijon, la ceinture des boulevards dijonnais,...) et mener une réflexion sur la mise en place de zones à circulation restreinte ;
- de limiter les flux de transit automobile au sein des nouvelles opérations et de proposer des espaces apaisés en cœur d'îlot ;
- de concilier la lutte contre les nuisances sonores avec les objectifs d'intensification et de transformation urbaine le long des principaux axes d'entrée de ville, des faubourgs et des voies ferrées.

Au-delà de l'apaisement de la circulation ou de la réduction des espaces dédiés à la circulation automobile, l'implantation des constructions, l'organisation des fonctions et des logements devront contribuer à préserver des espaces calmes (bâtiment-écran, épannelage adapté à la propagation du bruit, logements traversants...).

Par ailleurs, des réflexions sont à engager sur le traitement des voies les plus circulées à l'aide de nouveaux revêtements acoustiques.

→ **Accompagner le développement des modes de transports électriques et hybrides**, notamment en développant les possibilités de recharge au sein des espaces publics et privés et en poursuivant la stratégie d'éco-mobilité mise en place (promotion des modes actifs, développement du parc hybride et électrique des transports en commun et des transports partagés).

→ **Lutter contre l'exposition des personnes aux nuisances sonores et aux diverses formes de pollutions** en veillant :

- Au confort acoustique dans les projets de constructions. L'exposition des personnes les plus sensibles est un point de vigilance prioritaire qui doit être intégré lors de la création de nouveaux équipements ou structures dédiés à l'enfance ou aux personnes âgées.
- A la qualité des matériaux et procédés employés dans la construction (faibles émissions de Composés Organiques Volatiles...).
- Au choix des plantations dans les projets d'aménagements afin de limiter les essences allergisantes.

Il s'agit par ailleurs de recréer **des espaces tampons qualitatifs et végétalisés**, à la fois :

- Au droit des grandes infrastructures routières, associé d'une part, à la valorisation paysagère de marges de recul et des interfaces entre espaces circulés et habités, d'autre part, à l'action naturelle de la végétation sur la captation des particules.
- Entre les secteurs résidentiels et les secteurs d'activités à vocation industrielle ou artisanale. A cet égard, les secteurs de mutation urbaine devront veiller à la cohabitation des usages en organisant des espaces de transition limitant les impacts visuels et sonores.
- Entre les secteurs d'habitat et les espaces agricoles, grâce à la constitution de lisières paysagères permettant de limiter les conflits d'usages et de limiter l'exposition des habitants à l'éventuelle utilisation de produits phytosanitaires à proximité.

→ **Prendre en compte le Plan d'exposition au Bruit** de l'aéroport, en conservant un principe de vigilance face aux évolutions qui pourraient avoir lieu sur le long terme dans le cadre de sa révision. Si l'éventuelle réduction des périmètres d'inconstructibilité pourra permettre la réalisation de projets en renouvellement urbain (Sennecey-lès-Dijon, Neuilly-lès-Dijon,...), elle ne doit pas avoir pour conséquence la réalisation systématique de nouveaux projets en extension urbaine.

→ **Lutter contre les îlots de chaleur** au sein des projets de construction et des aménagements des espaces publics en :

- renforçant la présence végétale, au sol et au droit des constructions (façades et toitures végétalisées);
- en veillant à la teinte des revêtements lors des aménagements des espaces publics et dans les nouvelles constructions, en privilégiant notamment les tons clairs sur les façades les plus exposées au rayonnement solaire ;
- en intégrant la problématique du confort thermique dans les nouveaux projets à l'échelle des opérations (implantations, ombrage,..) autant qu'à celle des logements (ventilation, disposition des pièces à vivre,...).

Le développement d'îlots de fraîcheur (cœur d'îlots privés, parcs et squares) sera recherché, en particulier au sein et à proximité des espaces urbains centraux très minéralisés.



POURSUIVRE LA POLITIQUE DE VIGILANCE FACE AUX RISQUES

→ **Intégrer les Plans de Prévention des Risques naturels ou technologiques** et la prise en compte des aléas dans les choix d'urbanisation :

- en approfondissant la connaissance des aléas sur des communes ou des risques non concernés par les plans de préventions (Magny-sur-Tille, risque ruissellement,...)

- en limitant l'urbanisation sur les secteurs particulièrement impactés par les aléas mouvement de terrain (Daix, Plombières-les-Dijon, Flavignerot) et chute de blocs (Talent).

→ **Assurer le fonctionnement naturel des cours d'eau** en limitant l'artificialisation des berges et en favorisant les travaux de restauration sur les secteurs stratégiques permettant de limiter le risque inondation (Ouche aval, Tille) et **développer une stratégie de valorisation des espaces soumis au risque d'inondation** au sein du tissu urbain et des espaces de champs d'expansion des crues (aménagements paysagers, agriculture de proximité...).

→ **Prendre en compte la pollution des sites et des sols**, notamment dans les secteurs de transformation urbaine (Entrée Sud, bords de l'Ouche, faisceau ferré Nord...) en développant notamment des techniques naturelles (phytorestauration...).

D

MÉNAGER LA RESSOURCE EN EAU ET LUTTER CONTRE L'IMPERMÉABILISATION DES SOLS

→ **Promouvoir une gestion économe de la ressource eau** afin de satisfaire aux besoins du territoire, notamment en développant les dispositifs de récupération des eaux pluviales à destination d'usages urbains autant qu'agricoles.

→ **Sécuriser la fonctionnalité des réseaux, l'approvisionnement, l'accès et la qualité de la ressource sur le long terme**, notamment au droit des aires d'alimentation des captages et des zones de sauvegarde des masses d'eau souterraines. Des actions devront notamment être engagées pour réduire les pollutions, principalement d'origine agricole, au droit des nappes stratégiques pour l'alimentation en eau potable actuelle et future.

→ **Développer une gestion alternative des eaux pluviales et de ruissellement** pour limiter les débits de fuite et les rejets vers les réseaux, en adaptant la gestion des ressources aux besoins de préservation de la vie biologique des milieux naturels.

→ **Favoriser la perméabilité des sols dans les aménagements et les projets de construction** au travers de solutions adaptées aux contextes et objectifs urbains (pleine terre, revêtements, végétalisation des toitures,...). Des actions sur les espaces existants très minéralisés sont également à mettre en œuvre via des démarches de désimpermeabilisation des sols, notamment sur les grandes aires de stationnement en surface.

E

DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE INTÉGRÉE VIS-À-VIS DE L'APPROVISIONNEMENT DU TERRITOIRE ET DE SES REJETS

→ **Repenser la logistique urbaine** L'enjeu est à la fois de diversifier les modes d'acheminement depuis l'extérieur, notamment par le développement du fret ferré et l'organisation de circuits logistiques depuis les grandes plateformes et zones d'activités jusqu'aux centres urbains. La mise en place de relais et d'un système de livraison propre (modes actifs, véhicules électriques) en lien avec le développement du e-commerce est à encourager. A cet égard, le faisceau ferré Porte Neuve constitue un support permettant la réalisation d'unités de logistique urbaine assurant un relais direct entre fer et livraisons propres. De même des réflexions sont à engager sur le développement du fret fluvial sur le Canal de Bourgogne pour l'approvisionnement de la ville en lien avec le développement d'une agriculture de proximité.

→ **Intégrer la filière des déchets**, à la fois :

- par le développement du tri et de la valorisation participative dans le cadre d'une économie circulaire (compostage, réemploi ...) créant des passerelles entre systèmes urbains, agricoles et industriels ;

- en poursuivant les développements des infrastructures environnementales de valorisation des déchets ;

- en adaptant le système de collecte au développement urbain au travers d'une meilleure intégration paysagère et fonctionnelle.



AXE 3



PAYSAGES ACTIFS

CE QUI DOIT ÊTRE PRÉSERVÉ, RÉVÉLÉ, VALORISÉ

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

ORIENTATION 8
RELATIVE À L'AGRICULTURE

ORIENTATION 9
RELATIVE À LA TRAME VERTE ET BLEUE



ORIENTATION 7

RELATIVE À LA MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES PATRIMOINES

L'identité d'une ville, d'un territoire, s'apprécie au regard de ses paysages, qu'ils soient urbains, agricoles ou naturels. Ils résultent de l'interaction entre le socle physique (le relief, la végétation, les cours d'eau...) et les activités humaines (l'agriculture, l'urbanisation...).

La métropole dijonnaise est riche d'une géographie complexe et diversifiée et d'une histoire propre qui a façonné ses tissus urbains, vu la construction d'édifices remarquables et révélé des terroirs. C'est cette singularité qui a été reconnue par l'Unesco, ce lien entre une agriculture et une viticulture devenues art de vivre et le patrimoine architectural exceptionnel de la capitale régionale. C'est aussi l'aboutissement de démarches patrimoniales qu'il s'agit de poursuivre et d'un souci permanent de la collectivité d'améliorer le cadre de vie des habitants.

Les vagues successives d'urbanisation ont toutes contribué à la constitution d'un patrimoine particulier. La diversité des tissus urbains, de leurs tracés et architectures, forme sur le territoire une mosaïque à valoriser en adoptant une vision plus large de la notion de patrimoine. Les dynamiques d'intensification, de renouvellement de la ville sur elle-même impliquent de prendre en compte l'existant, de le préserver, mais aussi de le transformer par un dialogue harmonieux entre des écritures architecturales contemporaines et passées. C'est aussi offrir de nouveaux usages, une nouvelle vie aux lieux délaissés et ainsi révéler ce que l'on ne voit plus. Car le paysage n'est pas une photographie et le patrimoine un objet figé. Ils sont toujours associés à une fonction, une pratique de l'espace par la population que ce soit le fait d'habiter, de travailler ou simplement de se promener.

C'est ainsi que l'espace public joue un rôle majeur. Ornemental, fonctionnel ou circulé, il assure la cohérence des espaces urbains, la continuité des parcours et des paysages,

la présence de lieux de vie propices au lien social. Ainsi, le paysage de la rue, associant traitement des espaces publics, volumétrie des constructions et qualité des interfaces et des vides, doit faire l'objet d'une attention particulière.

En revanche, les dynamiques d'extensions urbaines de la fin du XX^{ème} siècle ont souvent conduit à une certaine banalisation des paysages au travers de modèles standardisés. Les lotissements, les zones d'activités, les infrastructures routières impriment l'espace de coupures franches qu'il s'agit aujourd'hui de recoudre et de ne pas réitérer dans les choix d'urbanisation de demain. Cela concerne plus particulièrement la question des entrées de ville et des lisières urbaines.

A ce titre, le renforcement des interactions entre la ville et les espaces naturels et agricoles l'entourant est essentiel. Au-delà de la préservation d'un écrin, c'est le renforcement de l'accès aux lieux de nature par la population, l'émergence de nouvelles formes d'appropriation de l'espace pouvant associer sports, loisirs, agriculture de proximité et sensibilisation environnementale. La valorisation des lisières, des espaces naturels proches et remarquables (les boisements, les reliefs, les cours d'eau) contribue ainsi à l'amélioration du cadre de vie et à l'attractivité de la Métropole.

OBJECTIFS PROPOSÉS

A

POURUIVRE, COMPLÉTER ET ADAPTER LES DÉMARCHES EN COURS DE PROTECTION DU PAYSAGE ET DES PATRIMOINES

→ **Poursuivre la valorisation des Sites Patrimoniaux Remarquables** (ex-secteur sauvegardé et AVAP) en intégrant le projet de site classé de la Côte de Nuits et le Plan de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine concernant les faubourgs anciens de Dijon et les communes de Chenôve et de Marsannay-la-Côte. Il vise notamment :

- à assurer la conservation du patrimoine bâti, en empêchant sa disparition et au travers d'une restauration respectueuse de ses particularités et détails architecturaux ;
- à veiller à l'intégration des nouvelles constructions, à la cohérence des paysages et des compositions urbaines.

Cette démarche va de pair avec la valorisation des espaces publics et des itinéraires de découverte. Elle doit également s'articuler avec les évolutions de la ville et l'adaptation du parc de logements des tissus anciens, stratégiques dans le cadre de la remise sur le marché de logements vacants et l'amélioration des performances énergétiques.

→ **Mener une réflexion sur la mise en place de démarches similaires** sur d'autres secteurs, notamment la butte de l'église de Talant en lien avec la valorisation de la vallée et du coteau de l'Ouche, la replantation du vignoble et l'Espace Naturel Sensible.

→ **Mettre en cohérence les aires de protection des monuments historiques** en rédefinissant, conformément au code du patrimoine, les rayons de protection par des périmètres adaptés aux gabarits et à la co-visibilité des sites et bâtiments.

B

CONSIDÉRER LES PATRIMOINES DANS LEUR DIVERSITÉ

→ **Mettre en valeur le patrimoine diffus** présent dans les communes : bâti ancien agricole, maisons bourgeoises, patrimoine industriel, institutionnel, militaire et religieux. Il s'agit d'une part de veiller à l'intégration architecturale des constructions alentours et de permettre leur transformation tout en préservant leurs caractéristiques remarquables.

De même, les éléments marquants du patrimoine végétal, les alignements et les grands axes plantés, les arbres remarquables et sujets historiques qui contribuent à l'identité des communes sont à préserver.

→ **Préserver les caractéristiques de tissus urbains et des architectures spécifiques**, notamment des compositions d'ensemble témoignant de l'histoire urbaine du territoire : les cités-jardins et lotissements ouvriers, ainsi que la ville nouvelle de Quetigny. Dans ces deux cas, l'objectif porte autant sur les caractéristiques du bâti que sur leur participation à la trame végétale en ville (maintien des jardins et des frontages, des grands espaces verts résidentiels,...).

→ **Construire le patrimoine de demain en favorisant l'innovation architecturale**, la diversité des volumétries, de la composition des façades et en évitant les modèles standardisés.

→ **Favoriser la réinterprétation et la réappropriation des patrimoines, à la fois :**

- par leur reconversion pour de nouveaux usages afin de leur donner une nouvelle vie,
- par leur préservation et intégration au sein des projets d'ensemble en organisant un dialogue entre architecture initiale et contemporaine.

Cela concerne particulièrement les éléments remarquables du patrimoine industriel de la fin du XIX^{ème}-début du XX^{ème} siècle généralement présents sur les sites de reconversion urbaine.

De même, une réflexion peut être engagée sur le devenir des forts qui ceignent l'agglomération :

- par une meilleure intégration paysagère et urbaine, à l'instar de l'aménagement de la Redoute à Saint-Apollinaire. Cela concerne notamment les forts de Sennecey-lès-Dijon et de Beauregard en lien avec les projets de développement limitrophes et à proximité ;
- par leur valorisation touristique et leur réappropriation dans le cadre d'aménagement permanent ou temporaire autour de nouveaux usages (Fort de la Motte-Giron, Fort d'Hauteville).

C

CONFORTER LES ÉLÉMENTS REMARQUABLES DE LA GÉOGRAPHIE DU TERRITOIRE : LES BUTTES, LES COTEAUX ET LES COMBES, LES FILS DE L'EAU

→ Renforcer la lisibilité du relief, des coteaux et des pentes :

- en ménageant les points de vue remarquables depuis la ville vers les reliefs alentours, les buttes et silhouettes patrimoniales du paysage ;
- en préservant les trames végétales au sein des espaces urbanisés sur les pentes et le caractère naturel des combes traversant la ville ;
- en veillant à l'insertion des nouvelles constructions sur les pentes et à l'implantation des nouveaux projets dans la poursuite des implantations initiales des bourgs anciens (fond de vallée, flancs de coteaux...) et des trames parcellaires adaptées au relief.

→ **Retrouver des continuités le long des fils de l'eau**, qu'elles soient paysagères ou liées aux déplacements doux, à la fois lors de la traversée des espaces urbains et entre les communes. Il s'agit également de mettre en valeur les tracés aujourd'hui enfouis ou dissimulés par des aménagements évoquant la présence de l'eau (végétation, continuités piétonnes...), comme la traversée du Suzon du cœur de Dijon.

→ **Affirmer une stratégie globale sur le double corridor du Canal de Bourgogne et de l'Ouche, vers la constitution d'un parc linéaire** mettant en réseaux les différentes séquences et les aménités présentes : le fond de vallée jardiné de Plombières-lès-Dijon, le lac Kir, la traversée et le Port du Canal de Dijon, le parc de la Colombière, l'arboretum et l'étang royal de Longvic, les traversées de Bretenière, Crimolois, Neuilly-lès-Dijon et Ouges. Cela suppose de renforcer la présence végétale, un traitement des continuités piétonnes et cyclables, d'atténuer les effets de coupures liées aux infrastructures et de retrouver des espaces de loisirs et appropriables le long des parcours.

D

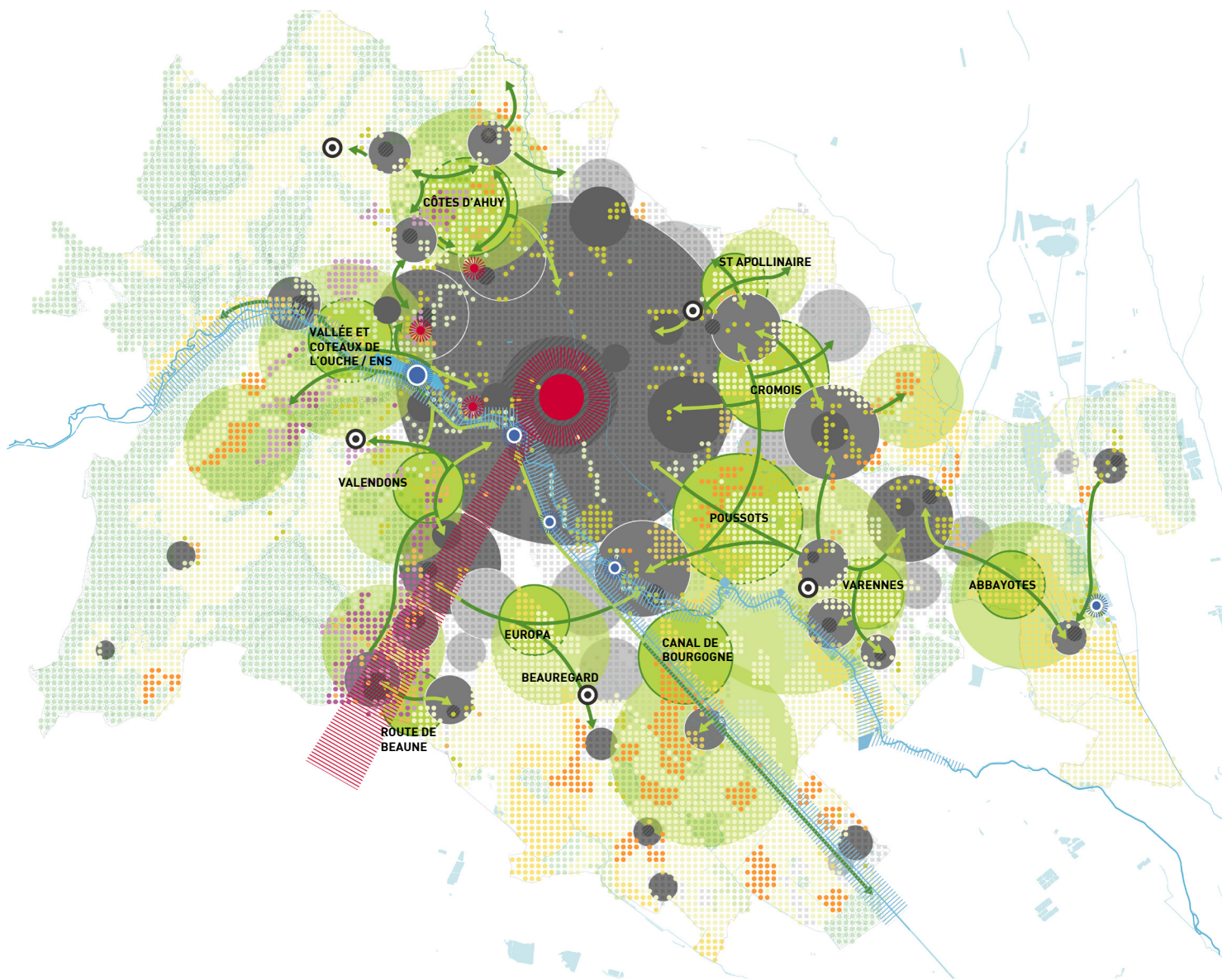
METTRE EN VALEUR LES LISIÈRES URBAINES

→ **Veiller à la qualité des interfaces entre espaces urbains, naturels et agricoles** au sein des nouveaux projets et des extensions urbaines :

- en prévoyant des espaces de jardins capables d'accueillir une végétation protectrice (arbres), un traitement végétalisé des clôtures, un ordonnancement des constructions qui limite les effets de barrières et les coupures franches.
- en intégrant des espaces tampons végétalisés assurant des transitions douces entre les espaces, et pouvant être le support d'usages participant à la vie des quartiers et des communes (circulations, jardins vivriers, détente et loisirs, gestion alternative des eaux,...).

→ **Mettre en oeuvre de nouvelles démarches sur les espaces périurbains stratégiques et les coupures d'urbanisation entre les communes** associant développement de l'agriculture

DES ESPACES À FORTS ENJEUX PAYSAGERS



- boisements
- espaces naturels
- parcs et loisirs
- vignes
- potentiel viticole
- agriculture vivrière
- potentiel maraîcher
- autres espaces agricoles
- les fils de l'eau
- l'Ouche et le canal de Bourgogne
- les ports et lieux de baignades
- les patrimoines repères
- les Climats de Bourgogne et le SPR intercommunal
- les forts
- espaces à enjeux agricoles et paysagers
- dont lisières et hinterland stratégiques
- développement des continuités paysagères, de nature, de liaisons douces

de proximité, mise en valeur paysagère, continuités des cheminements et de la trame verte et bleue. Cela concerne particulièrement les «hinterland» agricoles présents au sein de la trame urbanisée qui organisent une transition vers les espaces de nature : la côte d'Ahuy, les coteaux et la vallée de l'Ouche, les Valendons (Dijon-Chenôve), le secteur Europa (Chenôve-Longvic), les ceintures agricoles de Perrigny-lès-Dijon, Longvic et Sennecey-lès-Dijon, la liaison de Magny-sur-Tille à Chevigny-Saint-Sauveur et les faisceaux agricoles encadrant Saint Apollinaire.

E

REQUALIFIER LES ENTRÉES DE VILLE ET ASSURER LA QUALITÉ DES TRANSITIONS AU SEIN DES ESPACES URBAINS

→ **Poursuivre la mise en valeur des entrées de ville** au droit des grands axes et des traversées des espaces urbains jusqu'au coeur de l'agglomération :

- en veillant à l'implantation et à la qualité architecturale des constructions permettant de redéfinir des profils urbains structurés. Cela concerne autant les secteurs d'habitat que les trames commerciales et d'activités ;
- en développant les continuités végétales sur l'espace public et au sein des reculs sur les espaces privés ;
- en atténuant le caractère routier des axes au travers d'un mobilier urbain adapté et des affichages publicitaires limités conformément au RLPi ;
- en diminuant la présence visuelle des automobiles, notamment des aires de stationnement en surface privées ;
- en requalifiant les voiries circulées et le partage de la chaussée entre les modes de transports, en particulier par la réalisation de circulations piétonnes confortables.

Sont notamment considérés comme axes prioritaires :

- l'entrée Sud de l'axe Dijon-Beaune traversant Chenôve, Marsannay-la-Côte et Perrigny-lès-Dijon, en lien avec la route des vins et la valorisation des Climats de Bourgogne. La requalification de cette entrée de ville est intégrée à un processus de transformation urbaine sur le long terme, de mutation de certains secteurs d'activités vers un tissu mixte et de développement progressif des transports en commun structurant et des lieux d'intermodalité ;
- la route de Plombières à Dijon, dont le caractère très minéral tranche avec l'écrin paysager qui l'entoure. Au-delà de l'aménagement de la voirie, le maintien des percées visuelles et de la porosité de la trame bâtie seront à rechercher ;
- les traversées de Longvic à Dijon marquées par de nombreuses coupures liées aux grandes infrastructures.

Par ailleurs, en conformité avec les orientations relatives à l'urbanisme et aux déplacements, la ceinture des boulevards entourant le centre étendu de Dijon fait l'objet de la même démarche, notamment au droit des grands carrefours et des portes urbaines qu'il s'agit de valoriser (place Roger Salengro, Saint Exupéry...).

→ **Réduire les coupures et assurer des transitions qualitatives :**

- entre les espaces privés et publics, en diminuant les effets de frontière, en développant les espaces collectifs en pied d'immeuble (parvis, espaces verts,...) et les frontages végétalisés ;
- entre les constructions dans la diversité de leurs fonctions et typologies bâties par l'animation des façades aveugles, une insertion des volumes et un traitement des épannelages limitant les ruptures d'échelles ;
- au sein de la hiérarchie des voies, en assurant des transitions progressives entre axes principaux et secteurs apaisés.



ORIENTATION 8 RELATIVE À L'AGRICULTURE

Limiter la consommation des espaces agricoles par l'urbanisation constitue un enjeu majeur pour assurer la pérennité des activités agricoles. Les orientations définies précédemment devraient permettre le reclassement de secteurs destinés à être ouverts à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme en vigueur et de les conserver ainsi dans leurs fonctions agricoles actuelles.

Cet objectif ambitieux poursuivi par Dijon Métropole doit aussi permettre l'émergence de nouveaux projets en lien avec le développement souhaité pour le territoire :

- **une stratégie pour tendre vers l'autosuffisance alimentaire**, en partenariat avec les territoires voisins. Elle répond autant à la nécessité de développer des circuits courts entre producteurs et consommateurs qu'aux évolutions de la demande vers une plus grande traçabilité des produits alimentaires et un développement de l'agriculture biologique ;
- **une valorisation de l'identité du territoire, de sa tradition viticole et gastronomique** qui lui confère un rayonnement à l'échelle nationale et internationale ;
- **un renforcement de la filière d'excellence dédiée à l'alimentation de demain** autour de laquelle gravite toute une économie qui dépasse le seul cadre des activités agricoles, associant recherche et innovation, industries et distributeurs.

Les démarches en cours portées par Dijon Métropole, les acteurs locaux et institutionnels sont ainsi à poursuivre et à accentuer : la replantation et la valorisation du vignoble et des cultures historiques du territoire, la mise en place de nouveaux outils pour multiplier les démarches agro-environnementales, le développement de l'agriculture urbaine et de nouveaux relais entre producteurs, commerçants et habitants.

La pérennité de l'agriculture réside aussi dans le bon fonctionnement des exploitations et l'amélioration des conditions de travail des agriculteurs. Les développements urbains ont trop souvent peu pris en compte ces dimensions. Au-delà de la question des périmètres sanitaires et des marges de recul vis-à-vis des secteurs d'habitat, la circulation des engins agricoles et l'accès aux terrains cultivés, les découpages parcellaires, le maintien et le développement de l'irrigation nécessitent une attention particulière.

Mais l'agriculture doit aussi apporter une réponse aux défis du développement durable et doit s'articuler avec les enjeux de la préservation des ressources en eau, de la qualité des sols, de la reconstitution d'espaces de circulation pour la biodiversité au travers de la mise en œuvre de la trame verte et bleue.

OBJECTIFS PROPOSÉS

A

POURSUIVRE LA VALORISATION DES CULTURES CONTRIBUANT À L'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

→ **Protéger et développer la viticulture**, en particulier au sein des espaces concernés par un classement AOC :

- par des outils permettant le maintien des parcelles cultivées en ville et un classement en zone agricole des parcelles situées en dehors des espaces urbains avec des règles de constructibilité adaptées aux terrains et aux besoins des exploitants ;
- par la poursuite des démarches de replantation, notamment sur les secteurs AOC peu cultivés (Corcelles-les-Monts, Plombières-lès-Dijon, Talant, Daix) et dans le cadre d'une stratégie de renaissance du vignoble sur la commune de Dijon (Valendons, Motte Giron,...)
- par la reconnaissance des fonctions viticoles des bourgs de Marsannay-la-Côte et Chenôve en autorisant les constructions et équipements viticoles dans le tissu urbain à proximité des exploitations préexistantes.

→ **Encourager le développement des cultures et productions caractéristiques du territoire**. Cela concerne notamment l'AOC Epoisses, la culture de la moutarde ainsi que le développement des fruitiers sur la côte arboricole et fruticole (cassis, groseille,...). Au-delà de la mise en place de nouvelles initiatives agricoles, les aménagement urbains, notamment au droit des lisières sont propices au développement des vergers.

→ **Renforcer la valorisation du terroir dijonnais en lien avec le tourisme :**

- par la réintroduction de la vigne en ville autour des lieux emblématiques (musées, parcs, Cité Internationale de la Gastronomie et du Vin,...) ;
- par le développement des marchés, des points de vente et des lieux de restauration ;
- en organisant l'oenotourisme au travers d'itinéraires de découverte. A ce titre, le balisage des parcours est à poursuivre afin de mieux canaliser les visiteurs au sein des espaces viticoles et mieux différencier les axes dédiés à la promenade de ceux réservés aux exploitants.

B

ASSURER LA PÉRENNITÉ DES ESPACES, VEILLER À LA FONCTIONNALITÉ DES ACTIVITÉS AGRICOLES

→ **Articuler les choix d'urbanisation avec le potentiel des espaces agricoles**, en privilégiant les éventuelles extensions urbaines sur les terres :

- dont la qualité et le potentiel agronomique sont moindres ;
- qui ne bénéficient pas d'un système d'irrigation ou d'un potentiel de développement de celui-ci ;
- qui ne participent pas à la diversification des cultures et ne présentent pas un potentiel de développement du maraîchage significatif.

→ **Permettre le développement des exploitations et limiter les conflits d'usage :**

- en veillant au respect des périmètres sanitaires et en appliquant des règles de réciprocité adaptées ;
- en permettant une constructibilité répondant aux évolutions de l'agriculture (modèle économique, normes,...), en veillant à l'insertion paysagère et à la localisation des constructions. Il s'agit par ailleurs de permettre la relocalisation des exploitations agricoles enserrées dans les tissus urbains au plus près des parcelles cultivées ;
- en améliorant la circulation des engins agricoles au travers d'itinéraires et d'aménagements adaptés ;

- en évitant l'enclavement des parcelles agricoles dans les projets d'urbanisation et d'infrastructures ;
- en assurant un parcellaire fonctionnel aux agriculteurs, d'une part en encourageant les démarches de remembrement et d'échanges parcellaires, d'autre part en prenant en compte la fonctionnalité et la cohérence des terrains cultivés dans la délimitation des éventuelles opérations urbaines en extension ;
- en créant des espaces tampons au droit des lisières urbaines pour recréer des interfaces protectrices et paysagères.

C

DÉVELOPPER L'AGRICULTURE NOURRICIÈRE DANS LE CADRE D'UNE STRATÉGIE D'AUTOSUFFISANCE ALIMENTAIRE ET DE DÉVELOPPEMENT DES CIRCUITS COURTS

→ **Développer le maraîchage.** Au-delà de la préservation des terres irriguées et propices à la culture des fruits et légumes, il s'agit d'accentuer les démarches en cours et l'accompagnement des porteurs de projets pour renforcer les débouchés et la création de partenariats avec les commerçants, entreprises et collectivités, notamment en lien avec la restauration collective. Le projet de légumerie porté par Dijon Métropole va dans ce sens.

De même, il convient de permettre un développement de l'irrigation et la création de bassins de stockage d'eau afin de subvenir aux besoins des activités maraîchères pour lesquelles la quantité de la ressource est un facteur déterminant, en prenant toutefois en compte les besoins de recharge des nappes.

→ **Permettre et encourager la diversification des activités agricoles,** s'agissant à la fois :

- du développement de productions moins présentes sur le territoire et de l'horticulture ;
- de la multiplication des relais pour l'approvisionnement des habitants (cueillette et vente en direct, marchés, point de vente associatif de type AMAP, ...)
- du développement d'activités complémentaires par les exploitants (hébergement et restauration, ferme pédagogique, activités récréatives, production énergétique).

→ **Engager la réflexion sur la mise en place de nouveaux outils de valorisation des espaces agricoles périurbains** associant développement de l'agriculture de proximité, mise en valeur paysagère, continuités des cheminements et des itinéraires d'approvisionnement (ZAP, PAEN, Agri-parc,...). Par ailleurs l'accompagnement dans l'apprentissage et le développement des techniques est à favoriser, en lien avec le pôle Agronov ou par la mise en place d'espaces-test agricoles conçus comme pépinières d'entreprises pour jeunes agriculteurs et nouveaux exploitants.

→ **Développer l'agriculture urbaine,** par le renforcement de l'offre en jardins familiaux et partagés et l'utilisation de nouveaux supports (toiture, containers, espaces publics,...). Le développement d'espaces dédiés à l'agriculture nourricière a vocation à être intégré aux programmes urbains conséquents.

D

CONCILIER ACTIVITÉS AGRICOLES, PRÉSERVATION DES RESSOURCES ET DE LA BIODIVERSITÉ

→ **Limiter les prélèvements en eau sur les nappes souterraines,** en développant les dispositifs de stockage et en menant des réflexions sur la réalisation d'ouvrages et systèmes mutualisés de récupération à destination des usages urbains et agricoles.

→ **Favoriser les démarches agro-environnementales,** en particulier au droit des zones de captages stratégiques et en poursuivant les démarches d'accompagnement des acteurs.

→ **Encourager le développement des énergies renouvelables au sein des exploitations agricoles** en permettant l'installation d'unités de méthanisation et de dispositifs solaires en toiture.

→ **Développer les linaires de haies et la plantation d'arbres**, notamment le long des chemins ruraux et des cours d'eau dans le cadre de la valorisation paysagère et de la mise en oeuvre d'une trame verte et bleue, en particulier au sein de la plaine agricole. Cet objectif, également décliné dans la section suivante, doit être intégré dans une stratégie globale d'amélioration de la qualité des sols (épuration des polluants, reconstitution de la chaîne faunistique permettant de limiter les intrants,...). C'est aussi une source de diversification d'activités par le développement de l'agroforesterie* à destination de la production énergétique.

**agroforesterie : il s'agit d'un mode d'exploitation des terres agricoles associant des plantations d'arbres dans des cultures ou des pâturages, ainsi que sur les linéaires de haies.*



ORIENTATION 9 RELATIVE À LA TRAME VERTE ET BLEUE

A la richesse des paysages de la Métropole, fait écho la diversité de ses milieux naturels. Les grands éléments remarquables, les forêts, les combes, les cours d'eau constituent des biotopes essentiels pour le maintien et le développement de la biodiversité. Mais la faune et la flore forment des écosystèmes qui pour subsister doivent échanger, circuler entre les espaces. **C'est l'enjeu de la mise en œuvre de la trame verte et bleue : reconstituer un réseau écologique permettant aux espèces animales et végétales de circuler et d'assurer leurs cycles de vie.** C'est aussi une démarche anticipatrice face aux changements climatiques. Si les villes et les hommes sont en mesure de développer des outils pour s'adapter aux répercussions attendues, il leur incombe également de donner un cadre favorable aux déplacements, à l'extension des milieux autant qu'au repli des espèces pour assurer leur survie.

Le projet de trame verte et bleue fait ainsi partie d'une stratégie globale, dépassant les limites territoriales pour s'inscrire dans une politique nationale et régionale en déclinant les grandes orientations du Schéma Régional de Cohérence Ecologique à l'échelle locale.

Pour cela, le territoire peut s'appuyer sur des habitats remarquables à préserver. Ce sont les **réservoirs de biodiversité** constitués :

- des grands boisements présents sur le poumon vert de l'Ouest du territoire et dans une moindre mesure dans la vallée de la Tille et la plaine agricole,
- des espaces de pelouses sèches des combes, coteaux et plateaux, milieu spécifique et ouvert essentiel aux échanges au sein de l'écosystème,
- de la trame des prairies, plus rare et associée aux milieux humides,
- des réservoirs aquatiques, composés des principaux cours d'eau qui font face

à des enjeux importants de restauration de leurs fonctionnalités hydrauliques et écologiques.

Pour lutter contre la fragmentation des habitats naturels, la trame verte et bleue s'appuie également sur des **corridors écologiques** assurant des connexions. Ils se composent des éléments linéaires et diffus de la «nature ordinaire» présente sur l'ensemble du territoire au sein des espaces urbains et agricoles. Ces corridors sont aujourd'hui majoritairement à reconstruire à la suite de la dégradation des milieux sous les effets d'une urbanisation et d'une agriculture qui ont longtemps ignoré le prisme de la biodiversité dans leur processus et pratiques.

La mise en œuvre de la trame verte et bleue fait pourtant aujourd'hui partie intégrante des réponses aux défis de l'urbanisme et de l'agriculture, car elle remplit, au-delà de son rôle écologique, de multiples fonctions :

- préservation du cadre de vie, de la qualité et de la diversité des paysages ;
- amélioration de la qualité des eaux et des sols, prévention des inondations, lutte contre les polluants et les nuisances ;
- production de ressources énergétiques (bois) et développement de filières innovantes ;
- support d'espaces récréatifs, de loisirs et de circulations douces.

OBJECTIFS PROPOSÉS

A

PRÉSERVER LES RÉSERVOIRS ET LES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

→ **Poursuivre les démarches de protection et de valorisation du patrimoine naturel**, des espaces et des sites stratégiques pour la biodiversité. En dehors des protections existantes (ZNIEFF, Natura 2000, arrêté de protection du biotope, réservoir biologique), il s'agit de renforcer les démarches de gestion et de mise en valeur des espaces naturels remarquables, notamment l'Espace Naturel Sensible de la Fontaine aux Fées et de la Folle Pensée à Talant et Plombières-lès-Dijon et le parc naturel de la Combe à la Serpent.

→ **Mettre en valeur la richesse écologique de l'Ouest du territoire**, véritable poumon vert, par la préservation des réservoirs et des corridors boisés, prairiaux et de pelouses sèches.

Un potentiel de développement de la trame des pelouses sèches est notamment identifié :

- au droit des combes, par l'amélioration des inventaires et l'entretien des espaces pour réduire les phénomènes d'enfrichement et de fermeture des milieux.
- par la réduction des coupures liées aux grandes infrastructures entre les combes situées de part et d'autre de la vallée de l'Ouche (A38, voies ferrées..)
- par le maintien et la restauration de corridors fonctionnels sur la côte d'Ahuy, en direction des espaces ouverts du plateau du Châtillonnais, entre le plateau de Chenôve et la Combe à la Serpent, ainsi qu'au sein des trames boisées pour mettre en réseau les clairières.

Les trames forestières et boisées, bénéficiant de grands réservoirs et de corridors fonctionnels à l'Ouest du territoire doivent faire l'objet d'une attention particulière, notamment au regard de leurs fonctions essentielles pour la circulation de la faune. Outre la question de la traversée des grandes infrastructures et du développement des passages à faune, une vigilance est à porter :

- au droit des lisières forestières au contact avec l'urbanisation, par un recul des constructions et la création d'interfaces naturelles ou semi-naturelles,
- au maintien des corridors entrant dans le coeur urbanisé de l'agglomération (axes des combes, de l'Ouche et du Suzon,...) et au développement de la trame verte urbaine.

Par ailleurs, les trames prairiales peu présentes sur le territoire sont à développer, notamment dans le cadre de la valorisation des cours d'eau et de leurs abords, ainsi qu'au sein des espaces verts urbains (gestion différenciée).

B

ASSURER LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES ET HYDROLOGIQUES DES COURS D'EAU ET MILIEUX HUMIDES

→ **Poursuivre la restauration et la renaturation des cours d'eau en ville et au sein des espaces agricoles**, à la fois sur les corridors majeurs de la trame bleue (l'Ouche, le Suzon, la Tille, la Norges,...) mais également sur le chevelu des rus et ruisseaux qui parcourent le territoire. Il s'agit notamment :

- de renaturer les berges par la replantation de ripisylves et d'une végétation accompagnatrice sur les hauts de berge pour en assurer la stabilité. Au-delà de retrouver un fonctionnement hydrologique stable, leur végétalisation constitue un enjeu majeur pour préserver et développer la biodiversité des trames aquatiques et associées. C'est aussi un vecteur d'amélioration de la qualité des eaux de baignade en limitant les phénomènes d'eutrophisation ;
- de mener des réflexions sur la restauration des lits physiques des cours d'eau pour retrouver des parcours naturels en dehors des espaces urbains, assurer la circulation des sédiments, réduire les impacts des ouvrages hydrauliques et améliorer la répartition des débits.

- de prendre en compte la trame bleue dans les projets urbains et agricoles par un recul adéquat des constructions et des aménagements adaptés ;
- de limiter les carrières alluvionnaires en privilégiant des solutions alternatives (carrières de roche massive,...) en lien avec le schéma départemental des carrières.

→ **Préserver les zones humides et développer les trames humides**, à la fois :

- par la poursuite des démarches de gestion des zones humides (Sans Fond à Féney) et l'approfondissement des inventaires et connaissances sur l'ensemble du territoire. Il s'agit notamment de mieux intégrer les zones humides dans les projets d'aménagement et de construction afin d'assurer leur préservation et la mise en place d'éventuelles mesures de compensation adaptées au fonctionnement des zones.
- par la restauration des réservoirs aquatiques notamment présents au sein des tissus urbains et des espaces agricoles (mares, étangs, ouvrage de rétention,...)
- par le développement des trames humides dans les projets d'aménagement (mares, gestion alternative des eaux pluviales,...).

C

RECONSTITUER UNE TRAME VERTE ET BLEUE DANS LA PLAINE AGRICOLE

→ **Retrouver des continuités de la trame verte dans la plaine agricole**, à partir des réservoirs et corridors boisés présents dans la vallée de la Tille et le long de l'Ouche, ainsi que des réservoirs de prairies présents le long des cours d'eau et des espaces ouverts artificialisés. Cela implique en particulier de retrouver des linéaires plantés (alignement d'arbre, haies arbustives) dans la continuité des axes existants et sur les segments manquants. A ce titre, le développement de la trame végétale au droit des infrastructures routières et ferrées, le long du canal de Bourgogne, des cours d'eau et des chemins ruraux assurerait un maillage fonctionnel au sein de la plaine agricole.

→ **Mettre en place une «onde verte» de diffusion de la nature au sein des espaces agricoles.** Il s'agit de préserver, valoriser et enrichir la nature ordinaire présente dans la plaine, notamment sur les espaces de lisières urbaines et les «hinterland» agricoles : reconstitution de bosquets boisés, espaces tampons au droit des lisières, diversification des productions agricoles et donc des essences plantées.

Au-delà des fonctionnalités strictement écologiques, la restauration de corridors et la diffusion de la nature dans la plaine agricole s'inscrivent dans un projet global participant à la fois :

- à la qualité des sols agricoles par la reconstitution d'un écosystème permettant à terme la mise en place de démarches agro-environnementales ;
- au développement de l'agroforesterie en lien avec la diversification énergétique du territoire ;
- à la valorisation paysagère de la plaine et au développement des circulations douces interurbaines.

D

DÉVELOPPER LA NATURE EN VILLE ET L'ACCÈS AUX ESPACES NATURELS

→ **Organiser des continuités de nature au sein des espaces urbains**, à la fois pour retrouver des corridors écologiques entre le poumon vert de l'Ouest et la plaine agricole à l'Est et relier entre eux les espaces-relais pour la biodiversité présents dans le coeur de l'agglomération (parcs, boisements urbains,...). En dehors des principes de diffusion au sein de la trame urbaine, la mise en oeuvre de continuités doit s'appuyer sur des axes forts articulés avec la politique de transformation urbaine. Sont notamment concernés :

- le faisceau ferroviaire, dont les talus et abords végétalisés offrent des axes intra-urbains favorables à la circulation de la biodiversité ;

- les abords des cours d'eau, et notamment le double corridor de l'Ouche et du Canal de Bourgogne, ponctués de projets urbains connexes sur lesquels le développement de relais pour la biodiversité est à intégrer,

- les boulevards de ceinture et les axes d'entrées de ville, pour lesquels la requalification progressive est l'occasion de compléter le maillage existant d'alignements d'arbres et de bandes plantées arbustives.

→ **Préserver et développer le potentiel végétal des quartiers :**

- en préservant les trames végétales présentes au sein des tissus urbains, à la fois par le maintien des coeurs d'îlots et espaces verts privés remarquables, et la prise en compte de la trame des jardins dans les tissus pavillonnaires et de maisons de ville ;

- au sein des nouveaux projets, en utilisant l'ensemble des supports favorables à la biodiversité (espaces verts, toitures et façades végétalisées, reconstitution de frontage...).

Il s'agit par ailleurs de promouvoir une gestion des espaces verts, publics autant que privés, favorable au développement de la biodiversité.

→ **Réduire les coupures et les obstacles en milieu urbain** à la fois par un renforcement du végétal sur les grands secteurs très minéralisés (le centre-ville de Dijon, les zones commerciales et d'activités anciennes,...) et au droit des infrastructures par des aménagements propices à la circulation de la biodiversité.

→ **Développer les accès à la nature** des habitants au sein de la ville et à sa périphérie, par le renforcement de l'accessibilité aux lieux relais dans le cadre de la mise en oeuvre d'un réseau structurant de mobilités douces. Il s'agit également d'associer à la mise en oeuvre de la trame verte et bleue sur l'ensemble du territoire, la réalisation d'espaces appropriables, de détente, récréatifs ou pédagogiques participant à la qualité de vie de la Métropole.



DIJON MÉTROPOLE

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
HABITAT DÉPLACEMENTS



Projet d'aménagement et de développement durables

Soumis au débat du Conseil municipal

26 mars 2018

Notice explicative

INTRODUCTION

LES FILS CONDUCTEURS LE SOCLE COMMUN DU PADD

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

FIL CONDUCTEUR 1

IMAGINER LA VILLE DE DEMAIN À PARTIR DES ATOUTS EXISTANTS

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

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

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

FIL CONDUCTEUR 2

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

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

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

FIL CONDUCTEUR 3

CONSTRUIRE LA MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS ET DES SOLIDARITÉS

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

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

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

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

AXE 1 / MÉTROPOLE ATTRACTIVE

ORIENTATION 1 RELATIVE AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET AU RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ORIENTATION 3 RELATIVE À LA CONSOMMATION D'ESPACE

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

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

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

AXE 2 / TRANSITIONS URBAINES

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

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

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

ORIENTATION 5 RELATIVE AUX DÉPLACEMENTS

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

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

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

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

ORIENTATION 6 RELATIVE À LA VILLE RÉSILIENTE ET POST-CARBONE

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

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

AXE 3 / PAYSAGES ACTIFS

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

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

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

ORIENTATION 8 RELATIVE À L'AGRICULTURE

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

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

Les objectifs suivants sont proposés :

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

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

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

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

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

ORIENTATION 9 RELATIVE À LA TRAME VERTE ET BLEUE

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

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

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

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

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

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

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



Dijon métropole