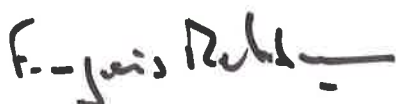


DEPARTEMENT DE LA COTE D'OR
DIJON METROPOLE

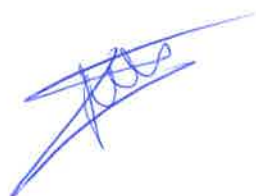
PROCES-VERBAL
du Conseil Métropolitain
en date du 25 septembre 2025

A Dijon, le **27 NOV. 2025**

Le Président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "F. J. R.", followed by a horizontal line.

Le Secrétaire,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several stylized, overlapping strokes.

Le Conseil Métropolitain de Dijon Métropole a été convoqué par Monsieur le Président par lettre du 17 septembre 2025 pour le jeudi 25 septembre 2025 à 17h30 aux fins de tenir une séance publique 40 avenue du Drapeau, pour délibérer sur les questions inscrites à l'ordre du jour.

La séance est ouverte à 17h30 sous la Présidence de Monsieur François REBSAMEN, Président

Conformément à l'article L 2121-15 du Code général des collectivités territoriales, Madame Ludmila MONTEIRO a été désignée comme secrétaire de séance.

Président : Monsieur François REBSAMEN

Secrétaire de séance : Madame Ludmila MONTEIRO

Membres présents :

Monsieur François REBSAMEN	Madame Nuray AKPINAR-ISTIKUAM	Monsieur Patrick AUDARD
Madame Nathalie KOENDERS	Monsieur Laurent GOBET	Monsieur Léo LACHAMBRE
Monsieur Thierry FALCONNET	Madame Dominique MARTIN-GENDRE	Monsieur Samuel LONCHAMPT
Monsieur Rémi DETANG	Madame Karine HUON-SAVINA	Madame Bénédicte PERSON-PICARD
Madame Sladana ZIVKOVIC	Madame Ludmila MONTEIRO	Madame Catherine VICTOR
Monsieur Jean-François DODET	Monsieur Jean-Philippe MOREL	Monsieur Gérard HERRMANN
Madame Françoise TENENBAUM	Madame Kildine BATAILLE	Madame Dominique BEGIN-CLAUDET
Monsieur François DESEILLE	Monsieur Christophe AVENA	Monsieur François SARRON-PILLOT
Monsieur Dominique GRIMPRET	Monsieur Marien LOVICH	Monsieur Patrick CHAPUIS
Madame Danielle JUBAN	Monsieur Massar N'DIAYE	Madame Anne PERRIN-LOUVRIER
Monsieur Jean-Claude GIRARD	Madame Lydie PFANDER-MENY	Monsieur Jacques CARRELET DE LOISY
Madame Claire TOMASELLI	Monsieur Jean-François COURGEY	Monsieur Jean-Marc RETY
Monsieur Philippe LEMANCEAU	Monsieur Emmanuel BICHOT	Monsieur Jean-marc GONÇALVES
Madame Marie-Hélène	Madame Caroline JACQUEMARD	Madame Catherine PAGEAUX
JUILLARDRANDRIAN	Monsieur Stéphane CHEVALIER	Monsieur Didier RELOT
Madame Christine MARTIN	Madame Céline RENAUD	Madame Monique BAYARD
Monsieur Antoine HOAREAU	Monsieur Laurent BOURGUIGNAT	Monsieur Philippe SCHMITT
Madame Nadjoua BELHADEF	Monsieur Bruno DAVID	Madame Isabelle PASTEUR
Monsieur Nicolas BOURNY	Madame Laurence GERBET	Monsieur Frédéric GOULIER
Monsieur Jean-Michel VERPILLOT	Madame Claire VUILLEMIN	Monsieur Philippe BELLEVILLE
Monsieur Hamid EL HASSOUNI	Madame Stéphanie MODDE	Monsieur Adrien GUENE
Madame Brigitte POPARD	Monsieur Patrice CHATEAU	Madame Noëlle CAMBILLARD
Monsieur Denis HAMEAU	Monsieur David HAEGY	Monsieur Stéphane WOYNAROSKI
Monsieur Guillaume RUET	Monsieur Lionel SANCHEZ	

Membres absents :

Monsieur Pierre PRIBETICH	Monsieur Jean-Patrick MASSON pouvoir à Monsieur Philippe LEMANCEAU
Monsieur Gaston FOUCHERES	Madame Céline TONOT pouvoir à Monsieur Jean-Marc RETY
Monsieur Patrick BAUDEMENT	Monsieur Nicolas SCHOUTITH pouvoir à Monsieur Laurent GOBET
Monsieur Cyril GAUCHER	Madame Stéphanie VACHEROT pouvoir à Madame Nathalie KOENDERS
Madame Stéphanie GRAYOT-DIRX	Monsieur Christophe BERTHIER pouvoir à Monsieur Christophe AVENA
	Monsieur Georges MEZUI pouvoir à Monsieur François DESEILLE
	Monsieur Olivier MULLER pouvoir à Madame Stéphanie MODDE
	Madame Delphine BLAYA pouvoir à Monsieur Jean-François COURGEY
	Madame Hana WALIDI-ALAOUI pouvoir à Monsieur Léo LACHAMBRE
	Madame Catherine GOZZI pouvoir à Madame Isabelle PASTEUR
	Madame Céline RABUT pouvoir à Monsieur Jean-François DODET

ORDRE DU JOUR

PREAMBULE

- 1) Procès-verbal du conseil métropolitain du 26 juin 2025 - Approbation.....6

ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES

- 2) IUT Dijon-Auxerre-Nevers - Désignation de représentants de Dijon métropole.....7
- 3) Actualisations des autorisations de programme [AP] relatives aux participations de Dijon métropole au financement de programmes de construction de logements à loyer modéré (programmations 2022 et 2024) et d'opérations de réhabilitation de logements à loyer modéré (programmations 2020, 2023 et 2025) ; - Actualisation de l'autorisation de programme (AP) relative au projet Capatram visant à augmenter la capacité de transport du réseau de tramway.....8
- 4) Fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC) - Modalités de répartition du prélèvement et du reversement entre Dijon métropole et les communes membres.....10
- 5) Décision budgétaire modificative n°3 - Exercice 2025.....13
- 6) Intérêts moratoires versés à un prestataire – Action récursoire à l'encontre de la Direction Régionale des Finances Publiques.....14
- 7) Créations de postes.....15

HABITAT, POLITIQUE DE LA VILLE ET URBANISME

- 8) Avis sur le projet de Schéma Départemental 2025-2031 d'accueil et d'habitat des gens du voyage de la Côte d'Or.....18

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES

- 9) SEM de portage patrimonial d'immobilier d'entreprises Dijon Bourgogne Business Building (D3B) – Projet d'augmentation de capital – Stratégie de développement.....22
- 10) SANTENOV Dijon Bourgogne – Evolution des statuts de l'association vers un groupement d'intérêt public (GIP).....25
- 11) SPLAAD - Ecoparc - Cession du lot A3-3.....27
- 12) SPLAAD - Parc d'activités de Beauregard - Cession du lot n°37.....29
- 13) Feuille de route métropolitaine vie étudiante 2025-2027.....31
- 14) Ouvertures dominicales 2026.....34
- 15) Territoire accéléré Logement d'abord – Convention pluriannuelle d'objectif 2023-2025 - Avenant.....36
- 16) SDAT - Convention d'objectifs et de moyens et convention de cofinancement des bailleurs - Subvention 2025.....38
- 17) Fonds de Solidarité pour le Logement – Cofinancement et adoption des conventions 2025.....41
- 18) Contrat Local des Solidarités 2024 - 2027 - Avenant n° 1.....44

DEPLACEMENTS, MOBILITES ET ESPACE PUBLIC

19) Concertation préalable portant sur le projet d'une troisième ligne de tramway - Bilan de la concertation	46
20) Projet mobilité secteur Bocage Université.....	50
21) Commission Intercommunale d'Accessibilité – Rapport annuel au Préfet.....	53

ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF

22) Création d'un réseau d'équilibrage et d'optimisation de la chaleur fatale de l'UVE au profit des deux réseaux de chaleur - Création d'une autorisation de programme.....	56
23) Demande de révision de la Déclaration d'Utilité Publique d'instauration des périmètres de protection des champs captant de Poncey-lès-Athée / Flammerans - Projet de réalimentation maîtrisée de la nappe	58
24) Mise à jour du schéma de distribution d'eau potable - Intégration du périmètre de l'ex-base aérienne 102 de Dijon-Longvic.....	60
25) Convention de financement de travaux pour la création d'une extension du réseau public d'eau potable de la rue de la Petite Tuilerie à Fénay.....	61
26) Révision des Cartes de Bruits Stratégiques (CBS) et Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Dijon métropole – 4ème échéance.....	63

DELEGATION D'ATTRIBUTION DU CONSEIL METROPOLITAIN AU PRESIDENT

27) Rapport des délégations du Président.....	68
---	----

La séance est ouverte à 17 h 55 sous la présidence de François REBSAMEN

M. le Président. - Mes chers collègues, bonjour. Je vous prie d'excuser mon léger retard. Je prie aussi les internautes d'excuser ce retard dû à une manifestation d'agriculteurs, que nous soutenons dans leurs revendications, mais pas dans la manière qu'ils ont pour défendre leur cause. Je pense qu'ils se font plus de tort que de bien en agissant comme tel - c'est ce que je voulais dire à l'ouverture de cette session du conseil métropolitain.

Sans plus tarder, madame la Maire, si vous voulez bien faire l'appel.

Il est procédé à l'appel.

Mme KOENDERS. - Monsieur le Président, nous avons le quorum et pouvons valablement délibérer.

M. le Président. - Merci, madame la Maire. En ouvrant ce conseil, d'abord, une nouvelle qui peut nous satisfaire, mais c'est l'intéressé, seul, qui nous le dirait. En tous les cas, je voudrais saluer encore une fois Jean-Claude Girard, qui a tenu bon jusqu'au deuxième procès - au vrai procès, disons - et nous sommes contents du déroulé. Je voudrais dire merci - lui l'a déjà fait - à tous les maires qui l'ont soutenu - c'est normal.

Je voudrais adresser un message, mais aussi en même temps dire à Céline Tonot, la maire de Longvic, toute notre compassion en ayant appris le décès de sa première adjointe en charge de la culture.

Et puis envoyer un message aussi à l'occasion du triste anniversaire de Céline Kohler, qui est prisonnière dans les geôles iraniennes, qui souffre là-bas. Nous l'avions fait pour Louis Arnaud, parce que c'est un habitant de la Bourgogne - il est de Montceau-les-Mines. Nous avons reçu la famille et envoyé des messages. Il a été retenu deux ans emprisonné.

C'est bien que les messages soient envoyés à celles et à ceux qui ont été injustement incarcérés à l'étranger. Un autre Franco-allemand est détenu en Iran. On pense à eux, et si les messages arrivent, ce sont toujours des messages de soutien pour eux, leur disant que nous ne les oublions pas.

J'avance. Le premier rapport concerne le procès-verbal du conseil métropolitain du 26 juin 2025.

Délibération n°1

OBJET : PREAMBULE - Procès-verbal du conseil métropolitain du 26 juin 2025 - Approbation

Conformément à l'article L. 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, le procès-verbal de chaque séance, rédigé par le ou les secrétaires, est arrêté au commencement de la séance suivante, et signé par le Président et le ou les secrétaires.

Il convient donc d'approuver le procès-verbal de la réunion du conseil métropolitain du 26 juin 2025.

M. le Président. - Je vous demande s'il y a des remarques ?

Le procès-verbal du 26 juin 2025 est arrêté.

Délibération n°2

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - IUT Dijon-Auxerre-Nevers - Désignation de représentants de Dijon métropole

Conformément aux dispositions des articles L. 5211-1 et L. 2121-33 du code général des collectivités territoriales, le conseil métropolitain procède à la désignation de ses membres ou

délégués pour siéger au sein d'organismes extérieurs, dans les cas et conditions prévus par les dispositions du code ou des textes régissant ces organismes.

L'article L. 2121-33 ajoute qu'il peut être procédé à tout moment et pour le reste de la durée des fonctions assignées aux membres ou délégués de ces organismes, au remplacement de ceux-ci par une nouvelle désignation opérée dans les mêmes formes.

Par délibération en date du 17 septembre 2020, Madame Marie-Hélène Juillard-Randrian et Monsieur Denis Hameau ont été désignés membre titulaire et membre suppléant pour représenter Dijon métropole au sein du conseil d'administration de l'IUT Dijon-Auxerre (devenu Dijon-Auxerre-Nevers en 2021). Leur mandat étant arrivé à terme, il convient de reconduire ces désignations.

L'article L. 2121-21 du code général des collectivités territoriales dispose que le conseil métropolitain peut décider, à l'unanimité, de ne pas recourir au scrutin secret, sauf disposition législative ou réglementaire prévoyant ce mode de scrutin.

Il vous est proposé de ne pas recourir au bulletin secret pour ces désignations et de reconduire Madame Marie-Hélène Juillard-Randrian en qualité de membre titulaire et Monsieur Denis Hameau en qualité de membre suppléant pour siéger au conseil d'administration de cet établissement.

***M. le Président.** - Je vous propose de désigner, en remplacement de ceux qui ont quitté leurs fonctions pour des raisons propres à cela, Mme Marie-Hélène Juillard-Randrian et M. Denis Hameau, respectivement membres titulaire et suppléant au conseil d'administration de l'IUT Dijon Auxerre, devenu en réalité, puisque la préfecture et la capitale départementale de la Nièvre s'y sont jointes, Dijon-Auxerre-Nevers.*

Y a-t-il des oppositions ? Un vote à bulletins secrets est-il demandé ? Ça n'a pas l'air.

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- à l'unanimité, **de ne pas recourir au scrutin secret**, pour désigner les représentants de Dijon métropole au sein du conseil d'administration de l'IUT Dijon-Auxerre-Nevers ;
- **de désigner** Madame Juillard-Randrian en qualité de membre titulaire et Monsieur Denis Hameau en qualité de membre suppléant au sein du conseil d'administration de l'IUT Dijon-Auxerre-Nevers.

SCRUTIN	POUR : 79	ABSTENTION : 1
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°3

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Actualisations des autorisations de programme [AP] relatives aux participations de Dijon métropole au financement de programmes de construction de logements à loyer modéré (programmations 2022 et 2024) et d'opérations de réhabilitation de logements à loyer modéré (programmations 2020, 2023 et 2025) ;

- Actualisation de l'autorisation de programme (AP) relative au projet Capatram visant à augmenter la capacité de transport du réseau de tramway

Monsieur Girard donne lecture du rapport :

Par délibération en date du 22 décembre 2005, la Communauté de l'agglomération dijonnaise, devenue depuis la Communauté urbaine « le Grand Dijon », puis Dijon métropole, avait décidé de gérer certains crédits d'investissement en autorisations de programme et crédits de paiement, de même que certains crédits de fonctionnement en autorisations d'engagement et crédits de paiement.

Pour les métropoles, les principales modalités de fonctionnement des autorisations de programme et d'engagement sont définies par l'article L.5217-10-7 du Code général des collectivités territoriales.

Les autorisations de programme [AP] en investissement, et autorisations d'engagement [AE] en fonctionnement, constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées de manière pluri-annuelle, pour le financement de projets déterminés.

Les crédits de paiement [CP] constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année dans le cadre des autorisations de programme et autorisations d'engagement correspondantes.

Les autorisations de programme [AP] et autorisations d'engagement [AE] sont votées par l'assemblée délibérante. Elles sont valables sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation, et peuvent être révisées (modification du montant, de la répartition des crédits de paiement prévisionnels, de l'affectation des crédits).

En outre, le règlement budgétaire et financier de Dijon métropole, approuvé par délibération du conseil métropolitain du 30 juin 2021, est venu préciser, en son titre 3, les modalités de gestion de la pluriannualité (règles applicables en matière d'autorisations de programme et d'engagement).

Dans le cadre du présent rapport, il est proposé de procéder aux révisions/actualisations des autorisations de programme [AP] suivantes, telles que décrites dans l'annexe jointe au rapport :

- Habitat - Participation au financement de programmes de construction de logements à loyer modéré - programmation 2022 et 2024 (AP millésimées 2022 et 2024) ;
- Habitat - Participation au financement d'opérations de réhabilitation de logements à loyer modéré - programmation 2020, 2023 et 2025 (AP millésimées 2020, 2023 et 2024) ;
- Projet Capatram (augmentation de la capacité de transport du réseau de tramway).

Vu le 2025 général des collectivités territoriales, et en particulier son article L. 5217-10-7 ;

Vu le règlement budgétaire et financier de Dijon métropole, approuvé par délibération du conseil métropolitain du 30 juin 2021, et en particulier son titre 3 ;

M. le Président. - *Merci. Sur ce rapport, y a-t-il des remarques ? Je n'en vois pas.*

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **d'approuver** les actualisations des autorisations de programme (AP) relatives aux participations de Dijon métropole au financement de programmes de construction de logements à loyer modéré (programmation 2022 et 2024) et d'opérations de réhabilitation de logements à loyer modéré (programmation 2020, 2023 et 2025) ;
- **d'approuver** la révision de l'échéancier pluriannuel des crédits de paiement de l'autorisation de programme relative au projet Capatram, visant à augmenter la capacité de transport du réseau de tramway ;
- **d'autoriser** le Président à prendre toute décision et à signer tout acte nécessaire à l'application de la délibération.

SCRUTIN POUR : 79

ABSTENTION : 0

CONTRE : 2

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 14 PROCURATION(S)

Délibération n°4

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC) - Modalités de répartition du prélèvement et du reversement entre Dijon métropole et les communes membres

Monsieur Girard donne lecture du rapport :

Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L.2336-1, L.2336-3 L.2336-5 et L.2336-6 ;

Vu le pacte financier et fiscal 2022-2026 approuvé par délibération du conseil métropolitain du 24 mars 2022 ;

Vu les éléments d'information présentés dans le rapport annexé à la délibération ;

Considérant que le fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC), institué par l'article 144 de la loi de finances 2012, constitue un mécanisme de péréquation pour le bloc communal visant à prélever une fraction des ressources fiscales de certaines collectivités, à savoir les établissements publics de coopérations intercommunales et leurs communes-membres (ensembles intercommunaux) ou les communes isolées, pour les reverser à d'autres moins favorisées ;

Considérant que l'ensemble intercommunal de Dijon métropole a systématiquement et exclusivement été contributeur au fonds susvisé depuis sa création en 2012, avec une répartition du prélèvement entre la métropole et les communes-membres effectuée chaque année selon la répartition dite de droit commun ;

Considérant que le pacte financier et fiscal de Dijon métropole et ses communes-membres pour la période 2022-2026 a entériné le recours systématique au mode de répartition de droit commun du prélèvement ;

Considérant que, pour la première fois en 2025, l'ensemble intercommunal de Dijon métropole, tout en restant contributeur au FPIC à hauteur de 947 280 €, est également devenu bénéficiaire dudit fonds, pour un montant de 6 130 541 € ;

Considérant que le pacte financier et fiscal susvisé ne prévoyait pas expressément l'éventualité d'une éligibilité de l'ensemble intercommunal au reversement du FPIC, et n'avait, en conséquence, pas défini les modalités de répartition de la recette correspondante entre la métropole et les communes membres ;

Considérant que le reversement du FPIC peut également fait l'objet d'une répartition dite de droit commun entre la métropole et les 23 communes reposant, comme pour le prélèvement :

- d'une part, sur le coefficient d'intégration fiscale, pour déterminer la part du montant à percevoir par l'établissement public de coopération intercommunale (Dijon métropole) et celle dont bénéficient ensuite ses communes-membres ;
- d'autre part, pour ce qui concerne la répartition entre les communes-membres de la part du reversement revenant à ces dernières, sur les critères du potentiel financier par habitant (insuffisance par rapport au potentiel financier moyen par habitant de l'établissement public de coopération intercommunale) et de la population de chacune d'entre elles ;

Considérant, dans la continuité des choix effectués depuis 2012 et confortés depuis 2022 par le pacte financier et fiscal de Dijon métropole et ses communes-membres, qu'il apparaît cohérent :

- de retenir la méthode de droit commun pour la répartition du reversement, à la fois en 2025 et pour les années à venir, tant en cas de pérennisation de l'éligibilité de l'ensemble intercommunal de Dijon métropole à cette attribution que pour la répartition de la recette à percevoir transitoirement par ce dernier dans le cadre des mécanismes de garantie applicables en cas de perte d'éligibilité ;

- de confirmer l'utilisation de la méthode de droit commun pour la répartition de la contribution de l'ensemble intercommunal, tant pour l'année 2025 que pour les années suivantes ;

M. le Président. - *Merci. C'est assez clair. Bien sûr, tout cela peut se rediscuter à l'occasion, après les élections, par un nouveau conseil métropolitain. Pour le moment, la somme reste ce qu'elle est, c'est de la répartition de droit commun dont nous parlons.*

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,

après en avoir délibéré, décide :

- **de retenir**, à compter de l'année 2025 incluse, le mode de répartition dit « de droit commun » du reversement dont bénéficie l'ensemble intercommunal au titre du fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC) ;
- **de préciser** que, dans le cadre de ce mode de répartition, et pour l'année 2025, les montants reversés par l'Etat à Dijon métropole et chacune des 23 communes seront les suivants :

Collectivité/EPCI	Montant à recevoir 2025	Collectivité/EPCI	Montant à recevoir 2025
DIJON MÉTROPOLE (EPCI)	2 640 233 €	HAUTEVILLE-LÈS-DIJON	17 070 €
AHUY	24 824 €	LONGVIC	91 255 €
BRESSEY-SUR-TILLE	20 210 €	MAGNY-SUR-TILLE	14 205 €
BRETENIÈRE	13 089 €	MARSANNAY-LA-CÔTE	67 375 €
CHENÔVE	160 213 €	NEUILLY-CRIMOLOIS	55 391 €
CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR	141 912 €	OUGES	21 269 €
CORCELLES-LES-MONTS	9 354 €	PERRIGNY-LÈS-DIJON	33 976 €
DAIX	16 723 €	PLOMBIÈRES-LÈS-DIJON	38 649 €
DIJON	2 232 681 €	QUETIGNY	99 310 €
FÉNAY	28 132 €	SAINT-APOLLINAIRE	94 214 €
FLAVIGNEROT	3 690 €	SENNECEY-LÈS-DIJON	31 238 €
FONTAINE-LÈS-DIJON	113 174 €	TALANT	162 354 €
Montant total perçu par l'ensemble intercommunal au titre du FPIC (2025)		6 130 541 €	

- **de confirmer** que la contribution de l'ensemble intercommunal au fonds susvisé sera également effectuée en 2025 selon la répartition dite de droit commun, en application des dispositions du pacte financier et fiscal 2022-2026 ;

- **de préciser** que, dans le cadre de ce mode de répartition, les contributions individuelles de la métropole et de chacune des 23 communes pour l'année 2025 seront les suivantes :

Collectivité/EPCI	Montant du prélèvement 2025	Collectivité/EPCI	Montant du prélèvement 2025
DIJON MÉTROPOLE (EPCI)	442 285 €	HAUTEVILLE-LÈS-DIJON	2 320 €
AHUY	3 485 €	LONGVIC	22 893 €
BRESSEY-SUR-TILLE	1 637 €	MAGNY-SUR-TILLE	1 453 €
BRETENIÈRE	1 793 €	MARSANNAY-LA-CÔTE	11 825 €
CHENÔVE	Exemption	NEUILLY-CRIMOLOIS	5 650 €
CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR	23 105 €	OUGES	2 840 €
CORCELLES-LES-MONTS	1 244 €	PERRIGNY-LÈS-DIJON	4 223 €
DAIX	3 789 €	PLOMBIÈRES-LÈS-DIJON	4 507 €

DIJON	324 011 €	QUETIGNY	22 609 €
FÉNAY	2 889 €	SAINT-APOLLINAIRE	16 208 €
FLAVIGNEROT	399 €	SENNECEY-LÈS-DIJON	4 000 €
FONTAINE-LÈS-DIJON	19 993 €	TALANT	24 122 €
Contribution totale de l'ensemble intercommunal au FPIC (2025)		947 280 €	

- **de préciser** que, conformément à la législation en vigueur, la répartition de droit commun continuera à s'appliquer de droit en 2026 et les années suivantes, tant pour les contributions que pour les reversements éventuels, et ce jusqu'à éventuelle décision formelle de l'ensemble intercommunal de retenir un mode de répartition dérogatoire ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à prendre toute décision et à signer tout acte nécessaire à l'application de la délibération.

SCRUTIN POUR : 81 ABSTENTION : 0
 CONTRE : 0 NE SE PRONONCE PAS : 0
 DONT 14 PROCURATION(S)

Délibération n°5

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Décision budgétaire modificative n°3 - Exercice 2025

Monsieur Girard donne lecture du rapport :

Il est proposé au conseil métropolitain, lors de sa présente séance :

- d'une part, d'ajuster les prévisions budgétaires sur l'exercice 2025 pour le budget principal et le budget annexe des transports publics urbains, conformément aux éléments exposés dans le rapport détaillé de présentation de la décision modificative n°3, annexé à la délibération ;
- et, d'autre part, de retranscrire, au sein des maquettes budgétaires de l'exercice 2025 du budget principal et du budget annexe des transports publics urbains, l'état des autorisations de programme (AP) créés ou ajustés parallèlement, par délibérations spécifiques, dans le cadre de la présente séance du conseil métropolitain.

Vu le rapport détaillé de présentation de la décision modificative n°3 pour l'exercice budgétaire 2025, annexé à la délibération ;

Vu les maquettes budgétaires pour le budget principal et le budget annexe des transports publics urbains, annexées à la délibération ;

Vu le règlement budgétaire et financier de Dijon métropole, approuvé par délibération du conseil métropolitain du 30 juin 2021 ;

M. le Président. - *Merci. Sur ce rapport, y a-t-il des remarques ?*

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **d'approuver** la décision modificative n°3 de l'exercice budgétaire 2025 du budget principal et du budget annexe des transports publics urbains, ainsi que les maquettes budgétaires correspondantes annexées à la présente délibération ;
- **d'autoriser** le Président à prendre toute décision et à signer tout acte nécessaire à l'application de la délibération.

SCRUTIN POUR : 74 ABSTENTION : 4
 CONTRE : 3 NE SE PRONONCE PAS : 0
 DONT 14 PROCURATION(S)

Délibération n°6

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Intérêts moratoires versés à un prestataire – Action récursoire à l'encontre de la Direction Régionale des Finances Publiques

Monsieur Girard donne lecture du rapport :

La réalisation de travaux a donné lieu au versement d'intérêts moratoires au profit de l'entreprise ROGER MARTIN DESERTOT GROUPEMENT, dans le cadre d'opérations de balayage, d'entretien et de grosses réparations des chaussées, du fait du retard de traitement des mandats de paiement à l'issue de la réalisation des travaux.

Le montant total des intérêts moratoires s'élève à 6 370,21 €, dont 3 129,11 € relèvent d'un retard imputable à Dijon métropole (mandatement au-delà du délai de 20 jours lié à la difficulté à récupérer des pièces justificatives) et 3 241,10 € sont imputables au Service de Gestion Comptable, le comptable public de Dijon métropole (paiement au-delà du délai de 10 jours dont il dispose).

Selon les dispositions de l'article 39 de la loi n° 2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière, "Les collectivités, leurs établissements publics et leurs groupements (...) sont remboursés par l'Etat, de façon récursoire, de la part des intérêts moratoires versés imputable à un comptable de l'Etat".

Il est donc proposé de demander à l'Etat, au travers de la Direction Régionale des Finances Publiques, de rembourser à Dijon métropole la somme de 3 241,10 € correspondant aux intérêts moratoires qu'elle a supportés du fait des retards de paiement imputables au comptable public, agent de l'Etat.

M. le Président. - Bien. Y a-t-il des demandes de prise de parole ?
La parole est à Marien Lovichi.

M. LOVICH. - Merci, monsieur le Président. Merci, chers collègues, je me permets de vous interpeller aussi en tant que ministre et je profite de ce rapport pour évoquer les nombreuses entreprises qui ont des difficultés récurrentes avec un outil qui, paradoxalement, était sensé leur simplifier la vie, le portail Chorus Pro.

L'intention de départ de dématérialiser et d'accélérer le traitement des factures publiques était louable, mais, comme il arrive souvent sur le terrain, certaines mesures se traduisent par une réalité bien différente.

Là, nous avons régulièrement des situations ubuesques. Ce qui devait être un gain de temps est devenu une source de stress et de complexité administrative, avec des interfaces peu intuitives, une multiplication de codes obligatoires - je vous laisse imaginer : code service, numéro d'engagement juridique, numéro de facture, et surtout le manque de clarté en cas de rejet, qui transforme le dépôt d'une simple facture en véritable parcours du combattant.

Parfois, les erreurs sont humaines et peuvent venir des agents eux-mêmes, ce qui complexifie encore le tout, puisque chacun pense avoir bien fait le travail et comme la moindre erreur bloque l'ensemble du processus de paiement, rendez-vous compte que, parfois, il y a des rejets pour un centime, parfois juste dû à l'arrondi différent selon le logiciel Chorus ou celui de l'entreprise ! Les conséquences sont directes : du temps précieux perdu, des retards de paiement qui fragilisent la trésorerie des entreprises, parfois des gens sous tension, des retards pouvant pour certaines collectivités dépasser deux années, comme à Marseille pour ne citer qu'elle, et

heureusement Dijon Métropole est très loin de ce cas.

Nous avons également certaines collectivités qui profitent de ce système quand d'autres, comme la métropole de Dijon, se retrouvent à devoir payer des intérêts moratoires, parce qu'elles sont sérieuses - c'est d'ailleurs l'objet de ce rapport - sommes qui sont sorties de nos finances qui pourraient avoir une meilleure utilité.

C'est pourquoi, aujourd'hui, j'ai un rêve et formule un souhait d'une simplification profonde de ce portail Chorus Pro et peut-être que vous ou notre Métropole, sous forme de vœu, pourriez demander à l'État de rendre cet outil plus ergonomique, plus accessible avec des messages d'erreur qui guident réellement l'utilisateur et un support technique plus réactif, voire un accès simplifié pour les petites structures telles que les artisans et indépendants qui, parfois, ne savent même pas comment répondre à une commande ou un appel public, alors je vous laisse imaginer leur désarroi en cas de rejet d'une facture.

Soutenir nos entreprises, ce n'est pas seulement leur attribuer des marchés, c'est aussi leur garantir un accès simple et rapide au paiement dû et faciliter leur quotidien.

Voilà à mon sens un moyen bien peu onéreux pour renforcer notre dynamisme économique et je vous remercie, monsieur le ministre, de bien vouloir faire ce relais.

M. le Président. - Je partage votre analyse, mais je suis au regret de vous dire que je ne ferai pas le relais. Il faut vous adresser au ministère de l'Économie et des Finances, et, pour le moment, il n'y a qu'un ministre démissionnaire ! C'est bien pour cela que l'on demande le remboursement des intérêts moratoires supportés dans le cadre de retards, c'est pourquoi je dis que je partage votre analyse.

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :

- **de solliciter** auprès de la Direction Régionale des Finances Publiques, le remboursement de la somme de 3 241,10 € correspondant aux intérêts moratoires versés par Dijon métropole à l'entreprise ROGER MARTIN DESERTOT GROUPEMENT suite aux retards de paiement imputables au comptable public ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer tout acte à intervenir pour la bonne exécution de cette décision.

SCRUTIN POUR : 81

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 14 PROCURATION(S)

Délibération n°7

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Créations de postes

Monsieur DETANG donne lecture du rapport :

Direction générale des services – Direction des affaires générales – Création d'un poste de responsable gestion événementielle, administrative, organisationnelle et ressources humaines

La Direction des Affaires Générales accompagne une dynamique croissante d'organisation d'événements sur le territoire dijonnais. Ces événements, qui concourent au rayonnement de Dijon Métropole, sont de plus en plus variés et de plus grande ampleur (commémorations, cérémonies, concerts, congrès, tournages...) et nécessitent un pilotage renforcé, une coordination transversale et une expertise technique, juridique et financière.

Le cadre réglementaire et budgétaire dans lequel s'inscrivent ces projets s'est complexifié. Il impose une maîtrise accrue des procédures, des marchés publics, du suivi budgétaire et des ressources humaines mobilisées.

La direction ne dispose pas aujourd'hui d'un poste dédié à l'ensemble de ces fonctions. Cette absence limite sa capacité à anticiper les besoins, sécuriser les projets et optimiser les ressources.

La création d'un poste de Responsable gestion événementielle, administrative, organisationnelle et ressources humaines permettra de structurer et professionnaliser le pilotage des projets événementiels, tout en renforçant la gestion interne de la direction.

Ce poste aura pour missions :

- Le pilotage des événements à l'Hôtel de Ville et la coordination des tournages et des relations avec le Bureau d'accueil des tournages, en lien avec les services concernés ;
- La gestion administrative, budgétaire et organisationnelle de la direction ;
- L'encadrement des équipes opérationnelles (gestionnaires et gardiens de salles) ;
- Le développement et le suivi des outils de gestion (stocks, réservation de salles, procédures internes) ;
- La participation au pilotage RH de la direction (recrutements, formations, indicateurs, suivi des effectifs).

Ainsi, il est proposé la création d'un poste de responsable gestion événementielle, administrative, organisationnelle et ressources humaines relevant du cadre d'emplois des attachés territoriaux.

Direction générale déléguée aux Services urbains et patrimoine

1. Direction des Mobilités – Création d'un poste de chargé.e de projet planification des mobilités

Depuis 2024, Dijon Métropole est engagée dans une démarche de Service Express Régional Métropolitain (SERM) du Dijonnais, en partenariat avec la Région Bourgogne-Franche-Comté et les services de l'Etat.

Structurant pour la métropole et tout le bassin dijonnais, le SERM est un projet transversal dont les conséquences seront importantes en termes de mobilités mais plus largement, en termes d'aménagement du territoire et de développement local.

Le projet de SERM du Dijonnais s'inscrit également dans les objectifs de transition climatique fixés par le Schéma de Cohérence Territoriale et le Plan Climat et Biodiversité de la métropole et plus particulièrement concernant l'objectif de réduction de 10% des flux entrants de véhicules particuliers sur le territoire métropolitain.

Dans le même temps, par décision du 13 juin 2024, le Parlement européen et le Conseil ont identifié "42 nœuds urbains" en France dans le cadre du nouveau règlement européen pour le développement du réseau transeuropéen des transports (RTE-T). Entré en vigueur le 18 juillet 2024, le RTE-T demande à chaque nœud urbain de se doter d'un plan de mobilité urbain durable (PMUD) avant le 31 décembre 2027. Notre territoire a été identifié par la Commission européenne comme l'un des "42 nœuds urbains". Afin de réactualiser sa stratégie mobilité, la métropole va s'appuyer sur le PLUi-HD voté en 2019 et le programme d'orientations et d'actions déplacements dans l'objectif de se doter d'un PMUD répondant aux exigences européennes.

Ainsi, il est proposé la création d'un poste de chargé.e de projet planification des mobilités pour piloter et mettre en œuvre ces deux projets majeurs. Ce chargé de projet sera également garant de la cohérence des grands projets métropolitains avec la stratégie de Mobilités et en premier lieu, le projet d'une troisième ligne de Tramway.

Ce poste relèvera du cadre d'emplois des attachés territoriaux.

2. Direction de la Gestion connectée de l'espace public – Création d'un contrat de projet Directeur adjoint de la mission Tramway

Les études et concertations préparatoires à la réalisation de la ligne de tramway T3 impliquent de se doter de ressources dédiées. Une mission de préfiguration à une cellule projet est constituée avec une directrice et un directeur adjoint. Cette mission se pérennisera lorsque la décision de

lancement des travaux sera prise, cette décision relevant du prochain mandat.

La mission de préfiguration sera en charge de préparer ou de contribuer :

- à la conduite des études préalables,
- aux concertations préalables,
- à l'analyse financière,
- au choix du maître d'œuvre,
- à l'organisation de l'enquête publique,
- à l'élaboration des dossiers réglementaires et des propositions de montages pour la réalisation du système de transport,
- à la communication autour du projet.

Au terme de la phase préalable, la mission de préfiguration se transformera en cellule projet afin d'assurer la mise en concurrence des entreprises et le lancement et le suivi de la phase travaux.

Ainsi, il est proposé la création d'un contrat de projet à temps non complet 50% de Directeur adjoint de la mission Tramway pour permettre une montée en charge progressive, sécuriser les premières échéances du projet et garantir une coordination optimale avec les autres directions et partenaires impliqués.

Cet emploi non permanent relèvera du cadre d'emplois des ingénieurs en chef territoriaux.

M. le Président. - *Merci. Sur ce rapport, y a-t-il des remarques ?*
La parole à M. Bourguignat.

M. BOURGUIGNAT. - *C'est juste pour noter que, pour ma part, j'aurais préféré un vote dissocié. Je m'abstiens sur le poste gestion événementiel et je vote pour mobilité et missions tramway. Merci.*

M. le Président. - *Cela figurera au procès-verbal, puisque vous l'avez dit - c'est ce que vous vouliez. Qui est contre ?*

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **de créer** à compter du 1er octobre 2025 les postes permanents suivants :
 - A la direction des Affaires générales, un poste d'attaché territorial,
 - A la direction des Mobilités, un poste d'attaché territorial ;
- **de créer** à compter du 1er octobre 2025 un poste non permanent à temps non complet 50% d'ingénieur en chef territorial pour mener à bien le projet de réalisation de la ligne de Tramway T3 en tant que Directeur adjoint de la mission Tramway au sein de la DGD Services urbains et Patrimoine, conformément aux articles L.332-24 à L.332-26 du Code général de la fonction publique ;
- **d'inscrire** au budget les crédits correspondants ;
- **d'autoriser Monsieur le Président** à signer tout acte à intervenir pour l'application de cette décision.

SCRUTIN	POUR : 77	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 4	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°8

OBJET : HABITAT, POLITIQUE DE LA VILLE ET URBANISME - Avis sur le projet de Schéma Départemental 2025-2031 d'accueil et d'habitat des gens du voyage de la Côte d'Or

Monsieur RUET donne lecture du rapport :

Les Schémas Départementaux, prévus par la loi dite Besson du 05 juillet 2000 modifiée relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, sont élaborés conjointement par l'État et les conseils départementaux. Ils définissent, à l'échelle de chaque département, les obligations des intercommunalités à qui incombent la responsabilité de l'accueil depuis la loi du 7 août 2015, portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République, dite loi « NOTRe. Ils prescrivent, au vu d'une évaluation des besoins, les aires à réaliser et à réhabiliter, leur destination (aires de séjour ou aires de grand passage) et leur capacité ainsi que les réponses à apporter aux familles sédentarisées (terrains familiaux, habitat adapté, ...) en articulation avec les Plans Départementaux d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD). Ils prévoient aussi les actions à caractère social et socio-économique visant une prise en compte globale des situations des familles et des personnes en vue d'une meilleure inclusion notamment vis-à-vis de l'accès aux services (scolarité, santé, droits, ...).

L'État et le Conseil départemental de la Côte d'Or ont engagé début 2024 l'élaboration du schéma 2025-2031. La mission a été confiée au bureau d'études Études Actions. Les réflexions ont été menées en associant les territoires concernés dont Dijon métropole ainsi que les communes-membres de Chevigny-saint-Sauveur, Dijon, Marsannay-la-Côte et Saint-Apollinaire sur lesquelles ont été réalisées des opérations (aires ou habitat adapté). Une réunion de l'arrondissement de Dijon a eu lieu le 25 septembre 2024. Un COPIL s'est tenu le 17 décembre 2024 afin de préfigurer le contenu du nouveau schéma dans la suite des réunions avec les trois arrondissements et les 6 EPCI concernés.

En vue de l'adoption fin 2025 du nouveau schéma, l'avis des communes et intercommunalités a été sollicité.

Il est rappelé que Dijon métropole compte neuf communes de plus de 5000 habitants relevant de la loi Besson et qu'elle a en charge la réalisation et la gestion de l'accueil et de l'habitat destinés aux gens du voyage dans le cadre d'une compétence transférée par les communes en 2002, avant les dispositions réglementaires de 2015.

Dijon métropole s'est engagée dans la mise en œuvre de ses obligations telles que définies par les schémas départementaux qui se sont succédé depuis 2002. Le territoire métropolitain dispose ainsi à ce jour :

- Concernant le séjour de courte et moyenne durée :

- L'aire dite « Les 4 Poiriers » située à Chevigny-Saint-Sauveur
Mise en service en 2005 ; cette aire nécessitait, en complément de l'entretien courant, une rénovation afin notamment d'intégrer les nouvelles normes techniques en vigueur et d'apporter davantage de confort d'usages pour les utilisateurs mais également pour le gestionnaire de l'équipement. Dans la suite de la réhabilitation, une extension de six places-caravanes a également été réalisée portant la capacité d'accueil de cet équipement à 36 places-caravanes dont un emplacement est adapté à l'accueil de personnes à mobilité réduite. L'ensemble, rénovation et extension, a été terminé en 2024 après deux années de travaux.
- L'aire de la « Cité des Peupliers » à Dijon
Réalisée en 2006 et d'une capacité d'accueil de 50 places-caravanes, cette aire a été fermée à l'été 2019 suite à des actes récurrents de vandalisme.
- **S'agissant des aires de Grand Passage**, au nombre de deux, situées à boulevard Petitjean à Dijon. Elles sont destinées au stationnement des groupes de missions pendant la période estivale et sont constituées d'un équipement mis en service en 2013 d'une capacité de 200 caravanes qui va faire l'objet, en 2025 et 2026, de travaux et un second réalisé en 2016 pour 80 places-caravanes.

La gestion de ces équipements a été confiée depuis 2004 par marchés publics successifs à un prestataire. La tarification (caution, droits de place) fait l'objet d'une délibération annuelle ; les fluides étant facturés aux usagers au réel du coût et des consommations.

Conjointement et conformément aux dispositions du schéma départemental, afin de répondre aux besoins de sédentarisation, Dijon métropole a réalisé deux opérations d'habitat adapté, permettant

aux familles, tout en conservant leur caravane, de résider dans un logement. En concertation avec les communes concernées, la maîtrise d'ouvrage et la gestion de ces deux programmes locatifs sont assurées par l'office métropolitain Grand Dijon Habitat :

- à Marsannay-la-Côte : 12 logements livrés à leurs locataires fin octobre 2015,
- à Saint-Apollinaire : 14 logements mis en location en juillet 2019.

Les résidents ont le statut de locataires du bailleur social et assument eux-mêmes les loyers et charges afférentes au logement.

L'ensemble de ces réalisations a représenté, au sein du budget de la collectivité, 6,7 millions d'euros en dépenses nettes d'investissement (subventions déduites) et font appel, chaque année, à 210 000 € de dépenses nettes de fonctionnement (aide à la gestion versée par la Caisse d'allocations familiales de Côte d'Or et droits de place déduits).

1 Le contenu de ce nouveau document

Les prescriptions d'accueil

Pour mémoire, Dijon métropole avait rempli ses obligations inscrites dans le schéma 2018-2024. Elle a cependant perdu sa conformité du fait de la fermeture à l'été 2019 (pour cause de vandalisme) de l'aire d'accueil située à Dijon (50 places).

Le futur schéma comporte les prescriptions suivantes :

- la création d'une nouvelle aire d'accueil de 24 places,
- la réalisation de 25 places en terrains familiaux locatifs pour des familles sédentarisées.

Le pilotage de la mise en œuvre de ce nouveau schéma

L'État et le Département s'engagent à tenir a minima une fois par an un comité afin de partager l'avancement du schéma.

Il est par ailleurs demandé à chaque intercommunalité d'organiser annuellement une séance de travail avec les différents acteurs : communes, travailleurs sociaux (CCAS, ESCO), représentants de l'Éducation Nationale, de France Travail, de la Mission locale, de la police et/ou gendarmerie, du gestionnaire, ... Un temps d'échanges avec les gens du voyage en tant qu'usagers des équipements est également préconisé. Du fait notamment du développement de la sédentarisation, le schéma départemental affiche pour objectif une prise en compte globale des situations en vue d'une meilleure inclusion des foyers dans l'accès aux services (scolarité, santé, droits, ...). Ces rencontres devront faire l'objet d'un compte-rendu à transmettre à la Préfecture en vue d'une analyse en comité technique permanent.

1 Proposition d'avis sur ce nouveau schéma

Les prescriptions à l'échelle de Dijon métropole ne s'avèrent pas incohérentes au regard de la « reconstitution » en quelque sorte de l'aire de 50 places fermée en 2019. Qualitativement, la distinction que prévoit le schéma entre une aire d'accueil de 24 places et un ensemble de 25 terrains familiaux répondrait aux besoins constatés notamment vis-à-vis de la sédentarisation. Par conséquent, un avis favorable de Dijon métropole sur ce nouveau schéma est proposé.

Pour autant, les points de vigilance suivants peuvent être soulignés.

Les dispositions prévues par le schéma pour Dijon métropole devraient être mises en perspective, notamment calendaire, avec les projections concernant les autres territoires du département qui n'ont, à ce jour, réalisé aucune infrastructure et pour lesquels aucune information précise sur l'engagement opérationnel des réalisations n'a été communiqué (CA Beaune Côte et Sud, CC Gevrey-Chambertin Nuits-Saint-Georges, CC Auxonne Pontallier Val de Saône).

Cette situation a été soulignée à plusieurs reprises dans le cadre des réunions de travail ; l'objectif des schémas départementaux étant d'organiser l'accueil de manière spatialement équilibrée.

Une telle situation contribue directement à une concentration des stationnements sur la métropole dijonnaise y compris par des occupations illicites qui perturbent régulièrement l'ordre public dans

les communes. De ce fait, Dijon métropole sera vigilante, pour la mise en œuvre de ses nouvelles obligations, à l'engagement des opérations par les autres territoires.

Le deuxième point, dans le même d'idée, concerne le pilotage du schéma : le poste de coordinateur-médiateur départemental n'est plus mentionné. Pour autant, celui-ci permettrait de faciliter les relations avec les publics et de fluidifier les accueils à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Le troisième point correspond à la nécessaire mobilisation, sur toute la durée du schéma, des subventions de l'État à minima au niveau des conditions 2025 : subventions par place respectivement de 10 671,50 € pour une aire d'accueil et de 21 000 € pour un terrain familial :

- pour une aire d'accueil de 24 places : cela représenterait un cofinancement de l'État à hauteur de 256 116 € soit 27% du coût TTC de la dépense estimée à 960 K€ hors foncier,
- pour un terrain familial locatif de 25 places : subvention État de 525 K€ pour une dépense TTC de l'ordre de 1,5 M€ hors coût du foncier.

Il est par ailleurs précisé que, pour les situations de certaines familles sédentarisées sur des tènements fonciers leur appartenant en dehors des zones constructibles (secteur Mont Blanc à Dijon, Neuilly-Crimolois, Sennecey-les-Dijon, ...), aucune perspective n'a été avancée au titre du présent schéma.

M. le Président. - *Merci de cette présentation tout à fait juste qui correspond aux échanges que nous avons eus dès cet été sur ce sujet.*

Je voudrais faire une modification, si vous en êtes d'accord - c'est tout à fait dans l'esprit de ce que vous venez de dire : autant le conseil, après en avoir délibéré, décide de donner un avis favorable sur le projet départemental, autant je propose de n'inscrire en dépenses et en recettes les sommes correspondantes tant que d'autres EPCI n'appliqueront pas la loi.

M. RUET. - *Cela me va bien, d'autant plus quand je vois la presse, hier, je suis d'autant plus motivé... Dijon Métropole essaie de respecter ses obligations et c'est normal. Par contre, je vois que certains territoires ne font aucun effort et il n'y a pas de raison que les bons élèves soient toujours les mêmes et parfois traités comme les autres. Cela me va donc très bien.*

M. le Président. - *Si cela vous convient, je propose comme délibération de donner un avis favorable comme l'a proposé le maire de Chevigny sur le projet départemental 2025-2031, mais de n'inscrire en dépenses et en recettes les sommes correspondantes que si d'autres EPCI commencent à appliquer la loi. Cela vous convient-il ?*

(Approbation de l'hémicycle)

Je sou mets donc cette proposition et le rapport aux voix. Qui est contre ?

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **de donner** un avis favorable sur le projet de Schéma Départemental 2025-2031 d'accueil et d'habitat des gens du voyage de la Côte d'Or tout en soulignant un certain nombre de points de vigilance tels qu'évoqués ci-avant au sujet et notamment , pour l'engagement opérationnel des obligations revenant à Dijon métropole, la nécessaire articulation avec la mise en œuvre des réalisations pour les autres territoires concernés ;
- **de n'inscrire** en dépenses et en recettes les sommes correspondantes aux opérations à réaliser dans le cadre des prescriptions d'accueil et d'habitat incombant à la collectivité, uniquement si d'autres EPCI appliquent la loi ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à solliciter au taux maximum les subventions et autres financements mobilisables et à signer tout acte nécessaire à l'exécution de ces décisions.

SCRUTIN	POUR : 79	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 2	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

DÉLIBÉRATION N°9

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - SEM de portage patrimonial d'immobilier d'entreprises Dijon Bourgogne Business Building (D3B) – Projet d'augmentation de capital – Stratégie de développement

Monsieur REBSAMEN donne lecture du rapport :

La Société d'Économie Mixte Dijon Bourgogne Business Building (SEMPAT D3B) est un outil exclusivement patrimonial dont l'objet est l'acquisition, la gestion de biens immobiliers bâtis, la construction et la réhabilitation de ses actifs et dont le territoire d'intervention est prioritairement celui de la Métropole.

Lors de la réflexion en vue de la création de la SEMPAT, le développement de la structure avait été envisagé en 2 phases.

Une première phase avec apport en nature par Dijon métropole des sites Agronov et de la rue des Godrans et d'une parcelle sur le site NOVAREA sur laquelle faire construire un bâtiment dédié aux activités tech & numériques d'une superficie calibrée à 3.600 m², baptisé Technov. Pour satisfaire cette première phase de création et de mise en place de l'outil, une capitalisation a été faite pour un montant de 4.819.776 € détenu comme suit :

Répartition du capital à la création de D3B					
Répartition à la constitution de la société (Juillet 2024)			Capital + CCA tel que prévu initialement		
			Apports en CCA	Total capital + CCA	
Dijon métropole	62%	2.990.000 €		2.990.000 €	52,9 %
région BFC	10%	500.000 €		500.000 €	8,8%
Banque des Territoires	15%	700.000 €	440.148 €	1.140.000 €	20,2 %
Caisse d'Epargne	5%	250.000 €	157.196 €	407.000 €	7,2%
Crédit Agricole	5%	250.000 €	157.196 €	407.000 €	7,2%
CCI	3%	129.776 €	81.601 €	211.000 €	3,7%
Total	100%	4.819.776 €	836.141 €	5.656.000 €	100%

A quoi s'ajoute un engagement des actionnaires privés à apporter un soutien complémentaire en compte courant d'associés (CCA) à hauteur de 0,8 M€.

Lors de la phase d'étude capacitaire et de pré-programmation du projet Technov, il a été envisagé de porter la surface du programme de 3.600 m² initiaux à 6.000 m² pour les raisons suivantes :

- La rareté du foncier et la volonté de densifier au maximum la parcelle ;
- La construction d'un immobilier neuf dans un contexte de marché dijonnais en sous-offre avérée (Cf. Étude du marché de l'immobilier jointe en annexe au présent rapport) ;
- La volonté d'avoir un bâtiment « signal » qui marque la zone.

Le Conseil d'Administration de D3B du 27 mars 2025 a étudié différents scénarii et émis le souhait de disposer d'un compte d'exploitation consolidé reposant sur le développement de 6 projets dont le bâtiment Technov porté à 6.000 m² mais aussi le projet « Techno-Parc sur le foncier Pépite », le site ex-CEN et d'autres acquisitions stratégiques pour une surface globale de 15.000 m² sur une période de développement 2025-2028.

Dans le cadre de ces évolutions, le plan d'affaires a fait apparaître un montant global d'investissements de l'ordre de 36 M€ nécessitant la mobilisation de fonds propres estimés à hauteur de 9 M€ pour la période 2025-2028.

Le Conseil d'Administration de D3B dans sa séance du 9 juillet 2025 a donc été appelé à valider le principe d'une augmentation de capital tout en réaffirmant les domaines d'intervention de la société avec notamment des développements possibles sur des projets par opportunité présentant une meilleure rentabilité permettant par péréquation des interventions sur des projets d'intérêt général plus contraints.

Le scénario proposé prévoit de porter le capital à 12 M€, soit une augmentation de 7 M€, répartie comme suit :

Augmentation de capital		Versements		
		2026	2027	2028
Dijon métropole	2.300 K€	767 K€	767 K€	767 K€
Région BFC	1.000 K€	333 K€	333 K€	333 K€
Banque des Territoires	1.900 K€	633 K€	633 K€	633 K€
Caisse d'Epargne	843 K€	281 K€	281 K€	281 K€
Crédit Agricole	843 K€	281 K€	281 K€	281 K€
CCI Métropole de Bourgogne	300 K€	100 K€	100 K€	100 K€

Le calendrier prévisionnel de mise en œuvre de cette augmentation de capital est le suivant :

- Engagement de l'augmentation de capital au CA du 9 juillet 2025 ;
- Délibération de chaque actionnaire en septembre – octobre 2025 ;
- Confirmation de l'augmentation de capital en novembre 2025 ;
- Apport des fonds en 2 ou 3 versements annuels à partir de 2026.

Cette augmentation de capital conduit à une nouvelle répartition du capital avec un rééquilibrage entre le public et le privé à hauteur de 45% environ pour le privé et 55% pour la part publique, plus conforme à ce qui est pratiqué au sein des sociétés d'économie mixte.

Pour le bloc public, la Région Bourgogne-Franche-Comté évoluerait de 8,8% à 11,7% et la Métropole reviendrait à un taux de 41,2% au lieu de 52,9% actuellement.

Le bloc privé pourrait participer à hauteur de 3,9 M€ d'effort des établissements financiers avec une part Banque des Territoires portée à 23,7% pour 20,2% actuellement et celles de la Caisse d'Epargne et du Crédit Agricole portées à 9,7% pour 7,2% actuellement.

La Banque des Territoires a conditionné son augmentation à l'engagement des banques privées à augmenter dans des proportions similaires.

Nouvelles projections soumises au vote du Conseil d'Administration de D3B du 9 juillet 2025 :

	Projection de l'augmentation de capital			Echéancier		
	Apport en capital	Cumul proposition + capital initial + CCA		Versement 2026	Versement 2027	Versement 2028
	Proposition					
Dijon métropole	2.300 K€	5.290 K€	41,2%	767 K€	767 K€	767 K€
Région	1.000 K€	1.500 K€	11,7%	333 K€	333 K€	333 K€
CDC	1.900 K€	3.040 K€	23,7%	633 K€	633 K€	633 K€
Crédit Agricole	843 K€	1.250 K€	9,7%	281 K€	281 K€	281 K€
Caisse d'Epargne	843 K€	1.250 K€	9,7%	281 K€	281 K€	281 K€

CCI	300 K€	511 K€	4%	100 K€	100 K€	100 K€
Total	7.186 K€	12.842 K€ (dont 0,8 M€ de CCA)	100%	2.395 K€	2.395 K€	2.395 K€
				7.186 K€		

Il vous est proposé de valider cette stratégie de développement de D3B et par conséquent cette augmentation de capital à hauteur de 7,186 M€ dont un apport de Dijon métropole de 2,3 M€ à verser sur 3 ans (2026-2027-2028).

M. le Président. - Y a-t-il des remarques ?

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **de valider** la stratégie de développement de la SEMPAT D3B ainsi que l'augmentation de capital de 7,186 M€ dont un apport de Dijon métropole de 2,3 M€ à verser sur 3 ans (2026-2027-2028) ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer toutes pièces nécessaires à la bonne administration de ce dossier ;
- **de dire** que les crédits seront prélevés sur le budget des exercices 2026, 2027 et 2028 selon l'échéancier proposé d'un montant annuel de 767 K€.

SCRUTIN POUR : 72 ABSTENTION : 2
 CONTRE : 2 NE SE PRONONCE PAS : 5
 DONT 14 PROCURATION(S)

(Mesdames Juban, Juillard-Randrian et Martin-Gendreau et MM. Dodet et Bourguignat se déportent.)

Délibération n°10

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - SANTENOV
Dijon Bourgogne – Evolution des statuts de l'association vers un groupement d'intérêt public (GIP)

Madame JUBAN donne lecture du rapport :

L'année 2024 aura vu la fusion des associations du Technopôle Santenov et du Pôle BFCare pour former au 1er janvier 2025 le cluster « Santenov Dijon Bourgogne ».

Unique cluster en région Bourgogne Franche-Comté dédié à 100% au secteur santé, Santenov Dijon Bourgogne fédère les entreprises, startup et acteurs académiques et hospitalo-universitaires avec une gouvernance mixte composée non seulement des membres fondateurs dont Dijon métropole, ainsi que la Région BFC, la Préfecture de région mais aussi six entreprises emblématiques du territoire dont le groupe Urgo qui en assure la présidence.

A mi-année, Santenov Dijon Bourgogne compte une cinquantaine d'adhérents, une trentaine de projets en portefeuille dont certains structurants aboutissent et feront l'objet d'une prochaine communication, l'accélération de deux premières startup dans le cadre du programme Santenov'Boost en appui sur le Genopole d'Evry et Walter (groupe Patriarche), ainsi que le renouvellement du partenariat avec le LEEM, la branche nationale des entreprises du médicament.

Cette fusion permet d'unifier sur une seule structure une feuille de route ambitieuse d'actions de promotion et de soutien au développement et à l'innovation des filières du médicament et des

technologies médicales du territoire Dijon Bourgogne. L'ambition à moyen terme est d'être identifié et reconnu au plan national parmi les hubs santé notamment sur les 3 filières d'avenir que sont l'imagerie et la radiopharmacie, la réadaptation et la santé numérique, ainsi que les biothérapies et bioproductions.

Pour ce faire, Santenov Dijon Bourgogne va constituer une équipe de permanents de 5 ETP et se doter de moyens afin de proposer une offre de services attractive et performante en direction des entreprises, startup et porteurs de projets de croissance et d'innovation en santé.

C'est par exemple, l'espace innovation et entrepreneuriat en santé du bâtiment Sully Santenov qui hébergera à horizon fin 2027, l'ensemble des équipes et activités de Santenov Dijon Bourgogne dont les projets d'innovation et startup accompagnées, et ce aux côtés d'établissements d'enseignement supérieur et leurs plateformes technologiques en pharmacie industrielle, biotechnologies et en santé numérique. Animé par Santenov Dijon Bourgogne et Walter, la filiale d'exploitation du constructeur groupe Patriarche, ce bâtiment totem de l'écosystème santé fonctionnera comme une ruche mêlant entreprises, étudiants, enseignants-chercheurs, experts et innovateurs permettant de stimuler, générer et héberger des projets de croissance et d'innovation en santé.

Dans cette perspective et dans le but de sécuriser cette montée en puissance et faire du cluster un véritable outil de développement économique, la gouvernance de l'association Santenov Dijon Bourgogne a souhaité étudier les modalités juridiques et techniques permettant la mutualisation de ressources et d'expertises existantes provenant de ses membres fondateurs, les mobilisations de co-financements publics et privés sans contraintes du mode associatif, et une sélection de partenaires stratégiques.

Suite à une étude de faisabilité menée par le cabinet Novlaw, la gouvernance a décidé lors d'une réunion de Bureau du 9 juillet 2025 d'engager un processus d'évolution des statuts de l'association vers ceux d'un Groupement d'Intérêt Public ou GIP (synthèse du rapport Novlaw jointe en annexe). Pour ce faire, cette évolution sera délibérée lors d'une Assemblée Générale Extraordinaire qui se tiendra le 22 octobre 2025 pour une mise en œuvre opérationnelle début 2026.

A court terme, les mutualisations envisagées au sein du GIP concernent principalement des personnels qui seront mis à disposition par certains membres fondateurs et partenaires de Santenov Dijon Bourgogne. Sont notamment à l'étude, la faisabilité d'une mise à disposition d'un agent contractuel de Dijon métropole pour assurer la fonction de direction générale du GIP, ainsi qu'un agent de la SATT Sayens pour occuper la fonction de Chef de projet innovation.

M. le Président. - *Merci. Sur ce rapport, y a-t-il des oppositions ?*

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :

- **d'approuver** l'évolution des statuts de Santenov Dijon Bourgogne d'association en GIP selon l'intérêt et les avantages de cette trajectoire étudiée dont la synthèse est annexée au présent rapport ;
- **d'autoriser** le Président, ou son représentant en tant que membre fondateur de Santenov Dijon Bourgogne, à engager la décision lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 28 octobre 2025 ;
- **d'autoriser** le Président à signer tout acte et document liés en tant que membre fondateur Santenov Dijon Bourgogne actant cette transformation en GIP.

SCRUTIN POUR : 80

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 1

DONT 14 PROCURATION(S)

(Mme Monteiro se déporte)

Délibération n°11

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - SPLAAD - Ecoparc - Cession du lot A3-3

Madame JUBAN donne lecture du rapport :

Aux termes d'une convention de prestations intégrées portant concession d'aménagement approuvée par une délibération du Conseil métropolitain du 25 juin 2009 et passée en application des articles L.300-4 et L.300-5 du Code de l'urbanisme, Dijon métropole a confié à la SPLAAD l'aménagement de la Zone d'Aménagement Concertée «Ecoparc Dijon-Bourgogne ».

Conformément aux dispositions de l'article 12.3 de la convention de concession et de l'article L. 311-6 du Code de l'urbanisme, la SPLAAD a établi le cahier des charges de cession des terrains et immeubles bâtis situés à l'intérieur du périmètre de ladite ZAC.

La société L'IMMOBILIÈRE DE LA CHOCOLATERIE souhaite engager un projet de construction d'un ou plusieurs bâtiments destinés à accueillir un laboratoire de préparation dans le cadre du développement de la Chocolaterie des Ducs de Bourgogne.

Ce projet vise à accompagner la croissance de l'activité ainsi que l'augmentation des volumes de production. Actuellement, la société emploie une quinzaine de personnes. Avec la mise en service de la nouvelle manufacture, les effectifs devraient atteindre une vingtaine de salariés pour ensuite atteindre une quarantaine de personnes dans 3 à 5 ans.

Ce lot d'une superficie de 5 348 m² environ est affecté d'une surface de plancher (SP) maximum de 3 500 m². Le prix est de 50 € H.T. le m² de terrain, soit un prix de cession prévisionnel de 267 400 € HT. Le montant définitif sera arrêté à la signature de l'acte authentique de vente en fonction de la surface exacte du terrain. Le montant de la TVA sera arrêté définitivement au jour de la signature de l'acte authentique.

Le paiement se fera en deux étapes : le versement d'un acompte de 10 % du montant du prix de vente soit 26 740 € à valoir sur le prix de vente Hors Taxe lors de la signature du compromis de vente, puis le solde à la signature de l'acte authentique.

L'Acquéreur remettra également au vendeur une somme de 5 000€ afin de garantir les éventuelles dégradations qu'il pourrait causer aux équipements communs.

M. le Président.- *Merci. J'en profite, suite aux informations que vous m'avez communiquées - madame Juban - pour informer notre assemblée de bonnes nouvelles.*

En effet, la zone d'activité de Beauregard a pris, maintenant, son essor et la commercialisation a dépassé les 80 %.

Vous savez qu'il y a eu quelques discussions à un moment pour savoir si le bâtiment Savoie était toujours maintenu, puisque le directeur général était un chinois du nom de Lu - nous avions déjà M. U, maintenant, nous avons M. Lu - qui a pris tout cela, et, aujourd'hui, nous avons un nouveau siège ultramoderne installé et terminé pendant l'été avec 500 salariés qui y travaillent - ce n'est pas un petit regroupement.

Et puis nous avons un autre projet, qu'on appellera Goliath, qui nous fait une proposition d'implantation sur plus de neuf hectares pour créer leur principal site de reconditionnement et gestion de pièces détachées en France pour un total de 289 emplois. On ne donne pas le nom, puisqu'il y a un accord de confidentialité et de non-divulgateion.

Il reste une dizaine de terrains, des projets de PME pour un total de onze hectares.

Nous avons lancé - et ce sera terminé à la fin de l'année - le barreau tant attendu, puisqu'il était en discussion entre ce qui n'était pas la Métropole, mais la communauté d'agglomération en 2004 et le Département, qui ne l'avait jamais fait et que nous allons faire maintenant.

La zone est commercialisée à 80 % : 47 des 58 hectares ont trouvé preneurs pour un total de 1 422 salariés. À l'instant « T », 31 sociétés sont implantées sur la zone.

Enfin, Ecoparc entre aussi dans une nouvelle phase. Je n'aurai de cesse de remercier

encore le geste vraiment communautaire qu'ont pu faire les communes de Saint-Apollinaire et de Quetigny pour nous laisser cette gestion d'une partie de leur territoire pour y implanter des entreprises, dont tout le monde profite - cela me permet toujours de le rappeler. Les décisionnaires de l'époque n'étaient pas ceux qui sont là, aujourd'hui, mais c'était les mêmes, ils étaient à côté.

Écoparc : sur les 33 hectares commercialisables de la tranche 1, 90 % ont trouvé preneurs. À cet instant, 24 entreprises sont implantées avec 510 salariés. Je rappelle que, contrairement à ce qui se dit partout, le nombre de salariés sur la Métropole dijonnaise a augmenté en 2024, 2025 à date.

Nous avons donc, par ailleurs, un client qui a confirmé une option de 5,6 hectares qui accueilleront 260 salariés. Un compromis est prévu pour le mois de mars.

Voilà les informations que je tenais à vous communiquer pour vous dire que l'on peut avoir quand même le moral.

Nous avons pour la première fois repassé les 100 000 emplois sur la métropole et nous sommes donc au service des habitants, bien sûr.

Ensuite, une bonne nouvelle, puisque je voudrais remercier publiquement, ici, le personnel de Dijon Métropole et de la Ville de Dijon, puisque la circulation du tram vient d'être rétablie. La qualité du service public au service des habitants, c'est aussi cela : qualité de réaction très rapide, mais on ne souhaite pas l'avoir à nouveau, monsieur le Président. J'en ai terminé.

Sur le rapport présenté par Mme Juban et complété par moi, y a-t-il des remarques ?

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **d'autoriser** la SPLAAD à procéder à la vente du lot A3-3 de la ZAC ECOPARC dans les conditions définies ci-dessus ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer au nom de Dijon métropole tout acte et document nécessaire à la bonne administration de ce dossier.

SCRUTIN POUR : 78

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 3

DONT 14 PROCURATION(S)

(Mesdames Juban, Juillard-Randrian et M. Hoareau se déportent.)

Délibération n°12

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - SPLAAD - Parc d'activités de Beauregard - Cession du lot n°37

Madame JUBAN donne lecture du rapport :

Aux termes d'une convention de prestations intégrées portant concession d'aménagement en date du 19 novembre 2009, passée en application des articles L.300-4 et L.300-5 du Code de l'urbanisme, Dijon métropole a confié à la Société Publique d'Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise (SPLAAD), l'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) dénommée Parc d'activités de Beauregard située sur les communes de Longvic et Ouges.

Conformément aux dispositions de l'article 12.3 de la convention de concession et à l'article L. 311-6 du Code de l'urbanisme, la SPLAAD a établi le présent cahier des charges de cession des terrains et immeubles bâtis situés à l'intérieur du périmètre de ladite ZAC.

Javel Barbizier, filiale bisontine du groupe GEH (Groupe Europe Hygiène) souhaite construire son premier site de production en Bourgogne-Franche-Comté au sein de la ZAC Parc d'activités de Beauregard. Le futur bâtiment de 4 000m² comprendra une unité de transformation et de conditionnement de produits d'hygiène et d'entretien, un important espace de stockage, un showroom et abritera également un atelier dédié à la personnalisation de vêtements professionnels et d'équipements de protection individuelle, opéré pour le compte de la société sœur Pic (Protection Individuelle Comtoise). Cette nouvelle implantation créera 50 emplois à terme.

Ce lot, d'une superficie de 10 000 m² environ, affecté d'une surface de plancher maximale (SP) de 6 000 m², sera cédé au prix de 750 000,00€ HT. Au prix hors taxes indiqué s'ajoutera le montant de la TVA qui sera calculé au taux en vigueur au jour de la signature de l'acte authentique.

Hors taxes	750 000,00 €
TVA sur marge	133 698,76 €
Toutes taxes comprises	883 698,76 €

Le montant de la TVA sera arrêté définitivement en fonction du taux en vigueur au jour de la signature de l'acte authentique de vente (TVA sur marge).

Le paiement se fera en deux étapes : le versement d'un acompte de 5 % du montant du prix de vente à valoir sur le prix de vente hors taxe lors de la signature du compromis de vente, puis le solde, à la signature de l'acte authentique.

L'Acquéreur remettra également au vendeur une somme de 5 000€ afin de garantir les éventuelles dégradations qu'il pourrait causer aux équipements communs.

M. le Président. - *Merci, madame Juban.*

Sur ce rapport, y a-t-il des remarques particulières ? Je n'en vois pas.

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **d'autoriser** la SPLAAD à procéder à la vente du lot n°37 dans les conditions définies ci-dessus ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer au nom de Dijon Métropole tout acte et document nécessaire à la bonne administration de ce dossier.

SCRUTIN	POUR : 78	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 3
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°13

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Feuille de route métropolitaine vie étudiante 2025-2027

Monsieur El Hassouni donne lecture du rapport :

L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation sont des leviers majeurs de l'attractivité et du développement métropolitain. Dans ce cadre, la question de la vie étudiante est centrale.

L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation comme levier de développement économique du territoire :

La feuille de route métropolitaine pour la vie étudiante répond à des enjeux stratégiques liés au renouvellement des compétences et à l'équilibre entre formation, besoins des entreprises et insertion des diplômés. Si Dijon métropole n'est pas concernée par la baisse démographique, les projections annoncent dès 2035 une baisse du nombre de néo-bacheliers, accentuant la concurrence entre territoires pour attirer les étudiants (le nombre d'étudiants passerait d'environ 42 000 en 2035 à 37 500 en 2040, Insee 2018). Avec un solde migratoire négatif de -12 % pour l'académie de Dijon, il s'agit d'éviter la fuite des talents vers les grands pôles universitaires, tout en capitalisant sur le fait que 59 % des étudiants de Dijon métropole sont issus de l'académie de Dijon.

Dans ce contexte, la feuille de route ne se limite pas à une réponse démographique : elle vise à renforcer l'attractivité, améliorer les conditions de vie et d'études (logement, santé, mobilité, insertion, engagement) et accompagner les grandes transformations sociétales, en affirmant Dijon comme une métropole étudiante attractive et innovante.

Une politique transversale qui participe pleinement à l'attractivité du territoire :

La Ville de Dijon et Dijon métropole ont déjà su déployer des moyens importants pour soutenir le développement de l'offre de formation et ses services auprès des étudiants, lui donnant l'ampleur d'une véritable métropole universitaire et étudiante. De 2014 à 2020, la Métropole a ainsi accueilli 6 000 étudiants supplémentaires et compte aujourd'hui un total de près de 40 000 étudiants, soit plus de 15% de la population métropolitaine. Depuis plusieurs années, Dijon se classe parmi le top 3 des meilleures villes étudiantes selon Le Figaro (2024) et L'Etudiant (2024). Les étudiants interrogés pour le classement l'Etudiant 2024 des meilleures villes étudiantes recommandent à 92,66% Dijon pour faire ses études. Cette situation conduit Dijon métropole à s'engager toujours davantage dans le soutien des étudiants sur le territoire en leur proposant des services qui répondent au mieux à leurs besoins et en rendant l'offre de services davantage lisible auprès d'eux.

Une dynamique vie étudiante qui se renforce et se poursuit :

Dijon métropole dispose déjà d'un socle solide d'équipements et de services destinés aux étudiants : près de 6 000 places de logement en résidences publiques et privées auxquelles s'ajoutent des dispositifs comme la colocation à projets solidaires (Kaps) ou la cohabitation intergénérationnelle suivis par l'Observatoire Territorial du Logement Étudiant (OTLE). L'offre de restauration repose sur deux restaurants universitaires, six cafétérias et deux food truck, complétée par un projet de nouveau restaurant universitaire en partenariat avec le Crous et la Région. Le réseau de mobilités qui combine tramway, bus, vélos accessibles, services partagés facilite l'accès au campus et sera renforcé par une troisième ligne d'ici 2030 qui permettra de renforcer la desserte du campus et le connecter à de nouvelles centralités. Sur le plan culturel, les étudiants bénéficient d'une offre diversifiée et accessible, avec la Carte Culture, la gratuité des musées, des bibliothèques ouvertes sur des horaires élargis et des festivals emblématiques comme le Lalalib ou le Golden Coast. Le sport et la santé sont soutenus par plus de cent équipements, le SUAPS, et des actions de prévention (Contrat Local de Santé, Happsyligne, associations). La solidarité se traduit par des bourses municipales, la lutte contre les discriminations et une accessibilité renforcée pour les étudiants à besoins spécifiques. L'accueil international est structuré autour de deux temps forts annuels (cérémonie d'accueil des étudiants internationaux). Avec près de 4 000 étudiants étrangers présents à Dijon, l'enjeu est à la fois de renforcer l'attractivité internationale de la métropole et de favoriser l'ancrage durable de ses talents sur le territoire. Enfin, Dijon métropole favorise l'insertion en accueillant environ 100 apprentis par an et en proposant près de 200 emplois étudiants et saisonniers, reflétant la diversité des 250 métiers de la fonction publique territoriale.

Un projet coordonné d'actions pour la vie étudiante :

La création, au 1er janvier 2025, de l'Université Bourgogne Europe (UBE), établissement public expérimental rassemblant 12 partenaires de l'enseignement supérieur et de la recherche, vise à structurer l'offre de formation et de recherche autour des grands défis sociétaux et territoriaux. Sur le plan de la vie étudiante, l'UBE mutualise les dispositifs existants (santé, sport, culture, lutte contre la précarité et les violences), garantissant un accès élargi à tous les étudiants. Elle déploiera dès la rentrée 2025 un Schéma Directeur de la Vie Étudiante (SDVE), co-construit avec la Ville de Dijon et Dijon métropole, et porté par un service dédié renforcé.

Cette feuille de route s'appuie également sur d'autres cadres stratégiques (SRESRI BFC, STVE du Crous BFC, Politique Jeunesse de Dijon, Contrat Local de Santé) ainsi que sur les diagnostics de l'OTLE et les propositions du CODEV dans le cadre de la réflexion M3E (Métropole-Enseignement-Étudiant-Entreprise).

Initialement rattachés à la politique jeunesse de la Ville de Dijon, les enjeux de vie étudiante sont désormais portés par une mission dédiée au sein de la Métropole, intégrée à la Direction du

Développement Économique et de l'Enseignement Supérieur. Cette évolution permet de coordonner les actions en lien avec les partenaires (Région, Crous, UBE, établissements, CRIJ...). La feuille de route vie étudiante constituera un volet du futur Schéma Métropolitain de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (SMESRI), attendu pour 2026, afin de définir une stratégie commune à l'horizon 2030 avec l'Université Bourgogne Europe.

Les grands objectifs de la feuille de route Vie étudiante et son déploiement :

Dijon métropole propose un projet de feuille de route vie étudiante pour 2025 – 2027. Elle se décline en 23 fiches-actions, issues d'un diagnostic complet et de l'expertise des services, et s'appuie sur les dynamiques déjà engagées par la Métropole et la Ville. La feuille de route proposée conserve un caractère évolutif et a vocation à être enrichie en lien avec les projets émergents et les dynamiques du territoire.

Ce document stratégique fixe trois priorités :

- Renforcer l'attractivité et le rayonnement de la métropole - Une métropole dynamique et accueillante, qui doit accentuer ses efforts afin d'être toujours une destination de choix pour les étudiants régionaux, nationaux et internationaux.

Parmi les enjeux notamment identifiés sur ce volet auprès des étudiants : Rendre plus visible l'offre de services de la ville et de la métropole aux étudiants ; Développer un volet dédié aux étudiants dans l'application OnDijon ; Renforcer l'accueil des étudiants internationaux et les modalités de leur intégration.

- Améliorer les conditions et le cadre de vie des étudiants - Une métropole qui propose un cadre de vie stimulant, propice aux études et garantissant les conditions de leur réussite sur le territoire.

Parmi les enjeux notamment identifiés sur ce volet : Développer l'offre de logements pour les étudiants à tarif préférentiel ; Enrichir le dispositif de la CarteCulture ; Améliorer la santé des étudiants.

- Accompagner les parcours d'insertion et développer le sentiment d'appartenance - Une métropole attractive qui doit poursuivre l'accompagnement des étudiants dans leurs différents parcours d'insertion - professionnelle, sociale, culturelle, associative et citoyenne - afin de faciliter le recrutement par les entreprises et l'insertion des jeunes diplômés sur le territoire.

Parmi les enjeux notamment identifiés sur ce volet : Valoriser l'engagement associatif et citoyen des étudiants ; Permettre aux étudiants de devenir les acteurs de demain en soutenant et en promouvant l'entrepreneuriat étudiant ; Permettre aux jeunes talents de se former et mieux identifier les opportunités d'emplois au sein des collectivités locales.

Dijon métropole élabore une feuille de route Vie étudiante pour coordonner et rendre lisibles les actions menées en matière de vie étudiante, en lien avec l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation. Son pilotage repose sur une dynamique collaborative : création d'instances d'échange régulières entre services, suivi et évaluation continue des actions, et bilan annuel avec les élus pour définir les priorités. La Métropole participe également aux instances de pilotage du SDVE (UBE), du STVE (Crous BFC) et de la Région BFC, afin d'assurer la cohérence des actions à différentes échelles.

Sur l'année 2024, la Ville de Dijon et Dijon métropole ont engagé respectivement 315 000 et 95 678 euros pour un total de 410 678 euros pour soutenir des actions en faveur de la vie étudiante. Il est proposé un budget supplémentaire de 47 200 euros à la métropole en fonctionnement au titre de l'année 2026 pour initier la mise en œuvre du plan d'actions enrichi de la feuille de route métropolitaine vie étudiante.

M. le Président. - *Merci, monsieur El Hassouni. Sur ce rapport, y a-t-il des remarques ? Des demandes d'intervention ?*
La parole est à M. Hameau.

M. HAMEAU. - *Simplement dire qu'hier soir, nous avons accueilli 400 étudiants*

internationaux avec ma collègue Lydie Pfander-Meny au Palais des Ducs. C'était intéressant de voir la dynamique de ces jeunes et leur engagement dans notre territoire de Dijon Métropole.

Insister aussi sur le fait qu'il s'agit, à travers ce volet vie étudiante, de la feuille de route d'une première pierre dans un schéma métropolitain d'enseignement supérieur de la recherche et de l'innovation qui sera plus global, que nous travaillerons dans les semaines à venir.

Dire qu'il y a deux points de vigilance importants : veiller à ce que la Région, puisque l'UBE s'est transformée en établissement public expérimental avec 12 établissements, à ce que nous ayons un traitement financier équitable de la part de la Région et que les deux EPE franc-comtois et bourguignons soient entendus lorsque des dispositifs se mettent en place - en tout cas, nous y travaillons - et, enfin, veiller aussi, puisqu'on va vers une stratégie puissante d'enseignement supérieur et la recherche, à ce qu'on conforte le service ESR, parce que ce sera un sujet aussi important pour la suite.

M. le Président. - Merci. J'ai vu - si je ne me trompe pas - avec plaisir que l'Université Louis Pasteur avait accepté le principe de reverser ce qui lui revient à l'Université Bourgogne Europe. Tant mieux s'ils peuvent avancer ensemble, ce n'est pas plus mal.

Merci.

Continuons à faire de Dijon Métropole une métropole qui soit attractive, innovante et bienveillante, grâce au soutien que nous avons d'étudiants qui s'occupent des jeunes étudiants dans la vie active.

Sur ce rapport, des oppositions ?

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **d'approuver** la feuille de route métropolitaine Vie étudiante 2025-2027 annexée au présent rapport ;
- **d'acter** la mise en œuvre du plan d'actions de la feuille de route métropolitaine Vie étudiante pour la période 2025-2027 ;
- **d'approuver** l'allocation d'un budget de 47 200 € de fonctionnement au titre de l'année 2026 ;
- **de dire** que les crédits seront pris sur le budget 2026.

SCRUTIN	POUR : 79	ABSTENTION : 2
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°14

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Ouvertures dominicales 2026

Madame Belhadeff donne lecture du rapport :

Les commerces de détail employant des salariés doivent respecter la règle du repos dominical. Cependant, l'article L3132-26 du code du travail donne compétence aux maires pour déroger à cette règle jusqu'à 12 dimanches par année civile.

La métropole recueille les demandes des établissements commerciaux à titre individuel mais également une expression commune des représentants des pôles commerciaux sous l'égide de la CCI Côte-d'Or.

Elle recueille également la demande de la branche automobile.

Sur la base de ce recensement, les professionnels des pôles commerciaux demandent une dizaine de dimanches correspondant à ce qu'ils estiment être des hausses de consommation exceptionnelles nécessitant une organisation et une logistique en adéquation avec les demandes des usagers.

Comme chaque année, pour les professionnels hors branche automobile, il vous est proposé de retenir 5 dimanches pour l'année 2026, à savoir :

- 11 janvier (premier dimanche des soldes d'hiver)
- 29 novembre (dimanche qui suit le Black Friday)
- 06 décembre (dimanche des fêtes de fin d'année)
- 13 décembre (dimanche des fêtes de fin d'année)
- 20 décembre (dimanche des fêtes de fin d'année)

La branche automobile a trouvé depuis quelques années un accord commun pour s'accorder sur 5 dimanches. Le Président propose de suivre leurs propositions, à savoir :

- 18 janvier
- 15 mars
- 14 juin
- 13 septembre
- 11 octobre

Ces demandes recensées et consolidées ont été soumises pour consultation aux partenaires sociaux pour avis.

Depuis de nombreuses années, l'ensemble des communes de la métropole souhaite retenir des dates communes par souci de cohérence territoriale, de communication claire auprès du public et de bonne adéquation entre les enjeux économiques et sociaux.

Ainsi, à l'issue du conseil métropolitain du 25 septembre, la délibération sera transmise aux communes membres de la Métropole pour application.

M. le Président. - *Merci. Sur ce rapport traditionnel, des oppositions ? Je n'en vois pas. On peut se féliciter qu'il y ait systématiquement un accord entre le monde patronal et syndical - si cela pouvait se passer partout, ce serait pas mal. Je dis cela, je ne dis rien.*

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **de donner** un avis favorable de dérogation au repos dominical pour 5 dimanches à la branche de vente de détail les 11 janvier, 29 novembre, 6 décembre, 13 décembre, 20 décembre 2026 ;
- **de donner** un avis favorable de dérogation au repos dominical pour les dimanches des 18 janvier, 15 mars, 14 juin, 13 septembre, 11 octobre 2026 pour la branche automobile ;
- **de transmettre** cet avis conforme à l'ensemble des Maires des communes de Dijon métropole.

SCRUTIN	POUR : 81	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°15

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Territoire accéléré Logement d'abord – Convention pluriannuelle d'objectif 2023-2025 - Avenant

Madame Tenenbaum donne lecture du rapport :

Depuis 2021, Dijon métropole est engagée en tant que territoire accéléré logement d'abord.

Dans ce cadre, la métropole a élaboré et mis en œuvre un plan d'action territorial ambitieux, soutenu financièrement par l'État, autour de quatre objectifs principaux :

- Mobiliser l'offre de logements du parc public et privé afin de faciliter l'accès au logement pour les ménages sans domicile,

- Renforcer le maintien dans le logement des publics vulnérables et prévenir la dégradation des situations,
- Améliorer la connaissance des publics sans domicile et le pilotage territorial de la lutte contre le sans-abrisme par la création d'un observatoire dédié aux publics sans domicile,
- Diffuser les principes du logement d'abord sur l'ensemble du territoire et promouvoir auprès des professionnels les outils d'accompagnement permettant leur mise en œuvre.

En 2023, à la suite de l'adoption du Plan logement d'abord 2 par le gouvernement, une nouvelle convention pluriannuelle d'objectifs a été signée entre l'État et Dijon métropole pour la période 2023-2025. Le montant de la subvention annuelle alloué par l'État est fixé par avenant à la convention. Pour l'année 2025, la subvention accordée s'élève à 328 807 euros permettant la mise en œuvre d'actions spécifiques sur le territoire :

- La création d'une équipe mobile d'« aller vers » dédiée aux ménages en situation d'expulsion locative,
- La mise en place d'une plateforme de captation de logements, visant à mobiliser les logements du parc privé et développer l'intermédiation locative,
- Le déploiement d'un observatoire social territorial sur le sans abris, en lien avec la démarche Synchro,
- La création de la Maison du Rétablissement pour favoriser le pouvoir d'agir des personnes accompagnées,
- La mise en place du Pôle Ressource Santé mentale et Habitat, destiné à aider les acteurs du territoire à améliorer la prise en compte de la santé mentale des personnes accompagnées dans leurs pratiques,
- Le développement de formations sur le logement d'abord, pour accompagner les acteurs du territoire dans l'appropriation des principes et outils de cette politique publique,
- L'expérimentation « SpoT à ToiT », visant à faciliter l'accès au logement de personnes sans domicile souffrant d'addictions.

M. le Président. - Absolument. Merci. Sur ce rapport, y a-t-il des oppositions ?

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,

après en avoir délibéré, décide :

- **d'autoriser** Monsieur le Président à percevoir une subvention de 328 807 € au titre du programme Territoire accéléré logement d'abord ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

SCRUTIN	POUR : 81	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°16

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - SDAT - Convention d'objectifs et de moyens et convention de cofinancement des bailleurs - Subvention 2025

Madame Tenenbaum donne lecture du rapport :

La SDAT (Solidarité, Dignité, Accompagnements, Travail) œuvre depuis plus de cent ans sur le territoire de l'agglomération dijonnaise et a étoffé ses actions au fil des années, assurant des missions en direction des personnes les plus démunies, dans des domaines aussi divers que l'accès au logement décent, la santé, l'insertion sociale et professionnelle.

En raison de ces missions d'intérêt général, Dijon métropole, la Ville de Dijon, le Centre Communal d'Action Sociale de Chenôve, l'État et l'Agence Régionale de Santé ont construit une nouvelle convention pluriannuelle d'objectifs et de moyens pour la période 2023-2026. Cette convention

clarifie les objectifs visés et les moyens financiers apportés par tous les financeurs pour les atteindre pour les actions suivantes :

- ACOR Centre-Ville ;
- ACOR Dijon métropole, regroupement des actions précédemment dénommées ACOR Grand Dijon et Inser Social Chenôve ;
- Les diagnostics sociaux exercées auprès des ménages en situation d'expulsion locative ;
- Équipe Mutualisée ACODEGE-SDAT (EMAS) ;
- Pôle ressource santé mentale et habitat.

Dijon métropole apporte son soutien à ACOR Dijon métropole, à EMAS et au Pôle ressource santé mentale et habitat.

Le dispositif ACOR Dijon métropole est :

- Un service d'intervention sociale spécialisée dans la prise en charge de situations sociales complexes dont la multiplicité et la gravité des problématiques mettent en échec l'accompagnement social de droit commun engagé ;
- Un outil de remédiation sociale permettant à moyen terme le retour du bénéficiaire au service social de secteur ou une orientation sur un service spécialisé.

Il vise :

- Un maintien ou un retour dans le logement autonome ;
- Un retour vers un accompagnement par les services de droit commun ;
- Un accompagnement vers des orientations et des accueils plus spécialisés.

La capacité actuelle d'accompagnement est de 220 personnes pour 6 travailleurs sociaux.

Le financement concernant le dispositif ACOR Dijon métropole comprend :

- Le soutien à l'action, renforcé par l'existence d'un sixième poste de travailleur social permettant d'éviter les ruptures de parcours des publics par une prise en charge réactive des situations. Ce poste mobilise les financements du programme Territoire accéléré logement d'abord ;
- Le soutien à une action complémentaire mobilisant également ce programme : la mise en œuvre de diagnostics sociaux visent à évaluer la situation de ménages en expulsion locative, non connus des services sociaux. Ces mesures sont préconisées en commission de coordination des actions de prévention des expulsions (CCAPEX). En septembre 2025, 20 diagnostics sociaux ont été réalisés sur les 40 diagnostics commandés au titre de l'année 2025.

Le dispositif EMAS avec une file active de 45 personnes consiste à :

- Aller au-devant des personnes en binôme pour la première visite ;
- Permettre une intervention du secteur social et médico-social simultanée ;
- Effectuer un accompagnement en soutien de l'accompagnement de droit commun ;
- Prévoir le passage de relais vers le droit commun.

Le dispositif EMAS vise l'accès aux soins des personnes en non demande, la mise en œuvre d'un parcours de soin adapté pour éviter les ruptures de prises en charge et le maintien des personnes en logement autonome. Le financement concernant le dispositif EMAS comprend :

- Le soutien à l'action ;
- La poursuite de l'expérimentation lancée en 2023 d'un Pôle ressources santé mentale et habitat, mobilisant les crédits du Programme Territoire accéléré Logement d'abord.

Le Pôle ressource santé mentale et habitat est un dispositif de soutien à la pratique professionnelle dont l'objectif est d'améliorer le repérage et la prise en compte de la santé mentale des personnes accompagnées. Il propose deux types d'activité :

- Les ateliers de Sensibilisation pour les services sociaux de droits communs, les acteurs associatifs du secteur AHI ainsi que les bailleurs sociaux.

- Les temps d'appuis techniques pour accompagner les travailleurs sociaux dans la gestion de cas complexes

Au titre de l'année 2025, Dijon métropole finance EMAS, ACOR Dijon métropole, le Pôle ressource santé mentale ainsi que 40 diagnostics sociaux à hauteur de 736 269 €. Le montant de la subvention correspondant à un financement pour une année complète s'élève à :

- 31 993 € pour le dispositif EMAS. Ce montant tient compte des excédents 2023-2024.
- 591 867 € pour ACOR Dijon métropole (dont 64 414 € mobilisés sur les crédits du Territoire accéléré logement d'abord et 10 000 € versés au titre du Contrat Local des Solidarités)
- 90 409 € pour le Pôle ressource santé mentale et habitat. Ce montant tient compte des excédents 2023-2024
- 22 000 € pour 40 mesures de diagnostics sociaux. Il est précisé que les diagnostics financés en 2025 et non réalisés seront reportés sur l'année 2026 dans la limite de 10 diagnostics.

Par ailleurs, les bailleurs sociaux (Grand Dijon Habitat, CDC Habitat, ORVITIS, Habellis et ICF Sud-Est Méditerranée) financent une partie d'ACOR Dijon métropole à l'appui d'une convention spécifique avec Dijon métropole qui est conclue pour la période 2023 à 2026. Leur participation, à hauteur de 70 000 €, est répartie au prorata de leur parc sur le territoire de la métropole :

- GRAND DIJON HABITAT : 28 000€ ;
- CDC Habitat : 15 400 € ;
- ORVITIS : 13 300 € ;
- HABELLIS : 9100 € ;
- ICF Sud-Est Méditerranée : 4 200 €.

M. le Président. - *Merci, madame la Présidente - Mme Tenenbaum - pour cette présentation. Je rappelle tout de même que la SDAT a une fonction difficile, mais importante à nos yeux, à savoir assumer et arriver à gérer la présence en ville de gens sans domicile fixe. Les gens sans domicile fixe viennent plus dans les grandes villes qu'ailleurs, parce qu'ils y trouvent soutien, souvent accueil - et c'est normal. C'est aussi une fonction sociale très importante. Je rappelle à ceux qui en doutent que la mendicité en soi, quand ce n'est pas un enfant qui la fait, n'est pas répréhensible. Il faut donc surtout bien arriver à distinguer mendicité et marginalité.*

Sur ce rapport, y a-t-il des remarques ?

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **d'autoriser** Monsieur le Président à verser la subvention 2025 de 736 269 € à la SDAT au titre de ces actions ;
- **de prélever** les sommes sur le budget 2025 de Dijon métropole ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à percevoir les contributions des bailleurs sur le budget 2025 de Dijon métropole.

SCRUTIN	POUR : 81	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°17

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Fonds de Solidarité pour le Logement – Cofinancement et adoption des conventions 2025

Madame Tenenbaum donne lecture du rapport :

Par arrêté préfectoral du 25 novembre 2019, Dijon métropole se trouve dotée, à travers les transferts de compétences, de la capacité à définir ses orientations au profit des publics en

difficulté dans l'accès et le maintien dans le logement à travers la gestion du Fonds de Solidarité pour le Logement (FSL). Ces aides financières sont destinées aux ménages qui s'installent ou résident sur les 23 communes de la métropole dans le parc public ou privé, elles permettent de financer :

- Des dépôts de garantie, kits de première nécessité (équipements électroménagers, tables et chaises), assurances habitation et premiers loyers
- Des impayés de loyer et d'énergie ainsi que des régularisations de charges
- Des actions préventives via une commission technique chargée d'étudier l'origine des surconsommations d'énergie des ménages et de proposer des solutions
- Un accompagnement social lié au Logement (ASLL) visant une insertion durable dans l'habitat

Le règlement Intérieur (RI) définit les conditions et modalités d'octroi des aides ainsi que les modalités de gestion du fonds, il précise également l'ensemble des aides au titre de l'accès et du maintien dans le logement ainsi que les actions dans le cadre de l'accompagnement social. Il a été approuvé au Conseil métropolitain du 14 Avril 2022 pour une mise en œuvre en Juin 2022 puis un ajustement (simplification de certaines annexes et mise à jour du barème d'attribution) a été proposé et validé au Conseil métropolitain du 21 Décembre 2023.

En 2024, à titres d'exemples, près de 2 600 aides (accès et maintien dans le logement) ont été accordées pour un budget global avoisinant 1 200 000 €. Comme en 2023, la part des dépenses liées aux dettes d'énergie représentait 43% des dépenses totales au titre des aides accordées pour le maintien dans le logement. Pour l'exercice 2024, 104 nouvelles mesures d'Accompagnement Social Lié au Logement (ASLL) ont été actées pour un montant de 273 115 €.

Si le Fonds de Solidarité pour le Logement est financé majoritairement par Dijon métropole, il est cofinancé par différents partenaires : communes, bailleurs, fournisseurs d'eau, de téléphonie et d'énergie.

1. Contribution financière des communes

En 2025, le dispositif FSL bénéficie de la contribution de 10 communes de la métropole : Chenôve, Chevigny Saint Sauveur, Dijon, Fontaine-les-Dijon, Longvic, Marsannay-la-Côte, Plombières-lès-Dijon, Quetigny, Saint-Apollinaire et Talant.

Leur contribution fait l'objet d'une convention annuelle propre à chaque commune, ou à son Centre Communal d'Action Sociale, qui en précise le montant.

2. Contribution financière des bailleurs publics

Les bailleurs publics ont la possibilité d'appuyer la réalisation des mesures d'Accompagnement Social Lié au Logement (ASLL) à travers une contribution financière à hauteur de 35 % du coût de la mesure.

Cette implication est prévue par une convention annuelle propre à chaque bailleur précisant le nombre de mesures concernées.

3. Implication financière des fournisseurs d'énergie

Les conventions passées avec EDF, ENGIE et TOTALENERGIES sont valables jusqu'au 31 décembre 2025. Toutefois, un avenant à la convention avec TOTALENERGIES a été formalisé en raison de la mise en place d'un nouveau canal de notifications et d'échanges via un portail internet dédié et de la revalorisation de la participation financière pour un montant de 13 000 € (contre 10 000 €)

4. Implication financière des fournisseurs d'eau

Les contributions financières de ODIVEA, SUEZ et SOGEDO, actualisées annuellement, sont formalisées dans une nouvelle convention.

5. Contribution en matière de téléphonie

Orange propose un dispositif de solidarité numérique lequel se substitue à la contribution d'Orange au FSL ; celle-ci se matérialise, depuis juin 2023 sous forme d'abandon de créances pour ses clients ayant déposé une demande FSL jugée recevable par Dijon métropole.

6. Partenariat au titre des actions préventives

Depuis la mise en œuvre du nouveau règlement intérieur du FSL en juin 2022, une commission technique spécifique a été mise en place en partenariat avec les représentants des fournisseurs d'eau et d'énergie ainsi que la direction de l'habitat de Dijon métropole. L'objectif est d'étudier les origines d'une surconsommation définie à partir d'un tableau de référence et de proposer des solutions permettant de réduire les factures en lien étroit avec la personne concernée, le travailleur social, la direction de l'habitat de Dijon métropole et Soliha, l'opérateur technique missionné. Une convention valable jusqu'en 2027 formalise ce partenariat et les attentes envers cet opérateur.

M. le Président. - *Merci bien, madame Tenenbaum. Dossier très intéressant. Sur ce rapport, y a-t-il des oppositions ?*

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil, après en avoir délibéré, décide :

- **d'approuver** les conventions relatives à la contribution des communes au Fonds de Solidarité pour le Logement, jointes à la présente délibération ;
- **d'approuver** les conventions relatives à la participation des bailleurs au financement de mesures d'Accompagnement Social Lié au Logement, jointes à la présente délibération ;
- **d'approuver** l'avenant à la convention conclue avec TALENERGIES en lien avec la mise en place d'un nouveau canal de notifications et d'échanges via un portail internet dédié et au montant de la subvention revalorisée
- **d'approuver** les conventions relatives à la contribution de ODIVEA, SUEZ et SOGEDO au Fonds de Solidarité pour le Logement, jointes à la présente délibération ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à encaisser ces contributions et participations sur le budget 2025 de-Dijon Métropole ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer les conventions jointes à la présente délibération et de l'autoriser à y apporter, le cas échéant, des modifications de détail ne remettant pas en cause son économie générale.

SCRUTIN	POUR : 81	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°18

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Contrat Local des Solidarités 2024 - 2027 - Avenant n° 1

Madame Tenenbaum donne lecture du rapport :

Lors de sa séance du 28 mars 2024, le Conseil métropolitain a autorisé la signature de la convention avec l'Etat relative au Contrat local des solidarités 2024-2027, où L'Etat et Dijon métropole se sont engagés à parité pour 350 000 € par an.

Pour l'année 2025, en lien avec des partenaires locaux, le contrat local des solidarités reprend dans un avenant N°1 les 8 actions de la convention cadre pour un budget total de 700 000 € :

Axe « Prévenir la pauvreté et lutter contre les inégalités dès l'enfance » : 280 000 €

- Action n°1 : Prévenir le décrochage par une prévention spécialisée renforcée : 200 000 €

- Action n°2 : Développer des actions de remobilisation en faveur des jeunes pour les inscrire dans un parcours personnalisé : 80 000 €

Axe « Amplifier la politique d'accès à l'emploi pour tous » : 135 200 €

- Action n°3 : remobiliser les personnes éloignées de l'emploi : 53 200 €

- Action n°4 : Renforcer l'accompagnement des personnes éloignées de l'emploi par la levée des freins et l'accompagnement des entreprises : 82 000 €

Axe « Lutter contre la grande exclusion grâce à l'accès aux droits » : 230 000 €

- Action n° 5 : garantir un accès aux droits pour tous : 10 000 €

- Action n°6 : Favoriser l'accès et le maintien dans le logement pour les publics vulnérables : 220 000 €

Axe « Construire une transition écologique solidaire » : 54 800 €

- Action n°7 : Soutenir la mobilité durable des publics : 30 000 €

- Action n°8 : Lutter contre la précarité alimentaire : 24 800 €

Le détail des actions avec les différents partenaires apparaît en annexe.

M. le Président. - *Merci. C'est un avenant important et le détail des actions a été rappelé dans les titres. Merci, madame Tenenbaum.*

Sur ce rapport, y a-t-il des remarques ?

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer l'avenant n°1 de la convention au Contrat Local des Solidarités avec l'Etat annexée à la présente délibération, et à y apporter, le cas échéant, des modifications de détails ne remettant pas en cause son économie générale ;

- **d'approuver** l'encaissement sur le budget 2025 d'une subvention de 350 000 € versée par l'Etat permettant la mise en œuvre opérationnelle de la présente convention.

SCRUTIN POUR : 81

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 14 PROCURATION(S)

Délibération n°19

OBJET : DEPLACEMENTS, MOBILITES ET ESPACE PUBLIC - Concertation préalable portant sur le projet d'une troisième ligne de tramway - Bilan de la concertation

Projection du document

« Bilan concertation projet de création d'une troisième ligne de tramway »

Considérant que l'extension du réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de Dijon métropole est un enjeu majeur de développement du territoire, visé par les orientations du Projet Métropolitain 2022-2030 qui a programmé l'engagement d'une étude de l'extension du réseau tramway existant au Sud sur l'avenue Roland Carraz et à l'Est après Quetigny ;

Le développement du réseau de transport en commun en site propre de Dijon Métropole fait de la transition écologique et du renforcement des mobilités durables des leviers essentiels d'attractivité, de cohésion sociale et d'amélioration de la qualité de vie. Conformément à ses orientations et face à la hausse continue de la fréquentation du réseau Divia et aux perspectives de saturation à

l'horizon 2040, des études d'opportunité et de faisabilité pour développer le réseau ont été lancées en juin 2024.

Considérant que les études menées ont permis d'identifier un potentiel de développement d'une nouvelle ligne de tramway dite T3 « Chenôve Portes du Sud – Dijon Cap Nord » à l'horizon 2030 ;

Ce projet de troisième ligne de tramway vient compléter le réseau de transport en commun de Dijon métropole. Il a pour objectif de répondre à 3 défis majeurs : accompagner la hausse de la demande de mobilité, prévenir la saturation du réseau et contribuer à la décarbonation des déplacements, en cohérence avec le Plan Climat et Biodiversité adopté en juin 2025.

Le projet vise à relier des pôles générateurs de déplacements (Université, CHU, zones d'activités notamment) tout en desservant des quartiers denses du sud de l'agglomération. Le tracé proposé relie le secteur "Chenôve/Portes du Sud" au secteur "Dijon/Cap Nord" en desservant notamment sur son passage la place du 1er mai, la place Wilson, l'Université Bourgogne Europe (UBE), le Centre Hospitalier Universitaire (CHU), les Grésilles. Il tire parti de la possibilité de mutualiser certains tronçons avec les lignes T1 et T2 et intègre la recherche d'emplacements stratégiques pour la création de parkings relais aux extrémités du tracé, afin de capter les flux entrants et favoriser l'intermodalité.

Les caractéristiques du projet de ligne T3 sont les suivantes :

- 11 km de voie ferrée double, sans expropriation, s'appuyant sur 3 km en tronçon commun avec les lignes T1 et T2 ;
- 21 stations dont 7 existantes sur T1 et T2
- Un potentiel de desserte Population + Emplois + Scolaires supérieur à celui projeté au stade de la conception des 2 premières lignes de tramway
- Estimation de près de 33 000 voyages/jour
- Un temps de parcours entre terminus estimé à 35 minutes
- Une vitesse commerciale estimée à 19 km/h
- Une fréquence aux heures de pointe de l'ordre de 5 minutes
- Un tracé qui renforce la desserte du CHU et de l'Université, connecte de grands programmes d'habitat, deux zones d'activité-clés et parachève la desserte par le sud du centre-ville de Dijon
- Deux parkings relais prévus (1 parking relais à chaque extrémité du tracé)
- Un centre de maintenance et de remisage André Gervais déjà dimensionné pour accueillir une troisième ligne de tram
- Un projet qui constitue par ailleurs une opportunité de requalification urbaine, en améliorant la qualité des espaces publics traversés et en renforçant la place de la végétation et des modes actifs.
- Un coût d'investissement du projet estimé à 200 millions d'euros HT, aux conditions économiques de janvier 2024

Considérant la volonté de Dijon Métropole de conduire ce projet en associant largement la population et en recueillant l'avis des usagers et des riverains afin de mettre en œuvre un projet partagé et répondant au mieux aux attentes,

Considérant que par délibération du 28 septembre 2023, le Conseil Métropolitain de Dijon Métropole a autorisé le lancement de ces études de faisabilité pour l'extension du réseau de TCSP et acté le principe de l'organisation d'une concertation avec la population ;

Considérant que par délibération du 27 mars 2025, le Conseil métropolitain a fixé les objectifs de la concertation relative au projet de tramway T3, qui sont les suivants :

- Faire connaître le projet aux habitants de l'agglomération et aux riverains et entendre leurs avis sur son contenu,
- Identifier les facteurs permettant de favoriser le report modal de la voiture sur le tramway, et mieux comprendre les facteurs d'attractivité du tramway pour le grand public,
- Anticiper les nuisances à venir lors des travaux, et en particulier leurs impacts possibles sur les activités économique et commerciale riveraines,

- Bien comprendre les attentes des habitants en matière de répartition des fonctions urbaines sur les axes empruntés par le tramway : place de la végétalisation, des espaces piétons et cyclables, du stationnement, de la circulation automobile...,
- Mieux comprendre les attentes des habitants sur l'articulation du projet de tramway avec le réseau de bus actuel pour anticiper le futur réseau de transports collectifs,
- Et finalement nourrir la poursuite des études et notamment le programme des études de maîtrise d'œuvre qui pourraient être menées dès 2026.

Considérant que la concertation s'est déroulée du 2 juin 2025 au 1^{er} août 2025 ;

Considérant que la concertation a été conduite, conformément aux modalités définies par la délibération du 27 mars 2025, de la façon suivante :

- Réalisation d'une publicité préalable consistant en l'affichage d'un avis relatif à l'objet et aux modalités de déroulement de cette concertation, dans les mairies concernées par le projet (Dijon, Chenôve), et en sa publication dans des journaux locaux,
 - Mise à disposition du dossier de concertation par voie électronique sur le site internet de Dijon métropole, sur une plateforme participative numérique pour le recueil des contributions (<https://concertation3.dijon-metropole.fr/> accessible pour lecture du contenu jusqu'au 31 décembre 2025), ainsi qu'au format papier, au siège de la Métropole, en mairie de Dijon et de Chenôve, et au siège de Diviamobilités ;
 - Installation d'un panneau d'information à l'accueil de chacune des mairies des communes de la Métropole pendant toute la durée de la concertation et mise en place d'une exposition permanente dans les mairies de Dijon et Chenôve, au siège de Dijon métropole et à l'agence Diviamobilités ;
- Organisation d'un stand d'information mobile sur 11 points du territoire pour proposer une permanence d'information et de discussion au plus proche des lieux de passage et de vie des habitants ;
- Organisation de six réunions publiques et de trois réunions dédiées aux acteurs économiques et aux commerçants ;
 - Organisation de trois balades urbaines et de trois ateliers sur les thématiques du partage de l'espace public, de l'environnement, végétalisation et intégration paysagère ainsi que de l'intermodalité et accessibilité.

Considérant que ces modalités ont largement permis au public de prendre connaissance du projet, et de formuler des observations ;

Considérant la large participation de la population à cette concertation, à savoir près de 2000 personnes ont eu une participation active dans le processus de concertation, 3378 visites sur la plateforme ainsi que 728 contributions recueillies dont 32 cahiers d'acteurs ;

Considérant les contributions du Conseil de développement et du Comité des partenaires saisis par Dijon Métropole, et annexées au bilan de la concertation ;

Considérant que l'ensemble des participations, avis et observations formulés fait ressortir un intérêt certain de la population au projet de création de la ligne T3 de tramway,

Considérant qu'à l'issue de la concertation, un rapport présentant le bilan a été établi et est annexé à la présente délibération ;

Considérant que le projet présenté à la concertation en vue d'une mise en service en 2030 prévoit la désignation d'un maître d'œuvre au second trimestre 2026, la tenue d'une enquête publique en 2027 puis le démarrage des travaux en 2028.

Considérant qu'il convient à présent que le Président, sur la base du projet présenté à la concertation et des alternatives de tracé ainsi que des objectifs d'aménagement complétés résultant du bilan, puisse enclencher les différentes procédures permettant au Conseil de Dijon

Métropole, postérieurement aux prochaines élections municipales et au renouvellement de l'assemblée métropolitaine, de prendre les décisions, en particulier quant au choix d'un maître d'œuvre, nécessaires à la réalisation du projet et au dépôt des demandes d'autorisations administratives ;

Considérant, que dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique à intervenir, le Conseil métropolitain se prononcera, par déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée ;

M. le Président. - Le rapport 19 concerne la concertation préalable sur un dossier très important, puisqu'il s'agit de la concertation qui porte sur le projet d'une troisième ligne de tram.

Vous avez le rapport sous les yeux, mais je voudrais donner quelques informations.

Nous avons donc lancé une phase de concertation - c'est normal. Elle a été très suivie. Nous en avons, d'ailleurs, fait une présentation assez globale.

Je voudrais rendre hommage d'abord aux élus qui se sont fortement impliqués sur ce dossier. Tout d'abord Thierry Falconnet, merci - c'est vrai qu'il est en charge des mobilités des transports publics, monsieur le Maire de Chenôve - Mme Koenders, qui a fait beaucoup de réunions notamment sur Dijon, mais pas seulement, et puis Mme Martin-Gendre qui s'occupe de tout ce qui concerne la gestion de proximité de l'espace public, l'espace public, etc. Je n'oublie pas Antoine Hoareau, Hamid El Hassouni et Danielle Juban. Merci de votre aide et de votre soutien sur ces dossiers.

Je voudrais rappeler que cette décision a été discutée, partagée, pesée, mûrement réfléchie, partagée par les vingt-trois maires de la Métropole et adoptée à une large majorité - il faut le rappeler - par les élus métropolitains - par nous - puisqu'il y a eu 76 voix pour, 2 voix contre et 6 abstentions.

Ce projet a été porté à la connaissance du public avec toutes les formes de concertation possible dès mars 2025 pour espérer, si la décision finale est prise après l'élection, une mise en service à la rentrée 2030. Pourquoi ? Je n'y reviens pas, mais je voudrais tout de même dire encore une fois que le réseau Divia, par-delà les aléas qu'il peut connaître certains jours, est victime de son succès avec une dynamique de fréquentation sans précédent qui nous impose d'agir - Thierry Falconnet le rappelle souvent.

Si nous n'agissons pas, une saturation du réseau arrivera, c'est pour cela que nous avons fait Capatram - qui nous a été reproché - pour permettre de gagner du temps en attendant éventuellement une troisième ligne.

Parce que nous ne sommes pas des experts de tout, nous avons mis des experts au travail. Ils ont fait leur métier et présenté les aspects techniques, objectifs et ont proposé un projet de transport qui marche, qui fonctionne. C'est important - j'ai toujours du mal à dire « un projet de transport qui marche », mais celui-ci marche bien.

Ce n'est non pas une simple extension du réseau - ce que j'avais envisagée au début, mais j'étais, en la matière, un peu en deçà de la main - mais quelque chose qui ressemble à une nouvelle ligne, qui soit efficace, ne cible pas des communes en tant que telles ou qui veuillent satisfaire un quartier en particulier, mais qui cherche l'intérêt général au nom de la dépense publique d'ailleurs. C'est-à-dire qui cherche le plus grand nombre de voyageurs possible : des habitants, des salariés et des scolaires, car il y a beaucoup de lycées et Mme Koenders, la maire, me rappelait souvent aussi les collègues.

Je ne rappellerai pas les atouts du tracé, etc., tout cela a été déjà dit, mais notre projet a été très bien accueilli par le monde des entreprises et les commerçants.

Si on fait le point, Cap Nord, c'est 11 000 emplois privés, les Portes du Sud, 9 000 et le centre-ville de Dijon, 9 % des emplois privés. La future ligne connecte environ un tiers des emplois privés de la métropole.

Je rappelle qu'il y a 100 000 emplois sur la métropole et que, bien sûr, cela a des conséquences sur les entreprises de travaux publics, de construction et de bâtiments. C'est bon pour l'emploi, parce que cela remplit les carnets de commandes.

La T3 entraînera une réorganisation de l'ensemble du réseau. Chacun en matière de déplacements est tenté de regarder pour soi-même ce que cela entraîne comme conséquences - c'est évident - mais je pense que le rôle de la Métropole, en l'occurrence, et des élus, est de veiller à l'intérêt général, ce qui avait été fait pour les deux premières lignes qui ont tout à fait bien fonctionné. Des adaptations seront apportées et tiendront compte des nombreux avis exprimés dans cette concertation.

Cela entraîne évidemment du travail de revoir un plan de circulation à l'échelle de la

métropole - c'est ainsi que l'on avance.

Quand on a dit tout cela, on peut dire que la concertation a été conduite dans les règles de l'art - excusez-moi l'expression. Si on arrive à lire la slide, vous voyez qu'il y a eu les réunions publiques avec près de 1 200 personnes qui ont fait le déplacement, une plateforme numérique dédiée qui a permis d'accueillir l'essentiel des contributions, une campagne très forte de communication et un processus d'autant plus transparent que chacun pourra aller, d'ailleurs jusqu'à la fin de l'année, consulter l'ensemble des avis exprimés et continuer, pour certains, à partager leurs points de vue.

La deuxième slide montre le nombre de fois où le thème a été mentionné sur le tracé, les pourcentages - vous l'avez sous les yeux - le partage de l'espace public, etc.

Tous les autres thèmes sont détaillés dans le document qui vous a été envoyé avec la convocation du conseil la semaine dernière.

Tout cela a été mis en forme : bilan, méthodologie, analyse. Je voudrais encore remercier les services pour l'énorme travail réalisé. Nous échangeons avec le maire de Chenôve et la maire de Dijon, il est vrai que le tram, c'est une image très positive - on pourrait presque dire très populaire dans le bon sens du terme.

La population a intégré le tram comme un outil important, apprécié, etc. Au moment où on dit tout cela, les contributions expriment le souhait de voir le tramway se développer et ne pas se limiter à trois communes - que personne ne le prenne bien ou mal. Je ne sais plus qui m'avait dit de voir - peut-être était-ce le maire de Chevigny - si on pouvait élargir. C'est en réflexion - vous le savez. Cela avait, d'ailleurs, été l'objet de demandes particulières, notamment faites par le maire de Marsannay.

Sur la slide suivante, on voit que l'on a tenu compte de tout ce qui a été dit. L'autre jour, j'ai pris un mauvais terme, appelons donc cela « Les extrémités Sud et Nord ».

Sur le Sud, étudier la desserte de Marsannay en recherchant, de plus, le parc-relais en même temps. Le travail sera mené. Tout cela conforte ce que Thierry Falconnet avait dit : ce n'est pas une desserte en doublon sur Chenôve. Ce sont deux choses différentes. C'est l'axe Sud qui continue de se développer, les zones d'entreprises et deux communes concernées sur ce point.

Dans le nord, il y a deux hypothèses. Nous verrons bien comment tout cela évoluera. Soit on continue sur la rue de Mayence, qui, d'ailleurs, aurait bien besoin d'être refaite - ce n'est pas une option privilégiée par moi quand je dis cela - soit passer sous le pont de la rocade.

Que peut-on dire d'autre ? On a - je crois - toutes les informations pour nous permettre d'acter le bon bilan de la concertation.

Je crois que, quand on compare à d'autres collectivités organisatrices de transport, le nombre de participations sous une forme ou une autre est très important et nous qualifie tout à fait. Par exemple, à Annecy, il y eu 1 200 participants avec 1 054 contributions, à Nice - et c'est pourtant vraiment très bien c'est peut-être pour ça qu'il n'y en a pas eu - 47 réunions publiques, etc.

Et redire que ce que l'on propose est respectueux du suffrage universel, puisque ce sera après les élections municipales et métropolitaines, que, si l'assemblée le décide, on appuiera sur le bouton, c'est-à-dire que l'on choisira le maître d'œuvre, ce qui enclenchera véritablement la réalisation de ce grand projet.

Sans plus tarder, je cède à la parole à celles ou ceux qui le souhaitent s'ils veulent commenter ce bilan de la concertation.

Sans plus tarder, la parole est à M. David.

M. DAVID.- Merci, monsieur le Président. Chers collègues, vous nous présentez le bilan de cette concertation préalable à ce projet de création d'une troisième ligne de tramway. J'ai déjà eu l'occasion de regretter que votre méthode ait conduit à escamoter la phase pourtant essentielle de discussions entre ce choix, que vous nous présentez depuis le début, et les dix autres scénarios envisagés.

Ce défaut de méthode se retrouve, aujourd'hui, dans le bilan de cette concertation. Par exemple, dans l'analyse des contributions...

M. le Président.- Je voudrais dire. Permettez-vous que je vous interrompe ?

M. DAVID.- Mais, allez-y - j'ai l'habitude !

M. le Président.- Vous avez saisi la CADA pour avoir accès à toutes les études, mais je

ne sais pas si vous étiez venu quand on a présenté les études.

M. DAVID.- Je suis venu, mais c'était après le vote, monsieur le Président.

M. le Président.- C'est le papier que vous vouliez.

M. DAVID.- Non. Je ne veux pas du papier. Je veux les données.

M. le Président.- Continuez !

M. DAVID.- Merci. Je poursuis donc.

Avec un exemple, dans l'analyse des contributions, le thème « tracé » a été cité 529 fois sur 1 381 contributions, soit 38 %. On aurait aimé que vous présentiez également ce score sur le total des 728 répondants, et dans ce cas, on constate que 73 % des répondants - près des trois-quarts - évoquent le tracé, dont près de la moitié évoquent d'autres tracés - par exemple la desserte de la Fontaine- d'Ouche, de Longvic ou de Chevigny.

Un autre sujet un peu escamoté : le coût du projet de la ligne de tramway. Vous l'estimez à environ 200 M€ en investissement en prenant en compte les infrastructures, les systèmes et le matériel roulant ainsi que l'adaptation du centre de maintenance. Nous aimerions que vous présentiez le coût complet à la population à défaut du coût réel qui, par définition, ne peut être connu qu'après l'éventuelle réalisation, et ce coût complet intègre les intérêts d'emprunt. Sans préjuger des surcoûts qui ne manqueront pas de survenir pour les éventuelles extensions que vous avez présentées - disons que ce peut être des surcoûts intéressants malgré tout - et, comme c'est le cas pour la quasi-totalité des grands projets de cette envergure, on sait qu'il y a des surcoûts - le coût de ce tram T3 dépasserait certainement les 300 M€. Cette variable ne peut pas être ignorée.

M. le Président.- Pourquoi vous arrêtez-vous à 300. 400 !

M. DAVID.- Si vous le voulez ! On sait qu'avec les intérêts d'emprunt, c'est au moins 300 millions et vous le savez aussi bien que moi, monsieur le Président.

En conclusion, j'insisterai sur le fait qu'il s'agit bien d'un projet de création d'une troisième ligne de tramway et qu'il est tout à fait possible de faire différemment.

Je vous remercie de votre attention.

M. le Président.- Puisque vous parlez de cela ainsi - c'est, d'ailleurs, votre droit le plus strict - je voudrais dire que, mais vous n'étiez pas là, si vous êtes finalement si pointilleux et sourcilieux, c'est parce que vous avez perdu, je pense, votre culture du gouvernement local. Vu que vous n'avez plus cette culture, vous avez la suspicion en vous en permanence. Quand on a le souci de l'action locale, du gouvernement, on sait prendre les responsabilités. Je voudrais vous citer un exemple. Vous dites que l'on dérapera de 100 millions, c'est pourquoi j'ai dit : « Pourquoi pas 400 ! », sauf que vous avez oublié que nous, quand nous faisons les choses, nous tenons les délais et les montants.

Nous avons dit 400 M€ pour la première version du tram T1, T2. Combien cela a-t-il fait à la fin ? 400 M€.

Voyez donc comme les choses sont bien faites, mais encore faut-il savoir ce que sait que de bien gérer et, à force de le faire, nous le savons, et vous, vous l'avez perdu - vous le retrouverez peut-être un jour.

La parole est à M. Bourguignat.

M. BOURGUIGNAT.- Monsieur le Président, mesdames, messieurs, d'abord, il faut dire que l'organisation d'une première concertation très en amont de l'enquête publique est une bonne initiative et comme nombre d'entre vous, j'ai participé à plusieurs ateliers sur la troisième ligne de tram avant l'été. J'ai aussi échangé avec de nombreux Dijonnais.

Bien sûr, il y a des avis multiples, mais quelques sujets reviennent avec insistance et je voudrais faire un focus sur plusieurs points mentionnés, pour la plupart d'une façon ou d'une autre, dans le rapport de concertation.

D'abord le terminus sud - vous en avez parlé. Il pourrait être positionné plus au sud, à Perrigny-lès-Dijon, face à l'ancien Cora - devenu, aujourd'hui, un Carrefour. Cela permettrait non seulement de desservir deux communes supplémentaires de notre métropole - Perrigny et

Marsannay-la-Côte - mais aussi d'aménager un parking-relais à bonne échelle, ce qui est indispensable.

Le deuxième enjeu, c'est le terminus nord. Là aussi un parking-relais sera indispensable. C'est la condition pour réduire les embouteillages rue de Mayence et inciter les automobilistes venant de Ruffey-lès-Echirey, Saint-Julien et des autres communes du nord-est de l'agglomération à finir leur trajet en tramway.

Mon troisième point sera pour relever les points techniquement sensibles du tracé pressenti dans Dijon :

- la rue du Transvaal, relativement étroite, qui accueille un grand établissement scolaire et la caserne des pompiers ;
- l'angle Carnot/Baudin au point qu'une alternative passant par la rue d'Auxonne mériterait peut-être d'être étudiée. Elle supposerait, peut-être, des expropriations, mais la règle posée du zéro expropriation est-elle absolument intangible ? Est-ce un totem ? À voir. En tout cas, avec le tracé pressenti, le bas de la rue d'Auxonne se retrouverait un peu neutralisé avec le tramway place Wilson et passant, ensuite, devant la prison.
- j'en viens au boulevard Voltaire. L'arrivée du tramway pose la question d'un nouveau parking public dans ce quartier, ce fameux parking public qu'il manque à l'est du centre-ville. Ne serait-ce pas l'occasion de relancer le projet ?
- enfin, la piste d'un passage de la T3 par le boulevard des Martyrs de la Résistance plutôt que par le boulevard de Champollion mériterait d'être creusée, tout simplement parce que ce serait un parcours plus court et donc moins cher.

J'aimerais, monsieur le Président, relever également une idée intéressante, innovante, celle d'une ligne de tramway circulaire autour du centre-ville - en quelque sorte une T4 - sans aucun rail supplémentaire, donc avec un coût non nul, mais nettement plus bas, qui ferait le tour du centre-ville en utilisant les infrastructures existantes, la T2 de 1^{er} mai à République, la T1 de République à Parc des Sports et la T3 de Parc des Sports à 1^{er} mai.

Ce n'est pas une proposition, mais il serait intéressant, peut-être dans un second temps, de faire plancher les ingénieurs sur cette hypothèse.

Voilà, mes chers collègues, au fur et à mesure qu'avancera le projet de troisième ligne de tramway, nous aurons aussi collectivement à repenser le réseau de bus, car celui-ci se retrouvera forcément bouleversé et il faudra veiller à des correspondances simples, efficaces, à un bon maillage des quartiers. J'imagine qu'il s'agit d'un objectif, d'une préoccupation partagée, mais elle mérite d'être soulignée, parce que tous ceux qui y ont participé le savent bien, c'est beaucoup revenu au cours des ateliers.

Voilà, mes chers collègues, pour ces quelques idées très constructives et concrètes. Quand on aime sa ville et qu'un projet d'une telle envergure se dessine, on a tous envie d'y apporter sa contribution et c'est ce que je fais ce soir.

Je vous remercie pour votre attention.

M. le Président. - Merci de votre intervention, monsieur Bourguignat.
La parole est à M. Belleville.

M. BELLEVILLE. - Merci, monsieur le Président. Chers collègues, une petite remarque sur ce gros travail d'étude et de proposition de tracé de la ligne T3.

En effet, ce livre, que nous avons tous devant nous, rassemble l'ensemble des remarques concernant le tracé et - vous l'avez dit, président - vous avez parlé d'une réorganisation nécessaire de l'ensemble du réseau, notamment aussi au niveau des bus.

J'attire votre attention sur un courrier que nous avons coécrit avec mon collègue Didier Relot - maire de Neuilly-Crimolois - sur l'intérêt également de penser à une ligne particulière qui desservirait nos deux communes pour venir se rattacher notamment du côté du boulevard Voltaire. Cela permettrait aussi à nos jeunes de profiter, via cette nouvelle ligne, d'un réseau dédié aussi aux collèves et à nos jeunes apprenants - comme l'a dit Mme Koenders.

Nous avons fait un courrier. Je pense qu'il n'est pas dans le retour de ce livre, parce qu'il s'agit de la ligne T3, mais j'espère qu'il est en de bonnes mains.

M. le Président. - Il est entre mes mains, je vous en remercie. Il est donc en de très bonnes mains !

La parole est à Mme Modde.

Mme MODDE.- Merci, monsieur le Président. On voit bien tout l'intérêt de cette concertation qui a réuni un nombre intéressant de contributions avec la mise en lumière des axes de progrès de la politique de décarbonation de la mobilité en faisant évoluer le réseau Divia.

Nous avons la responsabilité commune, aujourd'hui, de faire des choix qui devront garantir des solutions pertinentes à hauteur des attentes sociales des habitants de la lutte climatique. En résumé, des choix pour une transition juste de nos déplacements.

Sur le principe de développer et densifier les transports en commun, dont un tram qui doit être considéré comme une épine dorsale de la mobilité décarbonée, nous réagissons à la conclusion du comité des partenaires locaux qui interroge.

Si les impacts sont positifs, le comité souligne que toutefois des préoccupations sont soulevées concernant certains impacts liés aux travaux et aux évolutions urbaines ainsi que sur l'adéquation du projet aux besoins de toutes les populations. Cette affirmation semble induire que le véritable enjeu n'est pas uniquement le désengorgement des lignes T1 et T2, mais aussi une offre globale pour l'ensemble des habitants de notre métropole, mais également des pendulaires, dont les déplacements en voiture saturent les entrées et sorties de la métropole.

De nombreuses concertations montrent que ces préoccupations sont partagées sur la saturation en heures de pointe des entrées de la ville notamment due - je le répète - aux déplacements de ces pendulaires.

L'enjeu pour la Métropole est donc de désengorger cette circulation aux entrées et sorties de l'agglomération et d'intégrer le tracé et les dessertes dans cette perspective.

Nous saluons les extensions proposées sud et nord, puisque cela devrait, en effet, permettre, en allant au-delà du tracé initial, des parkings-relais et donc que certaines personnes puissent déposer leur véhicule et rentrer dans la métropole non pas en véhicule individuel, mais en transport en commun.

Voilà ce que je voulais vous dire rapidement.

Ces parkings-relais qui ont, d'ailleurs, vocation à être des plateformes multimodales associant tram, bus, vélos, auto-partage et covoiturage comme le suggère le conseil de développement.

Enfin, cette nouvelle ligne de tram ne pourra faire l'économie de s'articuler avec une politique et des solutions de mobilité qui consistent à désengorger et réduire le trafic des voitures. Des pistes ont, d'ailleurs, été utilisées pour voir comment nous pourrions utiliser au mieux.

Tout cela aussi avec la volonté, que nous affichons depuis des années, d'améliorer encore la circulation des vélos dans notre métropole et donc une articulation vraiment globale pour améliorer la circulation à Dijon et Dijon Métropole.

Merci.

M. le Président.- Merci pour votre intervention.

Je poursuis. La parole est à Mme Renaud.

Mme RENAUD.- Merci, monsieur le Président.

Je reviendrai non pas sur le tracé et tout ce qui a déjà été dit, mais sur quelques points qui me semblent de bon sens et dans l'intérêt général.

On n'a pas parlé de stationnement, de parkings-relais, et j'ai lu l'inquiétude du supermarché Leclerc, rue de Cracovie, qui met en avant le risque que le parking, déjà très encombré et fréquenté, parce qu'ils ont un taux de fréquentation très important, serve de parking-relais.

Finalement, vous êtes très optimiste en disant que le monde économique de Dijon Cap Nord est conquis par ce tracé. Je pense que cela vaut le coup de relire l'ensemble des contributions, parce qu'en tout cas, celle de Leclerc ne le reflète pas. Ils ont des inquiétudes, que je trouve tout à fait légitimes.

Il pose aussi un problème de sécurité rue de Cracovie puisque le tram - cela le fait rire, c'est bien ! : suppression de deux voies sur quatre, on va donc aggraver l'encombrement. C'est déjà très encombré, le parking est plus que saturé pour les gens qui vont faire leurs courses évidemment. La station-service est aussi très fréquentée, donc on va développer de nombreux problèmes en maintenant ce tracé.

Autre point : la contribution du président de l'Université fait ressortir aussi des points très importants. Seront-ils pris en compte ? Le bruit au niveau de la bibliothèque universitaire où de nombreux étudiants travaillent et certainement aussi des enseignants, la sécurité aux abords, la

suppression d'un espace de vie et les végétaux qui seront supprimés autour de ce tracé.

Troisième point, le nœud de Wilson-Carnot, qui a fait grand débat et qui continuera à le faire, puisque des copropriétaires et des occupants s'inquiètent du stationnement, de la suppression des arbres. On leur a répondu qu'il fallait bien casser des œufs pour faire des omelettes, donc couper des arbres. Si, si, vous l'avez dit. Ce point est forcément négatif pour la ville de Dijon, puisqu'on va dénaturer un des plus beaux boulevards et une belle place par du bruit, par la suppression des arbres, difficulté aux personnes à mobilité réduite pour pouvoir circuler et atteindre leur logement.

Je vous remercie.

M. le Président. - Tout en nuances ! Je n'en attendais, d'ailleurs, pas moins - c'est vrai. D'abord, quand on fait un tram, avant de penser au magasin Leclerc, on pense aux habitants ! Si vous avez un peu de mémoire, vous savez que c'était un tout petit Centre Leclerc à l'époque, un tout-petit magasin. Derrière, il y avait les Tabacs - je ne sais pas si vous vous en rappelez. Moi, je m'en rappelle bien, puisque c'est moi qui les ai fait partir pour mettre Ikea. Qu'est-ce que cela a fait depuis ? Ils ont, peut-être, partagé avec vous, au moins, l'esprit de ce qu'ils avaient gagné pendant toutes ces années. On ne peut pas leur demander autre chose que d'espérer gagner beaucoup d'argent. C'est ce que Leclerc a fait, grâce à Ikea à côté.

S'ils n'en veulent pas, ils ne l'auront pas - c'est tout ! Je n'ai jamais dit que le nord était conquis quand même !

Enfin, pensez aux habitants et arrêtez de dire que l'on veut défigurer la ville ! Il y avait, dans le temps, un représentant - je ne sais pas aujourd'hui pour les partis politiques à droite, c'est un peu plus compliqué ; à gauche aussi, je vous le concède - vous aviez un candidat qui disait : « Pourquoi piétonnisez-vous le centre-ville ? Vous allez tout dénaturer ! » On n'entend plus cela aujourd'hui ! Il fallait construire des logements, il y avait 10 000 demandes de logement non satisfaites, mais on entendait : « Non, il ne faut pas en construire ! Il ne faut pas piétonniser ! »

Il ne faut pas construire de logements, ne pas piétonniser ! Tout le monde reconnaît que nous avons plutôt embelli la ville, sans être exagérément flatteurs avec nous-mêmes. Franchement, quand même ! Vous êtes sans nuances - c'est un défaut. Vous devriez apprendre un peu le doute, cela ferait progresser les choses.

Je poursuis et la parole est à M. Bichot.

M. BICHOT. - Monsieur le Président et chers collègues, je serai extrêmement bref, puisque le groupe Agir pour Dijon a déposé une contribution, qui se retrouve dans ce recueil. Nous avons rendu un avis défavorable et expliquant pourquoi. Je renvoie donc tous ceux qui voudraient en savoir plus à ce texte.

Merci beaucoup.

M. le Président. - Je vous apprécie énormément, monsieur Bichot, ce soir.

C'est clair, bien dit et précis.

La parole est à Mme Koenders.

Mme KOENDERS. - Merci, monsieur le Président. Chers collègues, je voudrais déjà saluer cette grande concertation avec énormément de monde qui s'est déplacé. J'ai eu l'occasion d'animer beaucoup de réunions sur Dijon à destination des habitants, mais aussi du monde économique. Ces réunions se sont très bien passées. Il est vrai que, quand on compare avec les autres villes, on peut dire que c'est une vraie concertation. J'étais déjà élue pour T1 et T2 et m'occupais du commerce et de l'artisanat à l'époque. J'avais donc déjà animé des réunions avec feu André Gervais, et, en comparaison - ce n'était pas la même époque - j'ai vu beaucoup de personnes qui croient au tramway et sont contentes. Souvent, en réunion, elles s'expriment moins, mais il y a une forte adhésion à ce projet.

Dans les réunions, vous caricaturez un peu mes propos. Dans certaines réunions - j'ai déjà eu l'occasion de le dire en cette instance - vous avez envoyé vos seconds couteaux, si je puis dire, qui ne sont pas toujours les mieux aiguisés en faisant aussi référence à des commerces. Ils ont, bien sûr, essayé parfois de pourrir les réunions. Comme en plus ils venaient à chaque fois et se mettaient ensemble, on les reconnaissait. Ils ont le droit de parler.

Par rapport aux arbres, puisque j'ai été interpellée à plusieurs fois sur ce sujet, j'ai dit que l'on essaierait de préserver le maximum d'arbres possible. Vous pouvez m'accuser de beaucoup de choses, mais, me concernant, c'est plutôt de planter des arbres et d'essayer de verdir. Nous essaierons, bien sûr, de préserver le maximum d'arbres.

Nous avons déjà dû, aujourd'hui, abattre quatre arbres sur la place Wilson - j'en suis désolée. Ce n'est pas dû au tramway, mais c'est parce que les arbres ne vont pas bien à cause du dérèglement climatique, et ce qui m'importe aussi, c'est la sécurité. Je ne veux pas avoir de drames. Vous pourriez dire que je le fais en prévision du tram, mais non. Nous sommes obligés pour des raisons de sécurité.

Lorsque j'ai parlé d'omelette pour ne pas casser des œufs, je le disais déjà lors de T1 et T2. C'est seulement pour dire que, quand il y a des travaux, en effet, c'est compliqué. Ce n'était pas pour les arbres, mais d'où l'expression. Vous avez pris un propos, rajouté un autre. C'est de la mauvaise foi. Vous êtes pas mal en la matière. Bref !

Pour terminer, je voulais saluer cette concertation, ce nombre important de gens qui sont pour cette ligne, qu'on appelle la ligne de la jeunesse, parce qu'elle concerne effectivement l'université, les collèges et lycées, mais je pourrais aussi l'appeler la ligne des établissements de santé. Ce sont des habitants qui m'ont dit que je parlais des collèges et lycées, mais ce sont aussi beaucoup d'établissements de santé qui seront reliés.

Par rapport aux inquiétudes notamment de la place Barabant et Transvaal, je me suis engagée notamment, puisque j'ai fait une réunion dans l'établissement scolaire concerné, pour trouver une solution pour ceux qui emmènent leurs jeunes en voiture.

Le collège-lycée a d'ailleurs une autre sortie, qui, pour l'instant, sert pour les livraisons, et on peut très bien imaginer de travailler avec eux et que cela puisse être un dépose-minute. Maintenant, c'est un collège-lycée, on n'est pas avec des enfants de maternelle. C'est aussi bon pour la santé et ceux qui ne prendront pas le tramway, parce que beaucoup le prendront, mais on peut tout de même imaginer qu'ils puissent marcher quelques mètres également pour venir aux lycée et collège.

Franchement, j'avais animé beaucoup de réunions pour T1 et T2, il n'y avait pas de tramway, cela n'existait pas. Il y avait beaucoup plus de craintes et de peurs que dans les réunions que j'ai menées aujourd'hui. Les habitants, les établissements et commerces qui avaient des craintes, je peux vous dire, qu'aujourd'hui, ils ne reviendraient pas en arrière.

Les craintes sont légitimes, il faut les entendre, les écouter. On trouvera des solutions. On en a trouvé pour T1 et T2 et cela marche très bien maintenant. On est justement obligé de faire une troisième ligne de tram, car il est saturé aujourd'hui.

M. le Président. - Merci. Dans l'ordre, la parole est à M. Hameau.

M. HAMEAU. - Très rapidement. Monsieur le Président, chers collègues, je voulais juste mettre un peu de nuances.

Deux réunions ont été menées avec l'Université et sa gouvernance et avec l'Institut Agro Dijon. Cette concertation est saluée - je voulais juste le dire. Elle répond à l'enjeu sur ce sujet - on le sait - que, sur certaines plages horaires aujourd'hui, on est déjà saturé - c'était, d'ailleurs, un des enjeux de Capatram. Nous répondons donc et c'est vraiment salué. Merci.

M. le Président. - Merci. La parole est au maire de Marsannay.

M. VERPILLOT. - Monsieur le Président, je tenais à vous faire part de vive voix du remerciement de l'ensemble du conseil municipal de Marsannay, et particulièrement du mien, pour l'écoute sur cette demande d'extension, mais aussi des 5 300 habitants de Marsannay, des 2 600 salariés, des 300 entreprises et dire également que cette extension bénéficiera aux habitants des communes bien au-delà de Marsannay-la-Côte. Merci.

M. le Président. - Merci de vos propos.

La parole est au maire d'Ouges, puis à celui de Chenôve.

M. DETANG. - Merci, monsieur le Président. Chers collègues, pour rejoindre les propos de notre collègue Jean-Michel Verpillot concernant le tracé, je rejoins les nombreuses contributions en lien avec l'extension de la ligne au sud. Je suis un fervent partisan de l'extension de la ligne de tram en direction de Marsannay-la-Côte.

Cette option permettrait de faciliter l'accès au tram pour les habitants de certaines communes de la métropole. Je pense en particulier aux habitants de Féray, Bretenière et Ouges, ce qui représente environ 4 000 habitants.

Grâce à la M 122A, la ligne de tram serait en accès direct pour nos administrés. D'ailleurs, à moyen terme, l'opportunité de créer une ligne de bus express entre ces communes, la

zone Beauregard et le terminus du tram à Marsannay-la-Côte mériterait d'être étudiée.

Autre aspect positif : une prolongation de la ligne en direction de Marsannay-la-Côte faciliterait également l'accès au tram depuis le péage de l'A311 et depuis le sud de la rocade, offrant ainsi aux automobilistes une solution alternative à la voiture pour se rendre au centre-ville de Dijon et au-delà.

M. le Président. - Merci - je donne, sans plus tarder, la parole à Thierry Falconnet. Juste deux remarques.

À Philippe Belleville, parce qu'il l'a dit lui-même, c'est un peu hors débat de concertation, mais cela rejoignait les propos que je voulais tenir aussi pour le maire de Chevigny.

Nous avons bien évidemment en-tête - on en a déjà parlé - de trouver une solution qui permette de joindre beaucoup plus vite le centre-ville de Dijon. Cela ne sera pas par le tram - c'est vrai - mais comment organiser autrement nos transports et aller plus vite que la voiture ? C'est ce que l'on cherche, quitte à investir quelques millions pour le faire. Je voulais vous le dire. Nous n'avons pas oublié cette partie.

Ensuite, je partage la vision globale que Mme Modde a présentée. Nous essayons, avec le SERM - nous avançons ensemble - de faire que 10 % de voitures rentrent moins dans la métropole. Cela fait 10 000 voitures en moins, ce qui permettrait d'améliorer encore la qualité de l'air. Nous avançons avec la Région et les EPCI concernés, puisque cela concerne, aujourd'hui, très exactement dix EPCI avec lesquels nous devons travailler pour trouver des formes diverses, que ce soit bien évidemment le tram, le bus, le train, l'auto-partage, le vélo, bien sûr. En effet, je suis sûr que bientôt, avec des vélos électriques, on pourra faire sans problème Magny-sur-Tille - ce n'est pas très loin quand même.

La parole est à Thierry Falconnet.

M. FALCONNET. - Monsieur le Président, chers collègues, tout d'abord, noter que tout monde veut le tram, c'est-à-dire que par rapport à il y a dix ans où des craintes s'exprimaient, aujourd'hui - cela se voit d'ailleurs dans l'avis exprimé par les vingt-trois maires de la métropole - tout le monde voudrait le tramway chez lui et on sait que ce n'est pas possible.

Je voudrais simplement réagir sur « l'escamotage » de la concertation.

On ne peut pas dire que la concertation a été escamotée ou alors on ne sait pas ce qu'est une concertation. Six réunions publiques, une plateforme numérique dédiée, trois réunions dédiées aux acteurs économiques, un stand d'information qui s'est déplacé sur onze points du territoire, trois balades urbaines, trois ateliers thématiques, le conseil de développement qui a remis une saisine, nous avons été auditionnés par ce dernier, le comité des partenaires de la mobilité, nous avons également été auditionnés et ce dernier a émis un avis, des registres, des courriers auxquels nous avons systématiquement répondu. On ne peut pas dire que la concertation a été escamotée !

Derrière cela, il y a l'idée que l'on cacherait des choses et je voudrais rappeler tout de même que M. le Président nous a demandé de tenir une réunion avec le cabinet Egis. Cela nous a mobilisés une matinée, et je crois me souvenir que nous n'étions pas très nombreux à cette matinée dédiée à la présentation du rapport complet.

Il faut aussi comprendre que dans un rapport comme celui-ci, qui est une aide à la décision par un cabinet mandaté pour ce faire, il y a des données non communicables et qui ne doivent pas risquer d'être diffusées malencontreusement dans le grand public, parce que cela remettrait complètement en question la procédure qui nous amènera - je l'espère - à cette ligne T3.

Je pense que nous n'avons pas participé aux mêmes réunions publiques les uns et les autres, parce que, moi, je n'ai pas ressenti d'opposition au tramway, mais plutôt de l'enthousiasme, certes, des craintes, des remarques formulées - elles apparaissent dans le rapport de concertation - mais globalement, les réunions auxquelles j'ai participé - et j'en ai fait quelques-unes avec le président, avec Mme Koenders et avec d'autres élus - on est sur une très bonne acceptation de ce projet de ligne T3.

Je pense qu'il faut arrêter de véhiculer les angoisses et toutes les mauvaises passions autour de ce projet.

M. le Président. - Ce sont des passions tristes.

M. FALCONNET. - En effet. Moi aussi, je voudrais remercier les services, les cabinets qui ont travaillé sur ce dossier préalablement.

Je suis toujours très impressionné par des élus qui savent tout sur tout, qui sont experts

et plus experts que les experts, et, en l'occurrence, qui sont plus ingénieurs de mobilité que les ingénieurs qui ont travaillé sur ce dossier. Je pense qu'il faut rester un peu humble sur ce genre de dossier très technique et complexe.

Pour réagir aussi à l'intervention constructive de Laurent Bourguignat, la non-expropriation n'est pas un totem, mais un principe directeur, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, il n'y a pas d'expropriations prévues, car qui dit expropriation dit déconstruction, démolition et ce n'est pas dans les principes qui guident ce projet. Ce n'est toutefois pas un totem. Si cela doit régler un certain nombre de sujets et les problèmes, ce peut être exceptionnellement envisagé.

Ensuite, sur le tram circulaire, il faut absolument, monsieur Bourguignat, que vous pesiez auprès de vos amis pour que cette ligne T3 se fasse, parce que si vous regardez le futur plan avec le tracé actuel, il existera autour du centre-ville. Vous prenez le tram à 1^{er} mai, allez jusqu'à Érasme, vous faites le tour et revenez à 1^{er} mai. C'est une jonction T1-T3, le tram circulaire existe donc et il y aura une correspondance.

Répondre aussi sur l'argument employé sur l'accessibilité.

C'est méconnaître complètement ce qu'est le tramway. 100 % du T1, T2 est accessible aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap. Les problèmes que l'on peut rencontrer - et Mme Popard en fera part tout à l'heure à l'ensemble de l'assemblée - sont plutôt sur les arrêts de bus où il y a encore du travail à faire, et sur certaines portions des lignes, notamment de la Corol, mais sur le tram, on est à 100 % d'accessibilité.

Ensuite, comme je l'ai indiqué hier lors de la commission où il y a eu très peu de participation des élus présents, la refonte du réseau de bus viendra bien évidemment en son temps, mais cette ligne T3 renforcera le squelette de notre réseau de transport et de mobilité, et bien évidemment autour, notamment un certain nombre de quartiers ou de communes qui attendent une meilleure desserte avec le bus - et je regarde Jean-Claude Girard, parce que je sais que c'est une préoccupation qu'il a déjà exprimée. C'est aussi le cas pour les communes du sud - Marsannay, Perrigny. Perrigny, ce serait l'idéal, mais comme le dit quelqu'un qu'on connaît bien, entre l'idéal et le réel, il y a un écart qu'il convient de réduire le plus possible, mais on ne pourra pas, dans un premier temps, aller à l'idéal.

En effet, l'étude conduite sur Marsannay-la-Côte est une très bonne chose, et on a, d'ailleurs, eu l'occasion d'en parler avec Jean-Michel Verpillot à plusieurs reprises et avec les acteurs du Club Grand Sud également.

Voilà ce que je pouvais indiquer, en remerciant à nouveau les personnes compétentes qui ont mené cette première phase de ce très beau projet.

M. le Président. - Merci pour la qualité du débat, pour les échanges et lectures. Vous avez tous les avis des uns et des autres.

La parole est à Jean-François Dodet, que je n'avais pas vu - excusez-moi.

M. DODET. - Juste une précision par rapport à Cap Nord. Je crois qu'on a rapporté les propos du directeur du magasin Leclerc. Pour voir, en tant que maire, assez régulièrement les chefs d'entreprise de Cap Nord aussi bien Dijon que Saint-Apollinaire, ils sont tout à fait favorables à cette extension qu'ils portent. Quant au directeur du magasin Leclerc, que j'ai également rencontré, je ne l'ai pas senti aussi fermé à l'évolution du tracé proposé. Entre Mayence et Cracovie, il faut laisser les études se faire et le choix sera, à mon avis, le plus optimal.

M. le Président. - Une conclusion de nos débats frappée du coin du bon sens. Merci bien. Je vous propose de poursuivre. Nous n'en avons pas terminé. Nous prenons acte. Il faut voter et je vous demande de vous exprimer. Qui est contre ?

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **d'arrêter** le bilan de la concertation tel que présenté dans le rapport annexé à la présente délibération ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président ou son représentant délégué à procéder aux mesures de publication et de notifications requises par les textes et à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération et à procéder aux demandes de subventions.

SCRUTIN POUR : 77 ABSTENTION : 2
 CONTRE : 2 NE SE PRONONCE PAS : 0
 DONT 13 PROCURATION(S)

Délibération n°20

OBJET : DEPLACEMENTS, MOBILITES ET ESPACE PUBLIC - Projet mobilité secteur Bocage Université

Monsieur Falconnet donne lecture du rapport :

Le Plan Climat et Biodiversité de Dijon métropole s'appuie sur 3 axes stratégiques : atténuer, s'adapter et coopérer, et embarque la nécessaire mobilisation d'un partenariat large d'acteurs bien au-delà de la seule métropole. Ces choix stratégiques placent la coopération au centre de la mise en œuvre opérationnelle des projets d'atténuation et des projets d'adaptation.

La nécessité de coopérer, la complexité et l'envergure des objectifs économiques, environnementaux et sociaux nécessitent une approche méthodologique pour assurer une coordination efficace.

Dans le cadre du Contrat métropolitain pour le Climat et la Biodiversité voté en septembre 2024, la collectivité a ainsi proposé à des acteurs locaux engagés, publics et privés, de recenser les actions contributives à l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre, et/ou à l'adaptation aux évolutions du climat et de la biodiversité, et à la lutte contre l'effondrement de la biodiversité. Ces actions ont été mises en perspective des enjeux identifiés dans le Plan Climat et Biodiversité.

Le Contrat a également pour objet d'amorcer des projets de coopérations locales et de travailler sur le financement des projets de la transition.

De la même manière, dans le cadre du projet européen Villes Pilotes, les partenaires du projet ont échangé de façon rapprochée et régulière pour identifier les actions de coopération, tant en ce qui concerne des projets de type infrastructurels, que des actions d'ingénierie.

C'est dans ce contexte, que le CHU, l'UBE et DM ont identifié l'opportunité de coopérer sur un Projet de Mobilité sur le secteur du CHU et du campus de l'UBE, dans le cadre d'un projet de coopération appelé « Projet de mobilité secteur Bocage – Université ».

Le secteur CHU – UBE est un nœud de congestion du territoire métropolitain parmi les plus importants (plus de 10 000 travailleurs par jour, environ 650 000 usagers par an), et représente de fait un enjeu majeur de travail pour décarboner la mobilité du territoire métropolitain (la mobilité représente 40 % des émissions de gaz à effet de serre).

Le projet consiste à travailler en commun sur un plan de mobilité étendu (agents et/ou usagers) et l'aménagement de zones de nature, dont l'organisation est fondée sur la contribution conjointe de trois principaux acteurs, le CHU, l'UBE, et DM, en créant un cadre de confiance permettant de réaliser collectivement et globalement de façon plus efficiente un projet.

Le projet s'attache donc à résoudre les problématiques de mobilité et de stationnement sur le secteur du CHU et du campus de l'UBE, dans le contexte d'évolution de ces deux organismes. Il s'agit d'un projet stratégique pour le territoire métropolitain et les acteurs concernés avec comme objectifs :

- Garantir l'accès aux infrastructures du CHU (accès aux soins) et de l'UBE (accès au savoir)
- Réduire les émissions de GES liées à la mobilité par un report modal de l'autosolisme vers des mobilités plus durables
- Développement des mobilités douces et actives au sein de l'UBE et dans le secteur du CHU
- Intégrer et renforcer la prise en compte des enjeux de biodiversité dans les aménagements proposés

Le projet doit permettre de travailler sur la complexité des sujets à traiter et la prise en compte des interdépendances entre de multiples parties prenantes, sur la base d'une approche de travail systémique, collaborative et agile, qui suppose de dépasser les logiques de gestion en silos et de favoriser une culture commune de la donnée, du pilotage et du suivi partagé.

Les partenaires sont convenus de bâtir et mettre en place une convention de partenariat pour définir et structurer les modalités de coopération sur le projet. Une première version de travail est à l'œuvre. Dijon métropole serait notamment responsable de mobiliser ses services pour assurer la coordination et le suivi du projet, de faciliter la mise en relation avec les partenaires du territoire concernés par le projet, et le cas échéant, de réaliser les actions identifiées par le projet pour ses propres besoins, et contributives à la bonne réalisation du projet.

Les partenaires se sont également entendus sur la mise au point d'un cahier des charges commun pour sélectionner un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) qui aura pour mission :

- L'organisation des relations entre les acteurs du projet, la gestion des parties prenantes et le pilotage des interfaces
- La mise en place d'une expérimentation concernant un outil numérique d'animation de projet de coopération pour permettre le maintien et le suivi de la dynamique du projet dans la durée

Un marché pourrait être lancé par Dijon métropole pour identifier l'AMO ad hoc et lancer la dynamique du projet.

Enfin, le projet mobilisera un autre partenaire – ATMO BFC - pour travailler sur l'objectivation des résultats. Il est notamment proposé de travailler sur le monitoring des Gaz à Effet de Serre, Energie, Qualité de l'Air via la plate-forme Energie Climat et les flux de mobilité avec origine / destination, et modes de transport via l'outil Opsam.

De façon à prendre en compte le projet d'évolution du CHU et ses impacts (dont la problématique du stationnement au CHU et autour du CHU), et de façon à prendre en compte les enjeux de déploiement de mobilité douce sur et autour du campus de l'UBE, les actions identifiées dans le cadre du projet consisteraient à réaliser toutes prestations d'études ou de conseil comme des enquêtes mobilité, des études de stationnement, des études foncières, et à déployer des infrastructures comme des abris vélo – arceaux vélo, des parkings / parking silos, des IRVE, des aménagement de voiries (y compris cyclables) et des aménagement d'espaces verts.

Par ailleurs, le projet consisterait à simuler l'impact des ajouts / suppressions d'infrastructures sur la zone comme :

- Création / suppression de places de parking
- Création / suppression de bâtiments
- Création / suppression d'infrastructures
- Evolution des flux voitures / vélos / piétons pour évaluer le report modal
- Evolution des sens de circulation

Un tel projet serait nécessairement coordonné avec les études SERM (Schéma Express Régional Métropolitain), les actions mobilité de la Région BFC, de façon à mettre en perspective le projet dans le cadrage plus large des études SERM.

Cela permettrait d'intégrer les hypothèses de travail des partenaires dans la Stratégie Mobilité de Dijon métropole qui sera incarnée dans le futur Plan de Mobilité Urbain Durable, et des grands projets structurants telles les études en cours sur une troisième ligne de tramway, et ce de façon à maximiser les bénéfices attendus en regard du Plan Climat et Biodiversité.

Lancer et maintenir un tel projet permet de lancer une dynamique de travail partenariale avec deux acteurs majeurs du territoire et viendrait renforcer le rôle de Dijon métropole en tant qu'Autorité Organisatrice et Facilitatrice des projets stratégiques du territoire.

Ainsi, tant le montage que la mise en œuvre de ce projet de coopération doivent permettre de créer une dynamique collective autour des objectifs du territoire, de renforcer l'efficacité des

politiques publiques, et de favoriser la résilience du territoire.

M. le Président. - Il y a plus de 6 500 salariés.

M. FALCONNET. - On est sur le premier pourvoyeur en mobilité avec le CHU et l'Université de Bourgogne évidemment avec 40 000 étudiants par an et ce sont 20 000 professionnels sur ces deux entités qui utilisent les mobilités.

Ce travail de coopération vise à améliorer les mobilités et donc les objectifs du Plan Climat Biodiversité de Dijon Métropole.

Il vous est donc proposé d'adopter cette expérimentation.

M. le Président. - Merci. Sur ce rapport, y a-t-il des remarques ?
La parole est à M. Bourguignat.

M. BOURGUIGNAT. - Monsieur le Président, ce projet de partenariat entre la Métropole, l'hôpital et l'Université est particulièrement intéressant.

Je suggère qu'il aborde aussi le sujet de la construction du nouveau parking qui fait aujourd'hui cruellement défaut sur le site de l'hôpital.

Vous savez qu'un projet de parking silo commun au CHU et au Centre Georges François Leclerc a été envisagé, mais nous n'en entendons plus parler pour le moment. Or vous savez évidemment tous, mes chers collègues, les difficultés de stationnement autour et au sein de l'hôpital à la fois pour les patients, leur famille, les professionnels de santé et personnels de l'hôpital et des établissements hospitaliers.

J'ai bien compris que le partenariat, dont il est question dans ce rapport, est beaucoup plus large, mais peut-être est-ce l'occasion de relancer ce dossier.

M. le Président. - Pourquoi pas ? C'est une bonne idée. Merci.

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,

après en avoir délibéré, décide :

- **d'autoriser** le Président ou, par délégation, le Vice-Président concerné, à signer la convention de coopération avec le CHU et l'UBE ;
- **d'approuver** le lancement d'une mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage relative à la gestion des parties prenantes et la mise en place d'une expérimentation concernant un outil numérique d'animation de projet de coopération ;
- **d'autoriser** le Président ou, par délégation, le Vice-Président concerné, à signer tout acte à intervenir pour la bonne application de ces décisions.

SCRUTIN POUR : 80

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 13 PROCURATION(S)

Délibération n°21

OBJET : DEPLACEMENTS, MOBILITES ET ESPACE PUBLIC - Commission Intercommunale d'Accessibilité – Rapport annuel au Préfet

Madame POPARD donne lecture du rapport :

En 2024, les travaux de la Commission Intercommunale d'Accessibilité ont porté sur :

1. Accessibilité des points d'arrêts
2. Exploitation du service DiviAccès : bilan 2024
3. Nouvelles modalités mises en place en 2022 : bilan
4. Modification du règlement d'utilisation

1 - Accessibilité des points d'arrêts

Le niveau global d'accessibilité est très satisfaisant avec 100 % des trams et 59 % des arrêts de bus accessibles à fin 2024. Un bilan complet des arrêts mis en accessibilité pour l'année 2024 a été présenté :

- au 31 décembre 2024, ce sont 644 arrêts et stations accessibles sur les 1036 que compte le réseau Divia Bus&Tram. Le nombre d'arrêts accessibles a augmenté puisque 37 arrêts ont été rendus accessibles ;

- 32 arrêts sont identifiés en 2025 et en cours d'étude : 19 dans le cadre de la programmation annuelle et 13 dans le cadre de programmes d'aménagement.

2 - Exploitation du service DiviAccès : bilan 2024

Un bilan des dossiers étudiés dans le cadre des commissions DiviAccès 2024 est présenté. 233 demandes ont été reçues, 43 pour la Cible 1 (accès de manière facilitée au service), 69 pour la cible 2 (évaluation à l'aide de la grille d'évaluation de la mobilité) et 114 pour la cible 3 (dossier médical confidentiel confié aux médecins de la commission). Avec 55% d'admissions, ce sont 127 nouveaux adhérents qui ont intégré le service DiviAccès en 2024.

2024 montre une stabilisation des voyages au niveau de 2019, soit un nombre de voyages conforme aux niveaux observés les années avant covid. La fréquentation du service observe la même tendance. En moyenne, ce sont 313 adhérents actifs chaque mois sur l'année (305 en 2023). Une hausse de 6% des utilisateurs actifs est à noter en 2024. La majorité est domi-ciliée à Dijon (54%). Un utilisateur est dit actif à partir d'une utilisation du service par an.

Près de 50 000 voyages ont été réalisés en 2024, avec 47 % des missions au départ de Dijon suivie de Quetigny à 12%.

Le motif travail retrouve son niveau habituel et reste le principal motif de déplacement avec 50% des déplacements. Il participe à la hausse de fréquentation en semaine qui représente 94% de l'ensemble des déplacements. Cette hausse se traduit sur le nombre de missions réalisées en semaine, mais surtout des heures de pointe très fréquentées.

La majorité des clients est occasionnelle (<50 fois : 58% des utilisateurs dont 27% : <10 fois) mais à noter quelques « super » utilisateurs (>400 fois : 35 utilisateurs).

En 2024, 224 clients « Pass20 voyages gratuits illimités » circulent avec le réseau Bus&Tram.

3 - Nouvelles modalités mises en places en 2022 : bilan

Keolis Dijon Multimodalité rappelle la mise en place de nouvelles modalités de réservation, avec un déplacement garanti et une annulation sans frais jusqu'à la veille du déplacement avant 17h. Cette modalité a été bien intégrée par les adhérents.

Ensuite, afin de limiter les annulations tardives, un système de sanction graduelle (facturation de 1,40€ pour les 3 premières annulations, 20€ à partir de la 4ème), remis à 0 chaque tri-mestre, a été établi. Après une période d'observation et de sensibilisation (>1 an), les pénalités sont appliquées depuis l'été 2024.

La prise en charge des adhérents au départ de leur transport a vu sa tolérance s'élargir de 10 minutes à 15 minutes en 2022. La veille du déplacement, ils reçoivent un SMS qui confirme l'horaire exact de prise en charge. Un travail pédagogique avec les associations a été mené pour augmenter l'acceptation de la mesure par les adhérents. Grâce à cette modification, 2 500 courses supplémentaires peuvent être réalisées par an, soit 10 courses par jour sans augmenter les moyens. Cette mesure permet une augmentation de 10% d'adhérents actifs par an.

4 - Modification du règlement d'utilisation

Le règlement d'usage du service de transports de personnes à mobilité réduite de Dijon métropole fait l'objet d'une réorganisation complète des thématiques et d'une révision de certaines modalités.

Un temps minimum de 30 minutes sur place est imposé à un même utilisateur entre deux

demandes de transport. Cela évite un trajet et la mobilisation de moyens alors que l'adhérent va se déplacer à nouveau dans la journée.

Les courses pour le motif santé sont assurées de préférence entre 9h et 16h, mais sont possibles en dehors de cette plage horaire lorsqu'elles s'enchainent avec un déplacement pour le motif travail.

Les certificats médicaux pour le transport exclusif en taxis ne sont pas acceptés par le service DiviAccès. Un plan d'action est en cours.

Une précision a été apportée sur les délais de réservation. Pour les réservations prises avant le 15 du mois pour le mois suivant, l'horaire définitif de prise en charge est fixé le 15 du mois pour le mois suivant. Ce délai permet d'organiser et optimiser les circuits à destination des ESAT.

Une mention a été précisée aux modalités de prises en charge. Il est demandé aux usagers de pouvoir se rendre sur le trottoir pour la prise en charge et d'être en capacité de poursuivre son déplacement une fois déposé sur le trottoir.

La prise en charge d'objets peu volumineux est autorisée dans la limite des capacités des véhicules, sous l'entière responsabilité du propriétaire et sous réserve que le bagage soit maintenu par le propriétaire ou arrimé par le conducteur afin de permettre la sécurité des passagers.

M. le Président. - Merci bien. Sur ce rapport, la parole est à Mme Perrin-Louvrier.

Mme PERRIN-LOUVRIER. - Monsieur le Président, mes chers collègues, je serai rapide puisque d'année en année, j'égrène toujours les mêmes doléances sur la présentation de ce rapport - compte rendu commission intercommunale d'accessibilité. Je demeure constante et j'exprime mes arguments également en commission mobilité, j'espère de manière constructive et je ne pense pas que le président Falconnet pourra me contredire.

L'année dernière, je m'inquiétais du peu de contenu de cette thématique que contenait ce rapport avec seulement onze pages recto-verso mises à la disposition de notre assemblée. Cette année, ce sont huit pages, dont les pages 1 à 4 concernent le rappel de la législation en vigueur et des informations constitutives des membres adhérents à ces travaux. La page 8 s'illustre par trois lignes. Certes, c'est un compte rendu succinct plus que synthétique.

Permettez-moi de déplorer encore une fois cette insuffisance d'informations. Je regrette que ma demande de mise en place d'un schéma directeur de programmation d'accessibilité - le fameux SDAP- concernant l'ensemble des dessertes de Dijon Métropole ne soit toujours pas mis en place et je déplore, à la lecture de ce compte rendu, les absences d'informations concernant les financements mobilisés, la liste des impossibilités techniques des points d'arrêt à mettre en accessibilité, la mise en place des services de substitution le cas échéant, l'identification des points d'arrêt à rendre accessibles en priorité, la programmation des travaux, l'engagement de l'AOT avec les autres parties prenantes mobilisées, les modalités de formation du personnel en contact avec les personnes porteuses de handicap et un calendrier d'élaboration des informations simplifiées sur le transport à destination des usagers porteurs de handicap.

Certes, l'élaboration de ce fameux schéma directeur de programmation d'accessibilité était au départ un dispositif dérogatoire pour l'application de la loi du 11 février 2005 sur le handicap, qui permettait aux AOT de bénéficier d'un délai supplémentaire pour mettre en place certains aménagements pour concrétiser notre démarche d'accessibilité sur le handicap.

Compte tenu du retard pris par notre assemblée sur cette question d'inclusivité, je ne peux que souhaiter un tel document.

J'eus aimé aussi que cette collecte de ces données relatives à l'accessibilité puisse être collationnée pour la réglementation du Plan d'Aménagement de la Voirie et des Espaces publics - le fameux PAVE - et on m'a indiqué, hier en commission, que la mise à jour que je souhaite se fait attendre, mais je sais demeurer patiente.

Cette thématique de l'accessibilité, depuis six ans que j'interviens lors de ce mandat, me tient à cœur et j'aurais aimé pouvoir y contribuer. Ce fut un vœu, il ne fut pas exaucé. Tant pis ! Toutefois, comme je demeure toujours dans un esprit constructif, je me permets aussi une suggestion pour enrichir nos travaux sur le volet « Usages, transport à mobilité réduite » présenté dans ce rapport. Je rappelle qu'il ne peut pas être assimilé à un transport sanitaire, à savoir une ouverture vers « qui ne peut pas être assimilé à un transport sanitaire ». Mon vœu serait une ouverture vers les Contrats Locaux de Santé - les fameux CLS - ou les CLSM pour la santé mentale afin de répondre à des problématiques des mobilités du quotidien, notamment celles du handicap caché.

Je vous remercie, monsieur le Président et mes chers collègues, de votre attention.

M. le Président. - *Merci, madame, mais nous ne méprisons absolument pas vos propos - n'ayez crainte - et les écoutons avec intérêt. Nous pensons faire déjà beaucoup de choses et ne désespérons pas d'améliorer ce que nous faisons.*

Les services de transport de la Métropole, c'est une longue histoire. Cette histoire de DiviAccès, cela marche bien - peut-être pas suffisamment - mais tout ce qui est fait pour améliorer les plateformes et l'accessibilité est fait.

Là, c'était autre chose, mais je vous rappelle qu'il y a une dizaine d'années, Mme Tenenbaum faisait même des promenades pour relever tous les endroits où il fallait améliorer l'accessibilité. C'est cela aussi, mais, là, on est plus sûr de l'accès en mobilité.

Merci.

Sur ce rapport, on prend acte, puisqu'il s'agit d'un rapport annuel. Merci aux uns et aux autres.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- d'acter le rapport annuel 2024 de la Commission Intercommunale d'Accessibilité, tel qu'annexé.

SCRUTIN	POUR : 80	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 13 PROCURATION(S)	

Délibération n°22

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Création d'un réseau d'équilibrage et d'optimisation de la chaleur fatale de l'UVE au profit des deux réseaux de chaleur - Création d'une autorisation de programme

Madame MONTEIRO donne lecture du rapport :

Par délibération en date du 22 décembre 2005, la Communauté de l'agglomération dijonnaise, devenue depuis la Communauté urbaine « le Grand Dijon », puis Dijon métropole, avait décidé de gérer certains crédits d'investissement en autorisations de programme et crédits de paiement, de même que certains crédits de fonctionnement en autorisations d'engagement et crédits de paiement.

Pour les métropoles, les principales modalités de fonctionnement des autorisations de programme et d'engagement sont définies par l'article L.5217-10-7 du Code général des collectivités territoriales.

Les autorisations de programme [AP] en investissement, et autorisations d'engagement [AE] en fonctionnement, constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées de manière pluri-annuelle, pour le financement de projets déterminés.

Les crédits de paiement [CP] constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année dans le cadre des autorisations de programme et autorisations d'engagement correspondantes.

Les autorisations de programme [AP] et autorisations d'engagement [AE] sont votées par l'assemblée délibérante. Elles sont valables sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation, et peuvent être révisées (modification du montant, de la répartition des crédits de paiement prévisionnels, de l'affectation des crédits).

En outre, le règlement budgétaire et financier de Dijon métropole, approuvé par délibération du conseil métropolitain du 30 juin 2021, est venu préciser, en son titre 3, les modalités de gestion de la pluriannualité (règles applicables en matière d'autorisations de programme et d'engagement).

Dans le cadre du présent rapport, il est proposé de procéder à la création de l'autorisation de programme [AP] suivante, telle que décrite dans l'annexe jointe au rapport :

Création d'un réseau d'équilibrage et d'optimisation de la chaleur fatale de l'UVE au profit des deux réseaux de chaleur - Budget principal ;

Vu la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, et en particulier son article 107 ;

Vu le décret n° 2016-892 du 30 juin 2016 relatif à la définition de seuils d'opérations exceptionnelles d'investissement prévus par l'article 107 de la loi susvisée n°2015-991 du 7 août 2015 ;

Vu le Code général des collectivités territoriales, et en particulier son article L. 5217-10-7 ; ses articles L.1611-9 et D.1611-35D ;

Vu le règlement budgétaire et financier de Dijon métropole, approuvé par délibération du conseil métropolitain du 30 juin 2021, et en particulier son titre 3 ;

M. le Président. - *Merci de la présentation.*

J'ai demandé au directeur des services combien nous pourrions obtenir de l'Ademe. Nous attendons 12,5 M€.

Merci. Sur ce rapport, y a-t-il des oppositions ?

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,

après en avoir délibéré, décide :

- **d'approuver** la création de l'autorisation de programme « Création d'un réseau d'équilibrage et d'optimisation de la chaleur fatale de l'UVE au profit des deux réseaux de chaleur », ainsi que la répartition et l'affectation des crédits de paiement correspondants tels que présenté dans l'annexe jointe au rapport ;
- **d'autoriser** le délégataire du réseau de chaleur de Fontaine d'Ouche et Chenôve – SODIEN -, à solliciter pour le compte de Dijon métropole, l'ensemble des subventions susceptibles d'être accordées pour la réalisation de cette opération, notamment auprès de l'ADEME au titre du Fonds Chaleur ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président ou, par délégation, le Vice-Président concerné, à prendre toute décision et à signer tout acte nécessaire à l'application de la délibération.

SCRUTIN POUR : 78

ABSTENTION : 2

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 13 PROCURATION(S)

Délibération n°23

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Demande de révision de la Déclaration d'Utilité Publique d'instauration des périmètres de protection des champs captant de Poncey-lès-Athée / Flammerans - Projet de réalimentation maîtrisée de la nappe

Monsieur Hoareau donne lecture du rapport :

Parmi les différentes ressources en eau exploitées par Dijon métropole pour répondre aux besoins en eau potable de son territoire et des collectivités voisines, celle des champs captants de Poncey-lès-Athée et de Flammerans en nappe alluviale de la Saône apparaît stratégique.

Ces champs captants ont fait l'objet d'une procédure de protection de la qualité des eaux par arrêté préfectoral n° 229 du 8 juin 2007 déclarant d'utilité publique l'instauration des périmètres de protection immédiate, rapprochée et éloignée autour des champs captants.

Afin de sécuriser l'alimentation en eau potable de Dijon métropole et des collectivités voisines et d'adapter le service au changement climatique, il a été confié à la SEMOP Odivea, au titre de l'article 63 "Fonds de travaux neufs et concessifs" du contrat de concession, la réalisation d'un projet de réalimentation maîtrisée de la nappe alluviale de la Saône sur le champ captant de Poncey-lès-Athée.

Ce projet répond à l'objectif du schéma directeur de Dijon métropole actualisé en 2018 de renforcer la capacité de production à l'usine de Poncey-lès-Athée via ses puits et la prise d'eau en Saône existante, notamment en période d'étiage. La capacité maximale de production actuelle de l'usine est de 60 000 m³/j, mais la production potentielle des champs captants de Poncey-lès-Athée et de Flammerans en période de basses eaux est de l'ordre de 40 000 m³/j. Le projet de réalimentation maîtrisée de la nappe vise ainsi à augmenter la productivité du site en période d'étiage.

A noter qu'un dispositif de réalimentation de nappe à partir d'eau de Saône filtrée est déjà fonctionnel sur le champ captant de Flammerans par le biais de puits d'injection et de tranchées drainantes.

Le projet consiste à :

- utiliser la prise d'eau en Saône déjà existante et exploitée à proximité immédiate du champ captant de Poncey-lès-Athée à hauteur de 20 000 m³/j ;
- alimenter 3 bassins d'infiltration (d'une surface totale de 2 000 m²) dans la nappe alluviale au droit du champ captant de Poncey ;
- soutenir ainsi le niveau de la nappe alluviale pour permettre une exploitation optimisée des puits du champ captant de Poncey-lès-Athée.

Sur le plan réglementaire, le projet nécessite :

- l'augmentation de l'autorisation préfectorale de prélèvement en Saône rive droite, pour passer de 12 000 m³/j et 500 m³/h à 20 000 m³/j et 1 000 m³/h. Ce prélèvement représente un pourcentage très faible du débit de la Saône (0,5% du débit moyen journalier dépassé en moyenne 355 j/an – QJ355).
- une procédure d'autorisation/déclaration pour la création et l'exploitation des bassins d'infiltration,
- l'intégration de l'emprise des 3 futurs bassins d'infiltration dans le périmètre de protection immédiate du champ captant.

L'autorisation préfectorale de prélèvement maximum en Saône et en nappe alluviale de 80 000 m³/j et 4 000 m³/h reste inchangée. Il en est de même concernant l'autorisation préfectorale de traitement de l'eau de 60 000 m³/j, extensible à 100 000 m³/j.

Ainsi, afin d'engager la procédure administrative, un dossier préalable à l'avis d'un hydrogéologue agréé a été transmis à l'ARS Bourgogne Franche-Comté.

Cette dernière nous a par ailleurs indiqué que la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de protection du champ captant de Poncey-lès-Athée nécessite une révision en raison de son ancienneté (2007) et des modifications apportées au fonctionnement de la ressource en eau par le projet.

Il convient donc de solliciter par délibération cette révision.

M. le Président. - *Merci. Sur ce rapport, y a-t-il des demandes d'information ? Je n'en vois pas.*

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :

- **de solliciter** auprès de Monsieur le Préfet de la Côte-d'Or la révision de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de protection des champs captants de Poncey-lès-Athée et de Flammerans en

raison du projet de réalimentation maîtrisée de la nappe alluviale de la Saône sur le champ captant de Poncey-lès-Athée ;

- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer tous les actes relatifs à cette révision.

SCRUTIN	POUR : 80	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 13 PROCURATION(S)	

Délibération n°24

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Mise à jour du schéma de distribution d'eau potable - Intégration du périmètre de l'ex-base aérienne 102 de Dijon-Longvic

Monsieur Hoareau donne lecture du rapport :

Conformément à l'article L2224-7-1 du Code général des collectivités territoriales, les collectivités compétentes en matière de distribution d'eau potable doivent arrêter un schéma de distribution d'eau potable déterminant les zones desservies par le réseau de distribution.

Ce Schéma sur les 23 communes métropolitaines a été approuvé en Conseil le 17 septembre 2020. Il a ensuite été annexé au PLUi-HD de Dijon métropole par arrêté du Président daté du 23 février 2021.

Sur le périmètre de l'ex-base aérienne 102 de Dijon-Longvic, la convention de transfert de propriété datée du 17 décembre 2024 a acté la cession de la voie royale, son classement dans le domaine public, emportant également le transfert des réseaux d'eau potable sous voirie à Dijon métropole.

Aussi, il convient de mettre à jour le schéma de distribution d'eau potable de Dijon métropole en intégrant le périmètre de l'ex-base aérienne 102 classée en zone urbaine (U) au PLUi-HD dans la zone desservie par le réseau public de distribution d'eau potable. Le plan joint en annexe présente le zonage ainsi modifié sur les communes de Longvic, Ouges et Neuilly-Crimolois.

M. le Président. - *Merci.*

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **d'approuver** la mise à jour des zones desservies par le réseau public de distribution d'eau potable sur le périmètre de l'ex-base aérienne 102, définies dans le schéma de distribution d'eau potable de Dijon métropole en vigueur ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à annexer au PLUi-HD les cartes de zonage ainsi mises à jour sur les communes de Longvic, Ouges et Neuilly-Crimolois ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à accomplir et signer toutes pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

SCRUTIN	POUR : 80	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 13 PROCURATION(S)	

Délibération n°25

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Convention de

financement de travaux pour la création d'une extension du réseau public d'eau potable de la rue de la Petite Tuilerie à Fénay

Monsieur Hoareau donne lecture du rapport :

Le réseau d'eau potable de la rue de la Petite Tuilerie à Fénay nécessite une extension pour permettre le raccordement de la parcelle cadastrée 263 AI 30 à Fénay dans laquelle un projet immobilier sera réalisé.

Cette extension est rendue nécessaire pour viabiliser en eau potable un projet immobilier porté par Madame Blanchard Cécilia et Monsieur Boidron Laurent. Conformément au règlement général du service de l'eau potable de Dijon métropole, l'extension sera réalisée jusqu'à un mètre à l'intérieur de la parcelle cadastrée 263 AI 30 à Fénay dont Madame Blanchard Cécilia et Monsieur Boidron Laurent sont propriétaires selon les informations transmises lors de la demande initiale.

Il est précisé que cette extension du réseau d'eau potable sera réalisée à la demande et à la charge de Madame Blanchard Cécilia et Monsieur Boidron Laurent dans la mesure où l'extension ne bénéficie qu'au projet immobilier porté par les demandeurs.

L'extension du réseau public d'eau potable sera constituée d'une canalisation en polyéthylène haute densité série 16 bars de diamètres 48,8/63 mm sur une longueur totale de 115,00 ml. L'extension ne tient pas compte de la création du branchement privatif qui sera réalisé par le délégataire du service public de l'eau potable, Suez Eau France, à la demande et à la charge de Madame Blanchard Cécilia et Monsieur Boidron Laurent. Le regard de comptage de l'extension du réseau d'eau potable sera implanté à un mètre à l'intérieur de la limite privative de la parcelle cadastrée 263 AI 30 à Fénay.

Les travaux d'extension, estimés à 26 644,49 € H.T. soit 31 973,39 € T.T.C. et comprenant le coût des travaux, les frais de mission complète de maîtrise d'œuvre hors phase ACT, le coût des essais de compactage de tranchée, le coût de vérification l'étanchéité de la future antenne d'eau potable, les frais des raccordements réalisés par le délégataire du service public de l'eau potable ainsi que les frais de communication destinée aux riverains et au grand public.

Ces travaux seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de Dijon métropole et refacturés à Madame Blanchard Cécilia et Monsieur Boidron Laurent. Le réseau étendu sera par la suite rétrocédé et intégré au patrimoine de Dijon métropole.

Cette convention régit les modalités de réalisation de ces travaux et son financement.

M. le Président. - *Merci. Sur ce rapport, y a-t-il des oppositions ?*

Il est procédé au vote à main levée.

**le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :**

- **d'approuver** la présente convention de financement de travaux jointe, en annexe ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer toute pièce relative à ce dossier.

SCRUTIN	POUR : 80	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 13 PROCURATION(S)	

Délibération n°26

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Révision des Cartes de Bruits Stratégiques (CBS) et Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Dijon métropole – 4ème échéance

Monsieur DODET donne lecture du rapport :

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit français par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005, a pour objet de définir une approche commune à tous les Etats membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Afin d'atteindre ces objectifs, la directive a instauré l'obligation pour les Etats membres d'élaborer pour les grandes infrastructures de transports terrestres (notamment pour les routes de plus de 3 millions de véhicules par an) et pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, des Cartographies de Bruit Stratégiques (C.B.S.) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (P.P.B.E.) associés.

Dijon métropole ayant donc pour obligation de réviser, tous les 5 ans, ses cartes de bruits et son Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement, révisé pour la 4^{ème} échéance, ses Cartes de Bruits Stratégiques (C.B.S.) et son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (P.P.B.E.) précédemment élaborés et adoptés au Conseil métropolitain du 27 juin 2019.

1/ Les cartes de bruit stratégiques (C.B.S.)

Conformément aux textes réglementaires, les cartes de bruit sont issues d'une modélisation basée sur des calculs acoustiques, et non sur des mesures de terrain. Elles portent sur le bruit émis par les grandes infrastructures (aérodromes-routes-voies ferrées) et les activités industrielles à l'exclusion des bruits de voisinage. La méthodologie utilisée et préconisée par la Directive Européenne, peut conduire à une surestimation des niveaux sonores.

Les cartes de bruit sont donc des documents stratégiques à l'échelle des grands territoires. Elles visent à donner une représentation macroscopique, donc globale, de l'exposition au bruit des populations. Ce sont des documents d'information, non opposables.

Au-delà du simple respect de la réglementation, l'objectif de la carte de bruit stratégique est principalement d'établir un état des lieux de la situation sonore du territoire, qui puisse servir de support aux décisions d'amélioration ou de préservation de l'environnement sonore, et donc du cadre de vie et de la santé publique, dans les politiques d'aménagement du territoire et de la planification.

La finalité de ces représentations est de permettre une évaluation de l'exposition au bruit de la population et des établissements sensibles (établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées) et établissements de santé (hôpitaux, cliniques...)), de porter ces éléments à la connaissance du public, puis de contribuer à la définition des priorités d'actions préventives et curatives devant faire l'objet du Plan de Prévention.

Dépassement de seuil de bruit

L'arrêté du 4 avril 2006 précise les valeurs limites de dépassements (qui sont représentés par les cartes de type C des Cartes de Bruit Stratégiques).

Les seuils de dépassements sont valables en façades de bâtiments sensibles (habitations, établissements d'enseignement ou de soins) selon la famille de source sonore considérée et selon les indicateurs L_{den} et L_n , ils sont les suivants (en dB(A)) :

Signification des indicateurs :

L_{den} : niveau sonore moyen en décibels jour-soir-nuit

L_n : L_{night} est le niveau sonore moyen représentatif d'une nuit (Laeq entre 22 h et 6 h, déterminé sur une année

Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L_{den}	55	68	73	71
L_n	50	62	65	60

Valeurs des dépassements de seuils en dB(A)

Les seuils à prendre en compte pour les impacts sur la population sont des seuils réglementaires.

Par ailleurs, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) dans un guide de 2018 (« Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne ») donne des recommandations pour la protection de la santé humaine vis-à-vis de bruits provenant de diverses sources environnementales. Ces recommandations sont naturellement plus strictes que la réglementation nationale et européenne. L'objectif, au-delà du respect des normes en vigueur, étant progressivement de tendre vers les seuils OMS.

Exposition au bruit des populations :

Ce que la mise à jour des cartes de bruits stratégiques nous apprend :

- **Bruit routier** : Au sein de Dijon Métropole, 7 % de la population (soit 18 652 personnes) est exposée à des niveaux de l'indicateur L_{den} supérieurs à 68 dB(A).

La nuit, l'exposition au bruit routier diminue du fait de la baisse du trafic routier : 0,4% de la population, (soit 945 personnes) est exposée à des niveaux de l'indicateur L_n supérieurs à 62 dB(A), valeur limite réglementaire pour la période nocturne.

La commune la plus concernée par le bruit routier est Dijon.

- **Bruit ferroviaire** : Au sein de Dijon Métropole, le bruit ferroviaire affecte peu le territoire, puisque 1 609 habitants subissent des niveaux de bruit dépassant la valeur limite réglementaire de 73 dB(A) selon l'indicateur L_{den} pour les lignes conventionnelles.

La nuit, l'exposition au bruit ferroviaire impacte peu la population dijonnaise : 3 113 personnes sont exposées à des niveaux supérieurs à 65 dB(A) pour l'indicateur L_{den} .

La commune la plus impactée par le bruit ferroviaire est Dijon.

- **Bruit du tramway** : Le bruit du tramway n'engendre pas de dépassement des seuils réglementaires que ce soit pour l'indicateur L_{den} ou L_n .

- **Bruit industriel** : Le bruit industriel n'engendre pas de dépassement des seuils réglementaires que ce soit pour l'indicateur L_{den} ou L_n .

- **Bruit aérien** : Au sein de Dijon Métropole, le bruit aérien affecte peu le territoire, puisque seulement 3 personnes, soit moins de 0,1 % de la population, sont exposées à des niveaux de l'indicateur L_{den} supérieurs à 55 dB(A).

La nuit, l'exposition au bruit aérien n'impacte pas la population.

2/ Le Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (P.P.B.E.) : Le P.P.B.E. est un outil de gestion et de réduction des nuisances sonores dans les zones urbaines et autour des infrastructures de transports. Il est élaboré pour les autorités compétentes, telles que les préfets pour les infrastructures nationales et les collectivités territoriales pour les autres zones.

Il est révisé tous les 5 ans pour s'assurer de son efficacité et de son adéquation avec les évolutions des infrastructures et des réglementations.

Le périmètre du P.P.B.E. : Pour rappel, le PPBE est bien du champ de compétence de la métropole.

Il prend en compte les bruits de fonds du transport et de l'industrie car ils sont mesurables et

cartographiables. Cela permet une approche scientifique et réglementaire claire.

Par ailleurs, les transports et les industries sont réglementés ce qui permet la mise en place d'un suivi du respect de la réglementation.

Les bruits de voisinage et les nuisances ponctuelles ne relèvent pas de la réglementation PPBE car ils sont plus difficiles à objectiver. Il est complexe de les mesurer et d'en évaluer l'impact.

Les nuisances engendrées par les activités nocturnes et notamment les animations/concerts ne sont donc pas étudiées dans le cadre de cette étude et sont liées à la réglementation au bruit de voisinage.

Les principaux objectifs du P.P.B.E. :

- Prévenir les effets du bruit : identification des sources de bruit et évaluation de leur impact sur l'environnement,
- Réduire les niveaux de bruit : mise en place des mesures pour diminuer les nuisances sonores
- Protéger les zones calmes : préservation des zones à faibles exposition au bruit

Le P.P.B.E. comprend plusieurs éléments clés :

- Une cartographie du bruit : établir des cartes de bruit -diurnes et nocturnes- pour visualiser les niveaux sonores dans différentes zones
- Une identification des zones sensibles : déterminer les zones où les niveaux de bruit dépassent les seuils réglementaires
- Un programme d'actions concrètes, défini par Dijon métropole, en cohérence avec le Plan Climat et Biodiversité, pour réduire et maîtriser les nuisances sonores en :
 - o favorisant le report modal
 - o apaisant l'espace public
 - o renforçant les liaisons structurantes du territoire
 - o reportant le trafic hors des zones d'habitat
 - o mettant en place des actions de préventions et de sensibilisation

A noter : l'Axe 1 (Gouvernance) du plan d'actions du P.P.B.E. a pour objet :

- l'intégration des actions du P.P.B.E. aux actions du Plan Climat et Biodiversité et
- la programmation de la réalisation du P.P.B.E. -échéance 5- à l'occasion du bilan à mi-parcours du Plan Climat et Biodiversité

La consultation :

Conformément à l'article L572-8,9 et 10 du Code de l'Environnement, le projet de P.P.B.E., élaboré en concertation avec les gestionnaires d'infrastructures de transport (SNCF réseau, A.P.R.R. et EDIS), notamment pour la réalisation du plan d'actions, a été mis à la consultation du public pour une durée de 2 mois (du 7 mai 2025 au 7 juillet 2025).

Le document a pu être consulté à la fois :

- par voie électronique sur le site internet de Dijon métropole
<https://www.dijon-metropole.fr/actualites/donnez-votre-avis-sur-le-projet-de-plan-de-prevention-du-bruit-sur-lenvironnement/>
- et en version papier au siège de Dijon métropole (un registre permettant de consigner les observations du public).

Une adresse mel spécifique dédiée à cette consultation a permis également aux habitants de recueillir leurs avis et/ou observations : consultation-cartesbruitetppbe@metropole-dijon.fr

La consultation du public a donné lieu à 35 avis répartis comme suit :

34 avis d'habitants et 1 avis d'organisation

Ces avis concernent majoritairement la situation de particuliers s'estimant soumis à des niveaux

de bruit excessif sur leur lieu d'habitation.

Une synthèse composée de plusieurs thématiques permet d'apporter des éléments de réponse aux avis/commentaires reçus dans le cadre de la consultation. Elle fait l'objet d'une annexe spécifique intitulée « Consultation du P.P.B.E. de Dijon métropole ».

La consultation a permis l'intégration d'une nouvelle action au plan d'actions du P.B.B.E. : la mise en place de radars sonores à Dijon.

M. le Président. - Merci. Sur ce rapport, la parole est à M. Guené.

M. GUENE. - Monsieur le Président, merci. Merci, monsieur le vice-président pour cette présentation. Je m'associe à vos remerciements pour le travail réalisé par les services, parce qu'en effet, les documents sont de qualité, même si sur la partie de synthèse de la consultation, on a eu finalement très peu de retours.

Néanmoins, ces retours sont vraiment concentrés sur le secteur des boulevards de l'Ouest, des Allobroges, Pascal entre Dijon, Talant et Fontaine-lès-Dijon. Ils sont majoritairement évoqués et je pense que l'on peut dire que la raison principale est que la Lino n'assume toujours pas son rôle de voie de contournement, malgré les travaux réalisés à Ahuy, Toison d'Or et Valmy.

Il est d'ailleurs paradoxal de voir toujours que ces boulevards sont, en partie, à double voie et pas notre Lino. Tant que le doublement de cette voie ne sera pas une réalité, ces boulevards serviront d'échappatoire aux heures de pointe et on ne pourra pas répondre aux attentes de tranquillité des nombreux riverains.

Je sais que vous y êtes sensible, puisque vous avez répondu régulièrement aux sollicitations qui vous ont été faites - madame la première vice-présidente - notamment quand vous avez été sollicitée sur le Plan Vélo Dijon Métropole pour des axes vélos sur ces boulevards. On sait qu'actuellement, c'est tout simplement impossible, parce qu'il y a tout simplement une trop grande fréquentation.

Capatram, le développement de Dijon, la question du bruit pour les habitants sont des enjeux majeurs et le traitement de la Lino est intimement lié à leurs résolutions ou, au moins, il constitue un début de réponse.

Je voudrais savoir s'il est envisagé - ou, en tout cas, s'il y a une réflexion maintenant que la Métropole a l'entière responsabilité du réseau de la Lino - de procéder à moyen terme à ce doublement de voie.

Je vous remercie.

M. le Président. - La Lino, monsieur Guené, nous avons mis trente ans à la faire pour arriver enfin à un accord avec les formations qui étaient avec nous à l'époque à la Ville de Dijon et avoir un accord avec le Département et la Région, puisque cela a été financé à 4/4.

Je suis très fier que nous l'ayons faite telle qu'elle est et si nous ne l'avions pas faite comme nous l'avons faite, nous ne l'aurions pas - c'est le premier point.

Vous pourrez vous reporter à tous les documents d'époque, tous ceux qui criaient à corps et à cris « deux fois deux voies tout le long » menaçaient que l'on ne fasse pas la Lino - c'est sûr. D'abord, la Lino n'est pas la prolongation de l'autoroute - je voudrais le redire ici ; d'ailleurs, elle ne s'appelle pas la Côte-d'Orienne, elle s'appelle encore la Lino ; c'est une plaisanterie. J'avais, d'ailleurs, proposé d'appeler cette liaison « Jacques Chirac », puisqu'il y avait Pompidou de l'autre côté, cela me semblait intéressant.

La Lino joue son rôle notamment vis-à-vis des poids lourds : il n'y a plus de poids lourds sur ce qu'on appelait le boulevard extérieur, depuis le boulevard Pascal jusqu'au bout du boulevard de l'Ouest - peut-être cela vous a-t-il échappé, mais cela m'étonnerait.

En effet, cela reste un axe très fréquenté. C'était, avant, la rocade de Dijon - il faut imaginer la chose.

Plutôt que d'élargir à deux fois deux voies, parce qu'on n'y arrivera pas pour des raisons que je pourrais vous expliquer tranquillement, que je ne peux pas dire publiquement, parce que si je le disais publiquement, on pourrait avoir des centaines de millions d'euros à la charge de la Métropole. Par contre, je réfléchis à titre personnel pour le moment - et nous sommes en partage de réflexions avec la maire de Dijon sur cela - qu'il faut faire, c'est, au contraire, une seule voie sur le boulevard extérieur. Cela fait longtemps que je pense à mettre bus et vélos sur le boulevard extérieur, ce qui chasserait beaucoup de voitures. Cela demande du temps, une vision, un nouveau mandat, etc.

C'est une réflexion que j'ai, dont je voulais vous faire part.

Pour le reste, vous dire qu'il y a eu, cette nuit, jusqu'à deux heures du matin, un exercice important fait de transfert de la Lino concernant des véhicules incendiés, des bus aussi. C'était pour tester toute la chaîne d'alerte. Cela a été fait cette nuit et a bien fonctionné. Il y a une bonne détection et mise en sécurité du tunnel, la fermeture des barrières. Il faut renforcer la communication, c'est un des axes de progrès entre les services de la sécurité civile et ceux de la Métropole, que je remercie pour l'entretien journalier qu'ils font de la Lino.

Merci.

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,

après en avoir délibéré, décide :

- **d'approuver** la révision des Cartes de Bruit Stratégique (CBS) de la 4ème échéance et le résumé non technique joints en annexes ;
- **d'approuver** le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et le plan d'actions joints en annexe.

SCRUTIN POUR : 80

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 13 PROCURATION(S)

Délibération n°27

OBJET : DELEGATION D'ATTRIBUTION DU CONSEIL METROPOLITAIN AU PRESIDENT - Rapport des délégations du Président

En vertu des articles L 5211-10, L 2122-22 et L 2122-23 du code général des collectivités territoriales, le Président rend compte lors de chaque réunion du conseil métropolitain des délibérations du bureau.

Il est également rendu compte des décisions prises par Monsieur le Président ou son représentant, dans le cadre des délégations accordées par le conseil métropolitain à la suite de la délibération du 28 septembre 2023.

M. le Président. - *Le rapport n° 27 est aussi soumis à votre sagacité. Y a-t-il des remarques ?*

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,

après en avoir délibéré, décide :

- **de prendre acte** des décisions prises par délégation du conseil métropolitain, listées en annexes.

SCRUTIN POUR : 80

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 13 PROCURATION(S)

M. le Président - *C'est assez rare de terminer à 20 h 20 notre conseil métropolitain. Je vous en remercie tous, et pour la première fois, c'est vrai, nous pourrions prendre l'apéritif ensemble !*

La séance est levée à 20 h 20.

