

DEPARTEMENT DE LA COTE D'OR

DIJON METROPOLE

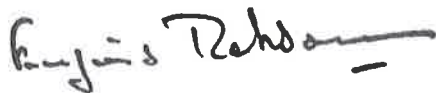
PROCES-VERBAL

du Conseil Métropolitain

en date du 27 mars 2025

A Dijon, le 26 JUIN 2025

Le Président,



Le Secrétaire,



Le Conseil Métropolitain de Dijon Métropole a été convoqué par Monsieur le Président par lettre du 19 mars 2025 pour le 27 mars 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 Nathalie KOENDERS
Monsieur Thierry FALCONNET
Monsieur Rémi DETANG
Madame Sladana ZIVKOVIC
Monsieur Jean-François DODET
Monsieur Jean-Patrick MASSON
Monsieur François DESEILLE
Monsieur Dominique GRIMPRET
Madame Danielle JUBAN
Monsieur Jean-Claude GIRARD
Monsieur Philippe LEMANCEAU
Madame Marie-Hélène JUILLARD-RANDRIAN
Madame Christine MARTIN
Monsieur Antoine HOAREAU
Monsieur Nicolas BOURNY
Madame Céline TONOT
Madame Nadjoua BELHADEF
Monsieur Jean-Michel VERPILLOT
Monsieur Hamid EL HASSOUNI
Madame Brigitte POPARD
Monsieur Denis HAMEAU
Monsieur Guillaume RUET
Madame Nuray AKPINAR-ISTIKUAM

Monsieur Laurent GOBET
Madame Dominique MARTIN-GENDRE
Madame Karine HUON-SAVINA
Monsieur Nicolas SCHOUTITH
Madame Ludmila MONTEIRO
Monsieur Jean-Philippe MOREL
Madame Kildine BATAILLE
Monsieur Christophe AVENA
Madame Stéphanie VACHEROT
Monsieur Marien LOVICH
Monsieur Christophe BERTHIER
Monsieur Georges MEZUI
Monsieur Massar N'DIAYE
Madame Lydie PFANDER-MENY
Monsieur Jean-François COURGEY
Monsieur Emmanuel BICHOT
Monsieur Stéphane CHEVALIER
Madame Céline RENAUD
Monsieur Laurent BOURGUIGNAT
Monsieur Bruno DAVID
Madame Laurence GERBET
Madame Stéphanie MODDE
Monsieur Olivier MULLER
Monsieur Patrice CHATEAU
Monsieur David HAEGY

Monsieur Lionel SANCHEZ
Monsieur Patrick AUDARD
Monsieur Léo LACHAMBRE
Monsieur Samuel LONCHAMPT
Madame Catherine VICTOR
Madame Dominique BEGIN-CLAUDET
Monsieur François SARRON-PILLOT
Monsieur Patrick CHAPUIS
Madame Anne PERRIN-LOUVRIER
Monsieur Gaston FOUCHERES
Monsieur Jacques CARRELET DE LOISY
Monsieur Jean-Marc RETY
Monsieur Jean-marc GONÇALVES
Madame Catherine PAGEAUX
Monsieur Didier RELOT
Monsieur Patrick BAUDEMONT
Madame Monique BAYARD
Monsieur Philippe SCHMITT
Madame Céline RABUT
Monsieur Frédéric GOULIER
Monsieur Philippe BELLEVILLE
Madame Noëlle CAMBILLARD
Madame Stéphanie GRAYOT-DIRX

Membres absents :

Monsieur Pierre PRIBETICH
Monsieur Cyril GAUCHER

Madame FRANÇOISE TENENBAUM pouvoir à Madame Nathalie KOENDERS
Madame Claire TOMASELLI pouvoir à Monsieur HOAREAU
Madame Caroline JACQUEMARD pouvoir à Monsieur Jean-Philippe MOREL
Madame Claire VUILLEMIN pouvoir à Monsieur Stéphane CHEVALIER
Madame Delphine BLAYA pouvoir à Monsieur Christophe AVENA
Madame Hana WALIDI-ALAOUI pouvoir à Monsieur Léo LACHAMBRE
Madame Bénédicte PERSON-PICARD pouvoir à Monsieur Samuel LONCHAMPT
Monsieur Gérard HERRMANN pouvoir à Monsieur François SARRON-PILLOT
Madame Catherine GOZZI pouvoir à Monsieur Rémi DETANG
Madame Isabelle PASTEUR pouvoir à Monsieur Philippe SCHMIT
Monsieur Stéphane WOYNAROSKI pouvoir à Jean-Marc RETY

ORDRE DU JOUR

PREAMBULE

- 1) Procès-verbal du conseil métropolitain du 30 janvier 2025 - Approbation.....6
- 2) Commune de Flavignerot - Désignation d'un conseiller métropolitain et de son suppléant.....7
- 3) Lancement de la concertation préalable portant sur le projet d'une troisième ligne de tramway - Objectifs et modalités de concertation.....8

ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES

- 4) Rapport d'activités 2023-2024 du déontologue - Communication..... 12
- 5) Commission d'appel d'offres - Election des membres suite vacance de poste..... 13
- 6) Désignation de représentants de Dijon métropole au sein d'organismes extérieurs..... 15
- 7) Contrat Territoires en Action du SCOT du Dijonnais - Volet territorial - Communes de la métropole ne disposant que d'un représentant au Conseil métropolitain - Attribution de fonds de concours - Conventions de fonds de concours..... 17
- 8) Contrat de relance et de transition écologique pour le territoire de Dijon métropole - Avenant n°3 - Approbation - Autorisation de signature..... 19
- 9) Décision budgétaire modificative n°1 - Exercice 2025..... 21
- 10) Octroi de la garantie à certains créanciers de l'Agence France Locale – Année 2025..... 23
- 11) Régie de la légumerie de Dijon métropole - Tarifs applicables à compter du 1er avril 2025..... 26
- 12) Personnel – Créations et suppressions de postes..... 29
- 13) Création d'un contrat de projet « Audit et maîtrise des risques »..... 31

HABITAT, POLITIQUE DE LA VILLE ET URBANISME

- 14) Délégation de gestion des aides à la pierre de l'État pour le logement (parc locatif public et rénovation du parc privé) - Approbation de la fin de gestion 2024 et des modalités pour l'exercice 2025..... 33
- 15) Développement d'une offre de logements locatifs sociaux accompagnés - Convention 2025-2027 entre l'association Habitat et Humanisme, la Foncière d'Habitat et Humanisme et Dijon métropole..... 38
- 16) Programme d'orientations et d'actions Habitat (POA-H) – Approbation du bilan triennal 2020-2023.... 40

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES

- 17) Aéroport de Dole - Convention cadre de partenariat 2025-2027 - Subvention de fonctionnement 2025..... 44
- 18) Convention de partenariat avec l'école nationale supérieure d'architecture de Nancy..... 46
- 19) Transition alimentaire durable à travers le Projet Alimentaire Territorial (PAT) ProDij - Poursuite de la démarche 2025-2030- Demande de labellisation niveau 2..... 48

20) Convention de fonds de concours Etat et Dijon métropole relative au projet campus urbain Maret inscrit au CPER 2021-2027.....	52
21) Territoire accéléré Logement d'abord – Conventions de mise en œuvre.....	54
22) Fonds de Solidarité pour le Logement (FSL) - Actualisation du règlement intérieur.....	56
23) Fonds de Solidarité pour le Logement - Participation d'EDF - Renouvellement de la convention 2025-2029.....	58

ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF

24) Contrats de concession Eau et Assainissement – Investissements prévisionnels 2025.....	60
25) Contrat de DSP eau potable Sud dijonnais – Travaux de sécurisation l'alimentation en eau de Fénay	62
26) Distribution de kits hydro-économes OPTIM'EAU sur le secteur Sud dijonnais de la métropole.....	64
27) Convention de financement de travaux pour une extension du réseau public d'eau potable du chemin rural n°11 dit des Comberons à Ahuy.....	66
28) Eau potable - Protection de la nappe de Dijon Sud - Convention de financement de l'animation de l'Inter CLE Vouge / Ouche et des actions portées dans le cadre du contrat de nappe - Année 2025.....	68
29) Extension du réseau d'eau potable du Chemin rural n°49 de la Combe de la Cras à Plombières-Les-Dijon.....	69
30) Délégation de service public de chaleur de Dijon métropole - Avenant n°8 au contrat Dijon Energies..	71
31) Création de la SEM ENERGIES de Dijon métropole.....	74
32) CITEO ADELPHÉ - Contrat emballages et papiers 2025-2029.....	77
33) ALIAPUR - Contrat-type pour la gestion des déchets de pneumatiques 2025-2029.....	79
34) Modification des statuts de l'établissement public de coopération environnementale "Conservatoire Botanique National Bourgogne Franche-Comté/Observatoire régional des invertébrés".....	80

DEPLACEMENTS, MOBILITES ET ESPACE PUBLIC

35) Gestion et exploitation du mobilier urbain - Avenant n°1.....	82
36) Service DIVIACCES - Révision du règlement d'usage du service de Transport de personnes à Mobilité Réduite.....	84
37) Attribution de fonds de concours - Revalorisation et requalification de la rue de Verdun à Saint-Apollinaire - Avenant à la convention de financement.....	86
38) Aménagement du Chemin de la Noue à Longvic - Convention de participation financière de Dijon métropole.....	88

CULTURE ET SPORTS

39) Zénith - Renouvellement du contrat de délégation de service public - Mode de gestion.....	90
---	----

DELEGATION D'ATTRIBUTION DU CONSEIL METROPOLITAIN AU PRESIDENT

40) Rapport des délégations du Président.....	92
---	----

M. le Président.- *Mes chers collègues, je vous propose d'ouvrir notre conseil métropolitain.*

Je vous salue toutes et tous et je demande à Mme la Maire de Dijon de procéder à 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. Mes chers collègues, je vous propose sans plus tarder de prendre l'ordre du jour.*

Délibération n°1

OBJET : PREAMBULE - Procès-verbal du conseil métropolitain du 30 janvier 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 30 janvier 2025.

M. le Président.- *Je vous sou mets l'approbation du procès-verbal du 30 janvier 2025 en vous demandant s'il y a des interrogations, des remarques, des oppositions ? Je n'en vois pas.*

Le procès-verbal du 30 janvier 2025 est arrêté.

Délibération n°2

OBJET : PREAMBULE - Commune de Flavignerot - Désignation d'un conseiller métropolitain et de son suppléant

A la suite de la démission de Monsieur Jean Dubuet de son mandat de Maire de la commune de Flavignerot, le conseil municipal, réuni le 3 février 2025, a élu son nouveau maire en la personne de Monsieur François Sarron-Pillot et en qualité de 1^{er} adjoint, Monsieur Antoine Ponce.

L'article L. 273-11 du code électoral dispose que : « *les conseillers communautaires représentant les communes de moins de 1 000 habitants au sein des organes délibérants des communautés de communes, des communautés d'agglomération, des communautés urbaines et des métropoles sont les membres du conseil municipal désignés dans l'ordre du tableau.*

Lors de l'élection du maire, les conseillers communautaires de la commune concernée sont à nouveau désignés selon les modalités prévues au premier alinéa ».

Par ailleurs, le Préfet de la Région Bourgogne-Franche-Comté, Préfet de la Côte-d'or a, par un arrêté du 21 octobre 2019 déterminé le nombre et le mode de répartition des conseillers métropolitains au sein de Dijon métropole.

La commune de Flavignerot disposant d'un seul conseiller métropolitain, l'article L. 5211-6 – alinéa 4 du code général des collectivités territoriales dispose que : « *Lorsqu'une commune ne dispose d'un seul conseiller communautaire, le conseiller municipal appelé à le remplacer en application de l'article L. 273-10 ou du I de l'article 273-12 exerce les fonctions de conseiller communautaire suppléant et peut participer avec voix délibérative aux réunions de l'organe délibérant en cas d'absence du conseiller titulaire dès lors que ce dernier en a avisé le président de l'établissement public. Le conseiller suppléant est destinataire des convocations aux réunions de l'organe délibérant, ainsi que des documents annexés à celles-ci. L'article L. 273-5 du code électoral est applicable au conseiller communautaire suppléant.* »

En application de ces dispositions, le conseil métropolitain prend acte, à l'unanimité, de la désignation de Monsieur François Sarron-Pillot en qualité de conseiller métropolitain et de Monsieur Antoine Ponce, en qualité de suppléant.

M. le Président. - *Je vous propose de poursuivre en saluant nos nouveaux collègues, que nous avons déjà eu l'occasion de rencontrer et remercier. Vous savez très bien que suite à la démission de Jean Dubuet de son mandat de maire de la commune de Flavignerot, le conseil municipal, début février, a élu son nouveau maire en la personne de François Sarron-Pillot. Félicitations et bienvenue dans notre Métropole.*

(Applaudissements)

J'indique que son premier adjoint est M. Antoine Ponce. On aura l'occasion de le voir en remplacement, si cela ne vous dérange pas, dans toutes les commissions où siégeait Jean Dubuet, qui ciblait tout ce qui pouvait intéresser la commune de Flavignerot - ce sera, je pense, aussi votre cas.

En application de tout cela, le conseil métropolitain prend acte de la désignation de M. François Sarron-Pillot en qualité de conseiller métropolitain et de M. Antoine Ponce comme suppléant.

Merci. Je vous propose de poursuivre.

Délibération n°3

OBJET : PREAMBULE - Lancement de la concertation préalable portant sur le projet d'une troisième ligne de tramway - Objectifs et modalités de concertation

*(Projection du document intitulé
« Extension du réseau structurant de transport public »)*

VU le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L103-2 et suivants et R103-1 et suivants, relatifs à la procédure de concertation préalable ;

VU les objectifs généraux de la participation du public fixés par les points 1°, 3° et 4° du II de l'article L120-1 du Code de l'environnement relatif à l'information et la participation des citoyens ;

VU la délibération du Conseil de Dijon métropole du 28 septembre 2023 autorisant le lancement des études de faisabilité pour l'extension du réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de Dijon métropole et actant le principe de l'organisation dès la fin de l'année 2024 d'une concertation avec la population.

Considérant que l'extension du réseau structurant de transports publics de Dijon métropole est un enjeu majeur de développement du territoire

Les mobilités font parties des cinq priorités du plan Climat et Biodiversité 2024-2030 qui identifie notamment :

- des actions de développement du réseau de transport en commun avec un objectif ambitieux de réduire les flux pendulaires de 10% d'ici 2030,
- la généralisation du recours aux énergies renouvelables pour le fonctionnement du réseau de transport en commun en lien avec le plan de décarbonation de la flotte de bus engagé par la métropole, l'objectif étant de décarboner 100% de la flotte d'ici 2035, sur la base d'un mix énergétique combinant hydrogène et électricité.

Dijon métropole œuvre à la construction d'une mobilité durable, inclusive et abordable favorisant la cohésion sociale et le développement économique local. En septembre et décembre 2012, la Communauté d'agglomération du Grand Dijon, devenue Dijon métropole, mettait successivement en service les 2 premières lignes de tramway du réseau Divia. Depuis, leur attractivité et leur fréquentation ont augmenté de manière constante.

Ces 5 dernières années, la fréquentation a augmenté en moyenne de 5 % par an avec une augmentation de 9% entre 2023 et 2024 sur le réseau structurant.

Le réseau tram est aujourd'hui proche de la saturation et particulièrement aux heures de pointe entre les stations Darcy et Université. Bien que des aménagements ponctuels aient été réalisés dans le cadre du projet Capatram pour augmenter les passages des trams aux heures de pointe, le contexte de croissance démographique de la métropole et les programmes immobiliers autour des lignes de tramway T1 et T2 devraient encore contribuer à augmenter ce niveau de fréquentation et saturer le tramway à l'horizon de la prochaine décennie.

Dans ce contexte, en phase avec 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 vers Chevigny en mode Tram ou TCSP, les études de faisabilité ont été réalisées en analysant de façon plus globale l'ensemble des opportunités d'évolution du réseau structurant à l'horizon 2040.

Ces études ont permis d'identifier un potentiel de développement d'une nouvelle ligne de tramway, dite T3 « Chenôve Portes du Sud – Dijon Cap Nord ». Le tracé résultant des études de faisabilité réalisées est présenté en annexe de la présente délibération.

I. Rappel du contexte réglementaire

Considérant qu'en application des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme, et de leurs dispositions réglementaires fixées aux articles R103-1 et suivants du même code, le projet de nouvelle ligne de tramway est soumis à Concertation au titre du Code de l'urbanisme en ce qu'il ;

- a pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment en étant susceptible d'affecter l'environnement, au sens de l'article L122-1 du code de, ou l'activité économique ;
- conduit notamment à la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.

Considérant que cette concertation doit associer, pendant toute la durée d'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et autres personnes concernées ; qu'elle sera réalisée dans le respect des droits mentionnés aux 1°, 3° et 4° du II de l'article L.120- 1 du code de l'environnement.

Considérant que la concertation préalable est une étape fondamentale dans la vie du projet. Elle a pour objet de donner accès, à l'ensemble des personnes concernées, à une information transparente sur le projet, à informer le public et les acteurs concernés sur les aménagements prévus, à recueillir d'éventuelles observations ou demandes permettant d'enrichir l'élaboration du projet.

Conformément aux dispositions de l'article précité du Code de l'urbanisme, le public doit être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'autorisation ou d'approbation.

La concertation vise également l'amélioration de la qualité de la décision publique et la contribution à sa légitimité démocratique, à la sensibilisation et l'éducation à la protection de l'environnement et à l'amélioration et la diversification de l'information environnementale.

A l'issue de la concertation, le Conseil de Dijon Métropole en arrêtera le bilan.

Conformément à la législation en vigueur, la concertation ainsi fixée garantit au public :

- d'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective ;
- de disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ;
- d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision.

II. Objet de la délibération

La présente délibération a pour objet de préciser l'objet et les modalités de concertation pour le projet de nouvelle ligne de tramway dite T3 « Chenôve Portes du Sud – Dijon Cap Nord ».

Ces modalités garantissent l'information du public sur le projet en cours d'étude ainsi que le recueil des avis et observations.

Considérant ainsi que les objectifs de la concertation relative au projet de tramway T3 sont de :

- 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, pour répondre à ces objectifs, Dijon métropole propose de mettre en place les modalités de concertation suivantes :

- la concertation aura lieu du 2 juin au 1 août 2025 ;
- au moins 5 réunions d'information et d'échanges à destination de tous les habitants de Dijon métropole seront organisées sur tout le territoire concerné par le projet, avec la volonté d'accueillir le plus possible de participants ;
- au moins 3 réunions thématiques seront organisées pour le grand public afin d'échanger autour de quelques sujets clefs du projet (par exemple le partage de l'espace public, l'environnement et la végétalisation, l'intermodalité et l'accessibilité...). Ces réunions seront organisées sous forme d'ateliers de coproduction avec les participants ;
- au moins 2 balades urbaines seront organisées au profit du grand public pour les amener à « visualiser » le futur projet dans son environnement et à exprimer de façon précise leurs attentes, leurs craintes, et toute information utile à la réussite de l'insertion locale du tramway ;
- au moins 3 ateliers spécifiques d'échanges avec le monde économique et les commerçants
- le projet sera présenté sous la forme d'une exposition permanente dans les espaces ouverts au public au siège de Dijon Métropole, dans les mairies de Dijon et Chenôve, et à l'agence DiviaMobilités ;

- une modalité de recueil d'avis et contributions du grand public par Internet sera mis en place (plateforme de concertation et/ou adresse mail spécifique), en complément de registres papier a minima au siège de la Métropole, en mairie de Dijon et en mairie de Chenôve ;
- un panneau d'information installé à l'accueil de chacune des mairies des communes de Dijon métropole permettra aux visiteurs de prendre connaissance des modalités de participation à la concertation et les invitera à venir assister aux réunions publiques ;
- un stand d'information mobile sera installé ponctuellement dans différents points de la métropole permettant d'aller à la rencontre d'un large public (marchés, centres commerciaux, rues ou zones de commerces ...) ;

Le Conseil de développement et le Comité des partenaires seront saisis par Dijon Métropole afin d'obtenir une contribution formelle de leur part. Celles-ci seront annexées au bilan de la concertation.

Le public sera informé des modalités précises de la concertation (date et lieux des événements de la concertation...), au plus tard 15 jours avant le début de la concertation, par un avis d'ouverture de la concertation.

Cet avis d'ouverture de la concertation sera publié sur le site internet de Dijon Métropole à l'adresse <https://www.metropole-dijon.fr> et sera publié dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département de la Côte-d'Or. Il sera également publié par voie d'affichage officiel dans les mairies des communes dont le territoire est susceptible d'être affectée par le projet à savoir Dijon et Chenôve ainsi qu'à Dijon Métropole.

Les principaux canaux de communication dont dispose Dijon Métropole (magazine de Dijon métropole, panneaux d'affichage urbain dédiés à la collectivité, site internet, application mobile OnDijon, newsletters, journaux électroniques d'information, écrans dans les bus, les tramways et aux stations de l'ensemble du réseau Divia, réseaux sociaux, relais dans les médias locaux) seront mobilisés afin de porter à la connaissance des habitants/usagers/citoyens et des forces vives socio-économiques du territoire métropolitain la tenue de cette concertation.

Un dossier de concertation présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet sera mis à disposition du public. Il pourra être consulté, pendant toute la durée de la concertation visée ci-dessus, sur le site internet de Dijon métropole <https://www.dijon-metropole.fr/>. Il sera également consultable, au format papier, dans les lieux suivants :

- Le siège de Dijon métropole
- La mairie de Dijon
- La mairie de Chenôve
- L'agence DiviaMobilités

Les modalités de recueil des observations et propositions du public seront les suivantes :

- mise à disposition de registres papiers au siège de Dijon métropole, à la mairie de Dijon et à la mairie de Chenôve,
- mise en ligne d'une plateforme numérique dédiée,
- mise en ligne d'une page spécifique sur le site internet de Dijon métropole,
- communication de l'adresse courrier pour l'envoi des contributions papier : Dijon métropole – 40 avenue du Drapeau 21000 Dijon
- communication d'une adresse email spécifique pour l'envoi des contributions numériques

À l'issue de la concertation, le Conseil de Dijon métropole sera appelé à dresser et approuver un bilan de la concertation et à présenter les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation ainsi que les modalités de poursuite du projet tenant compte des observations recueillies auprès du public. Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

M. le Président.- *Mes chers collègues, avant de vous parler de l'extension du réseau structurant de transport public et du calendrier que vous aurez à valider, je voudrais vous dire deux à trois choses.*

Ce soir, si on regarde l'ensemble des délibérations, nous nous inscrivons toujours dans une volonté de notre Plan Climat Biodiversité et de ses trois axes stratégiques - que je rappelle :

atténuer, c'est-à-dire décarboner et produire de l'énergie - nous aurons l'occasion de le voir -, s'adapter, c'est-à-dire améliorer la qualité de vie et accompagner les projets énergétiques sur notre territoire - nous aurons l'occasion de le voir -, et coopérer, c'est-à-dire mobiliser idées et capitaux privés au profit des projets énergétiques sur nos communes. C'est ainsi que nous pourrions construire cette métropole équilibrée, à la bonne taille, qui nous permet de prendre des décisions pour transformer notre territoire, bien sûr, au profit des habitants et de ses entreprises.

Ce soir, nous débattons dans ce cadre de trois délibérations. La première, qui va suivre et que je présenterai : le lancement de la concertation pour une troisième ligne de tram. La seconde, la création de la SEM Energies et un avenant important pour le développement et verdissement des réseaux de chaleur dans l'intérêt des habitants de notre métropole.

Si j'ajoute les délibérations que nous avons prises en septembre sur le Plan Climat et Biodiversité sur la revalorisation de l'usine de valorisation énergétique, on voit concrètement la traduction de toutes nos années de travail.

En effet, trois délibérations montrent concrètement qu'une Métropole peut agir sur son territoire pour décarboner les transports - nous nous y employons -, le chauffage et produire des énergies renouvelables sous forme de chaleur ou électrique afin de renforcer la sécurité énergétique de nos services publics et réduire notre exposition aux risques de volatilité des prix de l'énergie.

Tous ces projets - je voudrais le dire ici - ne pourraient se faire sans des services de qualité. C'est, pour moi, l'occasion de les remercier à travers le directeur général, Jean-Gabriel Madinier, et le directeur en charge de ces secteurs, Franck Rigole - je n'oublie pas les autres bien évidemment - mais également d'un de nos élus, qui nous a toujours aidés pour porter les règles de changement, je veux parler de Jean-Patrick Masson, parce que véritablement, notamment sur, par exemple, l'autoconsommation collective, nous avons joué la mano a la mano pour faire valider par la Commission de Régulation de l'Energie le fait que nous pouvons, enfin, produire de l'électricité - c'était notre objectif depuis longtemps - sur les panneaux photovoltaïques que nous installerons sur le parking du Zénith afin d'alimenter, ainsi, le tram, et, par exemple, 15 % de l'électricité que nous aurons produite sera consommée par le tram. C'est un circuit court de production, comme on dit, à partir du parking du Zénith.

Tout cela porte ses fruits au fur et à mesure et c'était, pour moi, l'occasion de le rappeler.

Je fais le vœu que la SEM Energies, dont nous reparlerons, ne soit pas seulement des services publics qui se décarbonent, mais, on l'a vu quand on fait des réunions économiques, mais aussi des industries et entreprises - nous avons eu des exemples tout à fait intéressants en la matière - et puis les choix structurants que nous faisons pour être en avance sur la transition énergétique.

Avec toutes les compétences dont nous disposons (mobilité, eau, assainissement, déchet, énergie), sans dépendre d'autres entités, nous maîtrisons pleinement nos choix - c'est, pour moi, l'occasion de le rappeler.

Nous savons faire des choix dimensionnés à la taille de la métropole, que ce soit sur le tram, sur l'UVE, sur l'eau, l'énergie, qui permettent un haut niveau de service à une échelle qui dépasse, en réalité, bien souvent le niveau de notre Métropole.

Sur le rapport n° 3, il s'agit du lancement de la concertation préalable, que je vais vous présenter, sur l'idée d'une troisième ligne de tramway.

Bien que les études ne soient pas encore totalement finalisées, j'ai la conviction que ce projet de troisième ligne - j'en ai beaucoup échangé avec les maires de la Métropole - est nécessaire pour notre métropole et qu'en le proposant, ainsi, à l'avis de nos concitoyens ou, bien évidemment, des élus de la Métropole, il pourra être encore amélioré. J'ai vu que florissait une espèce de concours Lépine de l'idée. Avançons tout de même assez sérieusement, c'est-à-dire à partir d'études ou de propositions qui seraient validées par des techniciens, ingénieurs - cela aide.

☞ Le contexte

Vous le savez, les mobilités font partie des cinq priorités de notre Plan Climat Biodiversité horizon 2030 avec :

- des actions identifiées de développement de l'offre de transport en commun, coordonnées à l'échelle de l'aire urbaine, avec l'objectif ambitieux de réduire les flux pendulaires de voitures qui entrent et sortent de la métropole : l'objectif est de moins 10 %. Aujourd'hui, 100 000 voitures entrent dans la métropole. L'objectif serait de diminuer de 10 % d'ici 2030.

Je rappelle que nous avons la quatrième qualité de l'air de toutes les villes françaises et que nous sommes sous les normes européennes en matière de dioxyde d'azote - cela ne se dit pas assez. Nous sommes sous les normes européennes 2030. Pour autant, il faut continuer pour

être sous les normes européennes 2050.

- le recours aux énergies renouvelables ;
- le plan de décarbonation de notre flotte de bus.

L'objectif est de décarboner 100 % de la flotte d'ici 2035 avec un mixe énergétique électricité- hydrogène - pour le moment, on ne voit pas comment faire autrement.

Et puis, nous voulons être volontaristes et, si j'emploie des mots de technos parisiens, robustes et agiles - tout cela est très important.

Le contexte, je vous le rappelle. Vous l'avez, il s'affiche.

Nous avons un réseau Divia extrêmement performant et dynamique : 155 voyages par habitant - la moyenne nationale est de 146 - 40 km/ habitant avec une moyenne de 36 à 37 ; 180 000 voyages/ jour, dont plus de 100 000 en tram et une augmentation de fréquentation, contrairement à ce que disaient les oiseaux de mauvais augure, de 9 % entre 2023 et 2024 sur le réseau structurant ; + 7 % sur le tram et + 14 % sur les lianes. Ces chiffres sont vérifiables - cela nous renvoie aussi à nos débats passés.

Nous avons de très bons ratios sur le nombre de voyages et le nombre de kilomètres. Ils sont supérieurs à la moyenne de territoires comparables comme Angers - c'est à peu près la même population - Mulhouse, Orléans, Grenoble, mais aussi des grandes villes comme Lille, Marseille et Montpellier.

Le réseau structurant est constitué de deux lignes de tram, qui ont des fréquences de cinq à six minutes en heure de pointe et une vitesse commerciale entre 18 et 19 km/h.

Les lianes, qui desservent tous les quartiers et les communes les plus denses, avec, pour la plus grande majorité, des vitesses commerciales très proches de celles du tram - elles sont, ici, indiquées.

Nous avons, par exemple, la liane 3 ouest : 8 minutes ; la liane 5 ouest : 6 minutes ; etc.

C'est donc un réseau qui combine une desserte très fine, rapide avec des fréquences de passage élevées.

À l'ouest, je prends un exemple, parce qu'on me dit souvent : « Pourquoi n'y a-t-il pas le tram à la Fontaine d'Ouche ? » Il n'y en a pas, parce que ce que fait la desserte fine des bus, le tram ne pourrait pas le faire et amener le tram dans ce quartier n'est sûrement pas la meilleure des solutions - encore faut-il expliquer ce que nous faisons aux habitants.

Le réseau tram, aujourd'hui, est proche de la saturation. Des étudiants sont souvent obligés de laisser passer deux ou trois trams avant de pouvoir monter entre les stations Darcy et Université. Heureusement que nous avons fait les aménagements Capatram, qui se poursuivront cet été, pour desserrer cela, c'est-à-dire ne pas racheter de rames, mais nous permettre une meilleure utilisation et rationalisation.

Il n'empêche que le contexte de croissance, dont celui autour des lignes de trams, amènera sûrement le réseau à saturation dès la prochaine décennie d'après les ingénieurs, mais nous le voyons nous-mêmes.

Cette situation - il faut dire les choses clairement - qui, sans une réponse adéquate, appropriée, engendrerait, sans amélioration du service, une forte dégradation et une très forte hausse du coût d'exploitation du réseau Divia.

Le projet métropolitain 2022-2030 prévoit des études d'extension du réseau tram existant au sud sur l'avenue Carraz, à l'est après Quetigny - je reprends ce que nous avons validé dans notre projet métropolitain - pour analyser les opportunités d'évolution du réseau. C'est le projet métropolitain qui est à l'origine du lancement des études de faisabilité, qui - je le rappelle - a été voté à l'unanimité en septembre 2023. Je souhaite que cet esprit de consensus, qui nous anime à la Métropole, perdure sur ce sujet.

La méthode d'analyse faite par des ingénieurs - et pas par moi, je le rappelle - des techniciens, des bureaux d'études se focalise à partir de l'évolution de la population/emploi-scolaire qui prend en compte les projets urbains.

On voit les cercles qui entourent des zones de forte densité potentielle : Campus, Sully avec Vatel et Biotech, les Longènes, les Grands Vergers du sud, Bruges 2. Nous avons, ainsi, un diagnostic sur les enjeux en tenant compte des projets urbains identifiés pour les quinze prochaines années. Cette carte montre les zones à fort enjeu.

Les secteurs analysés - vous les voyez.

Ils ont été analysés en tenant compte de ce qu'on appelle le ratio population/emploi-scolaire par zone - ce n'est pas un ordre prioritaire, je constate :

- Wilson/ Sud Dijon : la population totale concernée est de 21 000 habitants
- aux Grésilles : 11 500
- avenue Carraz : 10 100

- Fontaine d'Ouche : 9 600
- Saint-Apollinaire : 9 500
- Talant : 8 900
- Fontaine-lès-Dijon : 7 300
- Chevigny-Saint-Sauveur et Quetigny : 5 900
- Longvic : 5 200.

Pour chaque secteur a été étudié le nombre de population/emploi-scolaire desservi par kilomètre dans un rayon de 500 mètres, calculé avec des projections à l'horizon 2040. On voit bien que le plus fort potentiel est la zone sud de la ville de Dijon et les secteurs Carraz et Grésilles.

Sur onze scénarios analysés, le scénario retenu est celui qui dessert les secteurs à plus fort potentiel à l'horizon 2040, qui permet de résoudre la saturation et d'organiser - c'est très important, parce qu'on ne peut pas faire autrement - des parkings relais bien positionnés, ce que démontrera - nous le souhaitons - le dossier de concertation en cours d'élaboration, qui sera disponible dès le premier jour de l'ouverture de la procédure le 2 juin prochain.

☛ Les projets

Une troisième ligne de tram avec une adaptation du réseau métropolitain avec des bus décarbonés sur les lianes, qui seraient donc le réseau de bus adapté.

Ensuite, une troisième ligne de tram avec un potentiel de desserte supérieur à celui projeté lors des deux premières lignes T1 et T2 : 10 km, dont 3 km tronç en commun - peut-être nous y reviendrons - ; le centre de maintenance existant nous permet aujourd'hui d'accueillir des rames supplémentaires et de réaliser l'entretien - merci à celles et à ceux qui nous l'avaient conseillé à l'entrée. Je rappelle que nombre de grandes villes françaises, européennes et même mondiales sont venues voir le centre de maintenance - c'était aussi un honneur pour nous.

Ensuite, dire en trois mots que ce projet desservira les Portes du Sud jusqu'à Dijon Cap Nord et, quasi à mi-parcours, la place Wilson, ce qui, ainsi, permettra d'alléger la charge de T1.

Elle allège aussi des lignes de bus - c'est l'intelligence, je le crois, de ce projet - notamment des lianes assurant la desserte du Sud dijonnais, qui sont, aujourd'hui, proches de la saturation.

☛ Le tracé

Il répond aux besoins d'une métropole en expansion.

Au Sud : desserte du projet des Grands Vergers du sud sur l'avenue Roland Carraz à Chenôve.

Au nord : la zone d'activité commerciale Cap Nord.

Desserte de secteurs en plein essor avec les projets Bruges 2 derrière la place du 1^{er} mai, Terrot et Hyacinthe Vincent, et puis - mais vous les connaissez, parce qu'ils sont très emblématiques - les établissements scolaires majeurs comme le Castel, le groupe scolaire Saint-Joseph, le lycée Simone Veil, le lycée Hippolyte Fontaine et le lycée Gustave Eiffel et puis les équipements sportifs de l'avenue Champollion avec piscine, centre d'escalade et le Centre de Rencontres Internationales.

Nous avons donné comme objectif d'essayer d'optimiser les coûts.

L'investissement prévisionnel est de moins de 200 M€ pour une durée d'amortissement et de vie normale de quarante ans avec les infrastructures et le matériel roulant.

Une économie de 17 M€ a, ainsi, pu être réalisée par le nombre de bus que nous n'avons pas acheté, sachant, par contre, que la durée de vie d'un bus est de quinze ans.

Je rappelle que la saturation, que nous connaissons si nous ne faisons rien - supposons le - entraînerait une forte hausse du coût d'exploitation du réseau Divia de deux manières : d'abord la perte de vitesse commerciale, donc l'augmentation des coûts d'exploitation, et la baisse de la fréquentation, donc des recettes.

Je rappelle que T1 et T2 transportent la moitié des usagers du réseau Divia.

Le nouvel exécutif de Dijon métropole, l'année prochaine, devra logiquement se rapprocher des principaux co-financeurs qui peuvent exister, comme nous l'avons fait pour les lignes T1 et T2 : l'État d'abord, le Conseil départemental 21, sans mettre la pression, parce qu'il a beaucoup de charges sociales, la Région BFC pour la recherche de subventions et des financements traditionnels que sont la Banque Européenne d'Investissement et la BPI.

☛ Le calendrier prévisionnel du projet avec des dates jalons

27 mars : délibération du conseil qui autorise le lancement de la concertation préalable, c'est là dessus que porte notre délibération.

Fin 2026 : approbation du programme et du dossier d'enquête publique, qui marquera réellement le lancement du projet par la nouvelle équipe.

En 2027 : l'enquête publique - on essaiera de réduire tout cela, bien sûr, mais il faut respecter les règles.

2028 : déclaration d'utilité publique

2030 : mise en service.

On peut dire que l'anticipation de commande de nouvelles rames devrait permettre d'immobiliser les anciennes, qui ont besoin d'être rénovées pour prolonger leur durée de vie.

☞ La concertation

Je donnerai, ensuite, la parole à ceux qui la demandent.

Les objectifs, bien sûr, sont ceux, traditionnels, d'une concertation, à savoir de faire connaître le projet aux habitants et acteurs sociaux et économiques, d'identifier les facteurs permettant le report modal (moins 10 %) de la voiture sur le tram, de mieux comprendre les attentes des habitants en matière de partage d'espaces publics sur les axes empruntés par le tramway, de mieux comprendre les attentes sur l'articulation du projet de tramway avec le réseau de bus actuel pour anticiper le futur réseau de transport collectif, et nourrir la poursuite d'études, notamment le programme des études de maîtrise d'œuvre.

Nous avons à respecter les articles de la loi 103-2 du Code de l'urbanisme et d'autres avec un projet de développement d'une nouvelle ligne de tramway soumis à concertation préalable comme une étape importante, voire fondamentale dans la vie du projet.

Aujourd'hui, on a lancé des études, qui sont toujours en cours. L'exécutif a jugé, à ce stade, que le projet de troisième ligne pouvait être soumis à concertation préalable pour recueillir les avis des citoyens et améliorer le projet. Les études continuent avant, pendant et après la concertation de façon à disposer d'un projet abouti qui sera proposé, mis sur la table pour la nouvelle équipe au mois de mars de l'année prochaine.

☞ Les dates et la modalité

La concertation aura lieu du 2 juin au 1^{er} août 2025.

Il y aura des réunions d'information et d'échange à destination de tous les habitants de la métropole et, comme on le fait souvent, une exposition permanente avec un stand d'information itinérant, etc.

J'abrège. Vous savez tout ce qui sera fait, par exemple, des réunions thématiques, des ballades urbaines au profit du grand public pour permettre de visualiser le projet, des rencontres d'échanges avec le monde économique, avec les commerçants - c'est très important - et une plateforme numérique sera mise en ligne pour recueillir les avis.

À l'issue de la concertation, le conseil métropolitain sera appelé à nouveau après les vacances, en septembre, à dresser et approuver le bilan, à présenter les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte de cette concertation et de présenter les modalités de poursuite du projet tenant compte des observations recueillies auprès du public, et, bien sûr, ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

Nous aurons, parallèlement, avec l'effet « Tram pour tous », une adaptation du réseau de bus à engager. En parallèle du projet de ligne T3, des études d'adaptation du réseau de bus seront engagées pour maintenir un réseau structurant, performant.

Concernant Chevigny - s'il y a une question du maire de Chevigny, nous en avons parlé - l'étude a montré, pour le moment, qu'une extension tram de Quetigny vers Chevigny n'était pas justifiée, parce que le coût était élevé pour un potentiel de dessertes dans les plus bas des corridors étudiés, avec un temps de parcours - c'est notre principal handicap pour le moment à prendre en compte et comment faire pour résoudre ce problème - pour rejoindre Dijon beaucoup trop long et pas du tout compétitif avec la voiture, puisque pour faire Chevigny-gare de Dijon en tram, il faudrait 40 minutes.

Une nouvelle étude a donc été lancée de lignes de bus rapides avec une partie en site propre. Tout cela pour essayer de répondre le mieux possible aux habitants de Chevigny ainsi qu'aux habitants des communes alentour.

On verra sur la slide suivante comment s'articuleront les bus décarbonés sur les lianes, mais, en tout état de cause, les acquisitions de bus décarbonés de 18 mètres articulés affectés aux lianes seront tous livrés en 2030.

En conclusion - et je m'arrêterai là - une dernière diapo pour dire que vous voyez apparaître avec des petits carrés bleus les hubs mobilité connectés au nouveau réseau, qui s'inscriront - j'en parlerai à un autre moment - peut-être dans notre réflexion sur le service express

de réseau métropolitain que nous serons amenés à prendre et qui sera travaillé, bien sûr, avec la Région.

Mes chers collègues, voilà ce que je voulais, à cet instant, vous dire, et, bien sûr, je donne la parole à celles et à ceux qui la demandent.

Il y a beaucoup de demandes, je les prends dans l'ordre où elles ont été formulées.

La parole est à M. Guillaume Ruet.

M. RUET. - Merci, monsieur le Président. Chers collègues, j'interviens sur ce rapport, car l'annonce du projet de troisième ligne de tramway sur la métropole de Chênôve à Dijon Cap Nord a suscité de nombreuses réactions et - vous l'imaginez - notamment dans la commune de Chevigny-Saint-Sauveur, dont je suis le maire.

Chevigny n'est effectivement pas directement concernée par cette ligne, mais ce n'est pas pour autant une raison pour s'y opposer. Nous sommes dans une métropole de vingt-trois communes et une ville ne peut pas gagner au détriment des autres et je ne crois pas à la politique qui consiste à déshabiller Pierre pour habiller Jacques. Si cette ligne apporte une satisfaction aux élus des territoires desservis par cette ligne, tant mieux et je m'en réjouis. Cette concertation avec la population servira justement à prouver l'utilité de cette ligne et à affiner le projet.

Ceci étant dit - je vais peut-être m'écarter un peu de l'objet même de cette délibération, même si vous avez un peu évoqué la situation spécifique de Chevigny sur la fin de votre présentation, monsieur le Président - cette future ligne de tramway n'enlève en rien aux besoins et attentes des Chevignois et, plus globalement, aux habitants de l'Est dijonnais en matière de desserte en transport en commun.

Cette particularité est connue et a même été reconnue, puisqu'elle avait été inscrite dans le projet métropolitain 2022-2030. Une enquête de Keolis de 2021 avait fait ressortir que près de 56 % des Chevignois usagers des transports en commun étaient insatisfaits de l'offre - une proportion plus importante que la moyenne - ce qui se traduit par un taux de motorisation plus important que la normale.

Pour les lycéens que ne fréquentent pas le lycée de secteur ou qui sont dans une voie professionnelle, pour les étudiants qui souhaitent rejoindre la faculté, pour les salariés ou usagers du CHU, pour les fans de sport qui veulent aller voir un match à Gaston Gérard ou au Palais des Sports, pour aller à la foire, bref, pour tous ceux qui veulent changer leurs habitudes et ne plus prendre leur voiture, pour tous ceux qui n'ont plus les moyens d'avoir une voiture - ils sont de plus en plus nombreux - actuellement, même s'il y a des solutions de transport en commun, c'est un peu la galère. Pour ceux qui le peuvent, l'usage de la voiture est, aujourd'hui, bien plus rapide et confortable.

J'ajoute que Chevigny, quatrième commune de la métropole avec près de 11 000 habitants, s'est beaucoup développée et a participé à l'effort collectif de construction de logements et dispose également de zones d'emploi importantes, comme la zone Excellence 2000, qui a d'ailleurs vocation à s'agrandir et qui abrite, déjà, de belles entreprises. Je peux notamment citer l'usine Urgo, un des fleurons de notre industrie pharmaceutique, dont nous sommes très fiers, mais permettez-moi de citer l'entreprise JTEK, qui connaît de graves difficultés et a annoncé un plan de restructuration, et permettez-moi de réaffirmer, ce soir, la préoccupation qui est la mienne, mais aussi la vôtre, à propos des salariés légitimement inquiets pour leur avenir.

J'ajoute aussi que Chevigny, c'est la porte entrée Est de la Métropole. Nous voyons traverser de très nombreux véhicules provenant de la plaine de Genlis, qui créent, à certaines heures, une embolie complète des réseaux routiers.

J'ai parlé de l'insatisfaction des usagers du bus, de celle des automobilistes coincés dans les bouchons, mais aussi l'inquiétude pour l'avenir avec la ZFE qui fait craindre à certains Chevignois de devoir renoncer, un jour, dans un avenir incertain, à son véhicule sans avoir de réseau de transport satisfaisant en face.

Voilà, monsieur le Président, je sais que vous connaissez très bien la situation particulière de la commune de Chevigny sur les transports en commun. C'est notre gros point noir et nous en avons discuté ensemble à plusieurs reprises, notamment dernièrement lors de la présentation de l'étude aux maires de la métropole.

Aujourd'hui, l'étude privilégie, pour le moment, la création d'une ligne de bus en site propre plutôt que l'hypothèse de l'extension de la ligne T1 de Quetigny à Chevigny.

Nous avons des réunions de travail calées avec les services métropolitains et le bureau d'études pour creuser cette hypothèse et la construire, ensemble, pour bien définir les besoins des habitants et des usagers afin d'apporter la meilleure solution, celle qui améliorera concrètement et réellement notre desserte en transport en commun. De ce point de vue, cela a toujours été ma

position et celle de la ville de Chevigny.

Le moment venu, quand nous nous serons mis d'accord sur cette solution robuste et agile - comme vous l'avez dit - qui améliorerait la desserte, je compte bien sur l'ensemble du conseil métropolitain pour la soutenir et l'adopter, parce que nous en avons vraiment besoin.

Je vous remercie.

M. le Président.- Merci au maire de Chevigny - Guillaume Ruet - pour son intervention. En effet, nous avons déjà échangé ainsi qu'avec tous les maires en tête à tête. C'est un sujet, qui figurait d'ailleurs dans notre projet métropolitain, adopté à l'unanimité - je le redis.

Je sais que, dès la semaine prochaine, vous rencontrerez les services et le bureau d'études même pour voir comment avancer.

Nous aurons l'occasion d'en reparler, mais cette intervention est tout à fait légitime de votre part pour rappeler les besoins et attentes d'une commune de plus de 10 000 habitants - 11 000 - qui a fait beaucoup pour le logement.

Voilà ce que je voulais vous dire à cet instant.

Je poursuis et la parole est à M. Bruno David.

M. DAVID.- Merci, monsieur le Président. Chers collègues, j'aime le tramway ! Je suis persuadé qu'il constitue un outil pertinent tant pour les déplacements que pour le développement économique et l'environnement et l'hypothèse que le réseau arrivera prochainement à saturation est largement partagée.

Néanmoins, cette décision portant sur la troisième ligne de tram, qui engage notre Métropole pour des montants conséquents - on parle de 200 M€, probablement plus avec les dépassements - et pour plusieurs dizaines d'années, mérite d'être débattue sereinement.

Malheureusement, sur ce sujet, ce n'est pas le cas - et je m'en explique - tant sur la forme que sur le fond.

Sur la forme pour commencer. Je constate, tout d'abord, que vous préférez communiquer par voie de presse plutôt qu'auprès des élus. On a eu le même coup à la Ville de Dijon pour la rénovation du Parc des Expos. Ce n'est pas très respectueux, permettez-moi de vous le dire.

Le dossier n'a été consultable que vendredi 21 mars dernier en fin d'après-midi, donc après cette conférence de presse. Il contient quatre pages très générales et une carte. C'est une information insuffisante pour un projet de cette importance.

Vous l'avez rappelé, le 28 septembre 2023, nous avons voté à l'unanimité le lancement de ces études.

Le cabinet Egis a proposé plusieurs solutions chiffrées et planifiées - on parle de onze scénarii - mais nous n'avons pas eu connaissance ou très partiellement ou tardivement. Ces études sont utiles et faites pour éclairer notre prise de décision. Pourquoi ne les partagez-vous pas ?

En effet, j'ai demandé la communication de cette étude à vos services ainsi qu'à M. le vice-président au renouvellement urbain et aux mobilités. Il a refusé, et, ce matin, votre directeur général des services m'envoie les 25 pages du PowerPoint de synthèse à sept heures du vote. Ce n'est pas sérieux.

Il y a un gap énorme entre le déclenchement des études et la proposition de ligne déjà ficelée, toute faite, que vous nous proposez. Il manque des étapes.

Sur le fond maintenant. Le réaménagement du réseau global de transport et, de facto, son développement est nécessaire. Une ligne 3 à haut niveau de service quel que soit son parcours s'impose.

(Monsieur Carrelet de Loisy entre en séance à 18 h 24.)

Des propositions intéressantes ont été formulées, par exemple, un tramway sans rails, solution évolutive qui coûte environ un tiers du coût d'un tramway sur rails, entre 5 et 7 M€ le kilomètre contre 25.

M. le Président.- Si vous permettez juste un mot, il a été abandonné à Nancy parce qu'il allait tout droit. Vous n'étiez pas là quand on a fait la première série de trams T1, T2. Des études approfondies avaient été faites et communiquées à l'ensemble des conseillers pour montrer que les gens qui avaient des voitures ne l'abandonnaient qu'à condition qu'il y ait des rails. Je vous le dis comme ça, mais si vous voulez faire un tram optique, faites-le !

M. DAVID.- C'était il y a plus de quinze ans, monsieur le Président. Les technologies ont bien évolué.

On parle également de proposition sur un train-tram Dijon-Chevigny, Dijon ville et Valmy, proposition probablement difficile à mettre en œuvre, mais qui mériterait d'être discutée. Cela élargit, d'ailleurs, la discussion à la réouverture et la création des haltes ferroviaires de Neuilly-Crimolois et Longvic inscrites au PLUi-HD.

Il y a d'autres propositions évacuées sans débat, je pense à la desserte de Saint-Apollinaire et de Fontaine d'Ouche, et plus largement, le schéma des transports que vous avez évoqué sur tout le nord-ouest dijonnais.

Le seul tracé que vous proposez, ce barreau sud entre le 1^{er} mai et campus est intéressant, puisqu'il dessert des zones denses et permet le maillage du réseau. J'y suis personnellement plutôt favorable.

Néanmoins, côté sud, la branche Urgo est prévue à 700 mètres de celle existante - c'est, à mon sens, un peu proche. Le seul moyen de justifier cet investissement sera de transformer l'avenue Carraz en un canyon urbain. C'est un choix politique.

À l'autre extrémité, je mets également en cause la justification de l'expansion jusqu'à IKEA. Par exemple, les habitants de la place Galilée sont déjà à 500 mètres d'un arrêt de tram, en l'occurrence Grésilles-Trimolet. À moins que, là aussi, à terme, vous ne souhaitiez densifier l'urbanisme de l'avenue de Dallas et de la rue de Cracovie. C'est un choix politique.

En conclusion, votre méthode c'est un petit peu : circulez, il n'y a rien à voir ! Elle n'est pas en phase avec l'enjeu. Par conséquent, nous vous demandons de bien vouloir porter à la connaissance de tous les élus le rapport d'études complet du cabinet Egis, et, en l'état, nous ne disposons pas d'une information adéquate et dans un délai raisonnable pour exercer notre mandat.

Nous ne prendrons pas part au vote, et pourtant, j'aime le tram.

M. le Président. - N'étiez-vous pas partisan du Busway, vous ?
La parole est à M. Bichot.

M. BICHOT. - Monsieur le Président, chers collègues, nous sommes très surpris, monsieur le Président, par votre rapport.

Nous avons lancé une étude pour améliorer la desserte de Chevigny-Saint-Sauveur et de l'avenue Roland Carraz, que nous avons votée. En revanche, nous, Agir pour Dijon, n'avons pas voté le projet métropolitain - je vous le précise au passage - et nous avons voté aussi le projet Capatram à 15 M€ pour renforcer la capacité du réseau, et vous sortez, aujourd'hui, de votre chapeau une troisième ligne de trame.

Alors pourquoi une telle précipitation sur un dossier aux conséquences aussi lourdes ? J'aurais trois observations.

Votre projet représente un investissement considérable de 300 M€ selon le chiffre communiqué en commission déplacement et mobilité hier soir, qui s'ajoute avec un faible effet de substitution, à votre projet dispendieux de renouvellement de la totalité de la flotte des bus pour 185 M€.

Deuxième observation, il va relancer la densification urbaine. Notre question est la suivante : après l'avenue du Drapeau et l'avenue Jean Jaurès, quel sera votre prochain canyon urbain ?

La troisièmement observation concerne les déplacements. Votre projet rejoint Chenôve aux Grésilles et fait doublon avec ce qui existe déjà. Il va congestionner la circulation automobile dans le secteur Carnot Voltaire Wilson - bus et voitures - déjà compliquée par le réaménagement de la place du 30 octobre. Il faudra également s'assurer que le projet soit compatible avec la caserne de pompiers du Transval, dont le maintien à proximité du centre-ville est indispensable.

En réalité, votre projet de troisième ligne de tram répond moins à une demande spécifique de la part des Dijonnais qu'à une volonté politique d'éradiquer les automobilistes dans Dijon, que vous avez déjà exprimée très clairement à plusieurs reprises - un petit peu comme des cafards finalement.

Sur le fond, nous considérons que l'urgence est d'avoir une vision globale des déplacements et pas de traiter les sujets séparément.

Ce dont nous avons besoin, c'est d'un nouveau plan de déplacement, puisque celui que vous aviez adopté en 2020 a été annulé par le juge administratif en raison de son incohérence. Ce nouveau plan est indissociable d'une nécessaire refonte du Plan Local d'Urbanisme.

Une stratégie d'amélioration de l'existant serait préférable selon les orientations suivantes : résoudre les points noirs de la circulation et du stationnement, refondre la tarification du stationnement, rendre tous les trottoirs praticables sans vélo ni trottinette, améliorer les

itinéraires cyclables et la sécurité des cyclistes, adapter le réseau de bus actuel pour compléter les dessertes et faciliter l'accès des personnes moins mobiles au centre-ville de Dijon.

M. le Président. - La parole est à M. Bourguignat.

M. BOURGUIGNAT. - Monsieur le Président, mesdames, messieurs, la création d'une troisième ligne de tramway est une décision lourde, parce qu'elle va façonner notre métropole pour les décennies à venir, modifier le quotidien de milliers d'habitants et entraîner une dépense faramineuse de 200 M€, voire en réalité 300 M€ si on prend en compte les intérêts de l'emprunt.

Je ne suis pas défavorable, par principe, à une extension du réseau, voire, si on nous en démontre l'utilité, à la création d'une troisième ligne de tram.

En effet, le renforcement du réseau de transport en commun permettra à la fois d'accompagner la croissance démographique de la métropole, de proposer une alternative à la voiture pour ceux qui le peuvent et de contribuer à la transition climatique et à la décarbonation des transports, à la qualité de l'air. Donc pas d'opposition de principe.

Cependant, et comme beaucoup, j'ai été très surpris par le tracé proposé pour cette T3, qui irait de Chenôve aux Grésilles, c'est-à-dire deux secteurs déjà pourvus. En première approche, par rapport à ce que vous venez de nous présenter, cette T3 semble avoir, à mes yeux, un intérêt et deux faiblesses. L'intérêt, c'est la stratégie qui consiste à limiter le flux automobile entrant dans l'agglomération avec la création de deux nouveaux parkings relais, l'un au nord vers Ikea, l'autre au sud.

La première des faiblesses, et non des moindres, c'est finalement de desservir peu de nouveaux quartiers. Chenôve et Jean Jaurès sont déjà desservis par la T2. Les Grésilles, le Parc des Sports, l'hôpital le sont par la T1, et, finalement, seuls les quartiers Transval, Carnot, Voltaire seraient véritablement de nouveaux bénéficiaires. Je ne suis pas sûr que ce soit suffisant pour justifier la construction d'une nouvelle ligne.

La deuxième faiblesse, ce sont plusieurs points du tracé qui pourraient être particulièrement compliqués sur le plan technique, et y il a de forts risques d'encombrement au sud du centre-ville. La rue du Transval n'est pas large et il faut effectivement absolument préserver une sortie facile de la caserne des pompiers, qu'il faut absolument préserver à proximité du cœur de ville historique. Le virage entre le boulevard Carnot et la rue de Mirande sera particulièrement complexe, et, de même, le passage boulevard Champollion interroge sur les conditions de sécurité.

Mes chers collègues, ces doutes sur la pertinence du tracé de la T3 auraient, peut-être, pu être dissipés si nous avions eu accès à l'étude de faisabilité. Je rappelle qu'elle a été votée en septembre 2023 par notre conseil métropolitain avec un budget maximal de 500 000 €. Or, elle n'a pas été communiquée aux élus. L'unique document mis à notre disposition sur l'extranet des élus métropolitaine est le plan de la T3 tel que vous l'avez tous lu dans la presse. C'est évidemment insuffisant et même les maires n'ont pas eu accès à cette étude ! Ils ont dû se contenter d'une présentation orale sans remise d'un support écrit. C'est quand même dingue pour un investissement de 200 M€ !

Soit l'étude n'est pas terminée, ce que vous sembliez indiquer tout à l'heure, dans ce cas, je ne sais pas ce que nous faisons ce soir - la présentation d'une T3 est particulièrement prématurée - soit l'étude est terminée et alors elle doit être rendue publique. Il n'est franchement pas raisonnable pour des élus de se prononcer sans données précises des projections démographiques, des analyses de flux, des contraintes techniques, des projections de coûts d'exploitation. Il est impossible de comparer objectivement les différentes possibilités d'extension du réseau, parce que différents scénarios existent - vous nous l'avez confirmé. Il y en a onze, et, à ce stade, les onze scénarios doivent être rendus publics et mis sur la table.

Je pense à la fixation du départ de la T3 à Perrigny-lès-Dijon pour desservir cette commune ainsi que Marsannay-la-Côte. Je pense à l'extension de la T1 de Quetigny à Chevigny-Saint-Sauveur. Vous avez commencé à nous répondre sur ce point, mais Chevigny, c'est tout de même la troisième ville de la métropole, et - comme vous l'avez indiqué - cette extension était dans notre projet métropolitain. Vous l'invalides aujourd'hui - je veux bien vous faire confiance, mais il faut quand même nous l'expliquer, chiffres à l'appui, de manière beaucoup plus précise.

L'extension de la T1 de la gare vers la Fontaine d'Ouche est aussi une option émise, d'autant qu'on passerait par le Puits de Moïse, appelé à devenir un site touristique majeur, par le CHS de la Chartreuse et plusieurs centaines de professionnels y travaillent.

Enfin, rendre publique cette étude permettrait aussi d'évaluer cette idée de tram-train, et le cas échéant de l'invalider.

Mes chers collègues, deux ultimes réserves pour conclure mon propos.

D'abord, sur la question du financement, nous n'allons pas être d'accord. Pour ma part, je suis défavorable à une augmentation du versement mobilité payé par les entreprises. Il est préférable de prioriser les grands investissements de notre Métropole plutôt que d'accroître encore la fiscalité locale.

Ensuite, sur la durée de la concertation préalable, franchement deux mois de concertation, dont un mois en plein été, en juillet, ce n'est pas suffisant pour un projet de cette ampleur. Il est impératif de donner davantage de temps aux habitants et aux multiples parties prenantes dans ce dossier pour s'exprimer.

Monsieur le Président, mesdames, messieurs, l'étude financée pourtant par tous les habitants de la Métropole n'ayant pas été rendue publique, nous considérons que nous ne disposons pas des éléments nécessaires pour nous prononcer de manière éclairée ce soir. Il ne serait pas sérieux ni responsable de voter pour ou contre cette troisième ligne de tram - un investissement de 200 M€ - sans avoir eu accès à ces données essentielles.

Dans ces conditions, nous ne prendrons pas part au vote. Je vous remercie de votre attention.

M. le Président. - Je vais donner la parole à MM. Muller, Verpillot, Baudement et Belleville, mais je voudrais répondre à quelques remarques tout à fait justifiées qui viennent d'être faites - je ne parle pas du fond du dossier, mais de la forme - à Laurent Bourguignat et également à Emmanuel Bichot, qui l'a évoqué.

Je voudrais vous dire que j'ai demandé au bureau d'études Egis et à ceux qui ont participé à cette proposition de choix - parce que ce soir, nous ne choisissons pas le projet, mais les modalités de concertation, et c'est une fois que la concertation aura lieu que nous choisirons définitivement. Mais, là, vous avez raison sur ce point. Un après-midi à votre convenance, entier, vous sera donc consacré par Egis et les responsables techniques des services pour vous présenter l'ensemble des études. Je pense que cela répond à votre question, ainsi qu'à celle de M. Bichot. Je trouve cela tout à fait justifié.

Pour autant, je suis très conscient de la difficulté de faire cela. Vous pouvez faire le tour de toutes les communes qui n'ont pas le tram, elles ne l'auront pas toutes ou alors vous multipliez 200 millions par « x » fois - c'est plus facile quand on est dans l'opposition que quand on a à prendre des décisions.

Oui, en effet - je m'en suis expliqué - à Fontaine d'Ouche, c'est mieux de ne pas avoir le tram mais d'avoir plutôt des bus pour une desserte fine. C'est ainsi - cela n'empêche pas d'être élu à la Fontaine d'Ouche, je vous le signale, mais encore faut-il arriver à expliquer les choses aux habitants qui comprennent assez bien ce qu'est une desserte fine et d'avoir un arrêt de tram à 500 mètres. C'est une première remarque.

Ensuite, en effet, contrairement à ce que dit M. Bichot, il n'y a aucune volonté d'éradiquer l'automobile. On croirait revenir aux vieux débats municipaux de Dijon quand je faisais la piétonnisation : « Vous voulez supprimer l'automobile, mais, demain, les automobiles ne pollueront plus ». J'ai entendu cela. En attendant, les gens sont très contents d'avoir un secteur piéton, ce qui nous permet d'avoir une qualité de l'air tout à fait exceptionnelle à Dijon - je me permets de le rappeler, c'est assez important. Je me rappelle même des campagnes faites « Avec le tram, vous allez défigurer Dijon ! » C'était des formations politiques dans lesquelles vous étiez, monsieur Bourguignat - je n'y peux rien. « Non au tram, c'est la fin de la ville ! »

Cela a configuré ou reconfiguré la ville. Vous proposiez des Busway, à l'époque, avec de belles affiches, que j'avais récupérées - je trouvais cela très drôle : « Non au tram. Oui au Busway. » Bon, on ne va pas débattre de cela.

Vous aurez communication de l'ensemble des études, j'en ai pris l'engagement, et vous pourrez, ainsi, vous faire votre propre idée finale, qui, d'ailleurs, peut évoluer.

J'ai plutôt le sentiment, avec les collègues maires avec lesquels nous avons discuté, que nous faisons plutôt confiance, voyez-vous, aux études menées par des ingénieurs, par des bureaux d'études spécialisés, qui ont réussi le tram plutôt qu'à un Géo-Trouvetou, qui dit : « Moi, j'ai une idée ! » J'ai vu que beaucoup en avaient, notamment certains, de faire passer le tram sur des voies ferrées où il y a des trains qui circulent à 120 km/ heure à raison de 28 par jour ! Bonjour pour mettre des trams ! Mais c'est vrai que « J'ai une idée ! » Cela permet de se faire connaître. J'ai une idée, c'est de desservir tous les partis qui n'ont pas été desservis par le tram par le tram ! Ce n'était pas votre cas, je parlais de choses que j'ai lues ces derniers temps.

Ce que j'ai dit pour M. Bourguignat et M. Bichot vaut pour M. Muller si la question était posée. Évidemment, vous aurez aussi accès autant que de besoin, dans des conditions qui seront

déterminées par Egis, aux conseillers pour les questions que vous pourriez vous poser à travers les études.

La parole est à M. Muller.

M. MULLER.- Merci, monsieur le Président, chers collègues, vous avez, en grande partie, répondu aux questions que je pose dans mon intervention. Je vais quand même la faire, elle est très courte, mais c'est à se demander s'il n'y a pas une caméra derrière qui regarde ce que je vais vous dire, parce que vous avez parfaitement et exactement répondu à mes questions !

M. le Président.- Eh bien, devinez si j'avais une caméra pour voir ce que vous alliez dire !

M. MULLER.- Le présent rapport, que vous présentez, a défini les modalités de concertation du public - c'est l'objet du rapport - selon une procédure assez classique et conforme au Code de l'urbanisme.

Malgré le dispositif Capatram visant à améliorer le cadencement, les lignes sont très souvent encombrées aux heures de pointe et sur certains tronçons, par exemple, en direction des facs. Pour prendre régulièrement le T1, je peux vous dire que, certains matins, nous n'avons rien à envier à la RATP.

Si la nécessité d'une troisième ligne de tramway semble faire consensus - vous l'avez dit - la question du tracé peut être discutée pour se conformer aux réels besoins des habitants et pour constituer un véritable effet levier pour concurrencer la voiture en ville.

En lisant la presse il y a quelques jours, nous prenons connaissance du tracé de la future ligne du T3 et apprenons donc que l'étude, que nous avons votée au précédent conseil, décrit onze scénarios basés sur les évolutions prévues de la population emploi et effectifs scolaires dans neuf secteurs de la métropole.

Nous avons naturellement demandé ces éléments à vos services - j'en profite, d'ailleurs, pour les remercier de leur réactivité. À chaque fois que des documents indispensables à notre bonne information sont demandés, nous les recevons promptement.

Ce qui nous a été envoyé cependant est uniquement une présentation résumée, toute ficelée et déjà conclusive de 28 pages.

Je sais, d'avance, ce que vous alliez me répondre : que nous ne sommes pas dans l'exécutif, que l'on n'avait qu'à remporter les élections et que notre rôle se borne à voter pour, contre ou abstention. C'est entendu.

D'ailleurs, il serait inutile, ce soir - et c'est peut-être d'ailleurs la finalité - de proposer des trajets alternatifs, de pointer tels ou tels problème ou lacune dans votre projet. Il ne s'agit pas non plus de remettre en cause le sérieux de l'étude.

Nous trouvons regrettable, en revanche, cette façon de travailler très verticale, qui n'est pas à la hauteur des enjeux des montants budgétaires de cette troisième ligne pour notre Métropole.

Au-delà d'une procédure de concertation plus exigeante impliquant plus étroitement les habitants à ce projet structurant et fédérateur qui nous engage sur le temps long - je rejoins la remarque de M. Bourguignat sur la faible amplitude de la consultation - a minima, ce projet mériterait - j'ai conjugué ce verbe au conditionnel, mais, maintenant, je sais que c'est du présent ; et c'était notre proposition - une présentation des onze alternatives à l'ensemble des élus, simples conseillers métropolitains et maires de la majorité ou de l'opposition lors d'une séance de travail dans ces murs, dans un esprit fédérateur et transparent. C'est ce que vous avez proposé et je vous remercie de cette proposition et de votre attention.

M. le Président.- Merci, monsieur Muller de votre intervention. Vous serez donc satisfait sur les onze études.

Je dois dire que, personnellement - mais on n'est pas obligé de faire tous pareil - j'ai plutôt confiance dans les bureaux d'études et les ingénieurs qui font des propositions. La difficulté est de trouver l'équilibre - il n'est pas question d'éradiquer la voiture. L'objectif est de diminuer de 10 % les entrées à l'horizon 2030. Si on arrivait déjà à avoir 90 000 voitures au lieu de 100 000, cela améliorerait encore la qualité de l'air. C'est un objectif.

Deuxième objectif : avoir des dépenses absorbables. Je ne sais pas où vous avez été trouver 100 M€ d'intérêts ! Il y a des banques qui prêtent moins cher, je veux vous le dire, notamment la Banque Européenne d'Investissement. Elle ne prend heureusement pas 100 M€

d'intérêts ! Nous avons déjà fait un programme à 400 millions. On avait emprunté 180 millions à la Banque Européenne d'Investissement. Nous avons eu des taux d'intérêt quasi insignifiants, et c'est normal, puisque cela rentre dans la politique européenne. C'est donc le deuxième point.

Donc un équilibre entre ce qui est possible de faire et ce qui permet de satisfaire le plus possible les habitants de la métropole pour une meilleure desserte sans pénaliser l'avenir. C'est l'objectif que nous nous donnons.

Pour continuer, la parole est à notre collègue maire de Marsannay.

M. VERPILLOT.- Monsieur le Président, chers collègues, en quelques mots, je souhaite réagir sur le tracé de cette nouvelle ligne de trame et plus particulièrement son terminus, Chenôve Portes du Sud.

Je rappelle que nous sommes sur l'entrée sud de la métropole, sur un axe à forte circulation - Beaune/ Dijon. Le but de cette ligne de tram, avec les excellentes explications fournies par le bureau d'études, est de réduire les flux de circulation entrant dans la métropole, de desservir les zones d'activités économiques et les salariés des entreprises, la population et les établissements scolaires.

Je souhaite préciser qu'entre le terminus Chenôve Portes du Sud et Marsannay-la-Côte, une ligne droite de 800 mètres nous sépare. Au bout de ces 800 mètres, nous arrivons au terminus de la ligne 4 au niveau du Novotel à l'entrée de Marsannay et ses 5 309 habitants, au début du quartier de la Champagne Haute et ses 3 500 habitants, à proximité du collège Marcel Aymé, du groupe scolaire la Porte d'Or, de projet de logements pour les seniors, mais aussi à l'Est et au Sud, le quartier de la Rente- Logerot fléché dans le cadre du PLUi-HD pour la construction de logements, sans oublier la zone d'activités économiques et ses 280 entreprises actives qui font partie des Portes du Sud et les 2 000 salariés. Je me permets d'ajouter que cette ligne pourrait desservir également le quartier des Grands Crus à Chenôve.

Par conséquent, monsieur le Président, est-il possible de prendre en compte ces arguments et de réfléchir à une étude d'extension du tram en direction de Marsannay, Portes du Sud ?

Merci.

M. le Président.- Monsieur le Maire de Marsannay, on a eu l'occasion d'échanger sur ce sujet et j'ai demandé aux services de lancer une étude de potentialités de la zone que vous souhaitez voir prolongée. Il y aura donc une étude et vous en serez informé, tout comme moi, et les collègues également. On pourra, à ce moment, prendre une décision.

M. VERPILLOT.- Merci.

M. le Président.- La parole est à M. Patrick Baudement.

M. BAUDEMENT.- Monsieur le Président, chers collègues, je voulais déjà en premier m'associer aux propos tenus par mon collègue de Marsannay. Vous avez donc répondu à la première question que j'avais posée sur une éventuelle prolongation de la ligne T3, qui, en effet, s'appelle Portes du Sud, mais la zone d'activité des Portes de Sud va jusqu'à Perrigny et Marsannay, et, surtout, elle est coupée en deux par la route métropolitaine qui va à la rocade. Là, on ne desservira pas cette partie côté Marsannay et Perrigny.

Deuxièmement, je voulais simplement dire qu'en créant la ligne T3, aucune nouvelle commune ne sera desservie. Les trois lignes de tram ne desservent que trois communes sur les vingt-trois de la métropole. Je trouve que c'est peu.

Merci de votre attention.

M. le Président.- Bien sûr, je comprends ce que vous dites, mais une commune fait 165 000 habitants et c'est quand même là que se concentre l'essentiel des difficultés aujourd'hui. Si on pouvait faire que des corolles en tram, je ne suis pas sûr qu'on refaçonnerait l'espace public.

Pour ce qui concerne ce que vous avez dit précédemment, j'ai répondu à notre collègue Jean-Michel Verpillot. Une étude nous dira ce qu'il est possible de faire, à quel coût et nous prendrons les décisions le moment venu. Nous allons l'étudier.

Trois communes desservies, certes, mais alors, si on prend les trois communes, on est à 190 000 habitants sur 260 000, et si on prend les 500 mètres nécessaires, on s'aperçoit que nombre de nos concitoyens, qui sont dans la métropole, peuvent rejoindre, via heureusement les bus - c'est cela un réseau - des arrêts de tram.

Le tram n'est pas toujours le plus approprié - je l'ai dit. C'est ainsi. Parfois, des bus en site propre peuvent remplacer, mais il me revient aussi de trouver un projet équilibré entre la rentabilité nécessaire et la desserte la plus efficace, efficiente possible, tout en prenant en compte qu'il y a vingt-trois communes dans notre métropole - cela ne m'a pas échappé. Elles sont toutes en mon cœur quelle que soit leur taille.

La parole est à notre collègue Philippe Belleville.

M. BELLEVILLE.- Merci, monsieur le Président. Chers collègues, mon propos sera court.

Je voulais revenir sur cette concertation qui est déjà, en effet, une concertation, ce qui veut dire que le public - les usagers potentiels - sera associé et c'est plutôt une chose importante.

Je n'interviendrai pas sur les autres points sur lesquels je suis déjà intervenu lors des conférences de maires ou lors de la commission déplacement présidée par mon collègue Thierry Falconnet, mais je veux dire que le tram est, en effet, important pour structurer notre métropole, mais ce qui est aussi important, ce sont les bassins de vie qui ne sont pas directement concernés par le tram - vous venez de le dire, président - mais qui sont quand même impactés par, pourquoi pas, des lignes fines qui permettent de rejoindre ce tram et de le rentabiliser encore plus.

Je pense notamment à notre bassin de vie commun avec mon voisin de gauche, donc Sennecey, Neuilly-Crimolois. C'est 2 500 foyers, soit environ 6 000 habitants qui peuvent être concernés, notamment les jeunes, par rapport à cette future ligne avec des lycées desservis, mais à condition aussi d'avoir un rabattement avec une ligne qui permettrait de rejoindre, par Wilson via Voltaire, cette fameuse ligne 3. Je parle aussi au nom de mon voisin, nous serions tout à fait d'accord pour avoir avec les services une réflexion sous forme de rencontres techniques pour regarder cela de façon sereine et sans mettre en cause l'intérêt ni le déséquilibre financier de cette proposition.

M. le Président.- Merci, mais je connais votre sens de la rigueur en termes budgétaire, donc, bien sûr, il faut regarder tout cela. Je redis à nos collègues, qui peuvent se sentir frustrés, qu'il y a plus de 2 400 élèves au lycée du Castel. C'est le plus grand lycée de notre métropole. Nous prenons en compte les lycées. C'est quand même très important de les desservir. L'université, les lycées, le CHU, c'est quand même là que se structure l'essentiel des demandes.

À notre collègue Bourguignat, je voudrais dire que la Fédération Nationale des Travaux Publics est favorable, bien sûr, à une augmentation du versement mobilité, mais vous êtes assez informé pour le savoir. L'augmentation du versement mobilité est possible dans toute la région Île-de-France et il n'y a que là.

En cet instant, je suis ministre de l'Aménagement du territoire et je trouve profondément injuste que seule la région Île-de-France ait le droit de faire évoluer le versement mobilité et que l'ensemble des territoires de la France reste en souffrance. Il y aurait une sorte de belle France - l'Île-de-France - et une France en souffrance, la France des territoires.

Je rappelle également - cela ne sert pas mon argument sur la mobilité : savez-vous qui finance le plus le tram ? Ceux qui ont le plus de salariés. Qui a le plus de salariés à Dijon ? C'est le CHU. Quel est le deuxième plus gros employeur, c'est la Ville de Dijon et la Métropole, puis le Département, etc., et tous ceux-là versent le versement mobilité, mais pour qui ? Pour leurs salariés.

Le PDG d'Urgo, par exemple, m'a dit que cela ne le dérangeait pas à condition que ses salariés soient desservis, c'est pourquoi il faut prendre en compte les attentes des entreprises. Il ne faut pas faire peur, monsieur Bourguignat, parce que les entreprises les plus importantes en France par le nombre, ce sont les petites et moyennes - vous le savez. Or, les entreprises de moins de onze salariés ne sont pas concernées par le versement mobilité. Alors quand vous avez des entreprises, comme celles de travaux publics, très importantes - que vous connaissez sûrement - dans notre ville qui le demandent avec force et vigueur, comme le fait Vincent Martin, président régional de la Fédération des Travaux Publics, que vous avez l'exclusion de toutes les petites entreprises de moins de onze qui ne payent pas de versement mobilité - aucune, vous pourrez vérifier ; c'est, d'ailleurs, grâce à François Hollande, je signale, contre mon avis, parce que c'était compensé. Finalement, on ne touche même plus la compensation, mais c'est un autre sujet. Je m'égare.

Je voudrais, avant de leur donner la parole, remercier mon Vice-Président Thierry Falconnet, la maire de Dijon et Dominique Martin-Gendre pour le travail qu'ils ont fait sur ce dossier.

Je donne la parole, sans plus tarder, à M. Falconnet, Mme Koenders et M. Détang.

M. FALCONNET. - Merci, monsieur le Président.

Monsieur le Président, chers collègues, je m'exprimerai moins en tant que maire de Chenôve qu'en tant que vice-président aux mobilités - cette belle délégation que vous m'avez confiée après le départ du regretté André Gervais. Je l'ai rappelé hier, le centre de maintenance du tramway et bus porte son nom, et, aujourd'hui, nous avons un centre de maintenance performant, qui bénéficiera d'aménagements, d'investissements importants de la part de la Métropole et qui peut d'ores et déjà accueillir à la fois nos bus hydrogène et électriques renouvelés, et qui pourra accueillir les nouvelles rames de tramway, qui permettra aussi d'envoyer ces rames de tramway, à mi-vie, pour les opérations de maintenance lourdes - vous y avez fait référence.

Je voudrais simplement évoquer et rappeler ce que j'ai pu dire, hier, en commission mobilité, c'est-à-dire que ce tracé est particulièrement habile, et je ne parle pas de la partie sud, mais de l'ensemble, parce qu'il règle un certain nombre de difficultés de dessertes de grands générateurs de mobilité - je prends, moi aussi, un terme technocratique pour argumenter en ce sens.

Quand on regarde le cœur de ville de Dijon, qui pourrait, demain, être desservi par la ligne T3, c'est 21 300 voyages/ jour, 11 500 sur les Grésilles, 10 100 si je prends simplement le secteur Grand Verger du sud auquel on pourrait ajouter, pour faire plaisir à mon voisin et ami de Marsannay-la-Côte, les presque 6 000 de Marsannay.

C'est aussi une prospective pour ce que sera demain cette entrée sud de la métropole et cet axe sud, avec notamment la requalification de l'avenue Roland Carraz, mais aussi un dossier, que vous connaissez bien - monsieur le Président - puisque vous le soutenez - et je vous en remercie : le retour d'un établissement de santé, d'une clinique sur le sud de l'agglomération dijonnaise. En l'occurrence, cet établissement pourrait être localisé à Chenôve, mais il servira Longvic, Perrigny, Marsannay-la-Côte. Il servira aussi le sud de Dijon.

En effet, qu'il y ait une infrastructure lourde de transport en commun à cet endroit se justifie pleinement.

Je voudrais répondre tout de même quant à l'expression « canyon urbain », parce que je ne voudrais pas qu'elle s'installe dans notre vocabulaire, d'autant plus qu'elle ne correspond absolument pas au projet de requalification de l'avenue Roland Carraz et de l'entrée sud de la métropole.

D'abord, un canyon - j'ai regardé sa définition - c'est une voie encaissée entre des bâtiments, qui crée des difficultés en matière d'environnement, notamment en accumulant la pollution. Je voudrais quand même dire qu'une fois que cette avenue sera aménagée, on sera sur une largeur d'environ trente mètres, avec, en effet, une voie qui pourrait être destinée au tramway - elle avait été réservée pour un transport en commun en site propre - avec un recul supplémentaire, voté dans cette assemblée ainsi qu'au conseil municipal de Chenôve, de cinq mètres par rapport aux règles du PLU. Excusez-moi, mais en termes de canyon urbain, il y a quand même moins large et plus significatif que cette expression que vous employez pour la troisième fois ce soir et qui ne correspond absolument pas à la réalité, puisqu'en accord avec le président de la Métropole, nous aurons une urbanisation maîtrisée le long de l'avenue Roland Carraz et à cette entrée sud.

Évidemment, je me félicite de ce tramway qui ne dégradera pas la desserte de Chenôve centre, parce que dire que Chenôve est déjà desservie par le tramway, oui, Chenôve centre est actuellement desservie par le tramway, mais ce n'est pas la même population qui utilisera cette ligne T3, notamment les entreprises. Je pense à Urgo, AdhexPharma, CordenPharma et à toutes les entreprises artisanales, très nombreuses sur ce secteur qui bénéficieront d'un transport en commun sans compter, en effet, les salariés de la future clinique du sud de l'agglomération dijonnaise. Ils bénéficieront d'un transport en commun qui pourra, demain, en fonction du résultat des études, en ligne droite, se poursuivre jusqu'à Marsannay, Perrigny et véritablement désengorger le flot de voitures - on ne parle pas de flux - qui passe et traverse tous les jours nos communes. J'en ai fait les frais récemment à propos d'un plan de circulation, qui a été rejeté par référendum, mais cela ne veut pas dire que les objectifs que nous nous sommes fixés dans nos communes ne sont pas pertinents et ne doivent pas être poursuivis.

Merci de nous avoir présenté ce projet structurant pour nos communes et pour la métropole et son avenir.

Merci, monsieur le Président.

M. le Président. - Merci à Thierry Falconnet, au maire de Chenôve et vice-président. J'ai encore deux interventions : Mme Koenders et M. Detang. La parole est à Mme Koenders, maire de Dijon.

Mme KOENDERS. - Merci, monsieur le Président. Chers collègues, j'interviens en tant que maire de Dijon pour vous dire que la troisième ligne est un tournant décisif pour Dijon Métropole - vous l'avez dit - mais aussi pour la ville de Dijon, puisque penser, dès maintenant, à une troisième ligne de tramway, c'est préparer la métropole, mais également Dijon pour 2030 et 2040.

En effet, cette troisième ligne permettra de desservir les secteurs à plus fort potentiel dans Dijon à l'horizon 2040, notamment le sud de la ville de Dijon en passant par la place Wilson, le quartier des Grésilles sur l'avenue Champollion, puisqu'aujourd'hui, il passe seulement sur l'avenue Poincaré, mais, ensuite sur Trimolet - donc, là, il rentrera dans le quartier des Grésilles - pour finir sur Cap Nord, avec la présence de nombreux établissements scolaires, qui ne sont pas fréquentés que par des Dijonnais, mais aussi par beaucoup d'habitants de la métropole, voire au-delà. C'est là qu'il faudra travailler finement avec les parkings relais, les lignes de bus, mais c'est prévu dans le cadre de cette troisième ligne.

Elle permettra aussi de résoudre la saturation des lignes de tramway et de certaines lignes, notamment sur le centre-ville et le quartier université. Je peux vous dire que j'ai été interpellée à de nombreuses reprises lors des réunions publiques sur le budget que j'ai menées en début d'année où on m'a fait part de cette grosse saturation sur l'université et le centre-ville à certaines plages horaires - je le savais déjà.

Cette troisième ligne permettra d'améliorer encore plus la qualité de l'air de la métropole et de Dijon, déjà très bonne, mais elle permettra d'intégrer des espaces végétalisés et également d'améliorer le partage de l'espace public. En effet, on l'a vu avec les lignes T1 et T2, le tramway n'est pas qu'un projet de mobilité, c'est aussi un projet de ville.

Je rappelle que le tramway réduit la pollution, le bruit et il libère aussi de l'espace public pour les mobilités douces et actives - là, c'est la première vice-Présidente de la Métropole qui se réjouit.

En tant que maire de Dijon et première VP de la Métropole, je suis vraiment fière de porter ce projet à vos côtés, puisque cette troisième ligne de tramway n'est pas un simple projet d'infrastructure, elle est le symbole d'un choix politique fort.

Cette troisième ligne dessinera une métropole encore plus verte, accessible et inclusive. Je rappelle que les lignes de tramway - chère Stéphanie Vacherot - permettent aussi à toutes les personnes à mobilité réduite de pouvoir emprunter plus facilement les transports en commun et ce sera au service des générations présentes et futures.

Pour répondre aux remarques de certains membres de l'opposition sur l'insuffisance des informations données, pour vous dire que le directeur général des services vous a fait parvenir les mêmes éléments que ceux donnés à l'exécutif, c'est-à-dire à la maire de Dijon. Je pense que vous voudrez accéder à toutes les études techniques en cours et cela a aussi été mon cas, et je vous indique que ces études sont toujours en cours - à un moment, elles s'arrêteront. Elles doivent être consolidées dans les semaines à venir pour permettre, au moment de la concertation qui commencera début juin, de donner tous les éléments qui justifient l'intérêt général et le bien-fondé du tracé.

Je vous rappelle que l'objet de cette délibération n'est pas d'approuver le projet ni la troisième ligne dans son tracé, mais le lancement et les modalités de la concertation.

Nous, les conseillers métropolitains, nous serons amenés à délibérer à l'automne 2025 pour tirer le bilan de cette concertation et approuver le projet final. J'ai bien entendu que le président de la Métropole vous proposait une réunion plus technique si vous le souhaitiez.

Merci pour votre attention.

M. le Président. - La parole est à M. Detang.

M. DETANG. - Merci, monsieur le Président. Je ferai court, car beaucoup a été dit et je suis le maire heureux de Quetigny, une ville desservie par le tram.

Je voudrais saluer cet engagement. Deux cents millions, c'est du travail pour les entreprises, à un moment où les chefs d'entreprise des travaux publics, notamment, demandent beaucoup de soutien. C'est aussi de l'insertion et, avec Mme la Maire de Dijon, nous étions il y a deux jours chez Idée 21 et il a été rappelé combien l'insertion est nécessaire. On soutient.

Et puis, évidemment, le projet Capatram, c'est pour prendre en compte une forme de

saturation du réseau, ce qui prouve que les techniciens à l'origine ne se sont pas trompés. Le trajet ainsi dessiné prend en compte les besoins.

Le maire de Chevigny rappelait cette vision nécessaire que nous devons avoir, une vision métropolitaine. C'est le cas, puisque ce projet de troisième ligne permettra à nos ados d'aller au Castel, à Hippolyte Fontaine et beaucoup de Quetignois vont à Hippolyte Fontaine, à Saint-Joseph, et le Cap Nord est quand même un centre économique important. C'est effectivement un projet important.

L'expertise de nos techniciens fait aussi que le centre de maintenance a été dimensionné dès l'origine pour qu'aujourd'hui, cette troisième ligne puisse être construite sans intervenir sur le centre de maintenance. C'est, là aussi, des économies.

Cette troisième ligne permettra un redéploiement des bus pour rendre encore un plus grand service à tous nos concitoyens.

Ce projet est donc très important pour la métropole.

M. le Président.- Merci aux uns et aux autres pour tout cela. Je voulais dire que, moi aussi, je n'ai pas vu les onze études. J'ai cru ce qu'on nous présentait. Après, j'ai vu qu'il y avait des améliorations possibles. Une était inscrite dans notre démarche métropolitaine, c'était la desserte de Chevigny.

Cela a toujours été un problème de desservir Chevigny - je le dis avec humour, il le sait très bien.

En 1982, il y a eu à l'époque des annonces : Chevigny aura la ligne de bus. Elle est arrivée en 1982-1983, et depuis, vous avez la desserte en bus. Elle a été un peu améliorée, mais elle n'est pas - on le sait - satisfaisante. Même en allant à Quetigny prendre le tram, cela ne va pas. C'est trop long. Le problème, c'est que la voiture va vite - on le redit. Il faut donc vraiment que les ingénieurs nous trouvent quelque chose.

Je voudrais dire que si on ne faisait rien, cela nous coûterait 100 M€, ce qui a été estimé, au point qu'un ingénieur, qui n'est pas dans cette salle - sinon, il serait pendu par les pieds - a dit : « Un tram, pour 200 M€, alors qu'il y a 100 M€ si on ne fait rien, c'est quasi gratuit ! » Vous le trouverez, peut-être, un jour et je crois qu'il siège quelque part - on lui dit, bien sûr, de ne pas se représenter.

Mes chers collègues, il s'agit d'acter la concertation. Je ne sais pas comment est rédigée très exactement la délibération. Je la ressors.

Le conseil de la Métropole décide d'adopter les objectifs et modalités de concertation préalablement définis ci-dessus - on en a parlé, vous les avez sous les yeux - et d'autoriser, etc.

Qui est favorable pour adopter les objectifs et modalités de concertation préalables tels qu'ils sont définis ?

Il est procédé au vote à main levée.

M. le Président.- Pour les résultats du vote sur la concertation liée au tram :

- 84 votants
- 6 ne prennent pas part au vote
- 78 exprimés : 76 pour, 2 contre.

le Conseil, après en avoir délibéré, décide :

- **d'adopter** les objectifs et les modalités de concertation préalable définis ci-dessus relatifs au projet de ligne de tramway T3 ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président ou son représentant délégué à procéder aux mesures de publicité et de notifications requises par les textes et à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

SCRUTIN	POUR : 76	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 2	NE SE PRONONCE PAS : 6
	DONT 13 PROCURATION(S)	

Délibération n°4

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Rapport d'activités 2023-2024 du déontologue - Communication

Monsieur Rebsamen donne lecture du rapport :

Par délibérations en date du 25 mars 2021 et du 30 septembre 2021, le conseil métropolitain a approuvé la nomination d'un déontologue et a adopté la charte de déontologie des élus.

Conformément à l'article 6 de la charte, le déontologue établit un rapport annuel d'activités. Ce rapport est remis au Président qui en assure la communication au conseil métropolitain. Ce document sera également accessible sur le site internet de la collectivité.

Il vous est donc demandé de **prendre acte** du rapport d'activités 2023-2024 et de son annexe joints au présent rapport.

M. le Président. - *Vous avez lu le rapport d'activité du déontologue. Il vous concerne et concerne la Ville.*

Appelle-t-il de votre part des remarques ? Je n'en vois pas.

Délibération n°5

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Commission d'appel d'offres - Election des membres suite vacance de poste

Monsieur Rebsamen donne lecture du rapport :

Conformément aux dispositions des articles L. 1411-5 et L.1414-2 du code général des collectivités territoriales, la commission d'appel d'offres doit être composée par le président ou son représentant et par cinq membres de l'assemblée délibérante élus en son sein à la représentation proportionnelle au plus fort reste.

Des suppléants sont élus selon les mêmes modalités en nombre égal à celui des membres titulaires.

Suite à la délibération du 16 décembre 2021, la commission d'appel d'offres de Dijon métropole est composée comme suit :

Membres titulaires : Mme Martin-Gendre, Mr Falconnet, Mr Dodet, Mr Grimpret et Mr Bourguignat

Membres suppléants : Mme Rabut, Mr Girard, Mr Dubuet, Mr Bourny et Mr Chevalier.

Monsieur Dubuet ayant démissionné de son mandat de Maire de la commune de Flavignerot, Mr François Sarron-Pillot, maire nouvellement élu le 3 février dernier, a été désigné en qualité de conseiller métropolitain.

Le poste de délégué suppléant occupé par Monsieur Dubuet étant vacant, il est proposé de pourvoir à son remplacement.

Vu l'article D. 1411-3 du code général des collectivités territoriales disposant que les membres de ces commissions (CAO et CDSP) sont élus au scrutin de liste suivant le système de la représentation proportionnelle avec application de la règle du plus forte reste, sans panachage ni vote préférentiel,

Vu les articles L. 2121-21 et L. 5211-1 du code général des collectivités territoriales qui disposent par ailleurs que le conseil métropolitain peut décider, à l'unanimité, de ne pas procéder au scrutin secret, sauf disposition législative ou réglementaire prévoyant ce mode de scrutin,

il convient donc de procéder à l'élection de l'intégralité des membres de la commission d'appel d'offres.

Se portent candidats en qualité de membres titulaires : Mme Martin-Gendre, Mr Falconnet, Mr Dodet, Mr Grimpret et Mr Bourguignat, et candidats en qualité de membres suppléants : Mme Rabut, Mr Girard, Mr Sarron-Pillot, Mr Bourny et Mr Chevalier.

M. le Président.- *Il s'agit de la commission d'appel d'offres et Jean Dubuet, qui a démissionné, en était membre.*

Monsieur Dubuet ayant démissionné de son mandat, le poste de délégué suppléant, occupé par M. Dubuet étant vacant, il est proposé de pourvoir à son remplacement par le maire sortant actuel élu de Flavignerot, M. Sarron-Pillot.

Mes chers collègues, il est possible de ne pas recourir au scrutin secret s'il y a un accord général à l'unanimité pour que nous puissions procéder par adoption sans vote à bulletins secrets.

Je vous questionne donc et s'il y a la moindre opposition, nous voterons à bulletins secrets.

Y a-t-il des oppositions à une procédure à l'unanimité ? Je n'en vois pas.

Je peux donc conclure, avec votre accord, qu'il n'y a pas d'opposition, et, ainsi, nous procédons à l'élection des cinq membres titulaires, comme rappelés ci-dessus.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **de ne pas recourir à l'unanimité** au scrutin secret pour l'élection des membres titulaires et suppléants de la commission d'appels d'offres,
- **de procéder à l'élection** des membres de la commission d'appel d'offres selon la composition suivante :

5 membres titulaires	5 membres suppléants
Madame Martin-Gendre Monsieur Falconnet Monsieur Dodet Monsieur Grimpret Monsieur Bourguignat	Madame Rabut Monsieur Girard Monsieur Sarron-Pillot Monsieur Bourny Monsieur Chevalier

Résultat du vote, à main levée, de l'élection des membres de la Commission d'appel d'offres

Nombre de votants : 84

Absentions : 0

Suffrage exprimé : 84

Nombre de voix pour : 84

Nombre de voix contre : 0

Sont élus :

Membres titulaires : Mme Martin-Gendre, Mr Falconnet, Mr Dodet, Mr Grimpret et Mr Bourguignat

Membres suppléants : Mme Rabut, Mr Girard, Mr Sarron-Pillot, Mr Bourny et Mr Chevalier

M. le Président - *Notre cher collègue, maire de Flavignerot, rejoint, ainsi, la commission d'appel d'offres. Merci pour les efforts que vous avez faits, les uns, les autres, pour que l'on avance plus rapidement.*

Délibération n°6

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Désignation de représentants de Dijon métropole au sein d'organismes extérieurs

Monsieur Rebsamen donne lecture du rapport :

Conformément aux dispositions des articles L. 5211-1 et L. 2121-33 du Code Général des Collectivités Territoriales dispose que 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 et 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.

Les articles L. 2121-21 et L. 5211-1 du code général des collectivités territoriales disposent que le conseil métropolitain peut décider, à l'unanimité, de ne pas procéder au scrutin secret, sauf disposition législative ou réglementaire prévoyant ce mode de scrutin.

Il vous est donc proposé aujourd'hui de procéder à de nouvelles désignations au sein des organismes ci-dessous :

Etablissement Public Foncier Local des collectivités de Côte d'Or (EPFL)

Monsieur François Sarron-Pillot en remplacement de Monsieur Jean Dubuet, en qualité de suppléant

Syndicat mixte du Scot Dijonnais

Monsieur François Sarron-Pillot en remplacement de Monsieur Jean Dubuet, en qualité de titulaire

Syndicat du Bassin de la Vouge

Monsieur François Sarron-Pillot en remplacement de Monsieur Jean Dubuet, en qualité de suppléant

Syndicat du Bassin de l'Ouche

Monsieur François Sarron-Pillot en remplacement de Monsieur Jean Dubuet, en qualité de suppléant

Commission consultative de l'environnement aéroport Dijon-Longvic

Mr Antoine Hoareau en remplacement de Monsieur Pierre Pribetich

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **de ne pas recourir** à l'unanimité au scrutin secret pour désigner les représentants de Dijon métropole,
- **de procéder** à la désignation de représentants de Dijon métropole dans les conditions proposées ci-dessus.

SCRUTIN	POUR : 83	ABSTENTION : 1
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°7

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Contrat Territoires en Action du SCOT du Dijonnais - Volet territorial - Communes de la métropole ne disposant que d'un représentant au Conseil métropolitain - Attribution de fonds de concours - Conventions de fonds de concours

Monsieur Rebsamen donne lecture du rapport :

Par délibération du 26 septembre 2024, le Conseil métropolitain de Dijon métropole a décidé, compte tenu du caractère fort contraignant des modalités d'attribution des subventions régionales, dans le cadre du volet territorial du Contrat Territoires En Action (CTEA) du SCOT du Dijonnais, notamment en termes d'éco-conditions et de comitologie, d'affecter les 450.000 euros initialement destinés, à ce titre, aux plus petites communes de la Métropole, à des projets d'autres acteurs du territoire métropolitain et d'attribuer aux 12 communes concernées des fonds de concours, pour un montant total maximum de 450.000 euros, selon la clé de répartition décidée lors de la réunion de concertation du 26 octobre 2023 présidée par le Vice-Président aux Finances.

A la suite de cette décision, les Maires de ces communes ont adressé au Président de Dijon métropole des dossiers comportant un courrier de demande, une notice de présentation du projet pour la réalisation duquel ils sollicitaient un fonds de concours, un planning, un budget et un plan de financement prévisionnels.

Après analyse de ces documents par les services, il est proposé d'accorder à ces communes des fonds de concours, selon la répartition suivante :

- 44.000 € à la commune de Bressey-sur-Tille, pour la rénovation thermique et acoustique, et la mise en accessibilité de son école maternelle ;
- 44.000 € à la commune de Bretenière, pour la réalisation d'un bâtiment regroupant un accueil périscolaire et un restaurant scolaire ;
- 36.000 € à la commune de Corcelles-les-Monts, pour la renaturation de son parc communal ;
- 36.000 € à la commune de Daix, pour la création d'un îlot de fraîcheur dans le parc des Tourelles ;
- 38.000 € à la commune de Fenay, pour la construction d'une maison des associations ;
- 36.000 € à la commune de Hauteville-les-Dijon, pour l'acquisition et la restauration d'une maison à usage d'habitation ;
- 36.000 € à la commune de Magny-sur-Tille, pour l'achat et l'aménagement d'un local destiné à accueillir une micro-crèche privée ;
- 36.000 € à la commune de Neuilly-Crimolois, pour la création d'une maison de santé pluridisciplinaire ;
- 36.000 € à la commune d'Ouges, pour la valorisation paysagère et la création d'îlots de fraîcheur à proximité d'une plateforme multi-sports ;
- 35.000 € à la commune de Perrigny-les-Dijon, pour la renaturation des cours de ses écoles maternelle et élémentaire ;
- 36.000 € à la commune de Plombières-les-Dijon, pour l'aménagement de la place centrale historique du Pasquier ;
- 36.000 € à la commune de Sennecey-les-Dijon, pour l'aménagement et la renaturation du parking situé en face de sa mairie et de son église.

Les modalités pratiques d'attribution et de versement de ces fonds de concours sont détaillées dans les projets de conventions annexés à la présente délibération.

M. le Président - Y a-t-il des oppositions ?
La parole est à M. Bourguignat.

M. BOURGUIGNAT.- Monsieur le Président, rapidement très favorable à ce rapport et très heureux que la Métropole accorde, enfin, des fonds de concours aux projets des communes. Vous savez que c'était une des propositions que nous portions dans le cadre du débat sur le pacte financier et fiscal, même si, en l'occurrence, j'ai bien compris que c'était pour contourner en quelque sorte la complexité très forte du contrat « Territoire en action » de la Région. Je comprends cette manœuvre qui me paraît pertinente dans cette situation.

M. le Président.- Merci, monsieur Bourguignat.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'autoriser** le versement aux communes de Bressey-sur-Tille, de Bretenière, de Corcelles-les Monts, de Daix, de Fenay, de Hauteville-les-Dijon, de Magny-sur-Tille, de Neuilly-Crimolois, d'Ouges, de Perrigny-les-Dijon, de Plombières-les-Dijon et de Sennecey-les Dijon, de fonds de concours, selon la répartition décrite dans le texte de la présente délibération ;
- **d'approuver** les projets de conventions de fonds de concours, annexés à la présente délibération ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président ou, par délégation, le Vice-Président concerné, à signer lesdites conventions de fonds de concours et à prendre toute décision et à signer tout acte à intervenir pour l'application de la présente délibération.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

M. le Président - Pour ma part, je vais m'abstenir de prendre la parole quelques instants et c'est Jean-Claude Girard qui va nous parler du contrat de relance et de transition écologique et de son avenant n° 3.

Délibération n°8

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Contrat de relance et de transition écologique pour le territoire de Dijon métropole - Avenant n°3 - Approbation - Autorisation de signature

Monsieur Girard donne lecture du rapport :

Par délibération du 24 mars 2022, le Conseil métropolitain de Dijon métropole a approuvé le Contrat de Relance et de Transition Écologique (CRTE) à conclure avec l'État, avec pour objectif d'accompagner la relance de l'activité par la réalisation de projets concrets contribuant à la transformation écologique, sociale, culturelle, numérique et économique du territoire métropolitain.

Ce document contractuel a été signé le 7 avril 2022 par le Président de Dijon métropole et par le Préfet de la Région Bourgogne-Franche-Comté, Préfet de la Côte d'Or et a permis aux acteurs du territoire métropolitain de pouvoir bénéficier de subventions de l'Etat, notamment au titre de la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL), pour la mise en œuvre de projets s'inscrivant dans l'une des trois orientations stratégiques suivantes : transition écologique et énergétique ; cohésion et solidarité ; culture, sport et patrimoine.

Il prévoyait, dans son article premier, une évolution, par voie d'avenant, une fois que Dijon métropole aurait adopté son nouveau projet de territoire.

Ce dernier ayant été approuvé par le Conseil métropolitain de Dijon métropole du 23 mars 2023, cette assemblée délibérante a approuvé, lors de sa session du 22 juin 2023, l'avenant n°1 qui enrichissait le contenu du contrat initial en rappelant les trois orientations transversales qui renforcent l'équilibre et la solidité du territoire métropolitain pour l'avenir – la Métropole ancrée dans son territoire, la Métropole des transitions, la Métropole de la proximité – et qui sont déclinées en sept axes, et en listant les projets de Dijon métropole et de ses communes membres susceptibles de bénéficier en 2023 de subventions de l'État, soit au titre de la DSIL, soit à celui de la Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR), soit enfin à celui du Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, plus communément appelé Fonds vert.

Par délibération du 28 mars 2024, le Conseil métropolitain de Dijon métropole a approuvé l'avenant n°2 du CRTE qui listait les projets de Dijon métropole et de ses communes membres susceptibles de bénéficier en 2024 des trois cofinancements de l'État ci-dessus mentionnés, mais également de celui du Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT), soit en complément de financements prévus dans le Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2021-2027, soit pour soutenir des projets s'inscrivant dans les objectifs du projet métropolitain.

Ce second avenant, signé le 17 mai 2024 a également permis de mettre à jour l'article 4.2 du CRTE initial intitulé « des projets en maturation, qui devraient s'inscrire dans le futur projet métropolitain et qui seront réalisés entre 2023 et 2026 », afin de mettre à jour la liste des projets qui y figuraient.

Il convient désormais d'apporter un avenant n°3 au CRTE afin de lister les projets de Dijon métropole et de ses communes membres susceptibles de bénéficier en 2025 de cofinancements de l'État au titre de la DSIL, de la DETR, et/ou du Fonds vert, mais également du FNADT.

Il est proposé d'approuver le projet d'avenant n°3 ci-joint.

M. le Président.- Merci à notre collègue.

La parole est à M. Muller.

M. MULLER.- *Merci, monsieur le Président. Chers collègues, une intervention rapide pour dire que les CRTE sont des outils de partenariat essentiels pour les communes, qui leur permettent de financer des services publics liés aux nouveaux besoins de la transition énergétique.*

La majorité des projets a, en effet, vocation à contribuer à l'accélération de la transition énergétique, à la lutte contre les îlots de chaleur et la qualité de vie dans les écoles et les espaces publics.

Néanmoins, on voit dans ce dispositif que l'absence d'éco-conditions des subventions est aussi son principal écueil. Certains projets sont, certes, des services utiles au public, mais ils ne font pas apparaître d'objectifs et d'indicateurs de maîtrise et de réduction de la consommation d'énergie par exemple ou de reconquête de la biodiversité dans les espaces publics.

Une remarque pour conclure ou plutôt une inquiétude que je partage ici. Si le contrat métropolitain finance les projets structurants de la Métropole, il ne peut se substituer totalement au financement de l'État. Sur ce sujet, nous sommes légitimement inquiets. En effet, l'écologie a été sacrifiée dans la loi de finances 2025 et le Fonds Vert, qui aurait dû être augmenté au vu des besoins d'investissement climatique, a fondu comme neige au soleil.

Je vous remercie de votre attention.

M. le Président.- *Oui, comme les glaciers, en effet.*

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'avenant n°3 à apporter au Contrat de Relance et de Transition Écologique (CRTE) pour le territoire de Dijon métropole, signé le 7 avril 2022, annexé à la présente délibération ;

L'équilibre de la présente décision modificative budgétaire est assuré par une majoration, en recettes d'investissement, des crédits relatifs à l'emprunt de **+ 250 K€** (chapitre 16, *nature 1641-Emprunts*).

En conséquence, les crédits d'emprunt d'équilibre, qui s'établissaient à hauteur de 14,949 M€ au stade du budget primitif 2025, sont désormais portés à 15,199 M€, étant toutefois précisé que ce niveau devrait pouvoir être totalement résorbé au budget supplémentaire 2025 après reprise de l'excédent global de clôture de l'exercice 2024.

Vu la maquette budgétaire, ci-annexée, pour le budget principal ;

Considérant, conformément à la maquette budgétaire ci-annexée, que les prévisions budgétaires pour l'exercice 2025 sont équilibrées, tant en recettes qu'en dépenses ;

M. le Président.- *Merci, sur ce rapport des remarques ?*

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :

- **d'approuver** la décision modificative n°1 de l'exercice budgétaire 2025 du budget principal, ainsi que la maquette budgétaire correspondante jointe en annexe 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 : 76	ABSTENTION : 6
	CONTRE : 2	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°10

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Octroi de la garantie à certains créanciers de l'Agence France Locale – Année 2025

Monsieur Girard donne lecture du rapport :

Le Groupe Agence France Locale a pour objet de participer au financement de ses Membres, collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics locaux (EPL) (ci-après les Membres).

Institué par les dispositions de l'article L.1611-3-2 du CGCT tel que modifié par l'article 67 de la loi n° 2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique :

« Les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics locaux peuvent créer une société publique revêtant la forme de société anonyme régie par le livre II du code de commerce dont ils détiennent la totalité du capital et dont l'objet est de contribuer, par l'intermédiaire d'une filiale, à leur financement.

Cette société et sa filiale exercent leur activité exclusivement pour le compte des collectivités territoriales, de leurs groupements et des établissements publics locaux. Cette activité de financement est effectuée par la filiale à partir de ressources provenant principalement d'émissions de titres financiers, à l'exclusion de ressources directes de l'Etat ou de ressources garanties par l'Etat.

Par dérogation aux dispositions des articles L. 2252-1 à L. 2252-5, L. 3231-4, L. 3231-5, L. 4253-1, L. 4253-2 et L. 5111-4, les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics locaux sont autorisés à garantir l'intégralité des engagements de la filiale dans la limite de leur encours de dette auprès de cette filiale. Les modalités de mise en œuvre de cette garantie sont précisées dans les statuts des deux sociétés. »

Le Groupe Agence France Locale est composé de deux sociétés :

- l'Agence France Locale, société anonyme à directoire et conseil de surveillance ;
- l'Agence France Locale – Société Territoriale (la Société Territoriale), société anonyme à conseil d'administration.

Conformément aux statuts de la Société Territoriale, aux statuts de l'Agence France Locale et au pacte d'actionnaires conclu entre ces deux sociétés et l'ensemble des Membres (le Pacte), la possibilité pour un Membre de bénéficier de prêts de l'Agence France Locale, est conditionnée à l'octroi, par ledit Membre, d'une garantie autonome à première demande au bénéfice de certains créanciers de l'Agence France Locale (la Garantie).

Dijon métropole a délibéré pour adhérer au Groupe Agence France Locale le 30 juin 2021.

L'objet de la présente délibération est, conformément aux dispositions précitées, de garantir les engagements de l'Agence France Locale dans les conditions et limites décrites ci-après, afin de sécuriser une source de financement pérenne et dédiée aux Membres.

Présentation des modalités générales de fonctionnement de la Garantie, dont le modèle est en annexe à la présente délibération

Objet

La Garantie a pour objet de garantir certains engagements de l'Agence France Locale (des emprunts obligataires principalement) à la hauteur de l'encours de dette du Membre auprès de l'Agence France Locale.

Bénéficiaires

La Garantie est consentie au profit des titulaires (les Bénéficiaires) de documents ou titres émis par l'Agence France Locale déclarés éligibles à la Garantie (*les Titres Eligibles*).

Montant

Le montant de la Garantie correspond, à tout moment, et ce quel que soit le nombre et/ou le volume d'emprunts détenus par le Membre auprès de l'Agence France Locale, au montant de son encours de dette (principal, intérêts courus et non payés et éventuels accessoires, le tout, dans la limite du montant principal emprunté au titre de l'ensemble des crédits consentis par l'Agence France Locale à Dijon métropole qui n'ont pas été totalement amortis).

Ainsi, si le Membre souscrit plusieurs emprunts auprès de l'Agence France Locale, chaque emprunt s'accompagne de l'émission d'un engagement de Garantie, telle que, directement conclu auprès de l'AFL.

Durée

La durée maximale de la Garantie correspond à la durée du plus long des emprunts détenus par le Membre auprès de l'Agence France Locale, et ce quelle que soit l'origine des prêts détenus, augmentée de 45 jours.

Conditions de mise en œuvre de la Garantie

Le mécanisme de Garantie mis en œuvre crée un lien de solidarité entre l'Agence France Locale et chacun des Membres, dans la mesure où chaque Membre peut être appelé en paiement de la dette de l'Agence France Locale, en l'absence de tout défaut de la part dudit Membre au titre des emprunts qu'il a souscrits vis-à-vis de l'Agence France Locale.

La Garantie peut être appelée par trois catégories de personnes : (i) un Bénéficiaire, (ii) un représentant habilité d'un ou de plusieurs Bénéficiaires et (iii) la Société Territoriale. Les circonstances d'appel de la présente Garantie sont détaillées dans le modèle figurant en annexe à la présente délibération.

Nature de la Garantie

La Garantie est une garantie autonome au sens de l'article 2321 du Code civil. En conséquence, son appel par un Bénéficiaire n'est pas subordonné à la démonstration d'un défaut de paiement réel par l'Agence France Locale.

Date de paiement des sommes appelées au titre de la Garantie

Si la Garantie est appelée, le Membre concerné doit s'acquitter des sommes dont le paiement lui est demandé dans un délai de 5 jours ouvrés.

Telles sont les principales caractéristiques de la Garantie objet de la présente délibération et dont les stipulations complètes figurent en annexe.

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 1611-3-2,

Vu la délibération en date du 28 septembre 2023 ayant confié au Président la compétence en matière d'emprunts ;

Vu la délibération en date du 30 juin 2021 ayant approuvé l'adhésion à l'Agence France Locale de Dijon métropole ;

Vu les statuts des deux sociétés du Groupe Agence France Locale et considérant la nécessité d'octroyer à l'Agence France Locale, une garantie autonome à première demande, au bénéfice de certains créanciers de l'Agence France Locale, à hauteur de l'encours de dette de Dijon métropole, afin que Dijon métropole puisse bénéficier de prêts auprès de l'Agence France Locale ;

Vu le document décrivant le mécanisme de la Garantie, soit le Modèle 2016-1 en vigueur à la date des présentes.

M. le Président. - *Merci, c'est clair.*

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'octroyer** la Garantie de Dijon métropole dans les conditions suivantes aux titulaires de documents ou titres émis par l'Agence France Locale, (les Bénéficiaires) :

- le montant maximal de la Garantie pouvant être consenti pour l'année 2025 est égal au montant maximal des emprunts que Dijon métropole est autorisée à souscrire pendant l'année 2025,

- la durée maximale de la Garantie correspond à la durée du plus long des emprunts détenu par Dijon métropole pendant l'année 2025 auprès de l'Agence France Locale augmentée de 45 jours.

- la Garantie peut être appelée par chaque Bénéficiaire, par un représentant habilité d'un ou de plusieurs Bénéficiaires ou par la Société Territoriale ; et

- si la Garantie est appelée, Dijon métropole s'engage à s'acquitter des sommes dont le paiement lui est demandé, dans un délai de 5 jours ouvrés ;

- le nombre de Garanties octroyées par le Président au titre de l'année 2025 sera égal au nombre de prêts souscrits auprès de l'Agence France Locale, dans la limite des sommes inscrites au budget primitif de référence, et que le montant maximal de chaque Garantie sera égal au montant tel qu'il figure dans l'acte d'engagement ;

- **d'autoriser** le Président ou le vice-Président aux Finances, pendant l'année 2025, à signer le ou les engagements de Garantie pris par Dijon métropole, dans les conditions définies ci-dessus, conformément aux modèles présentant l'ensemble des caractéristiques de la Garantie et figurant en annexes ;

- **d'autoriser** le Président à prendre toutes les mesures et à signer tous les actes nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

SCRUTIN POUR : 84
 CONTRE : 0

ABSTENTION : 0
NE SE PRONONCE PAS : 0

Délibération n°11

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Régie de la légumerie de Dijon métropole - Tarifs applicables à compter du 1er avril 2025

Monsieur Lemanceau donne lecture du rapport :

Dans le cadre du programme ProDij, marque fédératrice du « Mieux Manger, Mieux Produire », Dijon Métropole est engagée en faveur de la transition alimentaire. Soutenir aujourd'hui une alimentation durable passe notamment par la valorisation de produits locaux et de qualité, dont la production, la transformation et la distribution sont localisées au plus près des consommateurs.

La restauration collective hors foyer (publique et privée) représente annuellement 15 millions de repas sur le périmètre de l'agglomération, et constitue, à cet égard, une cible importante de cette politique.

Avec la mise en service, à la fin du premier semestre 2023, d'une légumerie sur le territoire de la commune d'Ouges au sein du parc d'activités de Beauregard (Longvic-Ouges), Dijon Métropole a pour objectif de répondre aux besoins des unités de production alimentaire de l'agglomération, tout en promouvant les productions locales, saines et durables.

Dans le cadre de sa séance du 21 décembre 2023, le conseil métropolitain avait approuvé les tarifs de vente des légumes et légumineuses par la légumerie à compter du 1er janvier 2024.

Désormais, après 15 mois d'application desdits tarifs, il apparaît nécessaire de revoir la formule de calcul de ceux-ci, avec pour objectif principal la prise en compte de la réduction du taux de perte de légumes observée après une année d'activité pleine, ainsi que de l'évolution constatée des coûts d'exploitation.

1- Actualisation des tarifs de vente des légumes à compter du 1^{er} avril 2025

Pour l'ensemble des légumes, hors légumineuses, les tarifs doivent être établis de manière à permettre la prise en compte de la variabilité du prix des matières premières, du rendement moyen des légumes après épluchage, et des coûts d'exploitation.

En conséquence, les tarifs applicables à l'ensemble des légumes traités par l'équipement resteront déterminés selon la formule suivante :

Prix de vente au kilogramme (kg) hors taxes (HT) du légume

$$= \text{prix d'achat HT/kg du légume (a)} \times \text{coefficient de perte (b)} + \text{coût d'exploitation (c)}$$

Les différentes composantes de cette formule sont actualisées comme suit :

a- le prix d'achat HT/kg du légume correspond au prix communiqué chaque mois par le titulaire du marché de fourniture de légumes en 1^{ère} gamme ;

b- le coefficient de perte permet de tenir compte du taux de perte matière moyen lié à l'épluchage des légumes. Il est fixé forfaitairement à 1,25 pour tous les légumes ; c- le coût d'exploitation retenu est de 1,29 €/kg. Il correspond aux charges nécessaires pour exploiter l'équipement (hors achat de matières premières).

2 - Actualisation du tarif spécifique pour les légumineuses à compter du 1^{er} avril 2025

La légumerie traitant également les légumineuses (lentilles, pois chiches, etc.), un tarif spécifique à ces dernières avait été créé à compter du 1er janvier 2024 par la délibération susvisée du conseil métropolitain du 21 décembre 2023.

En effet, à la différence des légumes, le taux de perte des légumineuses au cours du processus de traitement par la légumerie est quasi-nul.

En conséquence, les tarifs applicables à l'ensemble des légumineuses traitées par l'équipement sont déterminés selon la formule suivante :

$$\text{Prix de vente au kilogramme (kg) hors taxes (HT) de la légumineuse} \\ = \text{prix d'achat HT/kg de la légumineuse (a) + coût d'exploitation (b)}$$

Il est proposé d'actualiser comme suit les différentes composantes de cette formule, pour effet à compter du 1er avril 2025 :

1. le prix d'achat HT/kg de la légumineuse correspond au prix communiqué chaque mois par le titulaire du marché de fourniture en 1ère gamme ;
2. le coût d'exploitation retenu est de 1,29 €/kg. Il correspond aux charges nécessaires pour exploiter l'équipement (hors achat de matières premières).

Pour les légumes comme pour les légumineuses, les prix de vente définis ci-dessus se verront appliquer la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) au taux en vigueur de 5,5%.

Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment son article R.2221-72 ;

Vu l'avis préalable du conseil d'exploitation de la légumerie, réuni à cet effet le 12 décembre 2024 ;

***M. le Président.** - Merci à Philippe Lemanceau. J'en profite pour annoncer que la prochaine visite de la Légumerie pour les citoyens curieux aura lieu le 12 avril 2025.*

C'est un dispositif qui marche bien et qui plaît aux gens - encore faut-il rappeler régulièrement que cela existe.

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

- **de fixer**, à compter du 1er avril 2025, et sans limitation de durée, le tarif de vente hors taxes des légumes, exprimé en euros par kilogramme (€/kg), en appliquant la formule suivante :

$$\text{Tarif de vente hors taxes du légume (en €/kg)} \\ = \text{prix d'achat hors taxes du légume} \times 1,25 \text{ (taux de perte)} + 1,29 \text{ €/kg (coût d'exploitation)}$$

- **de fixer**, à compter du 1er avril 2025, et sans limitation de durée, le tarif de vente hors taxes spécifique aux légumineuses, exprimé en euros par kilogramme (€/kg), en appliquant la formule suivante :

$$\text{Tarif de vente hors taxes de la légumineuse (en €/kg)} \\ = \text{prix d'achat hors taxes de la légumineuse} + 1,29 \text{ €/kg (coût d'exploitation)}$$

- **de préciser** que, sauf changement de législation fiscale, le taux de taxe sur la valeur ajoutée s'appliquant aux tarifs susvisés s'élève à 5,5% ;

- **d'autoriser** Monsieur le Président à prendre toute décision et à signer tout acte nécessaire à l'application de la délibération.

SCRUTIN POUR : 83

ABSTENTION : 1

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 14 PROCURATION(S)

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Personnel – Créations et suppressions de postes

Monsieur Detang donne lecture du rapport :

Direction générale déléguée Cohésion sociale – Direction relation usagers et vie citoyenne - Evolution du poste de « Coordonnateur·trice du centre de contacts OnDijon » en « Responsable du Portail OnDijon »

Depuis le 1^{er} janvier 2025, les services en charge du traitement des contacts usagers (Accueil général – Portail OnDijon – Courrier) ont été regroupés pour former le service « Accueil des publics » au sein de la Direction Relation usagers et vie citoyenne. Cette mutualisation a pour objectif de placer les usagers au centre d'un parcours plus clairement défini et d'harmoniser les procédures quel que soit le point d'entrée choisi.

Avant cette réorganisation, les missions du coordonnateur du centre de contact OnDijon s'effectuaient en appui du Directeur du Portail, sur des axes organisationnels et opérationnels.

Le poste de directeur du Portail ayant été supprimé dans le cadre de la réorganisation, le coordonnateur du Portail a désormais l'entière responsabilité de la gestion et de la supervision du Portail.

Dans ce cadre, il assume, de manière autonome, l'encadrement direct et la coordination d'une équipe de 13 agents. Cette prise de responsabilité nécessite non seulement de plus fortes compétences d'encadrement, mais aussi une maîtrise complète des enjeux organisationnels et des défis liés à l'accueil et à l'accompagnement des publics. Le coordonnateur a la charge de piloter les projets en cours, de suivre les indicateurs de performance et de s'assurer de la qualité du service rendu, tout en garantissant une gestion harmonieuse des ressources humaines sous sa responsabilité. Il doit aussi déployer une stratégie de réponse aux différentes sollicitations et s'assurer que ses agents disposent d'informations fiables en continu pour orienter les usagers vers les bons interlocuteurs.

Ainsi, il est proposé de transformer le poste de coordonnateur, relevant du cadre d'emplois des rédacteurs territoriaux, en responsable du Portail OnDijon relevant du cadre d'emplois des attachés territoriaux, à l'identique des postes de responsable du service accueil général et de responsable du courrier.

Direction générale déléguée Espace public et cadre de vie – Direction Valorisation des déchets – Evolution du poste de responsable de la maintenance à l'Unité de Valorisation Énergétique

Le responsable actuel de la maintenance au sein de l'usine de valorisation énergétique a programmé son départ en retraite au 31 juillet prochain. Ce départ conduit le service à s'interroger sur le positionnement et les responsabilités de ce poste au sein de l'usine.

Le responsable de la maintenance gère aujourd'hui la maintenance et l'entretien des installations techniques, des biens, des équipements et de locaux de l'UVE. Directement ou indirectement, il encadre une quinzaine d'agents dont notamment un responsable adjoint, des électromécaniciens et des agents de maintenance entretien mécanique.

Ce rôle implique non seulement des compétences techniques de maintenance, mais aussi une capacité à gérer des projets, à optimiser les processus et à mener des analyses pour garantir la performance des équipements.

L'évolution du poste de responsable de la maintenance s'inscrit en outre dans un contexte de modernisation du site engagé jusqu'en 2031, ce qui conduit à une évolution technologique et à une augmentation des compétences attendues :

- Complexification des équipements : la complexité croissante des équipements et des systèmes nécessite une expertise de haut niveau, notamment dans l'analyse des défaillances, la gestion de la performance et l'optimisation des processus de maintenance ;
- Responsabilité accrue : le responsable de la maintenance participe activement au projet de modernisation, ce qui nécessite des compétences en gestion de projets, en gestion des risques et en analyse des données techniques ;
- Leadership et gestion d'équipe : les exigences croissantes en matière de performance, de fiabilité et d'optimisation nécessitent un responsable capable de prendre des décisions soutenues par des connaissances techniques approfondies ;
- Anticipation et innovation : le responsable doit être capable d'anticiper les besoins en maintenance et proposer des solutions innovantes pour améliorer la fiabilité et la durée de vie des équipements.

Ainsi, il est proposé de créer un poste de responsable de la maintenance relevant du cadre d'emplois des ingénieurs. En contrepartie, le poste actuel de responsable de la maintenance au cadre d'emplois des techniciens territoriaux sera supprimé au 1er août 2025, après le départ en retraite de l'agent en poste.

L'avis du Comité Social Territorial ayant été requis conformément à la réglementation en vigueur pour les dossiers le nécessitant.

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 :**

- **de créer / supprimer** à compter du 1^{er} avril 2025 les postes suivants :
 - A la direction Relation usagers et vie citoyenne, suppression d'un poste de rédacteur, création d'un poste d'attaché ;
 - A la direction Valorisation des déchets, création d'un poste d'ingénieur.
- **de supprimer** à compter du 1^{er} août 2025 un poste de technicien à la direction Valorisation des déchets.
- **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 : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

M. le Président - *Je n'avais pas fait voter le prix multiplié par 1,05 et 25 plus 1,9 le kilo. Y a-t-il des oppositions au prix fixé avec la TVA de 5,5 pour la Légumerie ?*

Il est procédé au vote à main levée (résultat du vote Rapport 11)

Délibération n°13

OBJET : ADMINISTRATION GENERALE ET FINANCES - Création d'un contrat de projet « Audit et maîtrise des risques »

Monsieur Detang donne lecture du rapport :

Instauré par l'article 17 de la loi n°2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la Fonction Publique, le contrat de projet est un contrat à durée déterminée conclu pour mener à bien un projet ou une opération temporaire identifiés, d'une durée totale de six ans et nécessitant des compétences spécifiques.

Le contrat est conclu pour une durée minimale d'un an et renouvelable dans la limite d'une durée qui ne peut excéder six ans. Toutefois, après l'expiration d'un délai d'un an, l'employeur peut décider d'une rupture anticipée du contrat lorsque le projet pour lequel il a été conclu ne peut pas se réaliser ou s'il s'est achevé avant l'échéance du contrat. En contrepartie, il est versé une indemnité de rupture anticipée d'un montant égal à 10 % de la rémunération totale perçue à la date de l'interruption du contrat.

Ce dispositif du contrat de projet est pertinent afin de développer une nouvelle fonction au sein de la direction Conseil et évaluation. Au sein de cette direction, la collectivité a pour projet de déployer dans un cadre expérimental un dispositif reconfiguré d'identification et de maîtrise des risques financiers à destination des collectivités, accompagné d'une fonction d'audit interne et externe.

Il sera réalisé dans ce cadre une cartographie des risques pour les services et les satellites, menant à la construction et l'animation de plan de contrôle interne. De même, ce projet intègre la participation à des groupes de travail d'instances nationales et la prise de contact avec des collectivités de strate similaire à la Métropole afin d'enrichir les pratiques internes mais aussi renforcer le rayonnement de la collectivité en intervenant à la demande des organismes d'enseignement supérieur.

Il est attendu que l'agent recruté dispose d'une expertise particulière dans la maîtrise des risques financiers rencontrés par les collectivités et dans les méthodes d'audit interne et externe, justifiant le recours au contrat de projet.

Cet emploi non permanent à temps complet, relevant du cadre d'emplois des attachés territoriaux, sera pourvu par un agent contractuel conformément aux articles L.332-24 à L.332-26 du Code général de la fonction publique qui autorise le recrutement sur des emplois non permanents d'agents contractuels pour mener à bien le projet identifié. Il serait alors pourvu par le biais d'un contrat de trois ans, renouvelable en fonction de l'avancement du projet.

- cadre d'emplois de référence : attachés territoriaux ;
- conditions de recrutement : diplôme de niveau 6 ou expérience équivalente.

La rémunération de la personne engagée comprendra, outre le traitement indiciaire, le régime indemnitaire afférent à son poste et cadre d'emplois (RIFSEEP) et le cas échéant, si les conditions sont remplies, une prime de fin d'année et le supplément familial de traitement.

M. le Président. - *Aïe ! Aïe ! Aïe ! Moins d'agents contractuels ! Ils ne cotisent pas à la CNRACL et, après, on est en difficulté - c'est la suite logique de ce qu'il se passe.*
Sur ce rapport, y a-t-il des oppositions ?

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :

- **de créer** à compter du 1^{er} avril 2025 un poste non permanent d'attaché territorial pour mener à bien le projet « Audit et maîtrise des risques » de la direction Conseil et évaluation, 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 : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°14

OBJET : HABITAT, POLITIQUE DE LA VILLE ET URBANISME - Délégation de gestion des aides à la pierre de l'État pour le logement (parc locatif public et rénovation du parc privé) - Approbation de la fin de gestion 2024 et des modalités pour l'exercice 2025

Monsieur Rebsamen donne lecture du rapport :

Dijon métropole assure, depuis 2006, par délégation de l'État et de l'Agence Nationale de l'Habitat (Anah), la programmation et la gestion des aides à la pierre pour le financement d'une part, des nouveaux programmes d'habitat à loyer modéré et certaines opérations de réhabilitation ainsi que, d'autre part, les travaux de rénovation, dont thermiques et d'adaptation, des logements privés.

La convention pluriannuelle 2018-2023, afférente à l'exercice de cette compétence, s'est inscrite en cohérence avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) intercommunal et s'articule désormais avec les objectifs du Programme d'Orientations et d'Actions (POA) Habitat du Plan Local d'Urbanisme métropolitain 2020-2030.

Par délibération en date du 21 décembre 2023, le conseil métropolitain a approuvé le principe d'une prorogation de la convention 2018-2023. Par courriers du 07/02/2024 et du 30/12/2024, Monsieur le Préfet a donné son accord pour une prorogation respectivement en 2024 et 2025.

Il est rappelé par ailleurs que chaque année, l'avis du conseil métropolitain est sollicité s'agissant d'une part, de prendre acte de l'exercice écoulé et d'autre part, d'approuver les perspectives pour l'année à venir.

Bilan de l'exercice 2024

I - Le parc public

I. 1 - Une demande toujours très prégnante

A l'échelle de Dijon métropole, au 1^{er} janvier 2025, étaient enregistrés 11 786 ménages demandeurs (78 % du total au niveau départemental). Le volume se maintient à la hausse avec une augmentation de 16,5 % durant les deux dernières années :

- 59, 3%, soit 6 987 dossiers, correspondent à des demandes d'entrée dans le parc locatif conventionné ;
- 40, 7% correspondent aux 4 799 dossiers de changement de logement.

La tension reste notable au regard d'un nombre d'attributions effectuées durant l'année 2024 qui s'élève à 2 564 : en moyenne, 4,6 candidats pour un logement à louer.

I.2 - Une nouvelle offre singulière en raison de la conjoncture défavorable

Au cours de l'année 2024, dont la conjoncture immobilière a été de nouveau confrontée à des conditions défavorables, ont été financés un total de 339 nouveaux logements sociaux répartis au sein de 15 programmes. Cette programmation se décline comme suit :

- 32 logements relevant du Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAi) dont 2 PLAi adaptés,
- 61 logements au titre du Prêt Locatif à Usage Social (PLUS),
- 246 logements agréés au Prêt Locatif Social (PLS) dont une résidence pour étudiants de 177 logements.

Cette programmation est mise en œuvre par :

- CDC HABITAT SOCIAL : 13,6 % (46 logements)
- GRAND DIJON HABITAT : 13,6 % (46 logements)
- HABELLIS : 8,5% (29 logements)

- ORVITIS : 10,0 % (34 logements)
- autres opérateurs : 54,3 % (184 logements).

32 logements (9,4% du total) relèvent d'opérations d'acquisition-amélioration de bâtis existants en cohérence avec les enjeux du « Zéro Artificialisation Nette (ZAN) », de sobriété foncière et de réduction de l'empreinte carbone du logement. Ce type d'opération étant particulièrement exemplaire, l'État a mobilisé spécifiquement une prime pour 12 logements PLAi et 17 PLUS.

29 logements (8,6%) seront réalisés en construction sous maîtrise d'ouvrage directe des opérateurs.

278 logements (82,0%) résultent d'acquisitions en Vente en l'État Futur d'Achèvement (VEFA) au sein de programmes de promotion privée.

L'agrément du prêt social de location-accession (PSL-A) a été établi pour deux opérations situées d'une part, à Perrigny-les-Dijon (8 logements) et d'autre part, à Talant (4 logements).

Cette programmation concerne quatre communes : Dijon (322 logements), Fontaine-les-Dijon (17 logements), Perrigny-les-Dijon (8 logements) et Talant (4 logements).

Elle représente un coût total prévisionnel d'opérations de 34,95 M€ TTC.

Les aides déléguées par l'État ont été mobilisées à hauteur de 333 360 €.

Il est rappelé que la Métropole mobilise, au bénéfice de l'ensemble des opérateurs du secteur HLM, sa garantie financière à hauteur de 100% des emprunts contractés pour le financement de leurs opérations. Ainsi, en 2024, au regard des sollicitations intervenues durant l'exercice, Dijon métropole s'est engagée à assurer la garantie financière des emprunts pour 26 opérations (offre nouvelle, rénovations, location-accession) représentant un montant total de 40 335 164 € de prêts.

I.3 – La rénovation : un financement reporté

Six opérations de rénovation énergétique, représentant un total de 833 logements, avaient été retenues en programmation initiale 2024 pour une enveloppe de financement État à hauteur de 3 332 000 €. Cette programmation a ainsi fait l'objet d'un avenant signé le 11 juillet 2024.

Les décisions de financement correspondantes n'ayant pas été établies pour des raisons budgétaires, la Ministre, par courrier en date du 24 août 2024 adressé au Président de Dijon métropole, a indiqué que les autorisations d'engagement correspondantes « seront intégralement reportées en 2025 ».

II – La rénovation des logements privés

La Commission Locale d'Amélioration de l'Habitat (CLAH) de Dijon métropole a agréé le financement des travaux pour un total de 200 projets dont 149 émanant de propriétaires occupants, 2 de propriétaires bailleurs et 49 logements en copropriétés.

L'ensemble représente un volume de travaux de 7 M€. Les subventions de l'Agence Nationale de l'Habitat (Anah) ont été mobilisées à hauteur de 3,9 M€.

S'agissant de ses propres subventions, les engagements de Dijon métropole, correspondant aux projets financés en 2024, portent sur 752 600 € (dont 444 207 € pour les dossiers individuels et 308 393 € pour les copropriétés).

Concernant les projets de propriétaires-occupants (PO), les 149 dossiers se répartissent ainsi :

- 67 concernent des travaux d'économies d'énergie dans le cadre du programme « Ma Prime Rénov' » : 4 logements ont bénéficié de la prime « Sortie de Passoire » et 6 logements se sont inscrits dans une rénovation Bâtiment Basse Consommation (BBC) ;
- 81 logements « Ma Prime Adapt' » pour des travaux liés à l'autonomie et à la perte de mobilité (vieillesse, handicap)
- 1 logement « Ma Prime Logement Décent » concernant une situation de résorption d'habitat indigne et très dégradé.

Ces 149 projets concernent 17 communes de la métropole :

- 72 logements à Dijon (48%),
- 13 à Chevigny-Saint-Sauveur,
- 11 à Chenôve,
- 8 à Longvic,
- 6 à Fontaine-les-Dijon et Marsannay-la-Côte,
- 5 à Saint-Apollinaire et Quétigny,
- 4 à Talant et Neuilly-Crimolois,
- 3 à Ouges, Perrigny-les-Dijon et Sennecey-les-Dijon,
- 2 à Ahuy et Magny-sur-Tille,
- 1 à Fenay et à Plombières-les-Dijon.

S'agissant du locatif, 2 logements se sont inscrits dans les dispositions de conventionnement de loyer après travaux. A ce titre, les propriétaires-bailleurs, en contrepartie des subventions de l'Anah et de Dijon métropole (cumulables aux aides fiscales), pratiquent des loyers minorés par rapport aux niveaux de marché. Cette offre de location solidaire permet ainsi à des ménages sous plafonds de ressources de se loger dans le secteur privé à des conditions de loyer compatibles avec leur niveau de ressources.

Plus largement, le conventionnement locatif sans travaux a concerné 31 logements. Il permet à des bailleurs privés, à l'appui des avantages fiscaux, de louer à des loyers minorés en ciblant des ménages dont les ressources sont celles du logement à loyer modéré : ont ainsi été établis 20 Loyers Conventionnés (LC) et 11 Loyers Intermédiaires (LI).

L'intermédiation locative est un dispositif de sécurisation de la relation entre le locataire et le bailleur privé grâce à l'intervention d'un tiers social agréé, tel une Agence immobilière sociale, qui assure la gestion des logements. En 2024, 10 logements ont bénéficié de cette mesure.

Parallèlement, hors délégation de gestion des aides à la pierre, 554 projets de particuliers se sont inscrits dans le cadre du dispositif national « MaPrimeRénov' travaux simples » pour un montant de subventions de 2,9 M€ correspondant à un total de 9,66 M€ TTC de travaux (soit en moyenne par logement 5 250 € de subvention pour 17 445 € de travaux).

Dijon métropole a également bénéficié du co-financement de l'Anah, à hauteur de 299 780 €, respectivement, 133 170 € pour le suivi-animation 2024 de son Programme d'Intérêt Général (PIG) et 72 341 € pour la première phase de l'ingénierie de l'Opération programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) de la copropriété Champs Perdrix située quartier de la Fontaine d'Ouche à Dijon.

Perspectives pour l'exercice 2025

Le Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (CRHH) présente chaque année le cadre des objectifs ainsi que des moyens délégués pour l'exercice aux différents territoires dont à Dijon métropole. La séance plénière 2025 du CRHH est programmée pour le mois d'avril.

I - Parc locatif public

La pré-programmation en **développement de l'offre** relative à la délégation 2025 de Dijon métropole, au titre de la tranche ferme, porterait sur 329 logements à loyer modéré :

- 118 logements PLUS ;
- 143 logements PLALi dont 28 logements «PLALi adaptés» ;
- 68 agréments PLS.

Au regard de ces objectifs, l'enveloppe d'Autorisation d'Engagements (AE) 2025 sur crédits délégués de l'État correspondrait à un montant total de 1 546 540 € (y compris annulations 2025 ; aucun reliquat n'ayant été constaté sur l'exercice 2024).

Il est précisé qu'en fonction de l'atteinte des objectifs à mi-exercice (financement a minima de 50%) et des besoins restant à couvrir s'agissant du second semestre, des moyens supplémentaires seront sollicités par Dijon métropole auprès de l'État.

Des moyens spécifiques seront par ailleurs dédiés aux **opérations de rénovation** à la hauteur de la programmation 2024 qui a été reportée : pour mémoire, enveloppe de financement État à hauteur de 3 332 000 € pour un total de 833 logements.

S'agissant des modalités de paiement des subventions aux opérateurs bénéficiaires, celles-ci sont les suivantes. Pour les subventions supérieures ou égales à 20 000 €, le versement interviendra sous forme de quatre acomptes selon l'échéancier suivant :

- 20% à l'engagement de l'ordre de service ou équivalent et pour les opérations d'offre nouvelle, sur présentation de la convention APL signée,
- 30% sur justification de l'acquittement de factures à hauteur de 50% du coût prévisionnel TTC de l'opération,
- 30% sur justification de l'acquittement de factures à hauteur de 80% du coût prévisionnel TTC de l'opération,
- 20%, soit le solde, à l'achèvement de l'opération, sur justification de l'ensemble des dépenses réalisées et des engagements pris au moment de la demande de financement ainsi que, pour les opérations correspondant à une offre nouvelle, après établissement de la décision de clôture.

Pour les subventions inférieures à 20 000 €, celle-ci seront versées en totalité à l'achèvement de l'opération, sur justification de l'ensemble des dépenses réalisées et des engagements pris au moment de la demande de financement ainsi que, pour les opérations correspondant à une offre nouvelle, sur présentation de la convention APL signée et après établissement de la décision de clôture.

II - Rénovation des logements privés

La délégation 2025 de Dijon métropole reposerait sur les objectifs suivants permettant notamment :

- la poursuite de la mise en œuvre de la transition énergétique (50 logements),
- le maintien à domicile par l'adaptation du logement au handicap et à l'avancée en âge (80 logements),
- le conventionnement locatif avec travaux (8 logements),
- le traitement de situations de logements très dégradés ou relevant de l'habitat indigne (deux logements).

La dotation financière Anah 2025 déléguée à Dijon métropole, dimensionnée au regard des objectifs ci-avant, s'élèverait à de l'ordre 3,5 M €.

L'objectif de déploiement de Ma Prime Rénov' Copro (« MPRCopro ») reste un enjeu majeur. Les

besoins en financement Anah pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage et pour les travaux interviendront au fil de l'eau sur demande de Dijon métropole au regard des projets en cours et des rénovations nouvelles.

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

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **de prendre acte** du bilan 2024 relatif à l'exercice de gestion déléguée, pour le compte de l'État et de l'Anah, des aides à la pierre destinées au parc locatif public et à la rénovation des logements privés ;
- **d'approuver** les principes et perspectives de l'exercice 2025 ;
- **de dire** que les autorisations d'engagement 2025 déléguées par l'État pour l'habitat locatif public seront inscrits en dépenses et en recettes dans le budget métropolitain pour les exercices successifs ;
- **d'autoriser** le versement aux opérateurs bénéficiaires des subventions destinées au parc public selon les modalités prévues et rappelées ci-avant ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer l'avenant de fin de gestion 2024, l'avenant 2025 à établir avec l'État et l'Anah ainsi que tout acte et document utile à l'exécution de ces décisions.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°15

OBJET : HABITAT, POLITIQUE DE LA VILLE ET URBANISME - Développement d'une offre de logements locatifs sociaux accompagnés - Convention 2025-2027 entre l'association Habitat et Humanisme, la Foncière d'Habitat et Humanisme et Dijon métropole

Monsieur Rebsamen donne lecture du rapport :

Afin de contribuer au logement des personnes et ménages les plus modestes, Dijon métropole soutient depuis de nombreuses années la production d'une offre de logements financés en Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAi). Celle-ci représente environ 30 % de la production nouvelle de logements à loyer modéré chaque année. Elle s'inscrit :

- d'une part, dans le cadre de la mise en œuvre du Programme d'Orientations et d'Actions (POA) Habitat, et plus particulièrement des fiches-action n°2 « Poursuivre le développement du logement à loyer modéré » et n°9 « Accompagner le logement des ménages en cours d'insertion ou de réinsertion »,
- d'autre part, dans la démarche de Dijon métropole en tant que « territoire de mise en œuvre accélérée du Logement d'Abord », qui vise à faciliter l'accès direct des personnes sans domicile stable à un logement adapté avec l'appui d'un accompagnement si besoin.

L'association Habitat et Humanisme de Côte-d'Or, avec l'appui de sa Foncière, participe à ces objectifs par le conventionnement de logements acquis dans le parc privé. Elle gère désormais 126 logements en Côte-d'Or dont 120 situés sur le territoire de la Métropole (74 logements propriétés de la Foncière, 40 logements confiés en gestion par des propriétaires solidaires, un logement en donation temporaire d'usufruit et 5 logements en bail associatif).

Compte tenu de l'intérêt que présente cette offre pour les ménages locataires, et en raison de l'augmentation des prix de l'immobilier résidentiel, Dijon métropole entend expérimenter un soutien

spécifique à l'association dans le cadre d'un partenariat qui fait l'objet de la convention annexée à la présente délibération.

Il s'agirait d'apporter un soutien financier à hauteur de 5 000 € par logement, dans la limite de six logements par an acquis par la Foncière et sous réserve que ces logements d'une part, relèvent d'un Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAI) ou équivalent et d'autre part, soient localisés hors quartiers Politique de la ville. Les logements devront par ailleurs présenter a minima une étiquette énergétique D lors de la mise en location.

La présente convention entrerait en vigueur rétroactivement à compter du 1 janvier 2025 pour une durée de trois ans. Elle prendra fin au 31 décembre 2027.

Au vu des éléments exposés ci-dessus,

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'accorder** à Habitat et Humanisme de Côte-d'Or et sa Foncière un soutien financier à hauteur de 30 000 € maximum par an pour l'acquisition de six logements (5 000 € par logement) en vue de leur conventionnement au titre du PLAI et de leur mise en location à des ménages aux revenus très modestes ;
- **d'imputer** les subventions correspondantes sur la ligne budgétaire « 20422 Subventions d'équipement aux personnes de droit privé » ouverte au budget 2025 et suivants ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à apporter, le cas échéant, à la convention 2025-2027 annexée à la présente délibération, des modifications ne remettant pas en cause son économie générale ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer ladite convention ainsi que tout acte utile à l'exécution de cette décision.

SCRUTIN POUR : 83

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 1

DONT 14 PROCURATION(S)

(Monsieur Girard se déporte.)

***M. le Président** - À propos de déport, je pense que dans la simplification nécessaire, je proposerai que, quand c'est public/ public, il n'y ait plus de déport demandé. Quand on est membre d'une association de HLM, par exemple, qu'on ne puisse pas voter les subventions semble absolument ridicule et complexifie les choses. Dans la relation public/ privé, c'est autre chose, mais public/ public, il ne peut pas y avoir de prise d'intérêt.
Je poursuis.*

Délibération n°16

OBJET : HABITAT, POLITIQUE DE LA VILLE ET URBANISME - Programme d'orientations et d'actions Habitat (POA-H) – Approbation du bilan triennal 2020-2023

Monsieur Rebsamen donne lecture du rapport :

Depuis 2020, le PLUi-HD de Dijon métropole s'est substitué au 24 POS et PLU communaux préexistants et a franchi une étape supplémentaire en intégrant les documents programmatiques Déplacements et Habitat.

Y figure en effet le nouveau cadre de référence de la politique locale de l'Habitat à travers le Programme d'Orientations et d'Actions Habitat (POA-H) qui est venu se substituer aux Programmes Locaux de l'Habitat.

Il est rappelé que le POA-H est composé :

- D'une part, d'un volet thématique, les « fiches actions » qui portent sur la mise en œuvre des politiques sectorielles autour de trois axes :

- Axe 1 - Produire plus de 15 000 logements à horizon 2030 : ce premier axe décline les actions permettant de soutenir la construction neuve ainsi que la mobilisation des bâtis existants afin de mettre sur le marché une offre mixte selon les grands équilibres suivants : 25% de logements à loyer modéré, 25% en accession abordable à la propriété et 50% relevant du secteur libre (locatif, accession),
- Axe 2 - Garantir l'attractivité et le renouvellement du parc existant : cet axe aborde plus particulièrement le soutien à la rénovation, notamment les interventions sur le patrimoine des bailleurs sociaux ainsi que les démarches en faveur de la réhabilitation des logements privés (transition énergétique et générationnelle),
- Axe 3 - Répondre à la diversité des besoins dont ceux émanant des publics spécifiques (étudiants, jeunes, seniors, personnes en situation de handicap, personnes en insertion, ...) en organisant la mixité aux différentes échelles.

A ces trois axes, s'ajoute un axe transversal concernant la conduite des projets et les partenariats à mobiliser.

- Et d'autre part, d'un volet territorial, les « fiches communales » qui établissent une feuille de route pour chacune des communes.

Conformément à l'article L153-9 du code de l'urbanisme, le POA-H doit faire l'objet d'une évaluation à trois ans. D'une manière générale, il s'agit de mettre en avant les enjeux et axes de réflexion à moyen terme prenant en compte les évolutions tant nationales que locales. Ce bilan est transmis ensuite au Préfet de Côte-d'Or pour information.

Capitale régionale de plus de 263 600 habitants en 2025 (contre 244 000 en 1999), Dijon métropole connaît une croissance soutenue depuis la dernière décennie, avec une augmentation démographique de 0,5 % par an, soit environ 800 à 900 habitants supplémentaires par an et une livraison moyenne annuelle de 1 400 à 1 600 logements.

La mise en œuvre de la politique locale de l'habitat s'est naturellement appuyée sur une dynamique partenariale solide avec les communes, les acteurs institutionnels ainsi que les opérateurs publics et privés et l'ensemble des professionnels du secteur de la construction et de la rénovation.

Cependant, le contexte récent est des plus complexes, avec des effets ciseau multiples :

- Un marché locatif tendu présentant, dans le secteur privé, des loyers qui augmentent d'où une tension accrue sur le parc social dont les demandes ont cru de 22% en trois ans (actuellement, 6 500 dossiers de demandeurs pour un premier logement social) ;
- Un certain nombre de fragilités sociales qui s'accroissent : 74% des demandeurs de logement social relèvent des plafonds de ressources du PLAi : soit des revenus inférieurs à 1 000 € par mois pour une personne seule et moins de 1 750 € mensuels pour une famille avec un enfant ;
- Des difficultés conjoncturelles auxquelles sont confrontés les opérateurs publics et privés pour mener à bien leurs nouveaux programmes : augmentation des prix des matières premières et des coûts des travaux ; accès limité aux emprunts pour eux-mêmes et pour les acquéreurs (accédants, investisseurs – fin du PINEL au 31/12/2024) ;
- Une très forte inflation des prix dans l'immobilier ancien, notamment pour les maisons.

Mais les besoins restent significatifs. Continuer à y répondre à l'échelle de toutes les communes afin de satisfaire en premier lieu aux attentes des habitants de la métropole dijonnaise reste un enjeu primordial en termes de politique publique.

Globalement, durant la période 2000-2015, la croissance démographique a reposé sur le solde naturel beaucoup plus que sur le solde migratoire : les logements construits ont donc très majoritairement servi à loger les habitants de la métropole dijonnaise ainsi que leurs enfants.

Depuis une dizaine d'années, soldes naturel et migratoire s'équilibrent et les besoins en logements liés à la croissance démographique se cumulent aux besoins issus des évolutions socio-structurelles de la population :

- Augmentation de l'espérance de vie et maintien à leur domicile d'un nombre de plus en plus important de seniors ce qui génère un ralentissement du « turn-over » dans l'offre d'habitation ;
- Hausse du célibat (dont « célibat géographique ») induisant la diminution générale de la taille des ménages : 1,8 personne par foyer ; plus de 50% des ménages sont désormais composés d'une seule personne ;
- Fragilisation de certains ménages : plus de 15% des ménages vivent sous le seuil de pauvreté ; élargissement du public concerné par des difficultés d'accès et de maintien dans le logement notamment les jeunes et les seniors, mais aussi et de plus en plus des ménages aux revenus modestes dont les familles monoparentales, avec principalement des femmes seules et leurs enfants.

Le bilan à trois ans ci-annexé présente les analyses suivantes :

- La production neuve de logements : une dynamique soutenue dans une grande partie des communes et en particulier à Dijon

Des objectifs quantitatifs largement dépassés en termes d'autorisations et de livraisons mais un ralentissement de la dynamique locale observé au cours des douze derniers mois du fait de la situation nationale de crise.

Un point de vigilance : un développement fortement porté par des offres spécifiques (résidences seniors et résidences étudiantes).

Un enjeu : le maintien de la production de logements familiaux, notamment pour les ménages les plus modestes.

- Le parc à loyer modéré : une tension croissante

Un niveau de la demande qui continue de progresser, poussée par les demandes externes non satisfaites par le secteur privé en raison notamment du montant des loyers en forte augmentation.

Des besoins de typologies familiales mais aussi à destination des étudiants, des seniors et des publics fragiles (difficultés sociales et économiques).

Des objectifs de production globalement atteints mais deux communes restent déficitaires vis-à-vis des dispositions de l'article 55 de la loi SRU.

Des leviers d'action à renforcer : maîtrise d'ouvrage directe par les opérateurs HLM, opérations d'acquisition-amélioration, changements d'usage de bâtis existants, ...

- L'accession abordable à la propriété : une prescription introduite par le PLUi-HD

Un volume de logements qui se rapproche de l'objectif moyen annuel fixé dans le POA-Habitat.

Près de 1 200 logements autorisés depuis 2020, dont les deux-tiers à Dijon.

Un segment d'offre qui fonctionne bien pour les jeunes, les jeunes couples et les seniors.

La création de l'Organisme de Foncier solidaire (OFS) de Dijon métropole d'ici la fin de l'année 2025 permettra de diversifier et de pérenniser cette offre à travers le Bail Réel Solidaire (BRS).

- Le parc existant : des enjeux forts en termes de transition énergétique

Pour le parc social : Une dynamique de rénovation thermique largement engagée avec un appui financier conséquent de la Métropole dans et hors des quartiers NPNRU : au total, entre 2020 et 2024, 11,6 millions d'euros de subventions mobilisés et près de 2 900 logements éco-réhabilités.

Pour autant, près de 2 500 logements à rénover à court terme, notamment sur des patrimoines nécessitant des opérations complexes techniquement, moins standardisées et donc plus coûteuses.

Pour le parc privé : Une dynamique portée nationalement par Ma Prime Rénov' « Geste simple » qui s'est traduite sur le territoire de la métropole dijonnaise par 4 700 logements subventionnés entre 2020 et 2024 pour un montant total de 15,2 millions d'euros de subventions de l'Anah.

Conjointement, des rénovations globales encouragées par la Métropole qui ont concerné 674 logements subventionnés entre 2020 et 2024 pour un montant total de 13 millions d'euros de subventions de l'Anah et 2,3 millions d'euros de Dijon métropole

Un enjeu majeur, les copropriétés à travers des actions ciblées : dispositif d'accompagnement dédié « Coaching copro », Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH), Appel à manifestation d'intérêt (AMI) Chantiers complexes, ...

Des limites identifiées : montant des reste-à charge, difficultés de trésorerie des porteurs de projet, formation dans le secteur du bâtiment et plus particulièrement de la rénovation, enjeu de mobilisation des maîtres d'œuvre.

- Les publics spécifiques : des besoins toujours prégnants

Pour les jeunes (jeunes actifs ou en formation, étudiants dont internationaux, alternants), renforcer l'offre par une production nouvelle dédiée en particulier conventionnée au titre du logement social mais aussi grâce à des solutions alternatives dans le parc existant (colocation intergénérationnelle ou à projet solidaire) s'avère indispensable face à la paupérisation d'une part croissante de cette tranche d'âge.

Pour les seniors, outre le développement de résidences financièrement abordables, la question de l'adaptation du domicile à la perte d'autonomie constitue un enjeu majeur pour les années à venir. Entre 2020 et 2024, seuls 429 logements privés ont bénéficié d'aides aux travaux (1,9 millions d'euros de l'Anah et 460 000 euros de Dijon métropole).

Enfin, la mise en œuvre d'un habitat toujours plus inclusif reste un objectif à porter en partenariat : réponse adaptée aux personnes en situation de handicap, mobilisation de logements pour le plan Logement d'abord, développement d'une offre spécifique de type pension de famille, accueil et hébergement des familles issues de la communauté des gens du voyage, accompagnement de solutions d'hébergement temporaire (habitat intercalaire), ...

Sur le plan budgétaire, pour l'ensemble des opérations et actions relevant des politiques publiques de l'habitat, du renouvellement urbain et de l'accueil des gens du voyage, les exercices 2020 à 2023 ont reposé sur des dépenses d'investissement à hauteur de 41,25 millions d'euros et de 2,33 millions d'euros concernant les dépenses de fonctionnement ; les recettes s'établissant respectivement à 5,81 millions d'euros et 0,74 million d'euros.

Le bilan dressé amène ainsi à conclure que les choix inscrits en 2020 dans le POA Habitat restent tout à fait pertinents afin de répondre aux besoins des habitants de la Métropole. Au regard du contexte immobilier touché par la crise, il est satisfaisant de tenir, à l'échelle de notre bassin de vie, les objectifs fixés, qu'ils soient quantitatifs ou qualitatifs, et d'entretenir l'efficacité des partenariats locaux.

Au vu de ces éléments exposés ci-dessus et détaillés dans le rapport annexé à la présente délibération,

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

M. BICHOT.- Monsieur le Président, chers collègues, une demande d'information sur ce rapport, parce qu'il est quand même important. On attendait de pouvoir avoir un point d'étape sur le volet habitat du PLUi-HD, et, malheureusement, il manque un chiffre essentiel.

Vous dites que les objectifs quantitatifs de construction de nouveaux logements ont été largement dépassés en termes d'autorisation et de livraison. Nous aurions souhaité savoir à quel point ils l'ont été et donc tout simplement quel est le nombre de logements soit autorisés, soit livrés ou les deux - comme vous le voudrez - pour pouvoir savoir à quel point nous avons pris de l'avance par rapport aux 15 000 logements que vous aviez prévus dans le PLUi-HD, que nous n'avions pas voté, pour la période 2020-2030 sur l'ensemble de la métropole, dont 10 000 à Dijon.

C'est tout de même un point très important et peut-être que vous pourriez nous donner ces chiffres en séance. Ce serait important pour que l'on puisse se prononcer. Merci beaucoup, monsieur le Président.

M. le Président.- Vu que vous n'avez pas voté le dernier PLUi-HD, vous l'aurez prochainement. On vous fera passer les chiffres.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** le premier bilan triennal du Programme d'Orientations et d'Actions Habitat (POA-H) 2020-2030 de Dijon métropole ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à transmettre ce bilan pour information à Monsieur le Préfet de Côte-d'Or ;
- **de charger** Monsieur le Président de poursuivre la mise en œuvre du POA-Habitat ;
- **de dire** que les dépenses et recettes afférentes aux différentes actions seront inscrites dans les budgets successifs de Dijon métropole.

SCRUTIN	POUR : 79	ABSTENTION : 5
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°17

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Aéroport de Dole - Convention cadre de partenariat 2025-2027 - Subvention de fonctionnement 2025

Monsieur Rebsamen donne lecture du rapport :

Depuis l'arrêté du 2 mars 2007, transférant les aérodromes civils de l'Etat aux Collectivités Territoriales, le Département du Jura est propriétaire de l'Aéroport Dole-Jura, la Région Bourgogne-Franche-Comté n'ayant pas souhaité se porter candidate pour sa reprise. La gestion et l'exploitation du site sont délégués depuis 2020 à la Société Edeis Concession. Cette délégation de service public arrivera à échéance le 31 décembre 2027.

A ce jour, l'Aéroport Dole-Jura est la seule plateforme du territoire régional à être certifiée et habilitée à accueillir des vols commerciaux réguliers (les 3 aéroports les plus proches de Dole étant Genève à 107 km, Lyon à 155 km, Bâle à 164 km).

De par son emplacement, idéalement situé à mi-chemin entre Dijon et Besançon, l'Aéroport Dole-Jura profite à l'ensemble de la population de la Côte-d'Or, de la Saône-et-Loire, du Doubs et du Jura (voir la carte jointe au présent rapport en annexe 2).

Cependant, si le réseau routier principal couvre le territoire régional dans son ensemble, les liaisons d'infrastructures de transports restent à conforter dans leur globalité.

En effet, le maillage ferroviaire, comprenant initialement deux Lignes à Grande Vitesse (LGV) a été réduit à une seule depuis février 2020, après l'annonce de la suspension de la ligne Mulhouse-Lille, dont le souhait de réouverture fait pourtant consensus parmi l'ensemble des élus et acteurs socio-économiques locaux. Dans ce contexte, maintenir l'activité de l'Aéroport Dole-Jura devient un enjeu central pour l'attractivité et le dynamisme de notre territoire.

A ce titre, sur les 120 000 passagers ayant emprunté les lignes aériennes de l'Aéroport Dole-Jura sur l'année 2023, 33% étaient originaires du territoire de la Côte-d'Or dont principalement de la Métropole dijonnaise, ce qui représente le pourcentage le plus élevé du flux de passagers.

A cet égard, le projet de convention-cadre, annexé au présent rapport, propose une collaboration partenariale pluri-institutionnelle, reposant sur la définition du cadre, ainsi que des modalités d'engagements réciproques des parties afin de pérenniser l'activité de l'Aéroport Dole-Jura pour la période 2025-2027.

Afin d'assurer la pérennité du partenariat, il sera constitué un Comité d'orientation, composé à parité d'élus représentants chacun des partenaires, secondé par un Comité technique. Ces comités présenteront aussi l'intérêt pour Dijon métropole, de veiller à la complémentarité et à la coopération de l'aéroport de Dole avec celui de Dijon-Longvic.

Ainsi, l'ensemble des partenaires institutionnels, ci-avant mentionnés, souhaitent collaborer au devenir de l'Aéroport Dole-Jura et en faire un outil au service de l'attractivité du territoire. Le Conseil départemental de Saône-et-Loire a déjà délibéré favorablement en approuvant ledit projet de convention de partenariat pluri-institutionnel.

Afin de rejoindre le tour de table et de participer aux instances de pilotage, chacun des signataires (Départements de la Côte-d'Or et de Saône-et-Loire, Dijon métropole et le Grand Dole) s'engage à apporter annuellement un soutien financier de 150 000 € au Département du Jura sur la période 2025-2027.

M. le Président - Voilà ce que je voulais vous dire. J'ai été vite, car je ne veux pas trop allonger la séance.

La parole est à M. Bourguignat.

M. BOURGUIGNAT.- Monsieur le Président, mesdames, messieurs, nous souhaitons exprimer notre soutien à ce partenariat inédit entre acteurs régionaux en faveur de l'aéroport de Dole Tavaux.

Par cet engagement fort, Dijon affirme son rôle de capitale régionale capable de s'ouvrir aux territoires qui l'entourent, d'irriguer la Bourgogne Franche-Comté. Elle pallie également l'absence, très regrettable, de la Région, pourtant collectivité- chef de file dans le domaine de l'économie et des transports et qui, de manière absolument incompréhensible, délaisse cette infrastructure depuis des années.

L'aéroport de Tavaux possède pourtant de nombreux atouts. D'abord, il est situé entre Dijon et Besançon. Il est bien desservi, doté d'équipements adaptés, d'un contrôle aérien assuré par l'État - point très important - et d'un niveau 5 de protection incendie. Son rôle est évidemment complémentaire de celui de l'aéroport de Longvic, désormais consacré à l'aviation d'affaires et aux vols sanitaires.

J'ai la conviction qu'il y a un potentiel à exploiter au-delà des vols au départ - que vous venez d'évoquer, monsieur le Président - qui facilitent la mobilité des habitants. Nous devons aussi travailler au développement de liaisons entrantes afin d'attirer davantage de visiteurs et de touristes internationaux dans notre région. C'est un beau défi à relever.

Je ne prétends pas que l'aviation soit un mode de transport écologique. Pour autant, c'est un secteur en transformation - il faut vraiment le comprendre : des avions plus économes en carburant, des trajectoires de vol optimisées, des engagements beaucoup plus stricts demandés aux compagnies aériennes. Des progrès significatifs sont en cours. Plutôt que de fermer un aéroport dans un mauvais réflexe de décroissance, faisons confiance à l'innovation, aux avancées scientifiques pour que l'aviation devienne, progressivement, plus respectueuse de l'environnement. C'est, en tout cas, le défi que nous avons collectivement à relever.

Avis très favorable sur ce rapport.

M. le Président.- Merci, monsieur Bourguignat. J'ai reçu, dans le cadre de mes fonctions, le nouveau président d'ADP, qui s'occupe justement de décarboner les flottes actuelles. Il me dit que dans dix ans, les avions seront totalement décarbonés et que c'est déjà le cas avec deux usines qui fournissent, aujourd'hui, des produits carburants décarbonés - cela existe. Nous avancerons donc progressivement. L'Europe, d'ailleurs, encourage à cela progressivement pour y arriver. Nous n'avons pas les moyens d'autres grands pays qui mettent des dizaines de milliards pour aller plus vite que nous. Attention à ne pas se laisser décoller.

La parole est à M. David.

M. DAVID.- Merci, monsieur le Président. Chers collègues, vous nous demandez de voter une subvention de fonctionnement de 150 000 €/an pendant trois années au Département du Jura pour l'aéroport de Dole.

Un petit calcul rapide. Avec la subvention du conseil départemental et rapporté au nombre de passagers Côte-d'Or, cela fait environ 15 € de subventions par passager pour un

vol aller/retour au départ de Dole. Pourquoi pas ?

Cette plateforme reste un atout et un enjeu pour notre métropole et son mauvais fonctionnement ou son arrêt éventuel nécessiterait des efforts financiers tout autres pour la faire repartir. J'approuve ce soutien direct à la plateforme, qui nous ouvre, sinon sur le monde, au moins sur quelques destinations ensoleillées.

Enfin, vous mentionnez que des commissions d'orientation et techniques veilleront à la complémentarité et à la coopération avec l'aéroport de Dijon-Longvic. Vous avez déjà eu l'occasion de vous exprimer sur ce sujet. À quels types de coopération pensez-vous ? Peut-il s'agir, par exemple, de la réouverture des liaisons commerciales au départ de Longvic ou pas ?

M. le Président. - La présidente est là. Il n'est pas question de rouvrir les liaisons commerciales à l'aéroport de Longvic. D'ailleurs, la piste de l'aéroport de Dole est en train d'être refaite jusqu'au 20 juillet avec une part de subventions de la Région - je vous l'indique quand même qu'on puisse rendre à la Région ce qui lui revient.

La parole est à M. Bichot.

M. BICHOT. - Monsieur le Président et chers collègues, très brièvement, nous voterons également pour ce projet.

Je crois que le motif principal, c'est qu'il y a vraiment un intérêt général à garder une plateforme aéroportuaire régionale.

Nous avons dépensé dans le passé des sommes beaucoup plus importantes que celles évoquées aujourd'hui, à la fois du côté du Département de la Côte-d'Or et de l'agglomération dijonnaise sur la plateforme aéroportuaire de Dijon-Longvic. Aujourd'hui, elle est recentrée sur l'aviation privée et de services publics, mais il y a vraiment un intérêt à maintenir l'existence d'une plateforme aéroportuaire régionale à proximité de Dijon. Nous voterons donc ce rapport. Merci beaucoup.

M. le Président. - Merci. Je poursuis et la parole est à M. Muller.

M. MULLER. - Merci, monsieur le Président. Chers collègues, malgré le fiasco du projet Renaissance - cela fait d'ailleurs *renew* en anglais - qui devait relancer l'aéroport de Dijon-Longvic au début des années 2000, il s'agit, ce soir, de subventionner celui de Dole Tavaux pourtant hors de notre territoire.

Rappelons que le projet Renaissance qui visait à développer les lignes aériennes régulières depuis l'aéroport de Dijon-Longvic a englouti 25 M€ de fonds publics. Outre l'incohérence écologique, ce fut un échec économique majeur, puisque malgré ces énormes subventions publiques, toutes les tentatives de relance de lignes régulières depuis cet aéroport ont échoué faute de rentabilité.

Sous couvert d'attractivité du territoire, subventionner l'aéroport de Dole est une aberration écologique, économique et sociale.

Aberration écologique d'abord, puisque le bilan carbone d'un trajet en avion est calamiteux comparé au même trajet en train par exemple. Alors que le changement climatique s'accélère et que notre collectivité affiche la volonté de lutter contre le dérèglement climatique, subventionner l'usage de carburants fossiles à travers la subvention à l'aéroport de Dole est une incohérence totale avec les ambitions écologiques affichées.

Aberration économique ensuite. Dépenser de l'argent public pour soutenir l'attractivité du territoire peut avoir du sens si ces actions ramènent de l'activité économique sur notre territoire. Or, depuis de nombreuses années, les seules lignes aériennes régulières depuis l'aéroport de Dole sont à destination des villes touristiques du Maroc et du Portugal - précisément Marrakech, Fès et Porto - au lieu de ramener des touristes qui contribueraient à l'attractivité économique de la Côte-d'Or, la Bourgogne ou la Franche-Comté. Les subventions à l'aéroport de Dole ont comme conséquence d'inciter les Bourguignons et Franc-Comtois à dépenser leur argent à l'étranger, l'inverse du soutien à l'attractivité et de ce qu'il convient de faire pour soutenir l'économie de la Côte-d'Or et la métropole - dommage pour booster l'attractivité de la Cité de la Gastronomie !

Prétendre que ces subventions permettront à l'avenir de développer les nouvelles lignes aériennes destinées à des hommes d'affaires, ingénieurs et commerciaux des entreprises locales, c'est nier les multiples échecs des tentatives précédentes et lignes aériennes vers Bordeaux ou Londres par exemple. Échecs répétés tant depuis l'aéroport de Dole que depuis celui de Dijon. La Région Bourgogne Franche-Comté vient, d'ailleurs, d'acter ces échecs et d'arrêter de

subventionner l'aéroport de Dole.

L'attractivité d'un territoire ne se mesure pas au nombre d'aéroports de proximité, puisque la France a neuf fois plus d'aéroports que l'Allemagne. Dijon est un nœud ferroviaire et nos entreprises disposent de trois aéroports internationaux ayant des dessertes mondiales - Lyon, Paris et Bâle - à deux heures de train ou de voiture.

Aberration sociale, enfin. Le transport aérien bénéficie d'un carburant détaxé qui ne participe pas au financement de nos services publics. De plus, la compagnie aérienne opérant depuis l'aéroport de Dole est domiciliée fiscalement en Irlande pour échapper partiellement à l'impôt sur les sociétés. Subventionner des exilés fiscaux participe donc à la destruction de nos services publics.

Malgré ces aberrations écologiques, économiques et sociales, le total des subventions pour l'aéroport de Dole se chiffrera à un million d'euros sur trois ans bien que cet aéroport ne soit pas sur notre territoire.

En tant qu'élus écologistes, nous considérons que les priorités dont les citoyens et entreprises ont besoin sont tout autres. L'argent public est rare et doit être investi dans les transports doux, du quotidien, l'éducation, le soutien à un modèle agricole plus durable.

Puisqu'il est tant d'atterrir et d'arrêter ces subventions, nous voterons - vous l'aurez deviné - contre ce rapport.

Je vous remercie de votre attention.

M. le Président. - Merci, monsieur Muller.

La parole est à Mme Perrin-Louvrier.

Mme PERRIN-LOUVRIER. - Merci, monsieur le Président. Mes chers collègues, j'avais émis l'idée en commission des affaires économiques, pour renforcer l'attractivité et les partenaires, que l'on puisse se structurer en syndicat mixte. C'est une suggestion.

M. le Président. - Pour le moment, madame, nous n'avons pas eu cette réunion de gouvernance, qui est programmée pour définir quelle sera la destination des crédits que nous mettons à disposition de l'aéroport de Dole. Je vous tiendrai, bien sûr, informée, mais tout cela avait été fait au prorata des passagers. Or, les principaux passagers qui vont à Dole viennent de la Côte-d'Or et de la Ville de Dijon, de Besançon et du Doubs, mais peut-être que le Département du Doubs franchira le pas ? Sur Besançon, je n'en suis pas sûr du tout, mais nous, nous avons des communautés qui sont, aujourd'hui, tout à fait intéressées.

Je voudrais dire à M. Muller, que des touristes portugais, cela existe aussi. Ils ne s'en vont pas tous là-bas, certains viennent. C'est vrai aussi.

Quatre-vingt-deux millions de touristes viennent en France. Ils ne peuvent pas tous venir en train ni en voiture. Certains prennent l'avion - ce n'est pas le meilleur moyen de déplacement. Nous nous battons pour le faire, souvent tout seuls - sans, d'ailleurs, la Région. En effet, quand j'ai relancé le TGV, il n'y avait pas grand monde pour dire qu'il participerait en disant : jamais la Région ne mettra un euro dans le TGV ! Maintenant, il faudra bien le faire si vous voulez le rétablissement de la liaison avec Roissy en vue de poursuivre vers Lille. Les étrangers qui viennent viennent tous à Roissy, mais on les laisserait là-bas ceux-là.

La parole est à Mme Savina.

Mme HUON-SAVINA. - Bonsoir, monsieur le Président. Mon collègue Patrick Chateau et moi-même manifestons fréquemment notre soutien enthousiaste aux orientations et décisions particulièrement engagées de notre Métropole en matière de transition écologique.

Nous sommes notamment fiers d'avoir adopté ensemble, en septembre dernier, un Plan Climat et Biodiversité audacieux qui place notre Métropole dans la catégorie des EPCI les plus responsables, se dotant d'une organisation de décision et d'action nous permettant d'atteindre la neutralité carbone en 2050 avec des objectifs intermédiaires pour 2030 dotés d'indicateurs pour être certain de les atteindre.

À titre d'exemple, nous saluons les décisions prises, ici, en matière de production d'énergie renouvelable, de gestion optimisée et valorisée de nos déchets, et, bien sûr, notre projet alimentaire ProDij', qui nous est très cher.

Toutes ces actions citées traduisent une grande cohérence dans les décisions de notre Métropole face aux enjeux du climat et de la biodiversité en danger.

Aujourd'hui, néanmoins, nous sommes dans le doute.

En notre qualité d'élus représentant les habitants de Dijon Métropole, alors que nous

revendiquons et organisons sur notre territoire la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre, l'adaptation au changement climatique et la coopération entre les différents acteurs et que nous obtenons déjà des résultats tout à fait significatifs et mesurables, pouvons-nous, en même temps, favoriser un moyen de transport, c'est-à-dire l'avion ? L'avion, émetteur de 2,5 % des émissions mondiales, mais responsable à hauteur de 5 % du réchauffement climatique à cause des effets hors CO2 - dernier rapport du GIEC - 20 à 40 fois plus émetteur de gaz à effet de serre que le train - source direction générale aviation civile et SNCF - jamais utilisé par 42 % des Français de notre interrégion - source IFOP par la fondation Jean Jaurès - utilisé de façon exceptionnelle par 30 % des Français de notre interrégion - source IFOP par la fondation Jean Jaurès. Par ailleurs, l'aéroport Dole Tavaux est situé hors de notre métropole et uniquement accessible par voiture individuelle.

Puisque le Département de la Côte-d'Or a voté lundi dernier sa participation au développement de cet aéroport aux côtés de ceux du Jura, du Doubs et de Saône-et-Loire, pourquoi les habitants de Dijon Métropole - également Côte-d'Or - devraient-ils contribuer deux fois ?

Nous considérons, ainsi, que l'attractivité et le rayonnement de notre métropole s'appuient surtout et avant tout sur le train. C'est une réalité historique et, de fait, Dijon se trouve au cœur d'une véritable étoile ferroviaire régionale, nationale et même internationale.

À cet égard, monsieur le Président, chers collègues, nous nous réjouissons fortement du rétablissement de la liaison TGV Dijon-Lille et ses connexions avec le nord de l'Europe et saluons votre engagement déterminé, monsieur le Président, qui a permis avec la force du collectif d'aboutir à ce résultat. C'est pourquoi, en conscience, nous respecterons l'adage « Dans le doute, abstiens-toi ». Une fois n'est pas coutume. Je vous remercie.

M. le Président. - Merci, madame Savina. Merci aux uns et aux autres pour les prises de position, qui sont les vôtres. Bien sûr, je préfère que l'on soutienne les propositions que je fais, mais je comprends tout à fait. Nous sommes dans une démocratie.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer la convention cadre de partenariat 2025-2027 ci-annexée ;
- **d'attribuer** une participation financière de 150 000 € au titre de l'année 2025, telle que prévue à l'article 4.2 de ladite convention-cadre ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer toutes les pièces nécessaires à la bonne administration de ce dossier ;
- **de dire** que les crédits seront prélevés sur le budget de l'exercice 2025.

SCRUTIN	POUR : 78	ABSTENTION : 3
	CONTRE : 3	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 13 PROCURATION(S)	

Délibération n°18

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Convention de partenariat avec l'école nationale supérieure d'architecture de Nancy

Monsieur HAMEAU donne lecture du rapport :

Dijon métropole est une collectivité dynamique et attractive qui mène une politique architecturale, urbaine et paysagère ambitieuse au service du développement de son territoire, de son attrait résidentiel et touristique, de son rayonnement culturel et de la qualité de vie de ses habitants.

L'École nationale supérieure d'Architecture de Nancy (ENSA Nancy) est un établissement public administratif d'enseignement supérieur, sous tutelle du ministère de la Culture, partenaire de

l'Université de Lorraine, dont la principale mission est de former les futurs architectes jusqu'à l'habilitation à la maîtrise d'œuvre et plus largement les professionnels de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage. Elle relaie également la politique du ministère en matière de recherche, de formation des professionnels, de diffusion de la culture architecturale. L'ENSA Nancy bénéficie des compétences de nombreux enseignants professionnels intervenant quotidiennement dans l'édification des territoires et de deux équipes de recherche : le Centre de Recherches en Architecture et Ingénierie (CRAI), et le Laboratoire Histoire Humanités Architecture Contemporanéité (LHAC). L'école possède également deux chaires partenariales d'enseignement et de recherche : "architecture et construction bois - du patrimoine au numérique" et "nouvelles ruralités - architecture et milieux vivants".

Dans le cadre de la Semaine de l'Architecture et du Patrimoine, la Ville de Dijon a accueilli, en septembre 2017, un groupe d'étudiants de l'ENSAN, afin d'élaborer des projets sur quatre sites dijonnais choisis avec les enseignants. Ces ateliers pédagogiques, riches d'échanges et d'idées, ont donné lieu à une publication en 2018. A l'occasion de ces rencontres, des liens privilégiés se sont noués avec l'ENSAN, autour de questions et d'intérêts partagés ou complémentaires. Pour concrétiser ce partenariat, une convention cadre, adoptée par délibération du conseil municipal en février 2019, a été mise en œuvre pour permettre l'accueil à Dijon de cours de l'ENSAN, visant à développer, pendant trois années consécutives, les coopérations structurantes dans le domaine de la pédagogie, de la recherche et de l'expérimentation en matière d'architecture et d'urbanisme. Cette expérience a permis de créer les conditions favorables à l'accueil de projets menés par des étudiants, enseignants et chercheurs de l'ENSAN sur des sites dijonnais, pour la mise en œuvre de la politique urbaine de la ville, dans ses champs de compétence et sur ses axes d'intervention.

Aujourd'hui, la métropole dijonnaise souhaite, au titre de sa compétence liée à l'enseignement supérieur, poursuivre et développer ce partenariat avec l'ENSAN, qui s'inscrit pleinement dans ses objectifs de promotion de la qualité urbaine et architecturale et dans sa volonté de développer une formation en architecture sur son territoire, qui en est dépourvu. Au delà de son intérêt propre, ce partenariat mobilisera le réseau local d'acteurs et de compétences autour des thèmes de l'architecture, du patrimoine, de l'urbanisme et du paysage, stimulera la réflexion collective sur ces sujets et lui donnera une audience nationale et internationale - contribuant ainsi à l'émergence de conditions locales favorables à la création d'une future école d'architecture.

Ce partenariat se concrétiserait par la mise en œuvre d'une convention-cadre pour les trois prochaines années universitaires, soit 2025-2026, 2026-2027 et 2027-2028, à laquelle la métropole apportera une contribution financière dont le montant maximum est fixé à 80 000 € pour les 3 années.

M. le Président. - *Je pense qu'on a loupé cela en 1995.*

M. HAMEAU. - *Là, nous essayons de travailler depuis plusieurs années à faire venir, à travailler sur ces formations.*

Nous travaillons avec la prestigieuse École d'Architecture de Nancy. Deux ministères, celui de l'Enseignement supérieur et celui de la Culture, sont parties prenantes. Cette école forme, via des projets de fin d'études, des futurs architectes à l'urbanisme et au paysage notamment. Il y a aussi un aspect recherche.

Nous avons démarré en septembre 2017, à l'époque avec Pierre Pribetich, ce travail avec l'École d'Architecture de Nancy, avec un groupe d'étudiants. L'idée étant, pour nous, de bénéficier de leurs compétences et idées et, nous - la Métropole - de leur offrir des terrains de jeu.

Nous poursuivons ce travail depuis février 2019 avec une convention de trois années dans laquelle l'idée était de poursuivre ce travail de coopération et d'imaginer les futures formations.

Aujourd'hui, avec mon collègue Antoine Hoareau et les services de l'urbanisme, nous travaillons à poursuivre ce travail sur notre compétence d'enseignement supérieur, d'une part pour faire venir potentiellement des formations d'architecture sur notre territoire, mais aussi poursuivre ce travail très utile à notre territoire, puisque nous bénéficions de ses compétences et de ce regard extérieur des jeunes de Nancy.

Il vous est proposé dans ce rapport de nous permettre d'imaginer ces collaborations dans les trois prochaines années avec un appui d'un budget de 80 000 €. Vous avez le détail joint pour les trois années à venir.

J'insiste sur ce point, parce qu'on parlait de climat, de biodiversité et de résilience, sujet sur lesquels nous sommes beaucoup engagés, et il est essentiel d'avoir la conception, dès le départ, et l'École d'architecture pourrait nous permettre de l'avoir.

Je vous remercie.

M. le Président. - *Tout à fait exact. Merci pour le travail fait, monsieur Hameau.*

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** la convention cadre de partenariat avec l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nancy, telle qu'annexée, et de m'autoriser à y apporter, le cas échéant, des modifications ne remettant pas en cause son économie générale ;
- **de financer** cette action à hauteur d'un montant maximal de 80 000 € pour les trois années de la convention ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer tout acte à intervenir pour l'application de cette décision.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 14 PROCURATION(S)	

Délibération n°19

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Transition alimentaire durable à travers le Projet Alimentaire Territorial (PAT) ProDij - Poursuite de la démarche 2025-2030- Demande de labellisation niveau 2

Monsieur LEMANCEAU donne lecture du rapport :

Depuis plusieurs années, Dijon métropole s'inscrit dans une dynamique forte en faveur de la transition alimentaire durable. Cette ambition s'est construite progressivement à travers plusieurs étapes structurantes, témoignant de l'engagement croissant de la collectivité et de ses partenaires pour répondre aux défis environnementaux, économiques et sociaux liés à l'alimentation.

1 Une première impulsion avec le programme TIGA (Territoire d'Innovation de Grande Ambition) :

En 2019, Dijon métropole a été labellisée dans le cadre du programme TIGA pour son projet « **Dijon Alimentation Durable 2030** », une initiative visant à expérimenter des solutions innovantes favorables à une alimentation saine et durable, « Mieux manger » « Mieux produire », en s'appuyant sur les acteurs académiques, économiques et sociaux du territoire. L'objectif est de favoriser des pratiques plus responsables, de développer des solutions locales et de promouvoir la transition vers des systèmes alimentaires plus durables, tout en soutenant les entreprises du secteur dans leur transformation numérique et leur adaptation aux nouveaux défis.

2 Le lancement de ProDij *Mieux Manger Mieux Produire*, pour structurer les initiatives alimentaires :

En 2020, Dijon métropole amplifie la dynamique engagée à travers sa politique de transition alimentaire ProDij avec pour ambition de promouvoir une alimentation locale, durable et de qualité pour tous-toutes. En tant que stratégie territoriale, ProDij s'attache à fédérer les acteurs de la chaîne alimentaire en structurant des filières emblématiques - telles que celles de légumes à

travers son projet de légumerie et celle des légumineuses - et à sensibiliser les habitants aux enjeux de l'alimentation durable.

3 L'officialisation du Projet Alimentaire Territorial (PAT) en 2021 :

Fort de ces premières expériences, Dijon métropole a lancé son **Projet Alimentaire Territorial (PAT niveau 1 axé sur le diagnostic et les enjeux alimentaires) ProDij** en 2021. Reconnu comme un outil stratégique par les articles L. 1 et L. 111-2-2 du Code rural et de la pêche maritime, le PAT vise à structurer durablement les initiatives alimentaires locales et à répondre aux exigences du Programme National pour l'Alimentation (PNA). Parmi les actions majeures, le projet a permis notamment le financement de la légumerie ainsi que celui d'études sur les flux alimentaires régionaux vers les assiettes de Dijon métropole et sur la restauration notamment scolaire des communes de la métropole.

4 Un ancrage renforcé par des dispositifs stratégiques complémentaires au travers le PAT2 :

Ce PAT2 (PAT- ProDij) s'articule avec plusieurs cadres stratégiques de la métropole, notamment le **Plan Climat et Biodiversité (PCAET)**, le **Contrat Métropolitain pour le Climat et la Biodiversité**, le Schéma de Promotion des Achats Socialement et Écologiquement Responsables (SPASER), et le **Contrat Local de Santé (CLS)**. Ces dispositifs témoignent de l'ambition de Dijon Métropole de faire converger ses politiques publiques vers une alimentation durable, solidaire et innovante. Il s'articule également avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et du PLUi-HD.

Aujourd'hui, Dijon métropole propose de prolonger et de renforcer cette dynamique pour la période **2025-2030**, en sollicitant la reconnaissance du PAT - ProDij au **niveau 2**, une distinction qui validera la maturité des actions engagées et leur contribution au développement d'une alimentation territoriale exemplaire visant à promouvoir le Mieux Manger, le Mieux Produire pour Mieux Vivre, pour tous.

Les PAT sont définis par le Code rural et de la pêche maritime comme des projets collectifs volontaires visant à répondre aux objectifs du PNA (Programme National Alimentaire). Bien qu'ils soient adaptés aux spécificités de chaque territoire, ils doivent respecter certaines exigences pour être reconnus en tant que Projet Alimentaire Territorial et ainsi bénéficier de financements publics. Ces exigences ont été mises à jour dans la dernière Instruction Technique en date du 29 mai 2024, qui précise les critères de reconnaissance et les modalités de mise en œuvre.

Tirés de la synthèse des enjeux du système alimentaire de Dijon métropole annexée au présent rapport, les **objectifs** du PAT – ProDij se déclinent en trois « volets » :

1 Accès à une alimentation durable pour tous (Mieux manger) : développer l'accès pour tous les citoyens à une alimentation en priorité locale, bonne pour la santé et l'environnement, quel que soit le lieu de consommation (au sein de la restauration collective, à la maison, au restaurant)

2 Transitions agroécologique et alimentaire (Mieux produire) : promouvoir la production - en accélérant une transition agroécologique qui préserve et valorise la biodiversité - et la transformation d'aliments de qualité, bons pour la santé et l'environnement

3 Promouvoir et développer la coopération : renforcer les interactions entre acteurs et avec les citoyens du territoire pour développer une approche systémique de la transition alimentaire

Le PAT - ProDij s'inscrit dans les objectifs du **Plan Climat et Biodiversité 2024-2030** de Dijon métropole, visant à atténuer les impacts climatiques et à favoriser des modes de production et de consommation décarbonés. L'alimentation, élément central de notre quotidien, est inscrite au cœur de cette stratégie pour garantir une alimentation locale, saine et durable.

Le PAT- ProDij est une des actions inscrites au **Contrat Métropolitain pour le Climat et la Biodiversité**, aux côtés des partenaires signataires (Chambre d'Agriculture, Dijon Céréales, Crédit Agricole Champagne Bourgogne,...). La démarche de construction du Contrat Métropolitain pour le Climat et la Biodiversité s'inscrit dans la dynamique de construction d'un « Climate City Contract », porté par le projet européen « 100 villes climatiquement neutres et intelligentes » (Net Zero Cities) dans lequel Dijon métropole est engagée.

Le PAT - ProDij est également en cohérence avec le **Schéma de Promotion des Achats Socialement et Ecologiquement Responsables (SPASER)** de Dijon métropole, qui vise à utiliser la commande publique comme levier pour promouvoir une économie locale durable, réduire l'empreinte écologique et soutenir l'inclusion sociale.

Le **Contrat Local de Santé (CLS)** de Dijon métropole constitue un cadre stratégique pour la promotion de la santé publique, en intégrant des enjeux de santé liés à l'alimentation. Le PAT - ProDij s'aligne sur les objectifs du CLS en améliorant l'accès à une alimentation saine, contribuant ainsi à la prévention des maladies chroniques liées à une mauvaise nutrition.

L'alimentation concerne plusieurs politiques publiques (dont le recensement général à l'échelle d'un territoire est complexe), le PAT - ProDij de niveau 2 fixe pour 2025-2030 les actions **prioritaires** suivantes :

1 Mieux manger dans la restauration collective : La restauration collective est un levier stratégique pour la transition alimentaire, en favorisant des choix alimentaires plus durables à grande échelle et en sensibilisant une population large à des pratiques de consommation responsables.

2 Développement de l'activité économique locale et durable : Soutien aux projets innovants (tant en production qu'en transformation et distribution) pour augmenter la production locale et diversifier l'offre alimentaire.

3 Soutien aux populations vulnérables : Mise en œuvre de programmes spécifiques pour améliorer l'accès des populations précaires à une alimentation de qualité.

4 Réduction du gaspillage alimentaire : Renforcement des actions de sensibilisation et de solutions technologiques pour réduire le gaspillage alimentaire dans les cantines et les entreprises.

5 Sensibilisation, implication des consommateurs : Accompagnement ou mise en œuvre d'actions spécifiques destinées aux consommateurs du territoire en favorisant la co-construction.

6 Développement des formations liées à la transition alimentaire : Accompagnement de la mutation des métiers auprès des jeunes professionnels, des étudiants, des formateurs et des citoyens.

Sa mise en œuvre se décline à travers des actions multiples (présentées en annexe) portées par plusieurs acteurs et partenaires. Le budget estimatif du programme d'actions proposé s'élève à 3 960 000 €.

La labellisation niveau 2 permettra à Dijon métropole et ses partenaires de solliciter les subventions en fonction des dispositifs ouverts et à venir, notamment auprès de l'État, de l'Agence Régionale de Santé, de la Région Bourgogne-Franche-Comté, du Département de la Côte-d'Or ou, le cas échéant, de tout autre cofinanceur.

Les données collectées dans le cadre du suivi du PAT - ProDij alimenteront l'Observatoire de la transition alimentaire, contribuant à une évaluation continue et à l'amélioration des stratégies locales, en lien notamment avec le Plan Climat et Biodiversité, le SPASER, et le CLS.

Le suivi du PAT - ProDij sera réalisé par un Comité de Pilotage composé d'élus de la métropole dont les délégations sont concernées par la transition alimentaire, de représentants du Conseil de

Développement, des services de l'État, des organismes consulaires (Chambre d'Agriculture, Chambre de Commerce et d'Industrie et Chambre des Métiers et de l'Artisanat) et d'autres partenaires du territoire impliqués dans la démarche.

Mme KOENDERS.- Merci, monsieur Lemanceau.

La parole est à M. Muller et, ensuite, à M. Carrelet de Loisy.

M. MULLER.- Merci. Madame la vice-Présidente, chers collègues, la labellisation du projet alimentaire territorial de niveau 2 montre que la politique alimentaire est mature.

En effet, cette labellisation répond au projet dont l'avancement permet la mise en œuvre d'actions opérationnelles.

Nous soulignons également une démarche globale et systématique où l'alimentation est au cœur de l'action climatique et de la préservation de notre santé. C'est pourquoi nous regrettons, toutefois, que la place de l'agriculture biologique ne soit pas plus valorisée comme action prioritaire dans ce PAT, d'autant plus que la filière est en proie à de fortes difficultés qui se traduisent par des conversions massives y compris dans notre région. Une action plus marquée en faveur de la filière bio aurait renforcé d'autant plus les ambitions d'une politique alimentaire a priori vertueuse.

D'ailleurs, cette lacune se comprend aisément à la lecture du diagnostic des productions et de l'écosystème agricoles qui nous est présenté en annexe. L'accent est bien mis sur les productions locales et la place de l'agro-alimentaire, mais l'état de la filière biologique n'apparaît pas en tant que tel. C'est dommage d'autant plus qu'il y a un véritable enjeu, certes - comme nous l'avons souligné - pour les producteurs, mais aussi pour les consommateurs, puisque la précarité alimentaire et les inégalités d'accès à une alimentation de qualité, donc nutritive, se creusent au sein de la métropole.

Je vous remercie de votre attention.

Mme KOENDERS.- La parole est à M. Carrelet de Loisy.

M. CARRELET DE LOISY.- Je vous remercie. Deux petites remarques simples.

Concernant l'accompagnement sur l'agriculture biologique que vient de formuler mon collègue, je vous renvoie à mes propos de la précédente séance du conseil métropolitain où je vous avais indiqué un certain nombre d'orientations éventuellement à soutenir, et, deuxième point, mon cher collègue Lemanceau, vous comprendrez que je souhaite que tous mes collègues suivent vos propos, mais je ne participerai pas au vote et vous comprendrez également pourquoi. Je vous remercie.

Mme KOENDERS.- C'est bien noté. La parole est à M. Lemanceau.

M. LEMANCEAU.- Juste pour dire un mot par rapport à l'intervention de M. Muller pour rappeler, quand même, qu'un des objectifs du Plan Climat Biodiversité, porté par le collègue ici présent, Jean-Patrick Masson, est justement de contribuer, avec la consommation sur le territoire de la métropole, à l'augmentation de 50 % de la situation actuelle des productions bio en région Bourgogne Franche-Comté. Il n'y a donc pas 36 objectifs prioritaires sur le Plan Climat Biodiversité. Il y a celui-ci et l'augmentation de l'approvisionnement local.

En fait, l'affichage me paraît très clair et affiché. Il se trouve que, ce soir, on a parlé de la Légumerie, qui, pour l'instant, ne commercialise que des produits bio. Elle contribue donc à la structuration de la filière bio en légume, mais on ne pourra évidemment pas avoir seulement du bio.

Mme KOENDERS.- Merci, monsieur Lemanceau, pour ces précisions. Je vous propose de passer au vote.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** la candidature de Dijon métropole à la labellisation niveau 2 du Projet Alimentaire Territorial auprès du Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire ;
- **de solliciter** le soutien financier de l'État et de tout autre partenaire institutionnel pour la mise en œuvre du PAT ProDij ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président, ou à défaut, le Vice-président concerné, à accomplir toutes les démarches et formalités nécessaires à l'exécution de la présente décision et à signer toutes les pièces se rapportant à cette délibération.

SCRUTIN POUR : 83

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 1

DONT 14 PROCURATION(S)

(M. Carrelet de Loisy se déporte)

Délibération n°20

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Convention de fonds de concours Etat et Dijon métropole relative au projet campus urbain Maret inscrit au CPER 2021-2027

Monsieur Hameau donne lecture du rapport :

Inscrit au Contrat de plan Etat Région 2021-2027, le projet de création d'un campus urbain d'enseignement supérieur au 3 rue du Docteur Maret, ancien siège du CROUS de Dijon, constitue l'une des actions du projet métropolitain 2022-2030 et un enjeu majeur d'attractivité et de rayonnement pour le territoire métropolitain.

L'objectif est un campus tourné vers les thèmes Humanités, Arts et Culture, accueillant principalement 3 établissements d'enseignement supérieur : Sciences Po campus de Dijon, l'ESM et l'ENSA. La résidence de logements étudiants participera à l'attractivité de ce nouveau campus.

Il doit notamment permettre :

- 1 Au campus de Sciences Po dont la taille est limitée actuellement occupant les locaux au 14 avenue Victor Hugo à Dijon, de se développer ;
- 2 A l'École Supérieure de Musique de Bourgogne-Franche-Comté, de regrouper ses activités sur un site unique pour un meilleur fonctionnement de l'école en disposant de locaux adaptés à ses pratiques pédagogiques.

S'agissant d'une opération d'envergure sur un patrimoine domanial, regroupant plusieurs écoles d'enseignement supérieur, la région académique en porte la maîtrise d'ouvrage. L'opération immobilière concerne la réhabilitation d'ailes existantes, une construction nouvelle dans la cour arrière et des aménagements extérieurs. L'ensemble des bâtiments sont la propriété de l'État.

Par courrier du 20 février 2025, la région académique Bourgogne-Franche-Comté sollicite le cofinancement actualisé de Dijon métropole pour la construction du Campus urbain d'enseignement supérieur sur le site Maret à Dijon, faisant suite au dernier comité de pilotage qui s'est tenu le 13 décembre 2024 et qui a validé la phase d'avant-projet définitif et un surcoût de l'opération de 4,12 M€ TTC. Ce surcoût intègre notamment l'actualisation des chiffrages faisant suite aux diagnostics : fondations spéciales, amiante et plomb, la réalisation de fouilles archéologiques, l'actualisation liée au contexte économique avec des révisions de prix jusqu'à fin 2027.

Pour rappel, le coût des travaux a été estimé en valeur septembre 2021 pour un montant de 16 M€ TTC. Les fonds de concours étaient inscrits au CPER 2021-2027 à hauteur de 7,1 M€ par l'Etat, 5,8 M€ par la région, et 3,1 M€ par Dijon métropole.

Les établissements d'enseignement supérieur Sciences Po campus de Dijon et l'ESM ont contribué aux efforts avant le calcul définitif du surcoût à travers notamment des suppressions de bureaux, des mutualisations d'espaces afin d'optimiser au mieux les recherches d'économies.

La Région Bourgogne-Franche-Comté et Dijon métropole ont convenu ensemble d'augmenter leur cofinancement sur la base de crédits qui étaient prévus au titre du dispositif « Territoires en action » et qui vont être réorientés sur le projet campus Maret. Ainsi, la Région a validé un financement complémentaire de 3 M€ et Dijon métropole l'envisage à hauteur de 1 M€ au titre du dispositif « Territoires en action » fléchés sur l'opération Maret.

L'opération bénéficie ainsi d'un nouveau budget de 20 M€ dont 5,6 M€ du MESR, 1,5 M€ de la DRAC, 8,8 M€ de la Région Bourgogne Franche-Comté et 4,1 M€ de Dijon métropole. L'écart de 400 000 € TTC ne remettant pas en cause la soutenabilité financière du projet sera financé par l'État.

Les travaux d'une durée de prévisionnelle de 28 mois, débuteront au 4^{ème} trimestre 2025 pour une livraison en début 2028.

Il vous est demandé de valider, à l'appui de la convention annexée au présent rapport, le montant actualisé de 4,1 M€ de Dijon métropole à l'inscription du CPER 2021-2027 pour l'opération campus Maret, ainsi que le calendrier de versement des crédits de paiement établi comme suit dans la convention annexée :

Année 2025 : 300 000 € selon l'échéancier proposé et les termes de la convention

Année 2026 : 1 700 000 € selon l'échéancier proposé et les termes de la convention

Année 2027 : 1 710 000 € selon l'échéancier proposé et les termes de la convention

Année 2028 : 390 000 € selon l'échéancier proposé et les termes de la convention.

Sur le plan budgétaire, l'autorisation de programme sera par conséquent rehaussée de 1 M€ et tenant compte de ce nouvel échéancier à l'occasion de la prochaine échéance budgétaire.

Mme KOENDERS.- Merci, monsieur Hameau.

Y a-t-il des demandes de prise de parole ? (Non)

C'est un beau projet plus coûteux que prévu, mais pour nos étudiants et pour le centre-ville de Dijon. Je vous propose de passer au vote.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **de valider** la contribution actualisée de Dijon métropole à hauteur de 4,1 M€ TTC inscrit au CPER 21-27 pour l'opération campus Maret
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer la convention de financement jointe passée entre l'État et Dijon métropole
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer toutes pièces afférentes au fonds de concours et aux modalités de versement des crédits de paiement selon les termes de la convention citée au point précédent.

SCRUTIN POUR : 84

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 15 PROCURATION(S)

Délibération n°21

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Territoire accéléré Logement d'abord – Conventions de mise en œuvre

Madame Akpinar-Istiquam donne lecture du rapport :

Le Logement d'abord est une stratégie portée au niveau national par la Délégation Interministérielle à l'Hébergement et au Logement (DIHAL) dont l'objectif est une réduction des personnes sans-abris et sans domicile fixe sur le territoire national.

Dans sa stratégie de mise en œuvre, la DIHAL a lancé un 2ème appel à manifestation d'intérêt (AMI) en 2021.

Dijon métropole a répondu à cet AMI et a été retenue en proposant un plan d'actions, élaboré en lien avec l'ensemble des partenaires institutionnels et des associations actrices du Logement d'Abord.

Le plan d'action vise 4 objectifs principaux :

- Mobiliser l'offre de logement du parc public et privé en faveur des publics défavorisés,
- Renforcer le maintien dans le logement des personnes vulnérables,
- Construire un observatoire social pour améliorer la connaissance des publics sans domicile sur le territoire,
- Accompagner le territoire dans l'appropriation des principes du Logement d'abord et des outils du Rétablissement.

Ces orientations stratégiques se déclinent de façon opérationnelle à travers la mise en œuvre d'actions partenariales. Dans ce cadre, il est proposé de poursuivre l'action engagée avec l'association Action Tank pour la construction de l'outil d'observation Synchro en matière d'observation sociale et d'engager une nouvelle action avec l'association SEDAP afin d'expérimenter l'accès au logement de ménages en rue souffrant de problématiques d'addiction.

- Poursuite de l'accompagnement par l'association Action Tank pauvreté pour la mise en place de l'outil d'observation Synchro

L'association Action Tank Entreprise et Pauvreté accompagne Dijon métropole pour le déploiement d'une démarche de pilotage d'un observatoire social du public sans domicile à travers la mise en œuvre de l'outil Synchro. L'outil est opérationnel depuis décembre 2024 et permet la production de données statistiques, permettant de visualiser le nombre de ménage sans domicile sur le territoire de Dijon métropole et d'avoir une vision globale, exhaustive et dynamique de la situation sur le territoire en terme de besoins de logement et de relogement. Dans la continuité de cette première phase, l'année 2025 sera consacrée à la construction d'indicateurs pour améliorer le pilotage et l'évaluation des politiques publiques de lutte contre le sans abris, et l'animation de la démarche d'observation sur le territoire de Dijon métropole. Il est proposé de renouveler la convention avec l'association Action Tank Entreprise et Pauvreté permettant la réalisation de cette phase 2 pour un montant de 20 000 €.

- Le financement du dispositif expérimental « SpoT à Toit » porté par l'association SEDAP

L'expérimentation *SpoT à Toit*, portée par l'association SEDAP, vise à accompagner des ménages sans domicile souffrant d'addictions vers l'accès au logement. Ce dispositif repose sur un accompagnement global croisant logement, emploi et santé, en s'appuyant notamment sur une articulation avec deux dispositifs portés par l'association SEDAP, le dispositif TAPAJ et le dispositif CAARUD. En 2025, l'expérimentation concernera cinq ménages. Le projet bénéficie d'un soutien financier de la DDETS pour le financement des allocations temporaires de logement (ALT) et de l'Agence régionale de santé pour la prise en charge d'un travailleur social dédié à l'accompagnement dans le logement. La participation financière de Dijon métropole viendra compléter le financement en contribuant au poste de travailleur social ainsi qu'aux coûts liés à la gestion locative des logements. Il est proposé d'adopter la convention avec l'association SEDAP permettant le financement de ce projet pour un montant de 13 500 €.

Mme KOENDERS. - Merci, madame Akpinar-Istiquam.

Sur ce rapport, y a-t-il des demandes de prise de parole ? Je n'en vois pas et vous propose de passer au vote.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer les conventions de mise en œuvre du programme Territoire accéléré Logement d'Abord annexées à la présente délibération et à y apporter, le cas échéant, des modifications de détail ne remettant pas en cause son économie générale ;
- **de prélever** les crédits nécessaires au déploiement des actions, objet de ces conventions, sur le budget du programme Territoire accéléré Logement d'Abord ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à verser les subventions selon les modalités décrites dans chaque convention ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

SCRUTIN POUR : 84

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 15 PROCURATION(S)

Délibération n°22

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Fonds de Solidarité pour le Logement (FSL) - Actualisation du règlement intérieur

Madame Akpinar-Istiquam 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.

Aujourd'hui, certains changements doivent être pris en compte nécessitant une actualisation du RI.

1. Proposition d'un nouveau barème métropolitain

Comme cela avait été fait en décembre 2023 et afin de prendre en compte l'évolution des minimas sociaux, un nouveau barème est proposé : le barème dit « secours réglementaire » est plafonné à l'Allocation Adulte Handicapé (AAH) soit 1016€ au lieu de 972€ et le barème dit « prêt dérogatoire » au SMIC, soit 1426€ au lieu de 1383€.

Ce nouveau barème entrera en vigueur au 1^{er} avril 2025.

2. Actualisation de l'annexe n°1 relative au barème métropolitain applicable

Il est proposé de faire figurer, sur l'annexe relative au barème, la mention suivante « **le barème sera ajusté automatiquement en fonction de l'évolution de l'AAH et du SMIC net** » afin de pouvoir intégrer automatiquement l'évolution des mimas sociaux sans délibération.

Mme KOENDERS. - *Merci, madame Akpinar-Istiquam.*

Sur ce rapport, y a-t-il des demandes de prise de parole ? Il n'y en a pas.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** le nouveau Règlement Intérieur du Fonds de Solidarité pour le Logement ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

SCRUTIN POUR : 84

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 15 PROCURATION(S)

Délibération n°23

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, ATTRACTIVITE ET SOLIDARITES - Fonds de Solidarité pour le Logement - Participation d'EDF - Renouvellement de la convention 2025-2029

Madame Akpinar-Istiquam 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 :

- 1 Des dépôts de garantie, kits de première nécessité (équipements électroménagers, tables et chaises), assurances habitation et premiers loyers
- 2 Des impayés de loyer et d'énergie ainsi que des régularisations de charges
- 3 Des actions préventives via une commission technique chargée d'étudier l'origine des surconsommations d'énergie des ménages et de proposer des solutions
- 4 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 des annexes et mise à jour du barème d'attribution) a été proposé et validé au Conseil métropolitain du 21 décembre 2023.

En 2023, à titres d'exemples, près de 2 400 aides (accès et maintien dans le logement) ont été accordées pour un budget global avoisinant 1 200 000 €. Les dépenses liées aux dettes d'énergie représentaient 43 % de plus qu'en 2022. Pour l'exercice 2024, bien que le bilan ne soit pas consolidé, il apparaît une hausse des demandes d'accompagnement social lié au logement (+23% sur le premier semestre 2024) et une augmentation des demandes de financement liées aux impayés d'énergie (+10% au 1^{er} semestre 2024).

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.

Dans le cadre de l'implication des fournisseurs d'énergie au Fonds de Solidarité pour le logement, il est proposé de renouveler la convention de partenariat entre Dijon métropole et EDF ayant pour objet de préciser :

- La nature et les modalités des relations entre Dijon métropole et EDF,
- Les modalités du concours financier d'EDF au FSL,
- Les engagements respectifs des parties dans la prise en charge des impayés liés à des factures d'énergie et dans la mise en œuvre d'actions préventives

Pour 2025, EDF maintient son financement à hauteur de 60 000€ au titre des impayés. Une enveloppe de 4 000 € pourra être déployée pour soutenir des actions préventives.

Mme KOENDERS. - *Merci.*

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** la convention de partenariat avec le fournisseur EDF ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à encaisser les contributions et participations sur le budget 2025 de Dijon métropole ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 15 PROCURATION(S)	

Délibération n°24

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Contrats de concession Eau et Assainissement – Investissements prévisionnels 2025

Monsieur HOAREAU donne lecture du rapport :

Dijon métropole conduit depuis de nombreuses années une politique de préservation des ressources en eau et des milieux aquatiques, de sécurisation de l'alimentation en eau potable de son territoire et des collectivités extérieures, d'optimisation de ses systèmes d'assainissement au-delà des obligations réglementaires, de gestion durable de son patrimoine, et d'amélioration continue de la qualité et la performance du service rendu à l'utilisateur.

Les contrats de concession des services publics d'eau potable et d'assainissement de Dijon métropole visent à répondre à ces enjeux, notamment au travers de fonds d'investissements inclus dans les contrats.

Ainsi, 10,8 M€ hors taxes sont prévus d'être investis en 2025 dans les infrastructures d'eau potable et d'assainissement, répartis comme suit :

Eau potable : - Contrat Odivea : 5 082 000 € HT
- Contrat Est Dijonnais : 920 000 € HT
- Contrat Sud Dijonnais : 672 000 € HT

Assainissement : - Contrat Odivea : 3 830 000 € HT
- Contrat Est Dijonnais : 295 000 € HT

Les programmes prévisionnels de travaux sont détaillés en annexe.

A ces montants s'ajoutent les investissements portés directement par Dijon métropole, tels que prévus au budget primitif 2025, à hauteur de 925 000 € HT en eau potable et 8 050 000 € HT en assainissement.

Mme KOENDERS.- *Merci pour cette présentation, monsieur Hoareau. Y a-t-il des demandes de prise de parole ? (Non)*

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** les programmes prévisionnels de travaux neufs et concessifs 2025, détaillés en annexe, qui seront imputés dans les différents fonds des contrats de concession des services publics d'eau potable et d'assainissement,
- **de charger** les concessionnaires de solliciter les subventions mobilisables, notamment auprès de l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse, et d'obtenir l'autorisation d'engager les travaux.
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer toutes pièces relatives à ce dossier.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 15 PROCURATION(S)	

Délibération n°25

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Contrat de DSP eau potable Sud dijonnais – Travaux de sécurisation l'alimentation en eau de Fénay

Monsieur HOAREAU donne lecture du rapport :

Le contrat de délégation du service public de l'eau potable du Sud dijonnais, portant sur les communes de Chenôve, Marsannay-la-Côte, Perrigny-lès-Dijon, Longvic, Ouges, Magny-sur-Tille et Bretenière et Fénay, est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2019 pour une durée de 10 ans, avec comme délégataire SUEZ retenu par le Conseil métropolitain.

Au travers de ce contrat, la réalisation de travaux neufs et concessifs est confiée au délégataire, parmi lesquels la sécurisation et l'amélioration des conditions de service de la commune de Fénay depuis les infrastructures du périmètre contractuel et de Dijon métropole, pour un montant évalué par SUEZ au moment de la remise de son offre à 669 399 € HT (valeur au 01/03/2018).

La solution technique originale a été retravaillée après l'entrée en vigueur du contrat avec les services de Dijon métropole pour permettre la distribution d'eau suivant plusieurs configurations d'exploitation. Cette solution est apparue plus pertinente d'un point de vue technique et opérationnelle, permettant dans le même temps de répondre à de nouveaux besoins d'alimentation en eau (bâtiment agricole du Département). Aussi, Dijon métropole a souhaité que le délégataire SUEZ mette en œuvre cette nouvelle solution, consistant à sécuriser l'alimentation en eau de Fénay depuis les infrastructures de Perrigny-lès-Dijon.

Les estimations financières de la solution ainsi retenue par Dijon métropole, après la réalisation d'une 1^{ère} phase de travaux courant 2024, apparaissent dépasser les engagements financiers contractuels du délégataire suivis dans un compte relatif aux travaux neufs.

Il est donc proposé, pour permettre l'exécution de la 2nde phase de travaux et ainsi sécuriser l'alimentation en eau de Fénay, que Dijon métropole abonde le compte relatif aux travaux neufs définis à l'article 72.7 du contrat de DSP en vue d'atteindre un solde neutre de celui-ci, dans la limite de 105 000 € HT.

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

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** le versement à SUEZ, délégataire du service public de l'eau potable du Sud dijonnais, d'une contribution financière de Dijon métropole au compte relatif aux travaux neufs définis à l'article 72.7 du contrat de DSP en vue d'atteindre un solde neutre de celui-ci, dans la limite de 105 000 € HT ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer toutes pièces relatives à ce dossier.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 15 PROCURATION(S)	

Délibération n°26

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Distribution de kits hydro-économes OPTIM'EAU sur le secteur Sud dijonnais de la métropole

Monsieur HOAREAU donne lecture du rapport :

Dijon métropole assure à ce jour l'alimentation en eau potable de 300 000 habitants dont ceux de 60 communes du département. Alors que la population de ce territoire desservi a augmenté de 25 000 habitants entre 2005 et 2021, le volume d'eau prélevé annuellement au milieu naturel pour l'alimentation en eau potable a diminué de 5 millions de mètres cubes (soit une baisse de l'ordre de 20 m³ d'eau par habitant et par an).

La réduction des fuites sur le réseau, mais aussi les efforts des usagers, particuliers et entreprises, expliquent cette tendance baissière qu'il faut soutenir. Ainsi, des investissements importants continuent à être programmés par Dijon métropole et par les délégataires des services d'eau potable pour améliorer encore la performance de cette politique globale de préservation des ressources et permettre ainsi au territoire de poursuivre son développement.

Plus que jamais, nous devons persévérer dans la préservation des ressources en eau potable pour face face aux épisodes climatiques extrêmes de plus en plus fréquents (canicules, sécheresses), qui ont conduit ces dernières années la Préfecture de Côte d'Or à prendre des mesures de restriction temporaire des usages de l'eau.

Pour répondre à cet impératif et sensibiliser de façon très concrète l'ensemble des concitoyens aux économies d'eau, Dijon métropole a décidé d'engager au printemps 2024 une vaste opération de distribution gratuite de kits économiseurs d'eau (mousseurs et pommeaux de douche) aux 130 000 foyers de son territoire, l'opération OPTIM'EAU. Après inscription sur une plateforme Internet, chaque citoyen a pu retirer son kit dans l'un des 42 points de distribution répartis dans toutes les communes de la métropole.

Avec plus de 31 000 kits distribués, l'opération est un franc succès et va être relancée en 2025.

L'acquisition du matériel et la constitution des kits, la logistique et les moyens humains dédiés à leur distribution, l'exploitation de la plateforme d'inscription, ainsi que la communication autour de l'opération, sont portés par les trois délégataires des services publics d'eau potable de Dijon métropole.

Afin de mutualiser les moyens, le délégataire en charge du service sur le périmètre comportant le plus grand nombre d'abonnés assure le pilotage et la coordination de la démarche. Les frais afférents sont imputés au fonds contractuel développement durable sur son périmètre. Chacun des deux autres délégataires, pour leur périmètre contractuel respectif (Est et Sud dijonnais), supporte les frais proportionnellement au nombre de foyers recensés par l'INSEE.

Le contrat de DSP eau potable du périmètre Est dijonnais dispose lui aussi d'un fonds développement durable sur lequel le délégataire Sogedo prévoit d'imputer les frais de déploiement de l'opération OPTIM'EAU. Ce qui n'est pas le cas pour le périmètre Sud dijonnais délégué à Suez, non doté de fonds similaire.

Aussi, afin de permettre un déploiement homogène de l'opération OPTIM'EAU à l'échelle de la métropole, et de garantir l'égalité des usagers et la continuité du service public, sans entraîner d'augmentation du prix de l'eau sur le secteur Sud dijonnais, il est proposé le versement d'une contribution financière au délégataire Suez d'un montant maximum de 100 000 € HT en vue de couvrir strictement les frais pour le déploiement de l'opération OPTIM'EAU.

Cette contribution financière sera formalisée par un avenant (Document annexé) au contrat de délégation de service public du périmètre délégué à Suez.

M. le Président. - *Et comme le dit Thierry Falconnet, nous vous en remercions.*

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** l'avenant n°2 au contrat de délégation de service publique eau potable du périmètre Sud dijonnais conclu avec la société Suez,
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer l'avenant n°2 au contrat de délégation de service publique eau potable du périmètre Sud dijonnais conclu avec la société Suez,
- **d'autoriser** Monsieur le Président, pour tous les projets d'actes précités, à apporter, le cas échéant, des ajustements non substantiels auxdits actes.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 15 PROCURATION(S)	

Délibération n°27

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Convention de financement de travaux pour une extension du réseau public d'eau potable du chemin rural n°11 dit des Comberons à Ahuy

Monsieur HOAREAU donne lecture du rapport :

Le réseau d'eau potable du chemin rural n°11 dit des Comberons à Ahuy nécessite une extension du réseau d'eau potable existant situé à proximité de la route métropolitaine n°107A à Ahuy pour permettre le raccordement et ainsi la viabilisation en eau potable de la parcelle cadastrée 3 AB 303 qui est actuellement desservie par un branchement privé provenant d'une parcelle voisine dont les demandeurs ne sont pas propriétaires.

Cette extension du réseau d'eau potable est réalisée à la demande et à la charge de Monsieur MAYENSON Quentin et Madame MAYENSON Delphine.

L'extension du réseau d'eau potable sera constituée canalisations en polyéthylène de diamètre nominal 48,80 mm sur une longueur totale de 225,00 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 ODIVEA à la demande et à l'entière charge de Monsieur MAYENSON Quentin et Madame MAYENSON Delphine.

Les travaux d'extension estimés à 42 278,09 € H.T. soit 50 733,71 € T.T.C. comprennent 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 ainsi que les frais de raccordement au réseau d'eau potable existant réalisé par le délégataire du service public de l'eau potable.

Dijon métropole prendra en charge la moitié du coût d'extension du réseau d'eau potable au titre du raccordement potentiel de la parcelle cadastrée 3 AB 361 à Ahuy. Il est entendu qu'en cas de demande de raccordement exprimée par le propriétaire de la parcelle cadastrée 3 AB 361 à Ahuy, il sera facturé à ce dernier le montant pris en charge par Dijon métropole au titre du raccordement potentiel de cette parcelle, à savoir la somme de 21 139,04 euros hors taxes, soit 25 366,85 euros toutes taxes comprises

Ces travaux seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de Dijon métropole et refacturés à hauteur de 50 % à Monsieur MAYENSON Quentin et Madame MAYENSON Delphine. Les demandeurs devront rembourser à Dijon métropole la somme de 21 139,04 euros hors taxes, soit 25 366,85 euros toutes taxes comprises arrêtés à la date du 7 février 2025.

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

M. le Président.- Merci.

Il est procédé au vote à main levée.

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

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

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 15 PROCURATION(S)	

Délibération n°28

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Eau potable - Protection de la nappe de Dijon Sud - Convention de financement de l'animation de l'Inter CLE Vouge / Ouche et des actions portées dans le cadre du contrat de nappe - Année 2025

Monsieur HOAREAU donne lecture du rapport :

L'InterCLE a été créée le 16 février 2009, date de la signature de la première convention de financement par les organismes membres, que sont aujourd'hui le Syndicat du Bassin versant de la Vouge (SBV) et le Syndicat du Bassin de l'Ouche (SBO), Dijon métropole et la Communauté de Communes de Gevrey-Chambertin et de Nuits-Saint-Georges.

Cette commission inter-bassins entre les Commissions Locales de l'Eau (CLE) de l'Ouche et de la Vouge, a été créée à l'initiative du comité de bassin Rhône Méditerranée, dans le cadre de la sauvegarde et de la restauration de la nappe de Dijon Sud, réservoir abondant d'eau souterraine du territoire de l'agglomération dijonnaise (18 millions de mètres cubes estimés).

Les organismes composant l'InterCLE se sont engagés à mettre en œuvre une politique de restauration de la qualité de la nappe de Dijon Sud afin de respecter les objectifs de qualité de la Directive Cadre européenne sur l'Eau.

A ce jour, les montants prévisionnels des actions ont été estimés à 190 550 €, de ce fait la contribution de Dijon métropole s'élève à 16 250 € maximum en 2025 pour le financement du poste de chargé de mission et la réalisation des actions de la nappe de Dijon Sud.

***M. HOAREAU** - je vous indique que le président de l'Inter CLE, Jean-Patrick Masson, et moi-même ne participerons pas au vote.*

***M. le Président.** - Il a l'air d'être d'accord. C'est bien noté.*

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **de contribuer** à concurrence de 16 250 € en 2025 pour le financement du poste de chargé de mission et la réalisation des actions du contrat de la Nappe de Dijon Sud dont Dijon métropole est signataire et acteur majeur,
- **de charger** Monsieur le Président de Dijon métropole à signer toutes pièces relatives à ce dossier,
- **d'autoriser** le Syndicat du Bassin versant de la Vouge à solliciter des subventions auprès de l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée et Corse et autres financeurs potentiels pour les actions définies ci-dessus.

SCRUTIN POUR : 82 ABSTENTION : 0
 CONTRE : 0 NE SE PRONONCE PAS : 2
 DONT 15 PROCURATION(S)

(Messieurs Masson et Hoareau se déportent.)

Délibération n°29

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Extension du réseau d'eau potable du Chemin rural n°49 de la Combe de la Cras à Plombières-Les-Dijon

Monsieur HOAREAU donne lecture du rapport :

Par délibération du 22 novembre 2013, Dijon métropole a procédé à l'acquisition d'un ensemble foncier sur le plateau de la Cras d'une superficie d'environ 160 ha, constitué notamment de bâtiments d'habitation et viticoles, de dépendances, de terres agricoles et de terres viticoles bénéficiant du classement en aire d'appellation « AOC Bourgogne ».

Située sur le territoire des communes de Dijon, Plombières-lès-Dijon et Corcelles-les-Monts, cette acquisition est intervenue conformément aux objectifs de renaissance du vignoble du Dijonnais, de limitation de l'étalement urbain, ainsi que de maintien d'une agriculture péri-urbaine qualitative, permettant aussi une diversification des productions dans le cadre de la stratégie alimentaire globale conduite par la Métropole.

Il est aussi rappelé qu'a été établi en parallèle, sur la totalité du périmètre du projet, un bail emphytéotique au profit de la Chambre départementale d'Agriculture de Côte d'Or en date du 3 décembre 2013, arrivant à échéance le 31 décembre 2063, afin de permettre les mises en gestion des exploitations viticoles et agricoles, dans le cadre de baux à ferme consentis par la Chambre.

Concernant plus précisément l'aspect viticole de la démarche, outre les 8 hectares historiques de vigne du Domaine de la Cras confié à Marc Soyard dès 2013, déjà plus de 30 nouveaux hectares ont progressivement été attribués par la Chambre d'agriculture à de nouveaux viticulteurs eux-aussi résolument engagés dans la reconquête du vignoble métropolitain. Parmi ces pionniers, on peut citer l'Association Technique Viticole de Beaune (ATVB), le Domaine Gautheron d'Anost, Les Vignes de Jeanne, le Domaine Romain Duthu et les Domaines du Tumulus/Manuel Olivier.

Cette extension sensible du potentiel viticole du plateau de la Cras a conduit Dijon métropole à réévaluer la question de l'usage d'une canalisation d'eau potable existante.

Il s'agit désormais non seulement d'alimenter les besoins domestiques et professionnels de Marc Soyard qui a récemment acquis la propriété de la maison d'habitation et de la cuverie qu'il louait jusque-là, mais aussi de pourvoir aux besoins des autres viticulteurs qui n'ont aujourd'hui pas d'autre choix que d'acheminer par citerne, parfois depuis Nuits-Saint-Georges ou Beaune, l'eau nécessaire à l'arrosage des jeunes plants et à la préparation des traitements autorisés dans le cahier des charges de l'AOC.

Dans ce cadre, Dijon métropole va procéder à l'extension de cette conduite du réseau d'eau potable, sur une longueur de 60 mètres pour un montant de 29 588,56 € HT destiné à alimenter la parcelle 485 AZ 6 à Plombière. Cette parcelle est inscrite dans le zonage eau potable. Les vigneronns prendront à leur charge les frais de pose du regard de comptage et des compteurs pour un montant de 3 771,45 € HT.

M. le Président. - Très bonne idée.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** la prise en charge, par Dijon métropole, du coût de l'extension du réseau ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer toutes pièces relatives à ce dossier.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 15 PROCURATION(S)	

M. le Président - Je vous remercie, monsieur Hoareau, pour votre détermination, votre conviction et votre esprit de synthèse.

Monsieur Masson pour un dossier très important, qui demande un peu d'explications.

Délibération n°30

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Délégation de service public de chaleur de Dijon métropole - Avenant n°8 au contrat Dijon Energies

Monsieur Masson donne lecture du rapport :

Depuis 2022 et pour accélérer la transition énergétique du territoire, Dijon métropole a engagé la mise à jour du schéma directeur de ses réseaux de chaleur urbains et a souhaité mobiliser les acteurs du territoire pour identifier les différentes solutions permettant de développer le verdissement de ses réseaux de chaleur et de leur mettre à disposition du plus grand nombre. Ces solutions devaient également répondre à l'urgence de pouvoir faire bénéficier aux habitants de

Dijon métropole, utilisant aujourd'hui des moyens de production de chaleur fonctionnant au gaz, et étant directement impactés par le précédent contexte de hausse historique des prix du gaz, d'un raccordement au réseau de chaleur.

Pour répondre aux enjeux de développement des énergies renouvelables et de récupération sur le territoire, à la forte demande de raccordement et à la sécurisation des infrastructures de production, Dijon métropole et Dijon Énergies travaille à l'extension des réseaux de chaleur qui constitue la solution la plus pertinente, tant sur le plan technique qu'économique.

Les différentes actions menées par Dijon Métropole en terme de transition climatique et de biodiversité permettent de maintenir un haut niveau de service en terme d'énergie renouvelable et de récupération pour répondre à une demande forte du territoire.

Ainsi, le développement et la décarbonation du réseau de chaleur ainsi projetés seront accompagnés par la mise à disposition, à partir du 1er janvier 2031, d'une puissance complémentaire de chaleur de récupération issue de la modernisation de l'UVE.

Enfin, cette dynamique sera renforcée par la réalisation d'un nouvel ouvrage de production d'énergie renouvelable de type biomasse, d'une puissance de 7 MW sera couplé à une récupération de chaleur sur les fumées.

Ce développement permet d'augmenter significativement le taux d'EnR&R du réseau de chaleur, qui passerait de 70 % à plus de 80 %. Pour les abonnés actuels, l'impact des extensions s'accompagne donc d'une meilleure stabilité tarifaire face aux éventuelles hausses des coûts des énergies fossiles ; il en va de même pour les futurs bénéficiaires du réseau de chaleur de Dijon Métropole, jusque-là exposés à la volatilité des prix liée à leur dépendance au gaz.

Cette solution s'inscrit parfaitement dans le respect des recommandations et des réglementations actuelles que sont notamment les lois Energie et Climat du 9 novembre 2019 et Climat et Résilience du 22 août 2021, notamment s'agissant de la réduction du gaz à effet de serre en vue de l'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050.

De la même manière, le Gouvernement a pu rappeler la nécessité de procéder au verdissement et à l'extension des réseaux de chaleur au regard de l'urgence climatique et de la nécessité de répondre aux problématiques tarifaires et d'indépendance énergétique de la France.

Il estimait, à cet égard, que la décarbonation, le verdissement et l'extension des réseaux de chaleur sont indispensables pour atteindre les objectifs de la France en matière d'énergie renouvelable et de décarbonation.

En conséquence, afin de répondre à ces enjeux environnementaux en verdissant le réseau de chaleur existant, mais également afin de fournir aux bénéficiaires du réseau de chaleur de la Métropole de DIJON d'une chaleur décarbonée à un taux de plus de 80%, tout en sécurisant les ouvrages de production du réseau de chaleur, DIJON Métropole et DIJON ENERGIES ont considéré que des modifications du Contrat étaient devenues nécessaires, sans qu'elles puissent être raisonnablement anticipées avant la prise d'effet de ce dernier.

Les Parties se sont donc rapprochées pour déterminer les modifications devant être apportées au Contrat et ce, conformément aux dispositions du code de la commande publique.

Cette volonté se traduit alors, au regard du montant des travaux à réaliser, de la date d'échéance du Contrat et de la durée d'amortissement pour les investissements, par l'introduction d'une valeur résiduelle.

Au surplus, et pour limiter tant le montant de l'indemnité de fin de contrat que l'augmentation des tarifs, une prolongation de la durée d'amortissement des investissements s'avère également nécessaire, ceci afin de préserver un prix compétitif du service pour les abonnés.

Les Parties se sont donc entendues sur l'ensemble des modifications à apporter au Contrat.

Du fait de leurs caractéristiques, ces éléments de modification ont pour objet de compenser strictement les charges supplémentaires pesant sur le Délégataire.

Vu la délibération du Grand Dijon en date du 25 mars 2010 relative au transfert de la compétence sur la production et la distribution de chaleur sur le territoire de Dijon métropole,

Vu les articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les articles L3131-1 à L3137-5 et Articles R3135-1 à R3135-10 du Code de la commande publique ;

Vu le contrat de concession portant délégation de service public du réseau de chaleur et ses avenants 1 à 7 (ci-après « le Contrat ») conclue entre Dijon métropole (ci-après « Grand Dijon ») et DALKIA, à laquelle la société Dijon Énergie s'est substituée depuis (ci-après «le Délégataire»).

Vu le projet d'avenant n°8 à la Convention ayant pour objet :

- d'autoriser le Délégataire à étendre le réseau de chaleur actuel ainsi qu'à réaliser en conséquence une nouvelle chaudière biomasse et trois nouvelles chaudières gaz en appoint secours au réseau ;
- de régler au délégataire une soulte de fin de contrat constitutive de la valeur résiduelle non-amortie des investissements liés aux moyens de production de chaleur complémentaires et au développement du réseau égale à 35 707 207 € HT ;
- de prolonger la durée du Contrat de 6 ans ;
- plus généralement, d'adapter et de compléter les dispositions techniques, administratives et financières du Contrat pour tenir compte des modifications visées ci-avant ;

Vu l'avis de la commission de délégation de service public en date du 25 mars 2025 ;

Vu le projet de raccordement de la ZAC de Longènes et le règlement n°2023/2831 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis ;

Considérant que les travaux et prestations supplémentaires sont devenus nécessaires pour la poursuite de l'exécution de la convention (Article R3135-2 du code précité), compte tenu des impératifs rappelés par le gouvernement d'un verdissement accru et rapide des réseaux de chaleur, cumulés aux besoins de chaleur à satisfaire en cohérence avec les objectifs du service public concédé ;

Considérant qu'il n'est techniquement pas possible de confier ces prestations à un autre opérateur, compte tenu de la forte imbrication des installations et services supplémentaires avec ceux de la concession initiale. Vu que sur le plan économique, un nouvel opérateur serait dans l'impossibilité de construire un modèle économique viable en réalisant une nouvelle unité de production et un réseau de distribution propre sur le périmètre concerné par l'extension envisagée. Enfin, et en tout état de cause, vu que le délégataire bénéficie d'un droit d'exclusivité sur le périmètre contractuel qui lui est confié ;

Considérant qu'un changement de concessionnaire n'est pas envisageable pour des raisons économiques d'autre part ;

Considérant que lesdits travaux et prestations supplémentaires (intégrant une prolongation de 6 ans) représentent un chiffre d'affaires inférieur à 50 % de la valeur initial du Contrat, conformément à l'article du code de la commande publique précité.

M. le Président.- *Merci. On n'en parle pas beaucoup, parce que c'est sous terre, cela ne se voit pas, mais c'est de l'écologie comme je l'entends et je l'aime au service des habitants et qui permet de maîtriser les prix de l'énergie, tout cela en étant, bien sûr, hors effet de gaz à effet de serre. On a donc vraiment quelque chose de tout à fait bien.*

Merci de suivre cela, parce que c'est extrêmement complexe. Il faut éviter que ceux qui sont déjà servis par le réseau de chaleur payent pour les nouvelles extensions.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** l'avenant n°8 au contrat de délégation de service public du réseau de chaleur de Dijon métropole conclu avec la société Dijon Energies ;
- **d'approuver** les nouveaux tarifs de la DSP tels qu'ils figurent dans le projet d'avenant annexé et dans les conditions précisées par ce dernier ;
- **d'autoriser** le Président à signer l'avenant n°8 à la Convention de délégation de service public du réseau de Chaleur ainsi que la convention de raccordement de la zone d'aménagement des Longènes ;
- **d'autoriser** le Président, pour tous les projets d'actes précités, à apporter, le cas échéant, des ajustements non substantiels aux dits actes.

SCRUTIN POUR : 84

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 15 PROCURATION(S)

Délibération n°31

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Création de la SEM ENERGIES de Dijon métropole

Monsieur Rebsamen donne lecture du rapport :

La France est aujourd'hui confrontée à un triple enjeu de souveraineté énergétique, de compétitivité et d'accélération de la lutte contre le changement climatique, qui rend particulièrement complexe l'approche des sujets énergétiques, tant au niveau national, qu'au niveau de Dijon métropole.

En cohérence avec son Plan Climat et Biodiversité présenté en septembre 2024, au-delà de ce qu'elle engage sur son patrimoine propre, la métropole acquiert dans ce contexte un rôle totalement nouveau. Aux côtés des opérateurs historiques, elle vient animer, impulser et même structurer le développement de la production locale d'énergies renouvelables, et se trouve impliquée dans les logiques de régulation et de flexibilité des usages de l'énergie.

Ainsi, Dijon métropole a un rôle important à jouer pour faciliter et favoriser le déploiement des projets de la transition énergétique sur le territoire.

- Construire une stratégie opérationnelle et suivre la mise en œuvre dans le temps
- Montrer l'exemple en tant que maître d'ouvrage et gestionnaire de patrimoine
- Influencer le territoire et les acteurs du territoire

Compte-tenu des montants d'investissements considérés, mais aussi, car Dijon métropole a avant tout un rôle de facilitateur et d'organisateur des projets de la transition énergétique, il est important que la Collectivité n'investisse pas ou ne finance pas nécessairement directement les projets de production des énergies renouvelables. Dans le cadre des compétences de Dijon métropole en matière d'énergie renouvelable, il est par conséquent proposé la création d'une SEM ENERGIES qui aurait à charge la gestion d'un portefeuille de projets de production d'énergie et de transition énergétique à l'échelle territoriale.

La SEM ENERGIES serait susceptible de prendre en charge en premier lieu la gestion d'un portefeuille de projets de production d'énergie à l'échelle territoriale qui représente environ 350 GWh/an de potentiel répartis en 60 projets environ, pour une enveloppe d'investissements estimée à 750 M€.

Dijon métropole a souhaité dans ce contexte contribuer à la mobilisation des partenaires privés pour catalyser le développement et le financement de projets d'exploitation d'infrastructures de production d'énergies renouvelables ; la SEM ENERGIES devient une solution innovante d'investissement permettant de faciliter le financement des actions de la transition énergétique du territoire.

A cet effet, Dijon métropole a recherché un partenaire financier privé afin de créer avec elle une société d'économie mixte précitée, dont l'objet principal sera l'étude de la faisabilité de projets de production d'énergie renouvelable et de transition énergétique à l'échelle du territoire.

A l'issue du processus de sélection de l'Appel à Manifestation d'Intérêt « Transition climatique, montages projets énergie, et partage de la valeur », Dijon métropole a décidé en date du 28 mars 2024 d'entrer en négociation exclusive avec la société Meridiam.

Le 5 juillet 2024, un protocole d'accord a été signé entre Dijon métropole et Meridiam afin notamment de définir les modalités de collaboration entre les Parties en vue de constituer une société d'économie mixte, la SEM ENERGIES.

Meridiam est une société gérant des fonds d'investissement de long terme dans des infrastructures durables, notamment dans des projets à fort impact environnemental et social.

Au terme des discussions dont les principes ont été définis dans le protocole d'accord, Dijon métropole et Meridiam via son fonds de résilience urbaine « TURF » acceptent de s'associer au sein de la SEM ENERGIES, dont les projets de Statuts et Pacte sont joints au présent rapport.

Dès l'approbation du Pacte et des Statuts et la constitution de la SEM ENERGIES, un premier Conseil d'Administration sera constitué pour suivre l'instruction, la structuration technique, juridique et financière de chacun des projets.

Dans l'hypothèse où le Conseil d'Administration aura confirmé la faisabilité d'au moins un projet, la SEM ENERGIES pourra décider de poursuivre le développement dudit projet et de créer une Société de Projet, dans laquelle la SEM ENERGIES pourra investir de façon minoritaire aux côtés de MERIDIAM/TURF et des opérateurs privés.

Vu les articles L. 2121-21 et L. 5211-1 du code général des collectivités territoriales qui disposent par ailleurs que le conseil métropolitain peut décider, à l'unanimité, de ne pas procéder au scrutin secret, sauf disposition législative ou réglementaire prévoyant ce mode de scrutin.

M. le Président.- *Le troisième dossier très important, c'est la création d'une SEM Energies, puisque nous sommes, aujourd'hui, confrontés, et pas uniquement la France, à des enjeux de compétitivité, d'accélération de la lutte contre le changement, de souveraineté énergétique, etc.*

Nous avons adopté un Plan Climat et Biodiversité en septembre 2024, et nous avons, disons, acquis, dans ce contexte, un rôle totalement nouveau.

Aux côtés d'opérateurs historiques, nous voulons non seulement animer, impulser, mais aussi structurer le développement de la production locale d'énergies renouvelables. Nous sommes donc impliqués dans des logiques de régulation et de flexibilité des usages de l'énergie.

Compte tenu des montants d'investissement considérés, mais aussi, car Dijon Métropole a avant tout un rôle de facilitateur et d'organisateur de projets de la transition, il est important que la collectivité n'investisse ou ne finance pas nécessairement seule ou directement les projets de production d'énergies renouvelables.

Nous avons pensé - les services l'ont proposé et je l'ai validé - la création d'une SEM Energies, qui aurait à charge la gestion de portefeuilles de projets de production d'énergie et de transition énergétique à l'échelle territoriale.

La SEM Energies serait susceptible de prendre en charge la gestion d'un portefeuille de projets de production d'énergie à l'échelle territoriale, qui représente un volume très important de 350 GWh/ an de potentiel répartis en 60 projets pour une enveloppe estimée à 750 M€.

Dijon Métropole a souhaité trouver des partenaires, a contribué à mobiliser des partenaires privés pour catalyser et la SEM Energies est une solution innovante d'investissement,

puisqu'elle permettra de faciliter le financement des actions de la transition énergétique.

Toutefois, nous ne pouvons pas le faire nous-mêmes et on a donc recherché un partenaire financier privé afin de créer avec ce partenaire une société d'économie mixte précitée, dont l'objet principal sera l'étude de la faisabilité des projets de production d'énergies renouvelables et de transition énergétique.

Il y a eu une sélection d'un appel à manifestation d'intérêt « Transition énergétique, transition climatique montage projets d'énergie et partage de la valeur » et nous avons donc décidé, en date du 28 mars de l'année dernière, d'entrer en négociation exclusive avec la société Meridiam. Cette société est un fonds de pension, qui a accepté de signer, en juillet, un protocole d'accord avec Dijon Métropole pour définir les modalités de la collaboration au sein de cette SEM Energies.

Cette société investit dans des fonds d'investissement de long terme, dans des infrastructures durables. Elle doit même être majoritaire, maintenant, dans le groupe Suez - je crois même qu'ils sont devenus premiers actionnaires maintenant.

Après des discussions, telles qu'elles ont été définies, un protocole d'accord a été signé via son fonds de résilience urbaine, qui s'appelle TURF et Meridiam accepte de s'associer avec nous au sein de la SEM Energies, dont les projets de statuts sont joints au rapport - vous les avez.

Dès l'approbation des statuts, du pacte et de la constitution de la SEM, un premier conseil d'administration sera constitué pour suivre l'instruction, la structuration juridique, technique et financière de chacun des projets, mais il faut que le conseil d'administration ait confirmé au moins un projet pour que la SEM Energies puisse décider de poursuivre le développement dudit projet, etc.

La SEM Energies pourra investir de façon minoritaire aux côtés de Meridiam TURF et des opérateurs privés.

Nous avons donc à désigner des représentants au sein du conseil d'administration de la SEM Energies. Je vous propose de désigner Mme Céline Tonot, M. Jean-Patrick Masson et M. Guillaume Ruet.

Nous proposons Jean-Patrick Masson comme président de la SEM Energies et Franck Rigole, son directeur général.

J'indique que, de toute façon, les trois collègues que j'ai cités sont tenus de se déporter pour ne pas participer au vote.

Je vous demande, là encore, si vous considérez qu'il est possible d'avoir l'unanimité pour ne pas procéder à un vote à bulletins secrets ? Si quelqu'un le demande, nous voterons à bulletins secrets. Je vois que personne ne le demande et vous remercie.

Si vous en êtes d'accord, on approuve la création de la SEM Energies et on procède à la désignation des trois collègues que j'ai indiqués comme membres du conseil d'administration de la SEM Energies qui représenteront Dijon Métropole.

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 la SEM ENERGIES,
- **d'approuver** les projets de Statuts et de Pacte d'Associés joints en annexe des présentes,
- **de ne pas recourir à l'unanimité au scrutin secret** pour désigner les représentants de Dijon métropole,
- **de procéder** à la désignation de Madame Céline Tonot, Monsieur Jean-Patrick Masson, Monsieur Guillaume Ruet comme membres du Conseil d'Administration de la SEM ENERGIES représentants Dijon métropole,
- **de proposer** au conseil d'administration de la SEM ENERGIES Monsieur Jean-Patrick Masson comme Président de la SEM ENERGIES,
- **de proposer au** Conseil d'Administration de la SEM ENERGIES Monsieur Franck Rigolle comme Directeur Général de la SEM ENERGIES,
- **d'autoriser** monsieur le Président à signer les documents autorisant la constitution de la SEM ENERGIES, à verser les capitaux correspondants, et à en assurer la bonne exploitation.

SCRUTIN POUR : 79
 CONTRE : 0

ABSTENTION : 2
NE SE PRONONCE PAS : 3

DONT 15 PROCURATION(S)
(Mme Tonot, Mr Ruet et Mr Masson se déplacent)

Délibération n°32

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - CITEO ADELPHÉ - Contrat emballages et papiers 2025-2029

Monsieur Masson donne lecture du rapport :

En application de la responsabilité élargie des producteurs, la gestion des déchets d'emballages ménagers qui proviennent de produits commercialisés dans des emballages, en vue de leur consommation ou utilisation par les ménages doit être assurée par les producteurs, importateurs, ou toute personne responsable de la première mise sur le marché de ces produits.

Ces derniers peuvent transférer leurs obligations en matière de prévention et de gestion des déchets d'emballages ménagers à un éco-organisme titulaire d'un agrément. Il perçoit alors des contributions de ses adhérents qui lui permettent notamment de financer les collectivités territoriales qui assurent la collecte et le traitement des déchets d'emballages ménagers.

Dans le cadre de l'agrément dont bénéficiait CITEO Adelphe pour l'année 2024 (filiale des emballages ménagers, ci-après la « Filière »), Dijon métropole a conclu, conformément au cahier des charges de la filière des emballages ménagers, imprimés papiers et papiers à usage graphique, applicable à cette date et au contrat-type proposé par CITEO Adelphe, un contrat pour l'action et la performance, dit « CAP » portant barème de soutien aux collectivités, dont le terme était fixé au 31 décembre 2024, date à laquelle devait expirer l'agrément de CITEO Adelphe.

Dans la mesure où d'une part, l'agrément de CITEO Adelphe a été renouvelé jusqu'au 31 décembre 2029 et d'autre part, le cahier des charges issu de l'arrêté modificatif du 7 décembre 2023 prévoit l'obligation pour les éco-organismes de la filière de proposer, sous l'égide d'un organisme coordonnateur, un projet de contrat-type unique (ci-après dénommé « Contrat-type unique Collecte sélective ») au titre de la coordination de la filière, il est proposé que Dijon métropole adhère à ce nouveau contrat pour percevoir les soutiens liés au recyclage des matériaux issus de la collecte séparée des emballages ménagers pour la période 2025-2029.

M. le Président. - *Merci. Sur ce rapport, des oppositions ?*

Il est procédé au vote à main levée.

le Conseil,
après en avoir délibéré, décide :

- **d'approuver** le « Contrat-type Unique Collecte sélective » portant accompagnement par l'éco-organisme CITEO Adelphe couvrant la période 2025-2029,
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer lesdits contrats et à prendre toutes les mesures utiles à la mise en œuvre de la présente délibération.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 15 PROCURATION(S)	

Délibération n°33

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - ALIAPUR - Contrat-type pour la gestion des déchets de pneumatiques 2025-2029

Monsieur Masson donne lecture du rapport :

En application de la responsabilité élargie des producteurs, la gestion des pneumatiques doit être assurée par les producteurs, importateurs, ou toute personne responsable de la première mise sur le marché de ces produits.

Ces derniers peuvent transférer leurs obligations en la matière à un éco-organisme titulaire d'un agrément. Il perçoit alors des contributions de ses adhérents qui lui permettent notamment de financer les collectivités territoriales qui supportent les coûts de gestion de ces déchets.

Dans la mesure où d'une part l'agrément de Aliapur a été renouvelé jusqu'au 31 décembre 2029 et d'autre part, le Cahier des charges issu de l'arrêté interministériel du 02 décembre 2023 prévoit l'obligation pour les éco-organismes de la filière de proposer, sous l'égide d'un organisme coordonnateur, un projet de contrat-type (ci-après dénommé « Contrat-type pour la gestion des déchets de pneumatiques auprès des collectivités territoriales») au titre de la coordination de la filière, il est proposé que Dijon métropole adhère à ce nouveau contrat afin qu'Aliapur assure pour la période 2025-2029 :

- l'enlèvement des déchets de pneumatiques dans les points de collecte situés en déchetterie,
- la mise à disposition sans frais de contenants et équipements de protection individuelle,
- la contribution à la prise en charge des coûts des opérations de collecte.

***M. le Président.**- Tu peux passer cette information, s'il te plaît, aux Lentillères, parce qu'il y a pas mal de pneus là bas.*

***M. MASSON.**- Quand on aura récupéré les choses dans un contexte normal, on pourra les recycler.*

***M. le Président.**- Il y en a pas mal, là-bas, et, quand cela prend feu, cela sent mauvais et c'est très mauvais pour la qualité de l'air.*

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** le « Contrat-type pour la gestion des déchets de pneumatiques auprès des collectivités territoriales » portant accompagnement par l'éco-organisme Aliapur couvrant la période 2025-2029
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer ledit contrat et à prendre toutes les mesures utiles à la mise en œuvre de la présente délibération

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 15 PROCURATION(S)	

Délibération n°34

OBJET : ECOLOGIE URBAINE ET SERVICES D'INTERET COLLECTIF - Modification des statuts de l'établissement public de coopération environnementale "Conservatoire Botanique National Bourgogne Franche-Comté/Observatoire régional des invertébrés"

Monsieur DODET donne lecture du rapport :

Par une délibération en date du 28 novembre 2024, Dijon Métropole a décidé d'intégrer les membres fondateurs du Conservatoire Botanique National de Bourgogne-Franche-Comté, créé sous le statut d'établissement public de coopération environnementale (EPCE).

Le département du Territoire de Belfort a annoncé en fin d'année 2024 son souhait de se retirer du projet. Les statuts précédemment adoptés doivent être modifiés en conséquence.

Il est donc nécessaire pour notre collectivité de délibérer à nouveau pour valider les statuts modifiés en conséquence, à savoir :

- Fixer la liste des membres (article 1 des statuts) ainsi qu'il suit :

- L'état,
- La région Bourgogne-France-Comté,
- Le département du Doubs,
- Le département du Jura,
- Le département de la Haute-Saône,
- Le département de Côte d'Or,
- Le département de la Nièvre,
- Le département de l'Yonne,
- La communauté urbaine « Grand Besançon Métropole »,
- La métropole « Dijon Métropole »,
- La communauté d'agglomération du Grand Dole,
- La ville de Besançon,
- La parc naturel régional du Haut-Jura,
- La parc naturel régional du Doubs Horloger,
- Le parc naturel régional des Ballons des Vosges,
- Le parc naturel régional du Morvan,
- Le parc national des forêts,
- L'office français de la biodiversité,
- L'office national des forêts

- Prévoir que son conseil d'administration comporte 28 membres (article 9 des statuts), c'est-à-dire 22 membres répartis entre les différents membres fondateurs, auxquels s'ajoutent deux représentants du personnel, deux personnalités qualifiées dans les domaines de compétence de l'établissement et deux représentants d'associations œuvrant en matière environnementale.

Cette nouvelle composition du conseil d'administration est sans incidence sur le nombre de siège de Dijon Métropole.

M. le Président. - *C'est bien et vite dit.*

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** les statuts de l'établissement public de coopération environnementale « Conservatoire botanique national de Bourgogne-Franche-Comté – Observatoire régional des invertébrés » tels qu'annexés.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 15 PROCURATION(S)	

OBJET : DEPLACEMENTS, MOBILITES ET ESPACE PUBLIC - Gestion et exploitation du mobilier urbain - Avenant n°1

Monsieur Falconnet donne lecture du rapport :

Un contrat de concession de service public portant sur la gestion et l'exploitation des mobiliers urbains de Dijon métropole, conclu le 20 octobre 2023, pour une durée de six ans, deux mois et dix jours avec une prise d'effet à compter du 22 octobre 2023, a été signé par Dijon métropole et la société CLEAR CHANNEL FRANCE.

Les ajustements ci-après nécessitent une actualisation des dispositions contractuelles. Un avenant au contrat doit donc être passé.

L'avenant n°1 au contrat de gestion et d'exploitation des mobiliers urbains de Dijon métropole a pour objet :

1- D'acter le changement de dénomination sociale de la société CLEAR CHANNEL France.

Ce changement de dénomination sociale est sans incidence sur les capacités techniques, financières et professionnelles de la société.

2 - De modifier les clauses relatives à la remise en peinture, au remplacement des mobiliers et à la fréquence de nettoyage des mobiliers

Sur la durée du contrat, le Concessionnaire doit procéder :

- A la remise en peinture de 341 abris voyageurs et de 141 planimètres,
- Au remplacement de 30 abribus et de 18 planimètres.

Au cours de la réunion trimestrielle du 11 septembre 2024 prévue au contrat, Dijon métropole a sollicité du concessionnaire pour qu'il procède et ce, sur la seule année 2025, à la rénovation de l'ensemble des mobiliers restants à réhabiliter.

En contrepartie de l'anticipation et de la prise en charge financière et opérationnelle, dès 2025, de l'opération de remise en peinture évoquée au point précédent, les Parties conviennent à titre de compensation, de réduire la fréquence de nettoyage des mobiliers sur la durée du contrat.

3 - De fixer un nouvel indice de révision de la redevance

Au cours de la réunion trimestrielle précitée, les Parties ont constaté que l'indice de révision servant à l'actualisation de la redevance n'est plus publié par l'INSEE.

Afin de poursuivre l'actualisation du montant de la redevance annuelle, les Parties ont décidé de se référer à un nouvel indice, adapté à l'objet du contrat conformément au Code Monétaire et Financier.

4 - D'actualiser le bordereau de prix unitaire avec des prestations complémentaires.

Depuis la notification du contrat, pour gagner en efficience et en qualité de service, les parties ont identifié des prestations techniques qui devraient être intégrées dans le bordereau des prix unitaires comme :

- Fourniture d'un mobilier - Sinople (modèle de mobilier retenu pour les renouvellements)
- Pose d'un mobilier - Sinople
- Scellement d'un mobilier - Sinople
- Scellement chimique d'un mobilier – Sinople
- Peinture in situ
- D'un poteau de borne d'information voyageur
- D'un totem d'information voyageur

5. D'ajouter des prestations supplémentaires pour l'impression des campagnes institutionnelles.

Sur les campagnes institutionnelles de Dijon métropole, CITYZ MEDIA doit prendre en charge l'impression, l'affichage et l'entretien de 26 campagnes, soit 5 850 affiches par an.

Les besoins de la Métropole, en matière de communication, pouvant être supérieurs aux nombres de campagnes et d'affiches susmentionnés, les Parties ont décidé, d'un commun accord, d'ajouter dans le Bordereau des Prix Unitaires, des prestations d'impression, d'affichage et d'entretien des campagnes institutionnelles supplémentaires.

Ces différentes modifications entrent toutes dans le champ des modifications non substantielles du 5° de l'article L. 3135-1, telles que précisées par l'article R. 3135-7 du code de la commande publique.

Le projet d'avenant n°1 dans son intégralité est annexé à cette délibération.

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

M. DAVID. - Monsieur le Président, chers collègues, brièvement, un constat et une satisfaction.

Le constat : Cityz Média propose une redevance versée à la Métropole de plus de 800 000 € par an, et, dans le même temps, elle projette tout de même un résultat net d'exploitation de 15 %. C'est confortable. Cela pourrait peut-être mériter une négociation plus rémunératrice pour notre Métropole à l'avenir.

La satisfaction : je constate qu'un exécutif en grande partie socialiste soutient le capitalisme et cela me réjouit.

M. FALCONNET. - On n'est pas la France Insoumise !

M. le Président. - Ah non !

La parole est à M. Muller.

M. MULLER. - Merci, monsieur le Président. Chers collègues, nous profitons de cet avenant au contrat de concession de service public portant sur la gestion et l'exploitation des mobiliers urbains de Dijon Métropole conclu le 20 octobre 2023 pour réitérer une demande que les écologistes appuient depuis bientôt sept ans.

Lors du vote du règlement local de publicité intercommunal le 28 juin 2018, nous avons proposé d'intégrer une disposition permettant de réduire progressivement l'éclairage du mobilier urbain et des panneaux sucettes de manière à obtenir, à terme, une extinction totale la nuit en dehors des périodes de circulation des transports en commun.

Au-delà des enjeux de sobriété énergétique et dans un souci de libérer l'espace public de la publicité et de l'incitation à la surconsommation, nous réaffirmons la nécessité de réduire le nombre et la surface couverte par le mobilier urbain.

Je vous remercie de votre attention.

M. le Président. - Sur la luminosité, j'ai reçu un courrier d'un habitant de Chevigny-Saint-Sauveur qui accuse la Métropole d'empêcher le maire de Chevigny d'allumer entre minuit et six heures du matin les rues - ce n'est pas le maire qui est en cause. Je ne savais que dire !

On fait attention à tout. On a été parmi les premiers à mettre en place - c'est, d'ailleurs, André Gervais qui l'avait demandé - un plan de limitation de la publicité des abribus.

Tout cela est bien contrôlé, bien tenu et nous ne sommes pas dans une ville où on voit des 4x3 de partout, etc. J'ai vu que seulement quelques villes commencent à les enlever. Nous, cela fait longtemps que nous les avons enlevés. Voilà ce que je peux répondre. On a besoin, tout de même, de continuer à vivre dans une société - je suis désolé de dire ce gros mot - où il y a de la consommation.

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** le projet d'avenant n° 1 au contrat de concession de service public portant sur la gestion et l'exploitation des mobiliers urbains entre Dijon métropole et Cityz média en date du 20 octobre 2023, dans les conditions exposées ci-dessus ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à procéder si nécessaire, à des adaptations ne remettant pas en cause l'économie générale de l'avenant proposé,
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer l'avenant définitif, et tout acte à intervenir pour l'application de cette décision.

SCRUTIN POUR : 80

ABSTENTION : 4

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 16 PROCURATION(S)

Délibération n°36

OBJET : DEPLACEMENTS, MOBILITES ET ESPACE PUBLIC - Service DIVIACCES - Révision du règlement d'usage du service de Transport de personnes à Mobilité Réduite

Madame POPARD donne lecture du rapport :

Vu le contrat de délégation de service public portant sur l'exploitation des services de la mobilité pour les années 2023 à 2029, conclu le 23 décembre 2022, signé par Dijon métropole et la société dédiée Keolis Dijon Multimodalité.

Afin de se mettre en conformité avec la loi LOM, tous les aspects du service actuel DiviAccès ont été réexaminés et plusieurs mesures sont entrées en vigueur en 2022.

Au 1er janvier 2022, une tarification préférentielle pour les accompagnateurs de personnes handicapées ayant une carte mobilité inclusion (CMI), quelle qu'en soit la mention (invalidité, stationnement, priorité) a été mise en place avec le Pass 10+1 voyages à 50%.

L'obligation de résidence du demandeur sur le territoire de Dijon métropole a été supprimée et le service est désormais ouvert à tout demandeur inclus dans la cible du service. Au 1er juillet 2022, la réorientation de l'éligibilité au service vers une cible prioritaire avec admissibilité immédiate au service, tout en conservant l'accès au service pour les autres cibles a été mise en place. De nouvelles modalités de fonctionnement ont été mises en place afin d'optimiser le service et en préserver l'accès à tous les bénéficiaires.

Si les nouvelles modalités sont aujourd'hui intégrées par l'ensemble des adhérents, le règlement d'usage du service de transport de personnes à mobilité réduite de Dijon métropole fait l'objet d'une réorganisation complète des thématiques et d'une révision de certaines de ses modalités.

Les modalités suivantes ont été ajoutées :

- Temps minimum entre deux courses (III.2) : un temps minimum de 30 minutes sur place est imposé à un même utilisateur entre deux demandes de transport.
- Courses pour motif de santé (III.3) : Le service DiviAccès assure les transports publics pour motif de soins dès lors qu'ils ne relèvent pas de la compétence de la sécurité sociale (transport sanitaire). Les transports publics pour motif de soins sont alors réalisés de préférence entre 9h et 16h (horaires limites des premières et dernières heures convenues). Ils sont possibles en dehors de cette plage horaire lorsqu'ils s'enchaînent avec un déplacement pour le motif travail.

D'autres modalités ont été modifiées :

- Organisation du déplacement (III.4) : les certificats médicaux pour le transport en taxi ne sont pas acceptés par le service DiviAccès. Si la demande relève du transport sanitaire, le médecin doit établir un bon de transport à destination de la sécurité sociale.
- Délais de réservation : La réservation est possible à partir de 30 jours avant le déplacement et jusqu'à la veille du déplacement à 17h. Une précision a été apportée : 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.

- Les modalités de prise en charge (V.1) : le service DiviAccès assure un transport de bordure de voirie sur le domaine public ouvert à la circulation automobile. La mention suivante a été ajoutée : En tant que service de transport public, il est demandé à l'utilisateur de :
 - o Pouvoir se rendre sur le trottoir pour la prise en charge
 - o Être en capacité de poursuivre son déplacement une fois déposé sur le trottoir
- Prise en charge de bagages ou de charges lourdes (VI.4) : la prise en charge de bagages peu encombrants et d'objets, matériels ou colis 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 à l'intérieur du véhicule afin d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers à bord de celui-ci.

L'application du nouveau règlement d'usage du service de transport de personnes à mobilité réduite de Dijon métropole sera effective au 1^{er} juillet 2025.

Le règlement d'usage du service de transport de personnes à mobilité réduite de Dijon métropole dans son intégralité est annexé à cette délibération.

M. le Président. - Très bien, très clair. La parole est à Mme Gerbet.

Mme GERBET. - Mon intervention, monsieur le Président, mes chers collègues simplement pour souligner deux remarques qui m'ont été faites.

Déjà concernant le paiement de l'amende de 20 € après la troisième annulation hors délai sur quatre mois. Effectivement, pour ne pas payer l'amende, il est demandé un certificat médical. Ces personnes malades ou handicapées sont fragiles, et, parfois, la maladie ou le handicap ne prévient pas. Elles en connaissent la cause et ne vont pas forcément voir le médecin à chaque fois.

Le deuxième point, c'est la possibilité de décaler de 60 minutes le départ ou le retour de la course. C'est apparemment trop long.

M. le Président. - On continue comme cela si cela ne vous dérange pas. C'est un dispositif qui fonctionne. Merci.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- d'approuver le nouveau règlement d'usage du service de transport de personnes à mobilité réduite de Dijon métropole dans les conditions exposées ci-dessus

SCRUTIN POUR : 82

ABSTENTION : 2

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 16 PROCURATION(S)

Délibération n°37

OBJET : DEPLACEMENTS, MOBILITES ET ESPACE PUBLIC - Attribution de fonds de concours - Revalorisation et requalification de la rue de Verdun à Saint-Apollinaire - Avenant à la convention de financement

Monsieur Detang donne lecture du rapport :

Dans le cadre de son Programme Pluriannuel d'Investissement, Dijon Métropole a revalorisé et requalifié la rue de Verdun à Saint-Apollinaire.

Dans le cadre des articles L. 5217-7 et L. 5215-26 du code général des collectivités territoriales, les communes membres d'une métropole ont la faculté de participer au financement de la réalisation ou du fonctionnement d'un équipement : des fonds de concours peuvent ainsi être versés à Dijon métropole par ses communs membres après accords concordants exprimés à la majorité simple du conseil métropolitain et des conseils municipaux des communes concernées.

La commune de Saint-Apollinaire a décidé de contribuer par voie de fonds de concours au financement des travaux de revalorisation et de requalification de la rue de Verdun à hauteur de 50 000 euros maximum.

Dans ce cadre, une convention fixant les modalités de participation de la commune, a été signée avec Dijon métropole le 12 novembre 2024. Cette convention prévoyait un versement de ce fond de concours dans le courant de l'année 2024.

Les travaux de revalorisation et de requalification de la rue de Verdun ont bien été réalisés en 2024. Les prestations d'entretien des plantations, prévus dans le cadre du marché qui compte un lot unique, se poursuivent quant à elles jusqu'en 2026.

La convention, telle qu'elle a été rédigée, stipule que le versement du fond de concours ne pourra se faire qu'à réception du Décompte Général Définitif (DGD), qui clôt juridiquement et financièrement le marché public. Le DGD, du fait de l'entretien des plantations qui est intégré au marché, ne pourra être établi qu'en 2026.

Il est donc proposé de signer un avenant à la convention, joint à la présente délibération, explicitant la possibilité pour la commune de Saint-Apollinaire de verser le fond de concours « sur présentation des procès-verbaux de réception des travaux, hors prestations d'entretien des plantations, ainsi que sur justification des montants acquittés pour la réalisation des travaux. »

Le versement du fond de concours pourrait donc être réalisé dans le courant de l'année 2025.

M. le Président. - *Merci. C'est assez clair.*

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** l'avenant n° 1 à la convention du 12 novembre 2024 annexé à la délibération ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président ou, par délégation le Vice-Président concerné, à signer l'avenant n° 1 à la convention du 12 novembre 2024 annexé à la délibération ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président ou, par délégation le Vice-Président concerné, à signer tout acte nécessaire à la bonne exécution de ce dossier.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 16 PROCURATION(S)	

Délibération n°38

OBJET : DEPLACEMENTS, MOBILITES ET ESPACE PUBLIC - Aménagement du Chemin de la Noue à Longvic - Convention de participation financière de Dijon métropole

Monsieur Detang donne lecture du rapport :

Le chemin de la Noue à Longvic est une voie privée, appartenant à la CCI Métropole de Bourgogne, ouverte à la circulation publique.

La CCI Métropole de Bourgogne souhaite aménager cette voie, notamment pour gérer l'entrée de l'Ecole des métiers – Dijon métropole qui est installée dans cette rue, et gérer les flux entrants et sortants.

Cet aménagement représente un intérêt pour Dijon Métropole, compétent en matière de création, d'aménagement et d'entretien de voirie. Fort de sa compétence voirie, Dijon métropole est en charge des aménagements et de la gestion des espaces publics sur son territoire. Le chemin de la Noue constitue un axe de desserte permettant d'accéder à de nombreux centres de formation. Cette voirie se doit d'être requalifiée pour pouvoir accueillir tous les modes de transport et notamment les piétons, les vélos et les véhicules. La vétusté actuelle de la voirie ne permet pas, en l'état, cette desserte de qualité pour tous les modes de transports. En complément de cette volonté de tendre vers une mixité des usages, l'intérêt de cette requalification repose également sur l'apaisement des vitesses. Ces aménagements en faveur d'une réduction des vitesses ainsi que d'une plus grande végétalisation des espaces publics permettront ainsi de contribuer à valoriser le cadre de vie. L'aménagement envisagé est également vertueux en matière de gestion intégrée des eaux pluviales, permettant de développer une gestion à la source de l'eau de pluie.

Les travaux seraient réalisés en 2025. Leur coût est estimé à 943 500 euros HT.

En vue de cet aménagement, des échanges ont eu lieu entre Dijon métropole et la CCI. Il a été convenu que Dijon métropole apporte une aide financière pour cette opération à hauteur de 100 000 euros TTC.

La convention, dont le projet est joint à la présente délibération, fixe les modalités de participation financière de Dijon métropole à cet aménagement, dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par la CCI Métropole de Bourgogne en tant que propriétaire.

En contrepartie de cette participation, la CCI s'engage à maintenir l'emprise de l'opération ouverte au public pendant une durée minimum de quinze années à compter de l'achèvement des travaux.

Pendant cette même période, la CCI accorde à Dijon métropole un droit de priorité sur tout projet de cession de l'emprise de l'opération.

Si Dijon métropole décide d'acquérir sur le fondement du droit de priorité accordé, la cession aura lieu à l'euro symbolique en vue d'un transfert dans le domaine public routier et ne donnera lieu au paiement d'aucune indemnité.

M. le Président.- *Pas d'oppositions ?*

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'accorder** à la CCI la participation financière Dijon métropole à l'aménagement du Chemin de la Noue à Longvic pour un montant de 100 000 euros TTC ;
- **d'approuver** les termes du projet de convention annexé à la délibération ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer la convention définitive ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à apporter au-dit projet des modifications non substantielles ne remettant pas en cause son économie générale ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer tout acte nécessaire à la bonne exécution de ce dossier.

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 16 PROCURATION(S)	

OBJET : CULTURE ET SPORTS - Zénith - Renouvellement du contrat de délégation de service public - Mode de gestion

Madame Martin donne lecture du rapport :

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et particulièrement les articles L 1411-1 et suivants,

Vu le Code de la Commande publique et particulièrement les articles L1121-1 et suivants,

Vu le rapport de présentation annexé à la présente délibération et rédigé conformément aux dispositions de l'article L 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif aux modes de gestion, présentant les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur exploitant,

Vu l'avis favorable de la Commission des Services Publics Locaux rendu le 20 mars 2025,

Considérant que Dijon métropole est propriétaire de la salle de spectacles « Zénith Dijon » exploitée actuellement par la société S-PASS via une concession de service public d'une durée de 7 ans.

Considérant que le contrat arrive à échéance le 31 janvier 2026, Dijon métropole souhaite procéder à son renouvellement et lancer une nouvelle procédure de mise en concurrence.

Considérant qu'il appartient au Conseil métropolitain de Dijon métropole de se prononcer sur le mode de gestion qu'il entend mettre en œuvre pour l'exploitation de cet équipement et sur les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur exploitant.

Considérant qu'au vu des objectifs de la Métropole et des éléments exposés dans le rapport annexé, seule une gestion déléguée par contrat concessif paraît adaptée,

Considérant qu'une délégation de service public sous la forme d'une concession de service public d'une durée de 7 ans est adaptée aux objectifs poursuivis par la Métropole pour l'exploitation de la salle de spectacle « Zénith de Dijon ».

Pour ce faire, il convient de lancer dès à présent la procédure de délégation de service public conformément aux dispositions des articles L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

M. le Président. - Très bien.

Il est procédé au vote à main levée.

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

- **d'approuver** le principe de la délégation de service public pour assurer l'exploitation du Zénith de Dijon Métropole ;
- **d'approuver** les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur délégataire, décrites dans le rapport ci-annexé ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à lancer la procédure de délégation de service public (effectuer notamment les publicités nécessaires) et à mener les négociations avec les différents candidats conformément aux articles L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
- **d'autoriser** Monsieur le Président à prendre toutes les décisions et à signer tous les documents nécessaires à l'application de la présente.

SCRUTIN POUR : 84

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

NE SE PRONONCE PAS : 0

DONT 16 PROCURATION(S)

Délibération n°40

**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.- Vous avez sous les yeux le rapport de délégation du président.
Cela suscite-t-il chez vous des prises de parole ? Je n'en vois pas.*

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

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

SCRUTIN	POUR : 84	ABSTENTION : 0
	CONTRE : 0	NE SE PRONONCE PAS : 0
	DONT 16 PROCURATION(S)	

M. le Président - *Si tel est le cas, je vous remercie pour la qualité des débats, pour l'ambiance correcte - on peut le dire. Certains soirs, cela l'est moins. Parfois, cela l'est un peu plus. C'était bien ce soir. On devrait continuer ainsi et vous devriez toujours voter pour tout, ce serait beaucoup plus simple, parce que cela n'apporte pas grand-chose que vous votiez contre - enfin, chacun fait comme il veut.*

À toutes et à tous, une bonne soirée et prenons le verre de l'amitié.

La séance est levée à 21 h 05.

