



CONTRIBUTION DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

à l'élaboration du *Plan Climat Air Énergie*
de Dijon métropole

Février 2024



SOMMAIRE

INTRODUCTION..... P. 3

- Contextep. 3
- Contribution attendue du Conseil de développement..... p. 4
- Méthode d'élaboration de la contribution du Conseil de développement..... p. 5
- Plan de la contribution..... p. 7

1. QUALITÉ DE L'AIR..... P. 8

- Avant-propos p. 9
- Gaz à effet de serre de la métropole : les 3 grandes sources identifiées..... p. 10
- Une démarche d'anticipation et de réparation p. 13
- Le débat citoyen, la démocratie participative p. 14
- Anticiper et mettre en veille p. 14
- Réduire le parc de véhicules de la métropole Crit'air 3, 4 et 5..... p. 14
- Créer une ressource permanente pédagogique..... p. 15
- Vers un schéma indicatif pour les véhicules de transport..... p. 15
- Synthèse des points de blocage et des solutions proposées..... p. 17

2. L'EAUP. 18

- Le constat.....p.19
- Les propositionsp.21
- Synthèse des points de blocage et des solutions proposées..... p. 25

3. LA BIODIVERSITÉ..... P.26

- Définition et grands enjeux p. 27
- Cadre général de l'action et des spécificités pour la métropole dijonnaise.....p. 28
- Des grands éléments devraient être fondateurs dans la démarche de construction d'un grand plan biodiversité.....p. 29
- Nos préconisations pour un plan biodiversité.....p. 31
- Synthèse des points de blocage et des solutions proposées..... p. 35

4. L'ALIMENTATION DURABLE P. 37

- Modèle souhaitable en 2050 p. 38
- Conditions requises pour atteindre ce modèle p. 39
- Propositions pour atteindre le modèle alimentaire visé en incluant les conditions de réussite p. 40
- Synthèse des points de blocage et des solutions proposées.....p. 42

5. L'ÉNERGIE P. 43

- Conditions requises pour atteindre ce modèlep.44
- Réduction de la consommation d'énergiep.46
- Synthèse des points de blocage et des solutions proposées.....p. 47

6. LE BÂTI ET LES DÉCHETSP.48

- Bâti et habitat.....p. 49
- Déchetsp. 52
- Synthèse des points de blocage et des solutions proposées.....p. 55

7. LES MOBILITÉS..... P. 56

- Mobilité.....p. 57
- Vélop. 58
- Transport en commun.....p. 60
- Piétonsp. 61
- Voiture.....p. 61
- Transport du dernier kilomètrep. 63
- Aérienp. 63
- Transversal transportp. 64
- Synthèse des points de blocage et des solutions proposées.....p. 65
- Annexep. 66

CONCLUSION.....P. 68

- Propositions pour un PCAET de la métropole dijonnaise innovantp.69

ANNEXES.....P.80

- Saisinep. 81
- Parcours d'informations préalablesp. 83



INTRODUCTION

Le contexte

Dijon métropole s'est engagée depuis une vingtaine d'années dans une politique d'adaptation du territoire aux grands changements climatiques qui sont devenus une préoccupation majeure des pouvoirs publics, des acteurs économiques et des habitants. Leurs impacts sont en effet considérables en termes de santé publique, de préservation des ressources, de biodiversité et d'alimentation. Ils imposent un ajustement du modèle de production et de consommation d'énergie pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cela suppose notamment de revisiter la gestion de l'eau, l'habitat, les mobilités, les productions agricoles, les habitudes de consommation, les comportements collectifs et individuels...

Les enjeux sont mondiaux, et se déclinent aux niveaux européen, national, régional et territorial. Ils donnent lieu à des cadres d'actions systémiques, en cohérence les uns avec les autres :

- ▶ **Au niveau international** : protocole de KYOTO, COP 21 (Accords de Paris) ;
- ▶ **Au niveau de l'Union européenne** : Paquet Energie Climat, Feuille de route climat 2050, Directives qualité de l'air ;
- ▶ **Au niveau de l'État français** : les inscriptions législatives formalisant la stratégie française pour l'énergie et le climat et les grands plans d'action : Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC), Loi MAPTAM, Loi NOTRe, Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), Plan national santé environnement (PNSE) ;
- ▶ **Au niveau de la Région** : Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), schéma régional climat air énergie (SRCAE), Plan régional santé environnement (PRSE) ;
- ▶ **Au niveau territorial** : Plan climat air énergie territorial (PCAET) et Plan de protection de l'atmosphère (PPA).

Au-delà d'un Plan climat énergie territorial volontaire en 2010, un premier Plan climat air énergie territorial (PCAET) a structuré et réaffirmé en 2018 l'engagement de la métropole et de ses partenaires en matière de lutte contre le changement climatique et en matière d'adaptation aux effets inévitables de celui-ci.

L'heure est à présent venue pour la métropole d'engager la révision de son PCAET pour les 6 ans à venir, de 2024 à 2030. Elle a choisi d'ajouter volontairement deux volets supplémentaires au champ réglementaire des PCAET : la biodiversité et l'alimentation durable. L'élaboration de ce nouveau PCAET de la métropole comprend des temps de partage d'information, d'écoute et de débats pour y associer les habitants et les parties prenantes. Il s'agit d'une exposition itinérante d'information, de sensibilisation et de participation "Demain la ville", d'ateliers de sensibilisation et de participation, d'un questionnaire en ligne et de débats de proximité. Mais il s'agit aussi d'une contribution du Conseil de Développement de Dijon métropole.

La contribution attendue du Conseil de développement

La contribution du Conseil de développement a été demandée par un courrier du Président de Dijon métropole à la Présidente du Conseil de développement en date du 4 mai 2023.

La vision collective du Conseil de développement est attendue sur la base des deux questions suivantes :

- ▶ En 2050, Dijon métropole est une référence en matière de politique de transition climatique, alimentaire et de préservation de la biodiversité. Elle est reconnue pour sa qualité de vie et son modèle durable y compris sur le volet social. Quel a été son modèle de développement ?
- ▶ À quelles conditions, au niveau individuel et collectif, les changements nécessaires pour parvenir à cette vision peuvent-ils être mis en œuvre ?

L'échéance de remise de la contribution a été fixée au 15 février 2024.

C'est sur ces bases que le Conseil de développement a organisé et planifié son travail.

La méthode d'élaboration de la contribution du Conseil de développement

APPUI SUR LA COMMISSION "PROSPECTIVE" ÉLARGIE

Dans la mesure où la Commission permanente "Prospective" du Conseil de développement travaillait déjà sur plusieurs thématiques incluses dans le champ du PCAET, il a été choisi en assemblée plénière le 24 juin 2023, de s'appuyer sur cette commission pour élaborer le projet de contribution attendue, en élargissant la commission à tous les membres du CODEV désireux de participer aux échanges.

La composition de la commission a ainsi été élargie à 29 membres.

Au regard de la taille du groupe il a été acté de ne pas créer de sous-groupes thématiques.

DES RÉUNIONS DE TRAVAIL HEBDOMADAIRES

Selon les disponibilités de chacun, chaque réunion de travail comportait en moyenne une quinzaine de membres particulièrement assidus aux différents temps de travail.

La commission élargie s'est réunie 22 fois, pour des séances d'une durée habituelle de 2 heures et parfois de 3 heures. En 2023 : 16 mai, 1^{er} juin, 15 juin, 29 juin, 7 septembre, 21 septembre, 28 septembre, 29 septembre, 5 octobre, 12 octobre, 19 octobre, 26 octobre, 9 novembre, 16 novembre, 23 novembre, 30 novembre, 7 décembre, 14 décembre, 21 décembre. En 2024 : 11 janvier, 18 janvier, 25 janvier.

UNE MÉTHODE PARTICIPATIVE

La construction de la contribution attendue a reposé sur des synthèses thématiques rédigées par des membres volontaires, discutées en tours de table et enrichies en séance par les propositions réfléchies à l'avance par chaque participant sur la thématique considérée. Les dernières réunions ont été consacrées à des relectures successives puis à la validation de la proposition finale du groupe de travail, soumise au vote de l'assemblée plénière du 10 février 2024. Le présent avis a été adopté à 39 voix "pour", 1 voix "contre" et 4 "abstentions".

La qualité de l'écoute mutuelle au sein de la commission élargie a été soulignée, et a conduit à formuler les propositions retenues de manière consensuelle. Le groupe tient à souligner le fait que les désaccords sur les propositions formulées par les uns ou par les autres ont été exceptionnels. Le caractère consensuel des propositions retenues est en faveur de l'acceptabilité sociale de ces propositions face à une population qui a pu être sensibilisée aux enjeux grâce au parcours d'information suivi.

UN PARCOURS D'INFORMATION STRUCTURÉ

Pour étayer les réflexions collectives au-delà de la richesse des apports spontanés de ses membres, le Conseil de développement a bénéficié de plusieurs supports :

- ▶ Des participations individuelles aux ateliers de sensibilisation et de participation ;
- ▶ La présentation, en marge de l'assemblée plénière du 24 juin 2023, de l'exposition itinérante "Demain la vi(II)e" ;
- ▶ La participation de plusieurs membres à la Fresque du Climat puis à la fresque de la Renaissance écologique ;
- ▶ La participation de la Présidence du Conseil de développement au comité du suivi du PCAET ;
- ▶ Les études nationales et locales recueillies par des membres du Conseil de développement. À cet égard le Conseil de développement regrette que des déclinaisons locales d'indicateurs nationaux n'aient pu lui être transmises, faute de disponibilité ou d'existence à ce jour. Il en va ainsi notamment du bilan du précédent PCAET (au-delà des éléments ponctuels dans le diagnostic), du dossier de candidature 100 Villes climatiquement neutres et intelligentes, du Projet européen Villes Pilotes, des indicateurs globaux d'évolution à l'échelle de la métropole en matière d'empreinte carbone, projet hydrogène etc.
- ▶ 11 auditions thématiques par la commission "Prospective élargie PCAET" :
 - Cadrage et explicitation de la saisine
 - Le cadre, le diagnostic et les ambitions du PCAET
 - L'habitat et les mobilités
 - Le focus sur les déplacements à vélo dans la métropole
 - La qualité de l'air et sa mesure
 - La biodiversité
 - L'énergie et l'élaboration du schéma directeur de l'énergie de la métropole
 - Les scénarii de l'ADEME pour les transitions à l'horizon 2050
 - Les cadres juridiques de l'adaptation au changement climatique par la DREAL
 - La stratégie de transition alimentaire de la métropole
 - La ressource en eau sur le territoire métropolitain

Plan de la contribution

Établir un modèle de développement permettant de conférer à la métropole le statut de référence en matière de politique de transition climatique, alimentaire et de préservation de la biodiversité, conduit au fond à formuler des propositions d'actions en ce sens. Étudier à quelles conditions, au niveau individuel et collectif, les changements nécessaires pour atteindre cet objectif peuvent être mis en œuvre, suppose de mesurer les freins et les blocages, ainsi que les conditions d'acceptabilité sociale des propositions envisagées.

C'est la progression argumentaire qui a été choisie par le Conseil de Développement pour rédiger sa contribution, ceci au sein de chacune des grandes thématiques suivantes :

1. L'air
2. L'eau
3. La biodiversité
4. L'alimentation durable
5. L'énergie
6. Le bâti et les déchets
7. Les mobilités

Dans la mesure où les thématiques sont souvent liées entre elles, il est apparu utile de présenter dans une conclusion substantielle une synthèse transversale des propositions clés, résumées in fine dans des graphes synoptiques.



PARTIE 1

QUALITÉ DE L'AIR

1. QUALITÉ DE L'AIR

Avant-propos

De nombreux indicateurs entendent mesurer la qualité de l'air.

L'objet de cette note n'est pas de les détailler un par un mais bien de **comprendre la pression exercée** sur la qualité de l'air par plusieurs facteurs de "pollution" diront les uns, de "mauvais comportements de consommation" diront les autres.

Notre démarche est d'émettre un train de recommandations que nous souhaitons rejoindre, si cela n'est pas encore le cas, dans le prochain PCAET de Dijon métropole.

Le premier étonnement : la pression exercée par les transports n'a cessé d'augmenter régulièrement (source CITEPA baromètre mensuel des émissions).

Les gaz à effet de serre mesurés actuellement sont le dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hydrofluorocarbures (HFC), perfluorocarbures (PFC), hexafluorures de soufre (SF₆) et trifluorures (NF₃).

Les pollens de plantes allergisantes font partie intégrante de la pression exercée sur la qualité de l'air avec une forte saisonnalité.

Certaines particules fines ne sont ni détectées ni mesurées et sont dangereuses pour la santé des habitants.

Tous les acteurs auditionnés s'attendent à une révision drastique des normes actuelles notamment pour les particules fines.

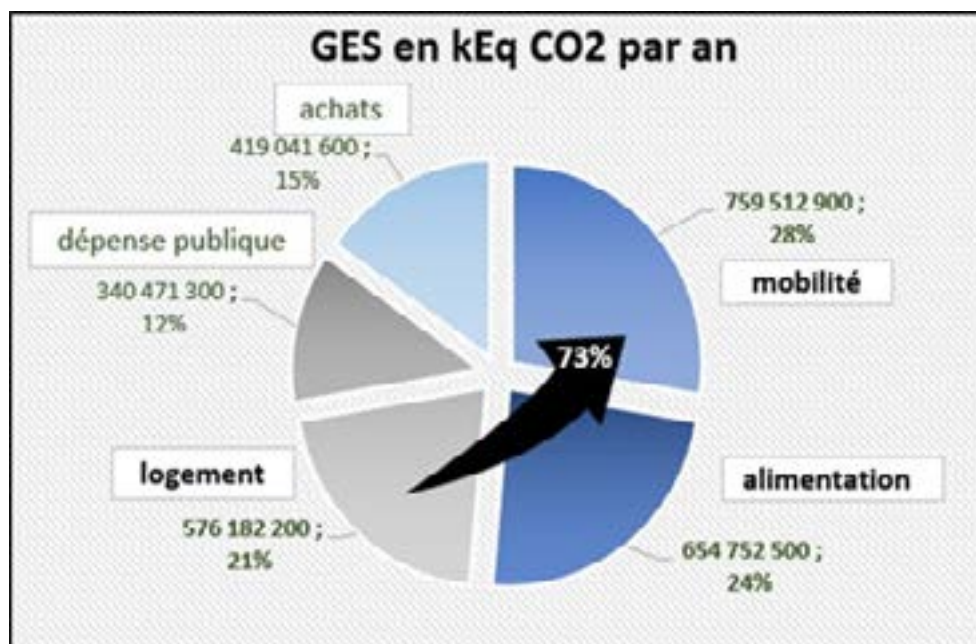
Il reste à appréhender les nuisances dans une maille plus fine, la métropole est organisée de territoires très différents.

Le réseau des capteurs est à densifier, source : Université de Bourgogne.

La dépendance aux énergies fossiles reste encore très élevée.

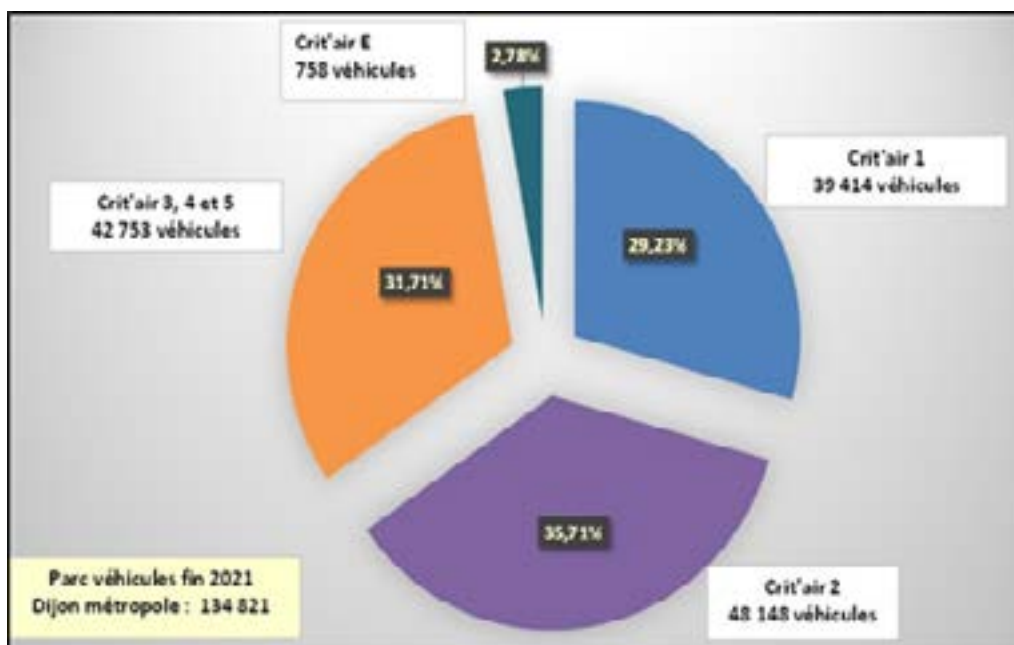
L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu majeur dans la définition du prochain PCAET.

Gaz à effet de serre de la métropole : les trois grandes sources identifiées



Source des données : Documents transmis lors du 2^{ème} comité de suivi du plan climat

ZOOM SUR LA MOBILITÉ



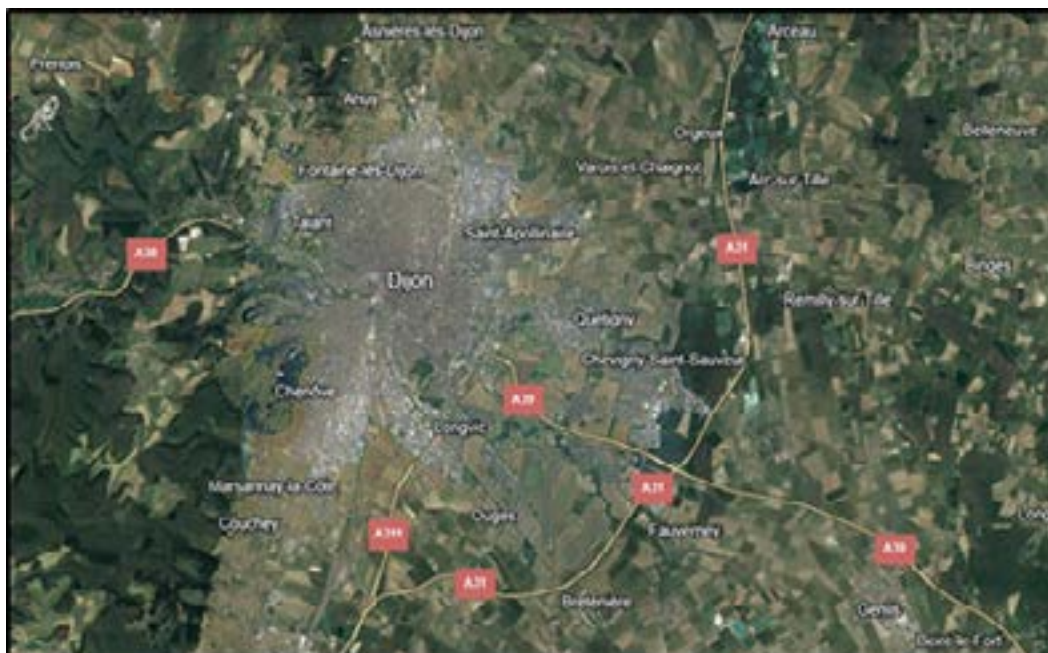
Au rythme actuel il faudrait entre 9 et 11 ans pour résorber la suppression des véhicules Crit'air 3, 4 et 5.

Un véhicule pour 2 habitants (en simplifiant) à Dijon métropole. Avec tous les problèmes connexes : surfaces de stationnement, des pratiques de déplacement qu'il faudrait changer.

63 % des déplacements se font en voiture (*enquête 2019 Ministère de la cohésion et des territoires*)

65 % des déplacements de moins de 3 km se font en voiture. Même sur de très courts trajets, l'usage de la voiture reste majoritaire). (*source INSEE 27 janvier 2021, Déplacements domicile-travail*)

UNE PRESSION SUPPLÉMENTAIRE EXERCÉE PAR LE RÉSEAU D'AUTOROUTES TRAVERSANT NOTRE TERRITOIRE



Suggestion :

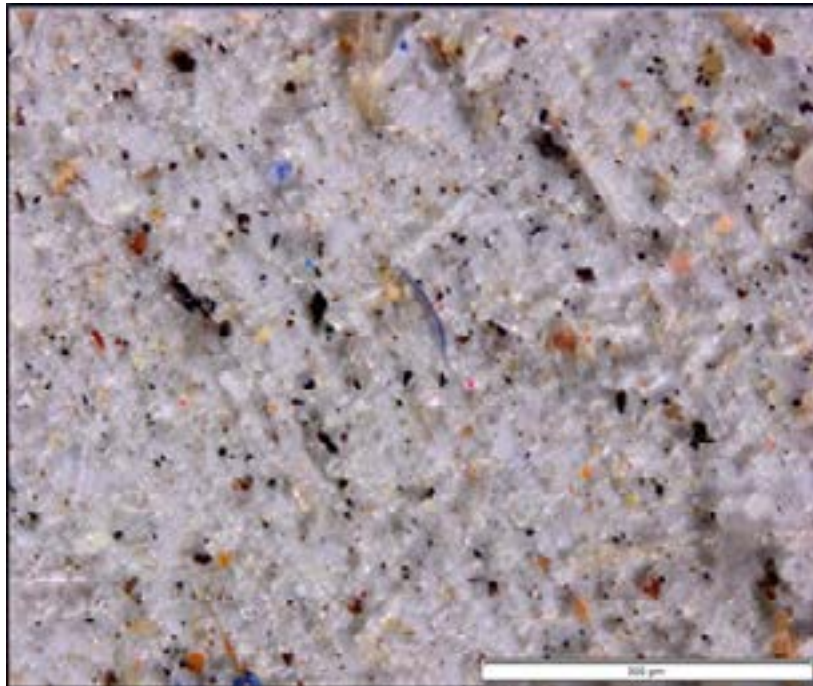
- Abaisser la vitesse de 20km/h pendant la traversée des communes de l'agglomération dijonnaise sur l'autoroute aurait un effet bénéfique (de l'ordre de -20% de GES émis, source : Université de Pau) de même pour le tronçon A31.

LA VIGNE

L'emploi des produits phytosanitaires par dispersion et pulvérisation engendre une pression sur la qualité de l'air et par conséquent sur la santé de certains habitants de la métropole. Le PCAET devrait élaborer des recommandations spécifiques notamment pour protéger les enfants des écoles situées à proximité immédiate des zones de viticulture.

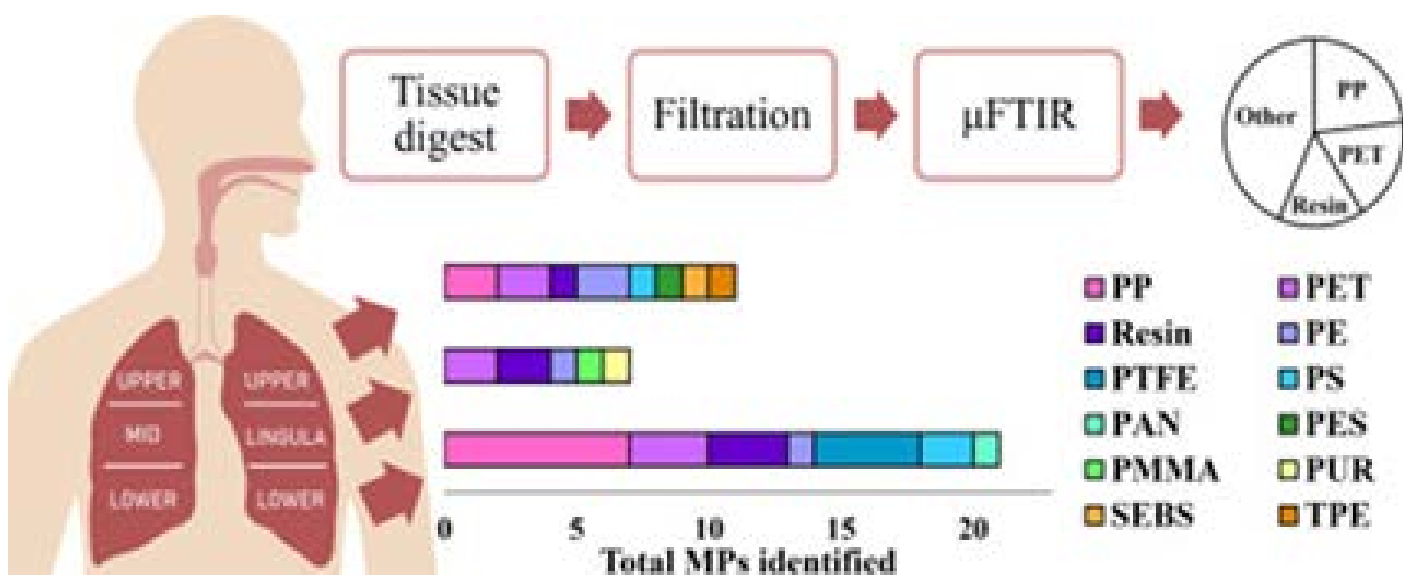
DES PARTICULES FINES PRÉSENTANT CERTAINS DANGERS POUR LA SANTÉ NE SONT PAS RÉPERTORIÉES VOIRE NON ÉTUDIÉES

Par exemple : le taux de microparticules de plastique dans l'air est un danger révélé pour la santé.



Des microplastiques récupérés dans une zone reculée de l'ouest des États-Unis. © Janice Brahney, Université de l'Utah

Source : <https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/pollution-plastique-taux-plastique-air-nous-respirons-affolant-81512/>



Le stockage des particules s'effectue année après année dans la partie basse des poumons. Une étude aux USA a révélé cette intoxication progressive.

LES POLLENS SONT EXAMINÉS

Une station de captage existe sur une terrasse de la faculté de médecine de Dijon à 15 m du sol. Cela permet de réaliser en saison des alertes pollen. **Il serait intéressant de trouver un canal de renseignement des habitants à propos des alertes.**

<https://www.pollens.fr/les-risques/risques-par-ville/17>

Une démarche d'anticipation et de réparation

AJUSTER LE NOMBRE DE POINTS DE MESURE

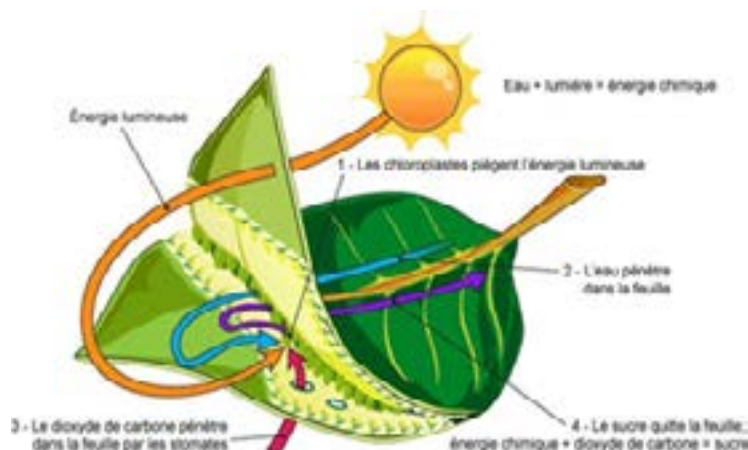
Installer des capteurs supplémentaires en certains points sensibles, par exemple la place du 30 octobre (25 000 véhicules/jour) ou certaines entrées-sorties de la rocade non dotées (flux important de circulation) source Université de Bourgogne.

DISPOSER D'INDICATEURS PERTINENTS CONSULTABLES EN LIBRE ACCÈS POUR EFFECTUER UNE VEILLE PERMANENTE.

ALLER DANS LE SENS DE LA DÉCARBONATION, PRODUIRE UN "OXYGÈNE PUR" POUR TOUS ET DE CAPTAGE DES PARTICULES PM 10 ET PM 2.5

La biomasse est le seul puits de captation de carbone. Ce sont les sols et les végétaux qui captent le CO₂. D'où l'importance de planter des arbres pour les générations actuelles et futures.

Le processus de photosynthèse des végétaux procure une production d'oxygène profitable à tous. La seconde qualité du végétal est de stocker de l'eau, humidifier son environnement et le rafraîchir.



Le choix opérant : augmenter la capacité d'absorption des particules fines PM10 et PM2.5 en densifiant la présence d'arbres et de végétaux (haies etc.) sur notre territoire.

Le débat citoyen, la démocratie participative

TOUS ACTEURS, INSTRUIRE LE CHANGEMENT

- ▶ **Créer une structure de conseil** sur le modèle AUDIAR à Rennes où le conseil aux habitants serait le cœur de mission.
- ▶ **Inverser la tendance** au déplacement "tout automobile" en communiquant régulièrement. L'usage modéré de la voiture individuelle paraît incontournable.
 - Rappel : La question de la création d'une ZFE convenablement positionnée est à anticiper à partir de 2025. Nous suggérons un débat citoyen permettant de sensibiliser et responsabiliser les habitants.
- ▶ La **réduction de la vitesse** des véhicules en cœur d'agglomération est inexorable.
- ▶ Proposer des **moyens de substitution de l'usage de la voiture "en ville"**, en promouvant l'usage de la bicyclette et de la marche, des transports en commun.
- ▶ Piloter un **système de livraison rapide des courses à domicile** fait partie des solutions préconisées : création d'un réseau pilote. L'objectif étant de ne pas utiliser sa voiture pour faire ses courses.
- ▶ Accélérer **l'autopartage et le covoiturage** systématique pour aller et revenir du travail quand il n'y a pas de transport en commun de substitution en sensibilisant les entreprises ?

Anticiper et mettre en veille

- ▶ **En adoptant un suivi des polluants critiques** repérés par l'ARS avec des normes plus strictes sur PM2.5, NO2, PUF, carbone suie, potentiels oxydants des PF.
- ▶ En définissant des **zones sensibles et à risque** pour ces suivis : autour de l'Unité de Valorisation Énergétique et des chaufferies, autour du méthaniseur de Longvic, à proximité des axes routiers.

Réduire le parc de véhicules de Dijon métropole Crit'air 3, 4 et 5

Au total 42 753 véhicules.

NB : Rappel de la loi qui impose de réformer les véhicules de classe 4 et 5 en deux ans (8,44% du parc actuel soit 11 382 véhicules à gazole).

Créer une ressource permanente pédagogique...

... Ayant pour cible les familles et des enfants concernant le bon usage des outils de mobilités, le bienfait de la marche à pied et pourquoi pas en valorisant des projets éducatifs à l'école : un nouveau passeport pour l'enfant et le citoyen "vertueux" reste à imaginer.

Vers un schéma indicatif pour les véhicules de transport

- ▶ **Limiter l'accès des véhicules entrant en cœur de ville** pour les personnes ayant un emploi dans la métropole grâce à la création de parking silos placés pertinemment en périphérie avec un relais transport en commun efficace. Une étude à partir de comptages des véhicules serait la bienvenue.
- ▶ **Créer ou améliorer les aires de covoiturage** pour les véhicules pénétrant dans la métropole par autoroute ou route, par exemple A 39 et D905, Chenôve D122, D700, D971, M108.
- ▶ **Renforcer l'intermodalité** train-Mobigo-tram-bus-voiture-vélo-piéton.
- ▶ **La logistique du dernier kilomètre** : mettre en oeuvre un plan d'actions sur la métropole.
- ▶ **Étendre les zones à 30km/h, anticiper la création de la ZFEm.**
- ▶ **Créer un volet pédagogique** auprès des enfants des écoles sur les mobilités et sensibiliser à la marche à pied et à l'usage du vélo en développant des projets éducatifs à l'école ; doter les écoles de vélos statiques.

Une action sur le choix des plantations (haies) est également proposée pour limiter les allergies

- ▶ **Respirer un air intérieur plus sain** : des campagnes de sensibilisation des habitants de la métropole dijonnaise sont à envisager en s'appuyant sur les documents de l'ADEME «émissions dans l'air intérieur» et «les bons gestes».

- ▶ **Le chauffage au bois :** L'OMS indique que le chauffage résidentiel au bois ou au charbon constitue une source significative de pollution de l'air aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur des bâtiments (sauf dans le cas d'appareils de chauffage performants en matière de réduction des émissions polluantes).
Nous n'avons pas disposé de données spécifiques Dijon métropole pour apprécier ce facteur-risque.
- ▶ **Prime'Renov :** Dijon métropole pourrait recenser et promouvoir "Ma Prime Rénov" pour le remplacement des chaudières polluantes.

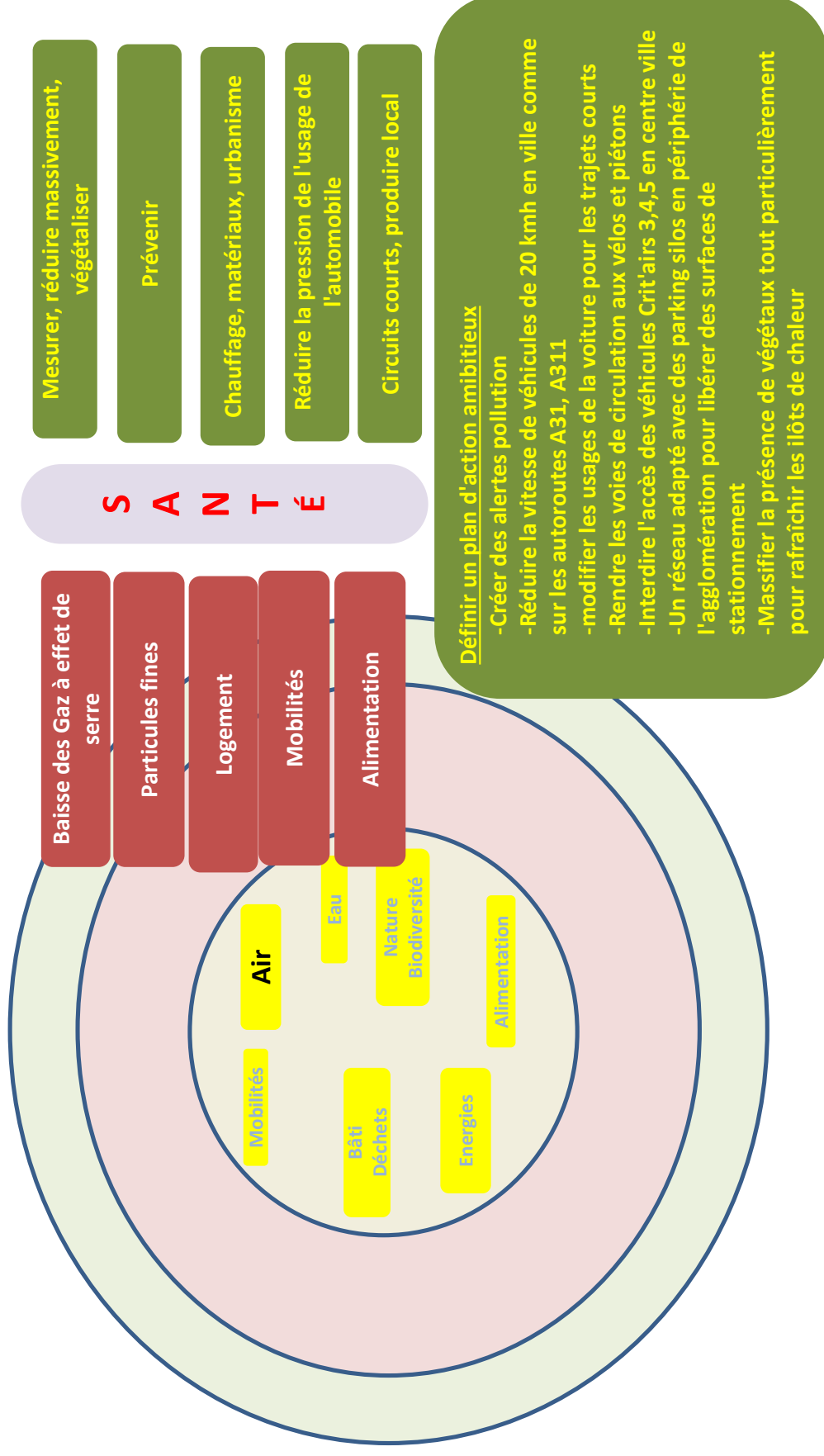


SYNTHÈSE DES POINTS DE BLOCAGE ET DES SOLUTIONS PROPOSÉES

Blocages

solutions

Thématique Air





PARTIE 2

L'EAU

2. L'EAU

Le Projet métropolitain 2022–2030 fixe la "préservation de l'or bleu" dans son axe 1 (transition climatique et cohésion territoriale). Il s'agit de définir les mesures à mettre en œuvre pour garantir aux habitants de la métropole et des communes associées :

- Une eau en quantité suffisante, quelle que soit la période, et de bonne qualité ;
- Un système d'assainissement permettant un rejet non polluant en milieu naturel.

Cependant les deux derniers étés, chauds et secs et la faiblesse des précipitations de l'hiver dernier ont conduit à des niveaux bas historiques des nappes phréatiques.

Une vigilance particulière sur l'utilisation de l'eau, y compris en période hivernale, devrait donc être mise en place. Les actions structurelles nécessaires à la préservation de ce bien commun concernent l'ensemble des usagers.

L'eau verte contenue dans les sols et de la biomasse végétale, représente une part majeure de la réserve en eau qui est essentielle pour le maintien de la biodiversité, la survie des arbres, les activités d'agriculture ou jardinage urbains. La conséquence est le besoin crucial de préserver ou restaurer la pleine terre.

Le constat

LA RESSOURCE

L'alimentation de Dijon métropole est assurée par 12 ressources réparties sur 4 bassins versants. Sept ressources, représentant 75 à 80 % des besoins, sont situées hors du territoire de Dijon métropole.

Les prélèvements autorisés portent sur environ 150 000 m³/jour en hautes eaux et 114 000 m³/jour en basses eaux, dont **55 à 70% proviennent de la nappe de la Saône** (Poncey – Flammerans). Cette ressource stratégique est cependant fragile : malgré des pluies récentes abondantes, la recharge de la nappe n'est pas encore acquise.

Parallèlement, la **nappe de Dijon Sud**, qui alimente 45 000 habitants, a été classée par l'Agence de l'eau comme "de mauvaise qualité", conduisant à mettre en place un contrat de nappe comprenant 41 mesures de lutte contre les pollutions observées). Cette nappe, couverte par des activités agricoles, industrielles et un environnement urbain, est en effet soumise à des pollutions notamment par les nitrates et les produits phytosanitaires ou leurs métabolites. Récemment, plusieurs périodes de limitation d'usage de l'eau ont dû être instituées.

Les autres points de prélèvements ne permettent pas d'assurer seuls l'alimentation de la population.

LA DISTRIBUTION

Après traitement en vue de leur potabilisation et passage en unités de stockage, les eaux prélevées sont distribuées aux consommateurs de DM et des communes associées. Le réseau s'étend sur plus de 1100 km. Son **rendement est très variable** en fonction des communes, allant de 71 % (Bressey sur Tille) à près de 96 % (Magny sur Tille).

Dijon métropole entreprend chaque année des travaux importants d'extension ou de renouvellement du réseau AEP.

LA CONSOMMATION

Dans un contexte où l'eau risque de se raréfier, l'objectif à atteindre est de rechercher une **meilleure efficacité dans la gestion de l'eau** par tous les acteurs. Or, on constate que de nombreux usages courants utilisent de l'eau potable alors qu'une eau brute serait suffisante. Il y a donc là une nécessité d'amplifier l'information et l'accompagnement des consommateurs pour permettre une meilleure connaissance de la consommation, **préalable à l'élaboration d'un programme d'économie d'eau pour tous.**

LA GESTION DE LA QUALITÉ DE L'EAU

Initialement localisées à la périphérie des villes, les industries sont maintenant en site urbain. Les industries chimiques notamment ont par le passé contribué à la pollution actuelle des sols. Les principales matières toxiques que l'on retrouve dans les sols des sites industriels sont généralement des hydrocarbures, des métaux, des polluants organiques, des PCB, des HAP, ... Il est difficile de dresser un bilan précis par types de polluants et par sites. Cependant une directive récente incite les industriels à mettre en œuvre les meilleures techniques disponibles (MTD) pour limiter leur impact sur l'environnement.

Les pollutions d'origine anthropique peuvent se mesurer au cours du trajet de l'eau dans les stations d'épuration. Les deux principales (Dijon-Longvic, 400 000 Eqh ; Chevigny-St-Sauveur, 80 000 Eqh) reçoivent l'eau par un réseau unitaire (eaux usées et eaux de pluie dans la même canalisation), ce qui peut provoquer une surcharge en cas de fortes averses. Pour y remédier, la station de Dijon-Longvic a installé des "bassins d'orage" qui permettent de tamponner les très gros afflux pour un traitement optimal des flux entrants.

Les phénomènes de pollutions agricoles (engrais, pesticides et leurs métabolites), industrielles (hydrocarbures, métaux, polluants organiques, PCB, HAP...) et/ou liées à des activités humaines (produits ménagers, médicaments...) ont pu être observés dans les eaux des stations d'épuration et dans les nappes phréatiques.

Les propositions

LA RESSOURCE

A/ En anticipation d'une défaillance de la nappe de Dijon-Sud et/ou de la nappe d'accompagnement de la Saône, il est proposé en se basant sur les travaux de la DDT (service Eau et Risques), **d'évaluer les possibilités d'alimentation de Dijon métropole par les nappes karstiques des côtes calcaires de Bourgogne** au nord de Dijon, ce qui comprend la mise à jour éventuelle de la définition des périmètres de captage pour chaque point de prélèvement.

B/ Concernant plus spécifiquement la nappe de Dijon-Sud, les conclusions du contrat de nappe 2016-2021 devraient être mises en œuvre, afin d'orienter la réflexion sur de nouvelles mesures opérationnelles prenant en compte les évolutions du climat.

LA DISTRIBUTION

A/ Les interconnexions de réseaux de distribution devraient permettre une alimentation de chaque commune de Dijon métropole par deux ressources différentes, afin d'éviter une rupture de distribution en cas de contamination d'une ressource.

B/ Une recherche des fuites sur les réseaux d'AEP des communes présentant les plus faibles rendements ou une évolution négative du rendement par rapport aux années précédentes devrait être entreprise et les travaux nécessaires réalisés. Les 3 communes prioritaires seraient Bressey-sur-Tille, Ouges et Corcelles-les-Monts.

LA CONSOMMATION

Une certaine prise de conscience sur les risques de la raréfaction de la ressource en eau existe et se développe dans la population. Cependant une plus grande mobilisation doit être recherchée en développant des actions d'information accompagnées par Dijon métropole pour permettre une meilleure connaissance de la consommation, préalable à des actions d'économie d'eau.

A/ Dans ce cadre, il est recommandé d'accélérer **le déploiement par tous les exploitants de compteurs d'eau "intelligents"** (télérelève) permettant à tous les utilisateurs de suivre en temps réel leur consommation et aux exploitants de détecter immédiatement une consommation anormale, signe d'une éventuelle fuite.

B/ Parallèlement, pour inciter à **une plus grande sobriété, un programme d'économie d'eau** à monter par les communes et Dijon métropole, et à destination de tous les usagers devrait comprendre au minimum :

- **La sensibilisation du grand public** aux règles de bon usage d'économie d'eau (fermeture des fontaines publiques et privées en circuit ouvert, utilisation d'eaux brutes pour les bornes d'incendie, le nettoyage des voiries par exemple) ;

- ▶ **L'information, au moyen de la facturation d'eau**, des ménages en cas de consommation élevée par rapport à la moyenne impliquant un contact individualisé avec l'utilisateur ;
- ▶ L'étude avec les opérateurs d'une tarification progressive du m³ d'eau consommé ; le CODEV considère qu'une **tarification incitative** serait un levier important pour modifier les comportements ;
- ▶ **La révision du PLUi** en créant une "charte urbaine, architecturale et environnementale" (taux maximum d'imperméabilisation des sols, taux minimum de sol naturel, surface minimale de plantations, utilisation de revêtements perméables, règles claires concernant la possibilité ou non d'installer des piscines privées, généralisation de l'installation de réservoirs majeurs d'eaux vertes, ...) pour que chaque projet immobilier intègre les enjeux de la transition écologique ; contrôler son application ;
- ▶ Le raisonnement dans l'optique d'une économie d'eau durable des arrosages des terrains de sport (y compris les terrains de golf, les hippodromes et les centres et carrières équestres) ; limiter au strict nécessaire (remise à niveau ou impératif sanitaire après avis de l'ARS et accord du gestionnaire du réseau AEP) le remplissage des piscines publiques et le nettoyage des surfaces imperméabilisées ;
- ▶ **L'inscription dans les missions de la SEMOP ODIVEA de l'incitation à la modération** de la consommation par des moyens à définir, voire la reprise en régie dont le CODEV souligne les vertus.

Concernant les particuliers, les exploitants agricoles et les activités économiques, toujours dans l'optique d'une plus grande sobriété, les mesures suivantes peuvent être proposées :

C/ Particuliers : Certains usages courants ne nécessitent pas l'utilisation d'eau potable, par exemple l'arrosage des plantes et espaces verts, le nettoyage des voitures et des voiries, les chasses d'eau. Sous réserve d'une information large et pédagogique (par exemple élaboration d'un guide à l'attention des habitants sur la bonne utilisation de l'eau ; projets pédagogiques sur ce sujet), plusieurs mesures peuvent permettre de modifier le comportement des habitants :

- ▶ En habitat ancien, favoriser l'acquisition de réservoirs d'eau de pluie pour l'arrosage des espaces verts, le lavage des voitures ;
- ▶ En habitat récent, limiter l'artificialisation des sols et développer les espaces verts ; installer des réserves d'eau de pluie pour l'arrosage ; créer un double circuit d'alimentation eau potable/eau de pluie des logements pour privilégier l'eau de pluie dans les usages non nobles (chasses d'eau par exemple).

D/ Exploitants agricoles : La zone de Dijon métropole n'est pas à proprement parler un secteur où les cultures irriguées sont dominantes. Toutefois, si les périodes de sécheresse ont tendance à se multiplier, le maintien d'une agriculture performante nécessite des **mesures de limitation de stress hydrique** pour les cultures :

- ▶ Il est proposé, en lien avec la Chambre d'agriculture d'inciter à la limitation des irrigations (priorité aux cultures vivrières ; pour les autres cultures nécessitant un apport d'eau, tenir compte des périodes de stress hydrique) et d'organiser des tours d'eau entre agriculteurs en veillant à laisser un débit suffisant dans le cours d'eau pour garantir la vie aquatique.
- ▶ Il est recommandé, en lien avec AgrOnov, l'INRAE, la Chambre de l'Agriculture et les instituts techniques, de privilégier des systèmes de **cultures adaptés aux terroirs et réputés plus résistants aux sécheresses** (pour la vigne et les plants fruitiers recherche sur les porte-greffes, adaptation aux cépages ou variétés ; pour les autres cultures utilisation de variétés plus économes en eau). Le **développement de systèmes de production en agriculture biologique ou en agroécologie** est également à rechercher.

E/ Acteurs économiques, industriels, commerciaux et artisanaux : les acteurs concernés doivent être sensibilisés aux règles de bon usage d'économie d'eau, que ce soit dans leurs process ou dans leur environnement :

- ▶ Inciter les acteurs à raisonner leur process pour réduire durablement (par exemple de 10%) les prélèvements ou la consommation par rapport à la moyenne hebdomadaire ;
- ▶ Généraliser l'installation de réservoirs d'eau pluviale, limiter l'artificialisation des sols et développer les plantations et les espaces verts, en évitant une tonte trop courte en période chaude.

LA GESTION DE LA QUALITÉ

AGRICULTURE

Les cultures les plus fréquemment traitées en France sont la vigne, les productions fruitières, la pomme de terre.

Une étude du ministère de la santé (décembre 2022) sur le territoire national a mis en évidence sur plus de 17 000 analyses un taux de conformité (moins de 0.1 µg/l pour chaque molécule identifiée ; moins de 0.5 µg/l toutes molécules confondues) de l'eau du robinet dans près de 83 % des prélèvements. Cependant les analyses concernent 157 molécules, alors que 468 substances actives phytosanitaires (compte non tenu des métabolites) sont approuvées et donc autorisées.

Il est proposé d'**élargir le suivi des niveaux de contamination par les polluants critiques faisant l'objet des nouvelles alertes de l'ANSES** (PFAS et métabolites de pesticides par exemple) et parallèlement de développer la prévention de la pollution de l'eau par la mise

en œuvre (là où c'est possible) de traitements préventifs.

INDUSTRIES

Initialement localisées à la périphérie des villes, les industries sont maintenant en site urbain. Les industries chimiques notamment ont par le passé contribué à la pollution actuelle des sols. Les principales matières toxiques que l'on retrouve dans les sols des sites industriels sont généralement des hydrocarbures, des métaux, des polluants organiques, des PCB, des HAP, ... Il est difficile de dresser un bilan précis par types de polluants et par sites. Cependant une directive récente incite les industriels à mettre en œuvre les meilleures techniques disponibles (MTD) pour limiter leur impact sur l'environnement.

Il est proposé d'inciter les acteurs à **raisonner leur process pour mettre en œuvre les MTD** propres à leur activité et à identifier les produits susceptibles d'avoir participé à la pollution des sols sur leur(s) site(s), afin que des dosages puissent être réalisés dans le cadre de la protection de l'eau.

PROTECTION DES COURS D'EAU

Les cours d'eau ont subi dans le passé de nombreuses atteintes qui limitent leur impact sur les conditions climatiques proches, en raison notamment de la disparition de la végétation rivulaire, des modifications de leurs tracés, de la création d'obstacles qui n'ont plus d'intérêt économique, de nombreuses pollutions, etc. Pour rétablir la fonctionnalité des cours d'eau, plusieurs actions sont possibles.

Il est proposé :

- ▶ **De développer ou reconstituer la végétation rivulaire**, y compris en élargissant les berges là où c'est possible afin de corriger les éventuelles discontinuités écologiques et assurer les continuités de la trame bleue ;
- ▶ D'accentuer les **contrôles en stations d'épuration et de leurs rejets au milieu naturel** pour favoriser la vie aquatique en limitant l'invasion des cours d'eau par les plantes aquatiques (pratique du faucardage) et en éliminant les embâcles ;
- ▶ De **lutter contre les pollutions par rejets directs** : contrôle des rejets dans les fossés ou cours d'eau au droit des entreprises, exploitations agricoles, lotissements, ... et de généraliser sur tous les cours d'eau de la Métropole l'installation des filets de récupération des déchets à la sortie des exutoires d'eau pluviale qui se jettent actuellement dans le Suzon et l'Ouche ;
- ▶ De **rétablir l'hydromorphologie et la continuité écologique** des cours d'eau (aménagement des seuils, passes à poissons) pour éviter les phénomènes d'envasement et d'échauffement des biefs, favoriser la circulation des poissons et le rafraîchissement lié à la circulation de l'eau, faciliter la rétention de l'eau par le milieu naturel.

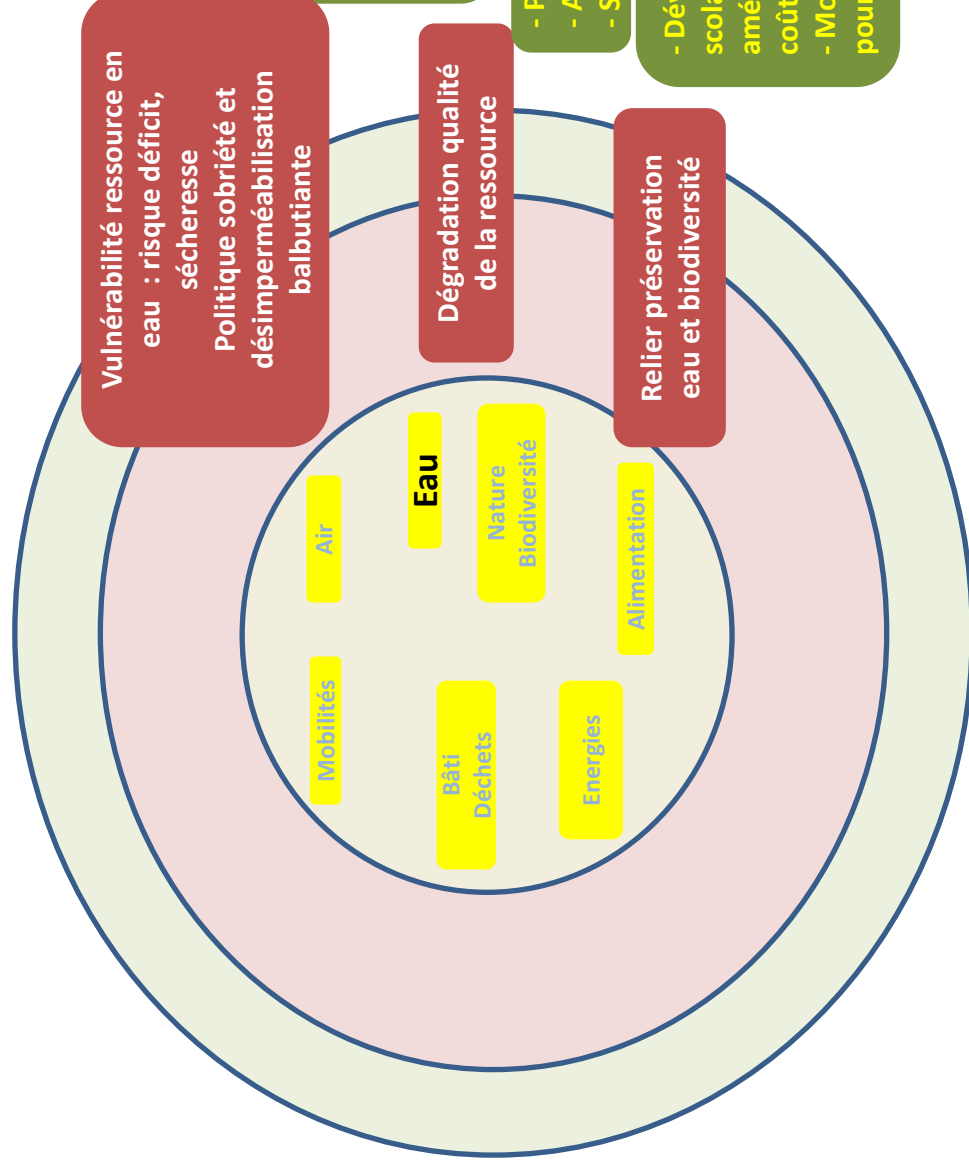


SYNTHÈSE DES POINTS DE BLOCAGE ET DES SOLUTIONS PROPOSÉES

Blocages

solutions

Thématique Eau



Chercher de nouvelles ressources : Etude possibilité alimentation par nappes karstiques

Sobriété dans la consommation :

- Accompagnement actif des particuliers (guide, aide personnalisée à la décision, appui sur des compteurs intelligents)
- Tarification incitative
- Régie publique avec objectif de sobriété
- Interdiction nouvelles piscines individuelles?

- Incitation à l'installation de récupérateurs d'eau domestique et favoriser ses usages
- Fixer un taux minimal de pleine terre
- Schéma directeur désimperméabilisation

- Prévenir, 5 fois moins cher que guérir
- Anticiper nouveaux polluants dans les analyses
- Soutenir agroécologie et Bio

- Développement alimentation restauration scolaire en agriculture biologique locale pour améliorer la qualité de l'eau et diminuer les coûts
- Modifier la morphologie des cours d'eau pour rétablir les continuités écologiques



PARTIE 3

LA BIODIVERSITÉ

3. LA BIODIVERSITÉ

AGIR POUR DÉVELOPPER UNE BIODIVERSITÉ FONCTIONNELLE ET DURABLE

— Définition et grands enjeux

Nous empruntons la définition de la biodiversité à P. Clergeau (2019) "La biodiversité est définie par la richesse en espèces, gènes et écosystèmes mais aussi et surtout par leurs interrelations, c'est-à-dire le fonctionnement du système. Pour développer de la biodiversité, ce fonctionnement impose de prendre en compte à la fois différents types d'espèces et différentes échelles et processus, notamment à l'échelle globale du territoire (dispersion des individus). En ville, les services écologiques rendus par la biodiversité sont fondamentaux à la durabilité urbaine. Un changement de paradigme de l'urbanisme devrait inscrire la géographie et l'écologie fonctionnelle dans les diagnostics de base, au même titre que la mobilité par exemple. Les surfaces non-bâties prennent alors une signification aussi importante que le bâti et cela reposerait d'emblée **la place de l'écologie des espaces au même niveau que l'architecture."**

Un regard focalisé sur la préservation de quelques espèces rares ou en danger serait donc une erreur, et il est impératif au contraire de développer la **vision large d'une biodiversité ordinaire vivante et fonctionnelle dans l'écosystème urbain**. La recherche de résilience pour cette biodiversité, souvent nommée "**nature en ville**", est une urgence pour cet écosystème très bousculé par les pressions anthropiques, dont notamment l'imperméabilisation des terres et les pollutions. Le changement climatique mondial en cours est aussi un facteur majeur perturbant les équilibres qui impose une adaptation progressive des organismes vivants et de leurs interactions.

La recherche d'une biodiversité fonctionnelle en ville est forcément complexe, et elle aura des finalités positives convergentes et complémentaires : c'est à la fois le **marqueur d'un bon état du milieu dans lequel vivent les habitants ; elle agit elle-même sur le milieu comme par exemple le rôle des arbres dans la réduction des îlots de chaleur ; elle participe enfin à la qualité paysagère ainsi qu'à la santé physique et psychique des habitants.**

Une telle démarche de **reconnexion de l'habitant avec la nature**, par la recherche de synergies de l'action humaine avec les logiques de la nature, forgera un nouvel état d'esprit aidant à une adhésion collective des habitants aux projets. Cette quête sera favorable à la restauration d'une biodiversité ordinaire fonctionnelle au sein de paysages urbains et microclimats plus résilients. Pour toutes ces raisons, cette démarche qui a un coût pour la collectivité, aura des **conséquences économiques positives pouvant aller jusqu'à la valorisation de la biodiversité dans des activités d'écotourisme.**

Le cadre général de l'action et des spécificités pour la métropole dijonnaise

La biodiversité est **facteur de résilience** et indicatrice de l'état du milieu où l'on vit : **"une seule santé !"**

Un **nécessaire diagnostic et suivi des organismes vivants prenant en compte différentes échelles** : les quartiers, communes et interactions avec les territoires périphériques à la métropole ; une déclinaison de l'analyse selon les zones du plan urbanisme (zones habitat, forestière, agricole...) ; **un regard fin à l'échelle IRIS-INSEE sera essentiel.**

Besoin de développer le débat citoyen et les actions participatives avec les associations à toutes les étapes : projet, prise de décision, évaluation des résultats. La communication est fondamentale pour **construire l'acceptation et la solidarité citoyenne.**

DES LIMITES ET DIFFICULTÉS

- ▶ Des pressions anthropiques locales fortes, dont l'artificialisation par l'urbanisation qui réduit la taille des milieux favorables,
- ▶ Un consumérisme ambiant avec des résistances sociétales et politiques qui ne mettent pas en priorité la protection du vivant,
- ▶ La difficulté de gérer la grande complexité du fait urbain sur le plan spatial, architectural, historique et paysager,
- ▶ Le besoin de maintenir des actions longues avec vision de long terme,
- ▶ Une vulnérabilité pour des compartiments cruciaux : terre, eau et arbres,
- ▶ La difficulté à gérer un complexe d'interactions entre espèces et de mobiliser un complexe d'acteurs (associations, administrations, scientifiques et experts...).

DES CONSTATS POUR LA MÉTROPOLE DIJONNAISE

- ▶ Des îlots de chaleur importants (Marquès et al., 2022)
- ▶ Une diminution grave de la ressource en eau en lien avec la nature des sols (nappes qui baissent, sécheresses de printemps-été, étiages longs et marqués des rivières (BRGM 2023, BP 2023) qui portent atteinte à la réserve en "eau verte^[1]" cruciale pour la biodiversité,
- ▶ Un risque de surmortalité humaine mesuré lors de la canicule de 2003 (Vandentorren et al., 2004),

^[1] Eau verte : Eau stockée dans le sol et la biomasse, qui est évaporée ou absorbée et évapotranspirée par les plantes et retournée directement à l'atmosphère <https://appgeodb.nancy.inra.fr/biljou/fr/fiche/eau-verte-eau-bleue>

- ▶ La commune de Dijon, présente un faible taux de couverture arborée (KERMAP) et de grandes discontinuités écologiques qui ont été repérées dans le SRADDET et le PLUi-HD,
- ▶ Une fragmentation des milieux écologiques qui tient à l'histoire de la ville, avec des ripisylves peu importantes en surface qui sont déjà très contraintes par le bâti. Certains grands projets immobiliers viennent davantage interrompre des corridors écologiques qu'il faudrait au contraire renforcer,
- ▶ Pour de nombreuses espèces, il est établi que le milieu urbain qui réduit et fragmente les habitats en altérant les ressources, aboutit souvent à une réduction dans la taille de certaines populations et du nombre d'espèces observées. Ce constat est par exemple illustré pour les abeilles sauvages dans de nombreuses villes d'Europe de l'Ouest (Fauvieu et al. 2022) et par le déficit de reproduction de la mésange charbonnière en zone urbaine dijonnaise (Bailly et al. 2017). Le milieu urbain dijonnais voit aussi se développer actuellement des espèces exotiques envahissantes.
- ▶ Une absence de Plan Biodiversité de la métropole qui prévoirait des investissements, des actions et coordinations d'envergure. On note actuellement des actions avec de faibles moyens au regard des enjeux, qui sont surtout des actions de sensibilisation du public sans évaluation d'impact. Dans un contexte de forces de recherche et expertises importantes localement, on pourrait imaginer leur mobilisation plus grande dans des actions coordonnées avec les experts, services techniques des communes, associations, citoyens.

De grands éléments devraient être fondateurs dans la démarche de construction d'un grand plan biodiversité

- ▶ **Penser le temps long** et le bien commun, mais il y a urgence pour agir.
- ▶ Besoin de **concerter les associations et citoyens** en amont des projets, car ils ont des compétences et une expérience qui peut faire gagner du temps en les associant dans des actions participatives coconstruites depuis le projet jusqu'à l'évaluation des résultats.
- ▶ Intégrer la problématique du réchauffement climatique : **davantage protéger et développer les trames bleue, verte, brune, noire et sombre, et plus globalement les milieux favorables à la biodiversité. La préservation de la pleine terre^[2], de la biodiversité dans les sols est à la base de tout.** Le levier arbre sera majeur dans toutes les zones. Le rôle positif des arbres sur la santé des habitants par la capture du CO2 et la réduction des particules dans l'air (Nowak 2019) ainsi que par le rafraîchissement, dépendra beaucoup du taux de couverture arborée, de son état sanitaire et de sa proximité à l'habitat.

^[2] Pleine terre selon le PLUi-HD : Espace non bâti, perméable et végétalisé en lien direct avec les strates naturelles du sol. Les ouvrages d'infrastructures profonds (réseaux, canalisations...) et les conduits d'infiltration des eaux pluviales de rétention ne sont pas de nature à disqualifier un espace en pleine terre.

- ▶ **Rétablir les connexions naturelles** : réparer les dégâts provoqués par l'homme au travers de l'urbanisation, en rétablissant les continuités écologiques.
- ▶ **Réduire les polluants de l'eau, de l'air et des sols.**
- ▶ **Réfléchir les constructions en freinant l'artificialisation des sols, l'étalement urbain et en retenant l'eau** : à Dijon, l'eau "verte" est prépondérante et doit donc faire l'objet d'une attention particulière. Il faut intégrer la question des eaux pluviales dans les documents d'urbanisme. Lors de la construction de nouveaux immeubles, il faut inciter les promoteurs à créer une réserve d'eau de pluie à proximité immédiate qui sera utilisée pour l'arrosage des espaces verts et jardins, pour les toilettes.
- ▶ **Un besoin d'une vision de la diversité des territoires de la métropole à différentes échelles** (communes, quartier, Zones IRIS-INSEE) ; de **collaborer et se connecter aux démarches de territoires voisins avec un souci de durabilité dans les prélèvements en territoire proches** (eau, bois, ...).
- ▶ **Croiser les données et construire des transversalités d'action sur tous les paramètres urbanisme- climat-eau-énergies- transports-biodiversité.**
- ▶ **Définir la méthode et agir avec des budgets identifiés alloués à la biodiversité** pour recenser, sauvegarder, préserver, développer. Il s'agira de retrouver une biodiversité ordinaire fonctionnelle et corriger certaines chutes des effectifs (végétaux, oiseaux, hérissons, chauves-souris, écureuils, insectes dont pollinisateurs, vers de terre, poissons, batraciens ...) tout en réduisant les espèces envahissantes. Mobiliser pour cela les compétences en recherche et connaissances sur la biodiversité et les milieux.
- ▶ **Alimentation : changer nos modes de consommation** en incluant **davantage de végétal** ; **développer l'agroécologie et le Bio** dans l'agriculture et le **maraîchage urbains et périurbains, en cherchant à boucler les cycles biogéochimiques.**
- ▶ **Éduquer toutes les tranches d'âge**, en incluant des actions pédagogiques notamment dans les écoles.
- ▶ Arrêter les régimes dérogatoires à la loi.

Nos préconisations pour un plan biodiversité

Elles prendraient différentes formes :

- ▶ Des réglementations, des financements, des accompagnements, des partenariats, la culture, l'information.
- ▶ Des interactions entre administrations, organismes consulaires, opérateurs publics, scientifiques et experts, associations et citoyens, pour construire cohérence et synergies dans les actions.
- ▶ Agir pour l'exemple, sur toutes les zones qui sont propriété de la métropole en créant des espaces de biodiversité ouverts au grand public.
- ▶ Inventorier tout ce qui existe dans les différentes communes de la métropole en lien avec la biodiversité : lister les investissements et les compétences scientifiques ou techniques existantes dans les communes afin de les fédérer.

DES ACTIONS ORGANISATIONNELLES

- ▶ Élaboration d'un **Plan Biodiversité Métropolitain** répercuté dans le PLUi-HD.
- ▶ Pour répondre à un besoin d'Ingénierie en urbanisme écologique : **créer une Agence d'Urbanisme Métropolitaine (AUM)**, associant les citoyens dans des démarches participatives, pour construire des plans d'action relatifs au PCAET et évaluer leur réalisation (par exemple associer le CODEV dans un suivi de long terme).
- ▶ **Mettre en place et communiquer des suivis réguliers avec des indicateurs de biodiversité dans les trames verte, bleue et brune avec des relevés géolocalisés, qualitatifs et quantitatifs de biodiversité ordinaire** (oiseaux, hérissons, chauves-souris, écureuils, insectes dont pollinisateurs, vers de terre, poissons, batraciens ...). Besoin d'un état des lieux TO initial puis de bilans tous les 5 ans. **Nécessité d'utiliser des plateformes de données communes/compatibles avec celles du territoire régional et national** (ex. Faune France et Sigogne)
- ▶ **Connecter les données de biodiversité à d'autres paramètres importants du PCAET :**
 - Données de surfaces de pleine terre et de bâti, de jardins partagés, avec l'inventaire des arbres à l'échelle des IRIS-INSEE
 - Données climatiques (températures, pluviométrie, humidité...)
 - Consommation et collecte d'eau, consommation de biomasse et énergies fossiles.
 - Qualité de l'air, eau, sol, en intégrant les données sur les nouveaux polluants et le repérage des zones polluées
 - Inventaire des productions alimentaires locales

- ▶ **Mieux réglementer les projets dans le PLUi-HD :** définir les diagnostics et les études d'impact écologique-environnemental approfondis qui seront nécessaires dans les demandes des permis d'aménager. **Informar les particuliers et promoteurs de leurs obligations concernant la biodiversité avant d'entreprendre des travaux** lors de la demande de permis de construire (diagnostic faune, flore, cavité, protection de l'existant). Travailler sur la biodiversité des sols, répertorier les différentes problématiques à considérer dans les projets (pollutions, nappe d'eau...).
- ▶ **Élaborer une charte de l'arbre :** définissant les espèces recommandées pour leur adaptation au changement climatique et leur effet sur la biodiversité ; listant des recommandations pour leur protection contre les stress climatiques et les stress dus aux travaux, pour leur bon état sanitaire et leur survie à tous les stades.
- ▶ **Prolonger l'éducation des citoyens au respect de l'environnement et de la biodiversité, et les associer dans des actions participatives dès leur jeune âge. Des actions dans les écoles sont à organiser soutenues par la construction de supports pédagogiques.**
- ▶ **Davantage mobiliser les experts et chercheurs sur le thème de la biodiversité.**

DES ACTIONS DE PRÉSERVATION ET D'AGRANDISSEMENT DES MILIEUX ACCUEILLANT LA BIODIVERSITÉ

Mobiliser PLUi-HD , AUM, Services (dont Jardin des Sciences), ONF, associations...

- ▶ **Agrandir les zones naturelles protégées**, avec une attention particulière pour les forêts métropolitaines.
- ▶ **Communiquer sur l'inventaire des zones humides de la métropole ou dont la métropole est propriétaire** (par exemple dans les terrains acquis pour l'alimentation en eau).
- ▶ **Renforcer la protection sur les espaces boisés classés, sur les arbres classés et autres espaces d'intérêt paysager et écologique**
- ▶ **Davantage retenir l'eau :** Infiltrer, planter, aménager dans les projets, désimperméabiliser, collecter.
- ▶ **Encourager les démarches bio, agroécologiques, dont l'agroforesterie avec espèces fruitières.**
- ▶ **Prendre en compte la durabilité et le renouvellement de la forêt pour des usages raisonnés et concertés du bois biomasse dans les chaufferies.**

- **Lutter contre la pollution lumineuse.** La protection de la biodiversité nocturne permettra de faire revenir une certaine faune nocturne. Travailler sur la création de trames sombres et de trames noires par des réductions d'éclairage.
- **D'avantage préserver et agrandir les milieux accueillant la biodiversité par des modifications dans le PLUi-HD :**
 - **Préserver la pleine terre** dans toutes les zones de la métropole (naturelles, agricoles, maraîchères, forestières, habitat, activités). **Mieux répartir à l'échelle des quartiers IRIS INSEE, une surface suffisante de pleine terre arborée.**
 - **Identifier pour mieux protéger par une cartographie fine** (exemple du PLUH Grand Lyon qui cartographie à une échelle fine 1/5000, non seulement espaces boisés classés EBC, mais aussi les arbres et cœurs d'îlots).
 - Pour augmenter le nombre de logements, **favoriser autant que possible la réutilisation de friches commerciales ou industrielles et la rénovation ou reconstruction du bâti** (avec même emprise au sol), par rapport à la construction neuve.
 - Développer des surfaces perméables dans tous les nouveaux projets avec des **taux de pleine terre plus ambitieux.**
 - En cœur de ville dense, **désimperméabiliser ce qui peut l'être, préserver et végétaliser** le peu de pleine terre existante (cours d'écoles, places...).
 - **Corriger les discontinuités écologiques et développer les continuités des berges Ouche et Suzon, canal, et long de la voie ferrée** (quelle possibilité de découvrir certaines parties du Suzon ?). Un **travail de restauration écologique des berges est très nécessaire.**
 - **En respectant une charte de l'arbre, limiter les arrachages et dégâts sur arbres adultes et haies ; développer les plantations. Promouvoir des parcours piétons et vélos publics arborés.**
 - **Élargir les reculs de façade minimum à 4 m de la voie publique** pour permettre l'implantation d'arbres avec effet de corridor écologique et de réduction de l'effet de rue canyon.
 - **Donner des valeurs de CBS aux toitures végétalisées ou autres dispositifs artificiels, prenant mieux en compte leur réelle fonctionnalité écologique.**
 - **Proposer de nouveaux espaces parcs avec équipements récréatifs dans les quartiers déficitaires.**

DES ACTIONS CIBLÉES SUR LA PROTECTION D'ORGANISMES PARTICULIERS

Mobiliser les services (dont Jardin des Sciences), ONF, associations, citoyens, chercheurs... Il faut aussi sensibiliser les professionnels paysagistes.

VÉGÉTAUX :

- ▶ **Inventorier les espèces implantées.** Inventorier de façon régulière les arbres à classer mais aussi les arbres ordinaires. Il convient de les préserver le plus longtemps possible dans la mesure où la sécurité est assurée.
- ▶ **Planter des arbres, arbustes et haies partout où c'est possible**, y compris dans les zones commerciales et d'activité. Au-delà du réglementaire, associer promoteurs et propriétaires dans des démarches volontaires. Prévoir les obligations liées à la plantation à savoir en premier lieu l'arrosage et la protection des troncs. Pour les murs végétalisés, intérêt fort d'espèces végétales grimpantes plantées au sol. Végétaliser plus largement les ripisylves.
- ▶ **Distribution de plants d'arbres gratuits aux particuliers.**
- ▶ **Dans l'hypercentre, développer les espèces végétales grimpantes sur mur et plantées au sol, végétaliser les pieds d'arbre.**
- ▶ **Communiquer et développer une image positive de la diversité végétale et sur des modes de gestion vertueux :** bonne pratique de conduite des arbres, tontes réduites et tardives, éco pâturage, réduction des arrosages, le compostage et la méthanisation des déchets végétaux, fertilisation et protection sanitaire selon des méthodes agroécologiques.
- ▶ **Privilégier dans les plantations certaines espèces végétales :** recommander les mellifères ou fixatrices d'azote de l'air (légumineuses) ; **communiquer sur espèces exotiques envahissantes** (ailante glanduleux, renouée du japon, ambroisie, jussie et myriophylle,) **ou allergisantes**, ainsi que sur les moyens d'action pour les limiter.

ANIMAUX :

- ▶ **Inventorier la biodiversité animale des trames brunes** (sols), **vertes et bleues** (suivis qualitatif et quantitatif) ;
- ▶ **Installer un grand nombre de nichoirs** dans les espaces végétalisés et adapter le bâti ancien ou neuf à l'accueil des nichoirs **pour oiseaux ou chauve-souris** ;
- ▶ **Pour les hérissons, augmenter les abris et les passages dans les murs de clôtures ;**
- ▶ **Dans les parcs urbains, conserver les bois morts, les arbres abattus** (chablis) afin d'offrir des habitats à la faune et permettre la régénération forestière ;
- ▶ **Pour les poissons, permettre le franchissement de certains obstacles** par arasement ou construction de contournements.

MICROORGANISMES DES SOLS :

- Au-delà de la préservation de la pleine terre et de sa réserve en eau déjà mentionnées, prolonger **l'inventaire de la biodiversité des microorganismes présents dans les sols.**

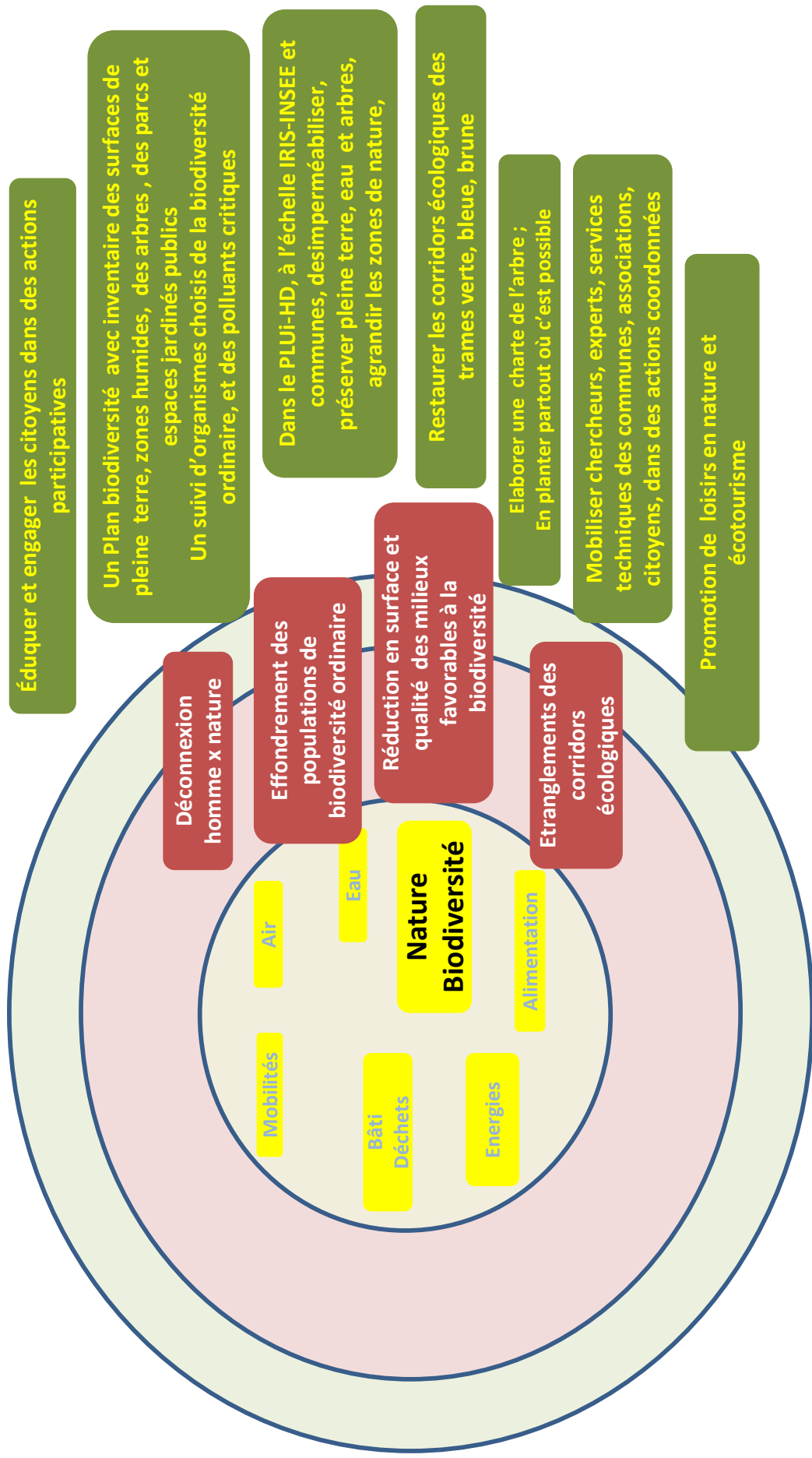


SYNTHÈSE DES POINTS DE BLOCAGE ET DES SOLUTIONS PROPOSÉES

Blocages

solutions

Thématique Nature - Biodiversité



Références :

- Bailly et al. (2017) *Front. Ecol. Evol.* 5:6 [https://doi: 10.3389/fevo.2017.00006](https://doi.org/10.3389/fevo.2017.00006)
- BRGM (2023) <https://www.brgm.fr/fr/actualite/communiqu%C3%A9-presse/nappes-eau-souterraine-au-1er-decembre-2023>
- Bien Public 10.01.2023 La nappe de Dijon-Sud, qui alimente 45 000 habitants, se vide sans pouvoir se recharger <https://c.bienpublic.com/environnement/2023/01/10/la-nappe-de-dijon-sud-se-vide-sans-pouvoir-se-recharger>
- Clergeau P. (2019) *Biodiversité et Urbanisme*, 172, 63-68 https://www.persee.fr/doc/bavf_0001-4192_2019_num_172_1_1324
- KERMAP <https://www.nosvillesvertes.fr/Explorer/vegetation-dijon-21231>
- Fauvau et al. (2022) *Scientific Reports*, 2022, 12(1), pp.18866
- <https://doi.org/10.1038/s41598-022-21512-w>
- Marquès et al. (2022) *Bulletin of the American Meteorological Society* 103, 4; 10.1175 <https://doi.org/10.1175/BAMS-D-21-0174.1>
- Nowak et al. (2019) *Santé Publique* 2019/HS1 (S1), 153-161 <https://doi.org/10.3917/spub.190.0153>
- PLUi-HD de Dijon Métropole (2019 et 2022)
- SCoT du dijonnais (2019)
- Shwartz et al. (2013) *Biological Conservation*, 157 : 285-292 <https://doi.org/10.1016/j.biocon.2012.09.009>
- SRADDET Ici 2050 (2020) Région Bourgogne Franche Comté
- Vandentorren et al. (2004) *Am. J. P. Health* 94:1518-1520 <https://doi.org/10.2105/AJPH.94.9.1518>



PARTIE 4

L'ALIMENTATION DURABLE

4. L'ALIMENTATION DURABLE

— Modèle souhaitable en 2050

- ▶ Des productions agricoles locales en suffisance pour répondre aux besoins de consommation du territoire métropolitain ;
- ▶ Une variété de productions locales enrichie par de nouvelles cultures permises par le réchauffement climatique ;
- ▶ Des productions locales économes en eau, agros écologiques, respectant les sols, les plus autonomes possible en nutriments ;
- ▶ Des productions locales dont la qualité et l'origine sont certifiées par un label spécifique de type agro écologique ;
- ▶ Un niveau d'autonomie très élevé du territoire en termes d'autosuffisance alimentaire ;
- ▶ Une consommation globale de produits locaux, c'est-à-dire dans un rayon de 150 km autour de Dijon métropole, à 60% au moins de la consommation alimentaire globale sur le territoire ;
- ▶ Des produits locaux consommés à 100% des besoins sur le territoire de la métropole, avant exportations de la production restante vers d'autres territoires ;
- ▶ Une consommation respectueuse de la saisonnalité ;
- ▶ Une consommation de produits sous signe officiel de qualité (bio et labels IGP ; Label Rouge, IGP, AOP, produit à la ferme, ...etc.) à hauteur de 80% au minimum, une offre végétarienne alternative dans tous les lieux de restauration hors foyer ;
- ▶ Des cycles d'économie circulaire "bouclés" qui permettent résilience et durabilité, caractérisés par de faibles volumes de déchets alimentaires obtenus grâce à un gaspillage réduit au minimum incompressible, et un retour aux sols des nutriments résultant d'un compostage développé ;
- ▶ Une restauration collective exemplaire et démonstrative : 100 % de produits bio et sous signes officiels de qualité, une proposition essentiellement de type flexitarienne avec une offre végétarienne alternative quotidienne, un équilibre alimentaire équitablement répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain pour

tous les usagers, de la petite enfance aux personnes âgées à domicile comme en établissements, en passant par les cantines des écoles, des collèges, des lycées, et des établissements d'enseignement supérieurs, sans oublier les établissements de santé ;

- ▶ Une agriculture urbaine développée : un lieu de production de fruits et légumes dans chaque îlot citadin où cela est possible ;
- ▶ Des espaces de jardinage partagés ou de jardins familiaux dans toutes les communes et quartiers où la disponibilité foncière les permettent ;
- ▶ Une alliance des territoires urbains, péri-urbains et ruraux dans la chaîne alimentaire locale (rayon de 150 km).

Conditions requises pour atteindre ce modèle

- ▶ Justice sociale dans l'accès à l'alimentation de qualité et durable
- ▶ Équité entre les communes de la métropole
- ▶ Égalité d'accès au service public de restauration collective pour tous les usagers de chaque commune de la métropole.
- ▶ Forte mobilisation des collectivités publiques et privées et des citoyens pour réduire le gaspillage alimentaire
- ▶ Engagement des producteurs, des transformateurs et des distributeurs locaux de toutes les filières, ainsi que des chambres consulaires, pour des produits issus de l'agro écologie, concourant à une alimentation saine et durable
- ▶ Désirabilité de la transition alimentaire pour tous les consommateurs et tous les acteurs : intérêt gustatif, de santé, plaisir du palais, accessibilité économique, juste rémunération des producteurs et transformateurs
- ▶ Continuum éducatif auprès des jeunes générations, adultes de demain
- ▶ Partenariats formalisés entre collectivités publiques et acteurs privés
- ▶ Une attention particulière à la population vulnérable des étudiants, qui ne doivent pas être exclus des bienfaits de la transition alimentaire
- ▶ L'atteinte des objectifs de la politique de transition alimentaire initiés par Dijon métropole, prolongée jusqu'en 2050 après évaluation en 2030 et suivi à la fois par les partenaires publics et privés du projet, et par les citoyens

- ▶ Inscription dans le long terme de la politique de transition alimentaire systémique avec une temporalité excédant la durée des mandats électifs, et avec des programmes dépassant les cadres de l'annualité budgétaire, sous le contrôle et l'impulsion des citoyens représentés dans les instances de démocratie participative
- ▶ Campagnes récurrentes de communication, sensibilisation, information, conseils
- ▶ Actions expérimentales aux vertus démonstratives, montrant l'intérêt et suscitant l'envie de les dupliquer
- ▶ Implication des citoyens : tout changement d'habitudes et de modes de vie n'est durable que si ses enjeux sont connus et partagés, et si les acteurs se l'approprient au lieu de le subir. En l'occurrence la transition alimentaire repose sur l'acte d'ingérer les substances indispensables à la vie même, au-delà du rapport hédonique à la nourriture, ce qui renforce l'acuité de l'appropriation par chacun de la politique de transition. D'où la nécessité de prises de conscience, d'éducation et d'accompagnement.

Propositions pour atteindre le modèle alimentaire visé en incluant les conditions de réussite

- ▶ **Un schéma directeur de l'agriculture urbaine :** recensement des espaces (délaisés fonciers, portions d'espaces verts) et lieux propices. Pour cela :
 - Au PLUi-HD recenser et réserver des espaces appropriés aux productions légumières et fruitières
 - Réserver un espace de jardin partagé dans chaque quartier ou îlot urbain (IRIS au sens de l'INSEE), et a minima dans chaque commune de la métropole
 - Encourager la démarche de production bio et agro écologique, en commençant par les espaces fonciers appartenant à Dijon métropole ou aux communes membres
 - Collecter les eaux de pluie pour l'arrosage, et redistribuer la fertilité par le compostage afin de boucler les cycles vertueux
 - Des aides à la culture et **des modules d'initiation au jardinage** afin de sensibiliser et former les particuliers
 - **Un schéma directeur de l'accessibilité à une alimentation saine, durable et de proximité** applicable dans chaque commune de la métropole en fonction de ses propres populations fragiles, en impliquant les CCAS et les associations
 - Une **politique de restauration scolaire commune à toutes les communes de la métropole** : tarification au taux d'effort généralisée, objectifs communs de développement qualitatif des menus, menus identiques, projet éducatif commun d'éducation au goût et à l'alimentation durable, avec les mêmes outils de mesure et d'évaluation, alignement des modes

de gestion sur le modèle dijonnais de régie directe avec effets vertueux d'une plus importante massification des achats de denrées alimentaires et une optimisation des coûts de production. Et pourquoi pas une cuisine centrale à l'échelle de la Métropole ? Et pourquoi pas un transfert de la compétence restauration collective des communes vers la métropole ?

- Des **réunions régulières des représentants de parents d'élèves** de toutes les écoles du territoire métropolitain sur le thème de la transition alimentaire
- Une **extension**, sans doute progressive, de cette politique de restauration scolaire **à l'ensemble de la restauration collective** des communes et établissements de petite enfance et de seniors au sein de la métropole
- **Extension des initiatives conduites par La Maison-Phare** à l'ensemble des maisons d'éducation populaires de Dijon et des structures de quartier de chaque commune de la métropole
- **Extension des productions de la légumerie** à l'ensemble des cuisines centrales publiques et privées alimentant la restauration collective hors foyer de la métropole, incluant les établissements de soins et d'accueil des personnes âgées, le CROUS et les restaurants de ville via des plateformes de type Metro. Atteindre ainsi la capacité maximale de production de la légumerie, soit 2000 T/an.
- Des **engagements partenariaux avec les entreprises de production, de transformation et de distribution** pour garantir une offre alimentaire de qualité et de proximité, notamment dans les restaurants, et dans les grandes et moyennes surfaces, tout en favorisant leur accessibilité tarifaire aux plus démunis, et à toutes les populations qui ne bénéficient pas de l'aide alimentaire ou des épiceries solidaires (personnes à temps partiel imposé, familles monoparentales, revenus tout juste supérieurs au SMIC...)
- Des **engagements partenariaux avec le département, la Région, l'État et leurs établissements ainsi qu'avec les organismes consulaires** pour mettre en œuvre la stratégie de transition alimentaire de façon coordonnée, et pour assurer le continuum éducatif indispensable aux prises de conscience indispensables et à l'évolution durable des habitudes alimentaires, de la petite enfance au 4^{ème} âge, avec un focus particulier sur l'accès à l'alimentation durable des lycéens et des étudiants
- Une **compensation des coûts d'une production sans intrants et sous signe de qualité par un plan de réduction du gaspillage alimentaire** (exemplarité des collectivités et établissements publics, didacticiels et assistance aux particuliers) et par la réduction induite du prix de l'eau
- **Mobilisation permanente du Conseil de Développement** sur le volet Alimentation de la transition climatique (ou sur l'ensemble de la transition climatique ?) : représentation du Codev au sein des groupes de travail et comités de pilotage des stratégies de la métropole, institutionnalisation d'une commission permanente au sein du CODEV, formulant des réponses à des demandes ponctuelles d'avis de la part de la métropole, ou présentant des suggestions spontanées à la métropole, étant informée de l'évolution des indicateurs de durabilité de l'alimentation au sein de la métropole, et étant informée des bilans et évaluations de cette politique publique., voire même en contribuant à ses dispositifs d'évaluation.

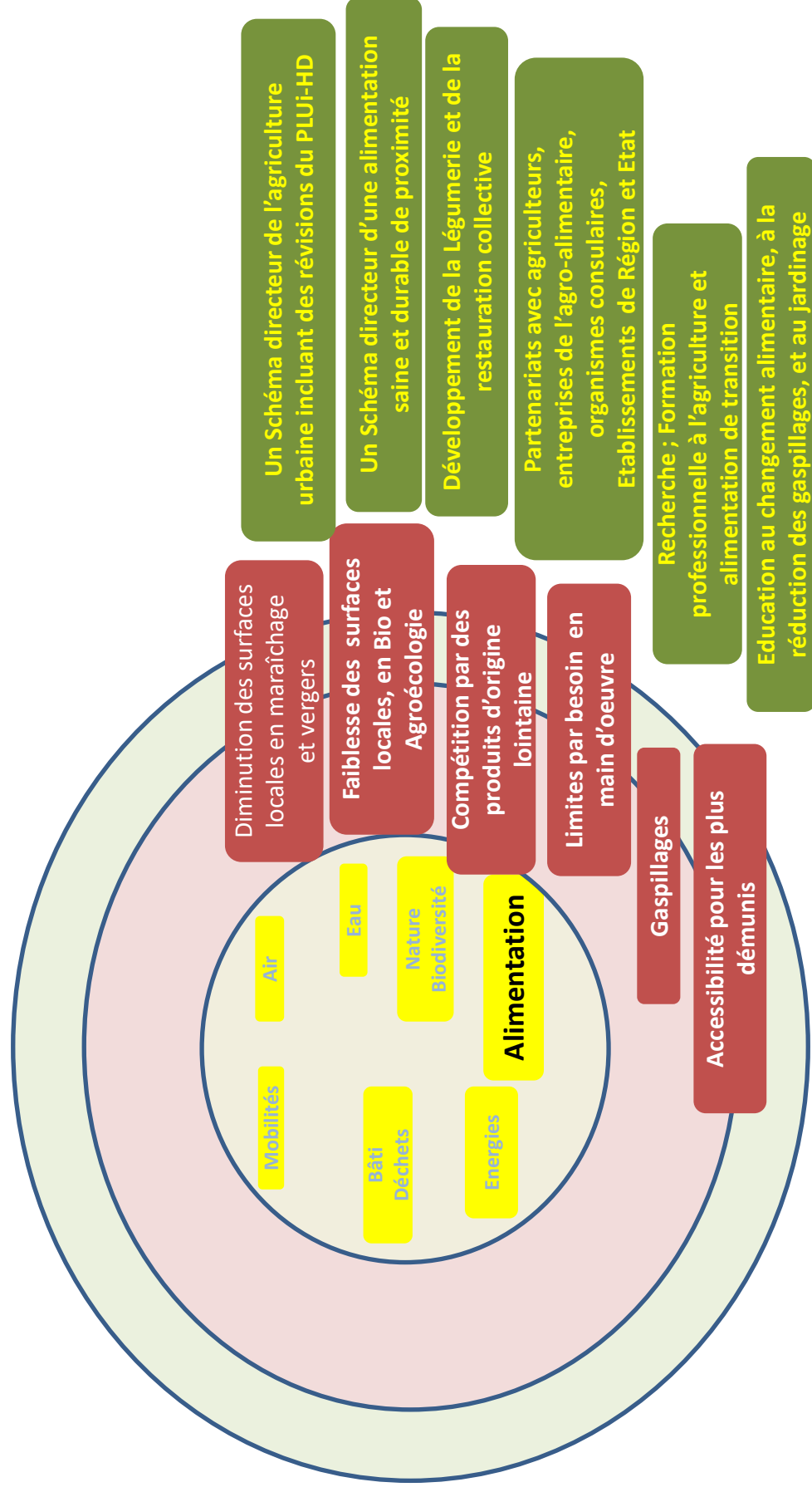


SYNTHÈSE DES POINTS DE BLOCAGE ET DES SOLUTIONS PROPOSÉES

Blocages

solutions

Thématique Alimentation





PARTIE 5

L'ÉNERGIE

5. L'ÉNERGIE

Les perspectives de développement des énergies renouvelables doivent prendre en compte deux points de blocage. Le premier est la faible autonomie de production énergétique du territoire métropolitain. En 2021 celle-ci couvre environ 10% des besoins, sachant que la production couvre 2% des consommations électriques et la production de chaleur correspond à 19% des consommations. Le deuxième point de blocage est la concentration de 83% de la production d'énergie sur la commune de Dijon.

Pour les membres du Conseil de développement, le développement de la production d'électricité d'origine renouvelable locale passerait par :

- ▶ Un levier majeur consistant en la massification du potentiel métropolitain de centrales photovoltaïque sur les toits, des ombrières sur les parkings, sur sol déjà imperméabilisé.
- ▶ Le maintien, l'optimisation et la reconversion des moyens de production d'électricité de type cogénération (unité de production de deux énergies différentes) par la mise en place d'une filière d'approvisionnement en biométhane.
- ▶ Le développement de l'éolien et notamment les éoliennes colonnes le long des axes de déplacements routiers, fonctionnant grâce au vent mais aussi aux mouvements de l'air générés par le déplacement des véhicules. En cas de manque de vent la production est plus constante.
- ▶ L'implantation de turbines hydrauliques à l'emplacement des anciens moulins de notre réseau de rivière, dans les canaux de dérivation le long des 20 km du canal qui traverse la Métropole et au niveau du barrage au lac Kir.

Conditions requises pour atteindre ce modèle

Dans le domaine de l'énergie thermique renouvelable, les propositions du Conseil de développement sont les suivantes :

- ▶ L'évolution du Réseau de Chauffage Urbain (RCU) en unités-gaz de production de chaleur fonctionnant au biométhane pour compenser la forte baisse prévisible de biodéchets incinérés due à leur revalorisation future, réduisant au passage le bilan carbone élevé du transport des déchets du département pour alimenter le RCU. Il faudrait aussi évaluer si le bilan carbone de transport par camion pourrait être amélioré en transportant une partie des déchets d'origine lointaine par le rail.

- ▶ Le développement des solutions de récupération de chaleur dans le tertiaire, en particulier les data center, les sites industriels, grands centres commerciaux et sites agricoles.
- ▶ Le développement de la filière bois biomasse du territoire qui passera par un renforcement et une adaptation de la filière bois en Région BFC vers des solutions plus durables. En effet, le mauvais état actuel de la forêt en Région BFC sous l'effet de problèmes sanitaires et des sécheresses (forte baisse de croissance, et forte réduction de la force de puits de carbone selon ORECA 2022) fait craindre des ruptures dans les approvisionnements des prochaines décennies, avec un bilan carbone défavorable pour la filière de bois biomasse. Pour assurer de façon vertueuse au plan environnemental, 40% de la production de chaleur du RCU par la ressource bois comme l'envisage la métropole, des solutions urgentes incluant de nouveaux systèmes de production devront être mises en place dans la filière régionales : avec de nouvelles essences ou variétés d'arbres mieux adaptées au changement climatique et aux pressions des parasites et maladies, avec des modes exploitations plus durables évitant les peuplements mono-spécifiques et les coupes rases et privilégiant la valorisation dans le bois d'œuvre. Cette évolution des systèmes de production prendra du temps. Une origine de bois biomasse de moins de 150 km et des transports par rail seront des éléments contribuant au bon bilan carbone de cette stratégie.
- ▶ Le développement du potentiel géothermique du territoire métropolitain avec la limite de la grande fragilité des nappes d'eau du territoire.

Enfin le CoDev propose pour l'énergie gaz-hydrocarbures renouvelable :

- ▶ De structurer une filière locale de production de bio méthane donc de gaz, par valorisation des boues de la station d'épuration des eaux, biodéchets, déchets agricoles et déchets agroalimentaires du périmètre métropolitain. L'approvisionnement de cette filière par des cultures énergétiques dédiées devra être considéré avec grande prudence et régulation, afin de ne pas concurrencer l'usage des terres agricoles du territoire et respecter une priorité d'autonomie alimentaire tant nécessaire.
- ▶ De se servir du CO₂ généré par cette filière bio méthane pour décarboner la mobilité légère en se dotant d'une capacité minimale de capture stockage et utilisation du carbone pour la production de e-fuel (carburant de synthèse combinant du CO₂ et de l'hydrogène sous-forme liquide) sur le territoire pour les flottes légères.
- ▶ De décarboner la mobilité lourde en se dotant d'une capacité minimale de production d'hydrogène sur le territoire pour les flottes lourdes à condition que l'électricité nécessaire à l'hydrolyse soit sourcée, renouvelable et de faible déperdition jusqu'à ces flottes, sous réserve de leur efficacité et d'un bon bilan carboné.

En synthèse, l'objectif fixé par le PCAET concernant les énergies renouvelables en prenant en compte le potentiel de l'existant et l'entourage géographique de la Métropole, devrait être l'optimisation de la filière biomasse dans ses différentes formes et déclinaisons. Elle présente le plus fort potentiel sous réserve de l'évolution de l'état de la forêt.

Réduction de la consommation d'énergie

Le développement des énergies renouvelables ne permet pas seul d'atteindre la neutralité carbone en 2050. La réduction de consommations énergétiques en est un autre volet.

Le CoDev a détecté comme point de blocage son acceptabilité et a pris comme ligne de réflexion l'incitation plutôt que la contrainte dans ses prospectives.

Le CoDev propose pour inciter à la réduction des consommations d'électricité et de gaz dans le secteur résidentiel, tertiaire et industriel de massifier les formes de financement, les mesures d'accompagnement et l'accès aux modèles de rentabilité.

L'accès à ces mesures dépend d'une multitude d'organismes, ce qui nuit à la visibilité. Le CoDev propose la création d'un guichet unique métropolitain "Énergie".

L'accès facilité à ces mesures incitatives permettrait entre autres l'amélioration de l'isolation des bâtiments par la poursuite de la dynamique de rénovation des bailleurs publics et la rénovation du bâti privé énergivore encore en grand nombre, ainsi que l'accompagnement à la substitution des systèmes de chauffage (pompe à chaleur, biogaz, panneaux thermiques solaires).

En plus, pour le secteur industriel le Conseil propose la création d'un RCU dédié et le développement d'un système d'autoconsommation partagé de l'énergie électrique photovoltaïque potentiellement possible étant donné la surface de toits existants et futurs.

Un autre secteur à forte émission de gaz à effet de serre, sont les mobilités et particulièrement la voiture. Dans une optique d'incitation, dans un premier temps pour en limiter l'utilisation journalière, il serait souhaitable de rendre proches du domicile, donc accessibles à pied, les services, établissements scolaires, commerces, sur tout le territoire de la métropole.

Dans un deuxième temps, un report modal des mobilités vers les modes actifs doux ou vers les transports en commun en les rendant financièrement moins coûteux, attractifs et cohérents, d'accès proche et fréquents sur tout le territoire de la métropole (par exemple extension du tramway, plus de hubs multimodaux...). La généralisation de la sécurisation du partage de la voirie est aussi une incitation à l'utilisation d'un mode actif doux.

En résumé, quelles que soient les mesures de réduction de consommation énergétique durables envisagées par Dijon métropole, le Conseil de Développement recommande qu'elles soient rendues acceptables pour une majorité d'acteurs par un accompagnement incitatif plutôt que contraignant.



SYNTHÈSE DES POINTS DE BLOCAGE ET DES SOLUTIONS PROPOSÉES

blocages

solutions

Thématique Energies

Sobriété (éclairage, chauffage, dans toutes activités industrielles, commerces, bâtiments publics...)

Isolation du Bâti et changement pour des dispositifs de chauffages efficaces

Récupération sur réseau de chaleur de la chaleur fatale d'entreprises

Création de production d'énergie hydraulique, éolienne, géothermique

Développement du parc photovoltaïque sur des espaces imperméabilisés (ombrières, parkings, toits,...)

Collecter des biodéchets à des fins de méthanisation et compostage

Réguler l'usage de bois biomasse en privilégiant des origines de moins de 150 km, de modes d'exploitation durables, ne concurrençant pas l'usage de bois d'œuvre

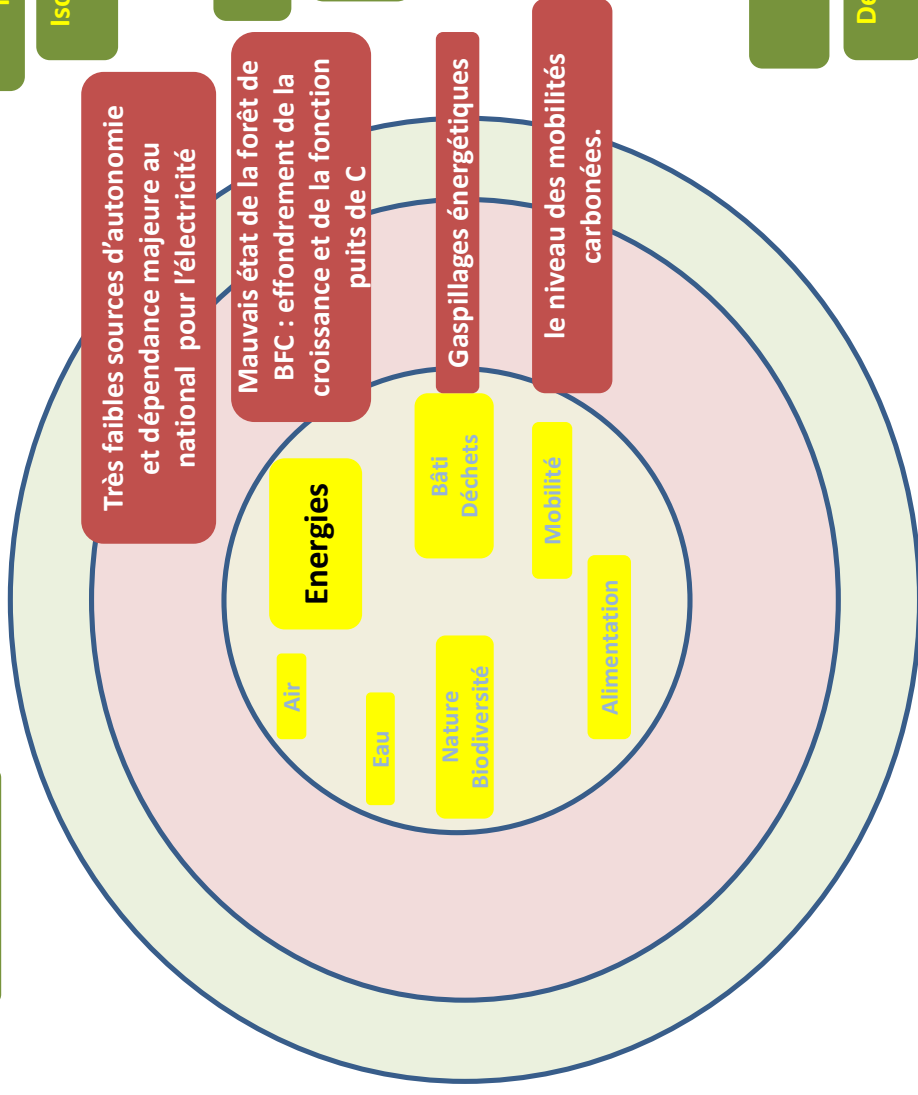
Développer la méthanisation des déchets agricoles ou urbains

Développement le transport par train des déchets lointains du département 21 vers UVE

Des cultures à fin énergétiques qui ne concurrencent pas les productions alimentaires

Des suivis d'empreinte C des principales activités, incluant les émissions importées

Incitation aux mobilités actives douces





PARTIE 6

LE BÂTI ET LES DÉCHETS

6. LE BÂTI ET LES DÉCHETS

Rappel sur l'Avis sur le projet de territoire du Conseil de développement de Dijon métropole (nov 2022) - Point saillant sur la transition écologique : *"Les habitants avancent plus vite que la métropole : la prise de conscience des habitants, la volonté de changer ses habitudes et le sentiment d'urgence imposent à la métropole de suivre ce rythme et de fournir un cadre opérationnel et efficace. C'est dans ce sens que nous avons rédigé nos conclusions".*

Ligne directrice dans l'avis sur le projet de territoire : **Éviter les gaspillages, réduire les dépendances, protéger les citoyens.**

Bâti et habitat

Durant les 20 dernières années, la métropole a eu une politique d'urbanisme affirmée et constante structurée autour des éléments suivants :

- ▶ Une territorialisation équilibrée dans laquelle chaque commune contribue de manière à tendre vers une mixité sociale pour construire une métropole apaisée ;
- ▶ Une incitation à la construction, notamment de logements sociaux sur tout le territoire de la métropole ;
- ▶ Une densification de l'habitat structurée autour des transports en commun, en particulier autour des voies de tramway. En effet, un milieu urbain dense permet de développer des transports en commun efficaces avec un bon taux de remplissage permettant une bonne fréquence des transports et donc un temps d'attente pour les usagers faible ;
- ▶ La mise en place d'outils institutionnels permettant l'acquisition foncière (EPFL) et la réalisation de programmes d'aménagement (SPLAAD) par la collectivité ;
- ▶ Une importante production de logements neufs.

Les défis actuels concernant l'urbanisme identifiés par le Conseil de développement sont le développement de la végétalisation en particulier en centre-ville, la **lutte contre les îlots de chaleur**, la poursuite des **rénovations thermiques** et le développement des bâtiments à énergie positive, la **sortie de l'omniprésence du béton**, la mise en place d'une **véritable concertation sur les politiques d'urbanisme** permettant notamment une réflexion non seulement globale mais aussi à l'échelle de chaque IRIS.

Concernant la végétalisation, la métropole dispose d'espace végétal certain mais très inégalement réparti sur son territoire, avec en particulier un déficit important au centre de Dijon. La présence d'espaces verts de proximité permet tout à la fois de rafraîchir la ville, d'offrir des espaces de jeux, de respiration et de détente à la population. De plus, la présence de végétaux permet de participer à l'assainissement de l'air. Cette demande forte de végétalisation était déjà largement évoquée dans l'avis sur le projet de territoire.

Face à ce défi, il est proposé de :

- ▶ **Augmenter le pourcentage minimal de zones vertes** dans tous les projets de construction et s'assurer de leur réalisation. Augmenter en particulier le pourcentage de pleine terre dans les règles d'urbanisme ;
- ▶ Créer des **commissions citoyennes de végétalisation** dans toutes les communes ;
- ▶ Interdire la destruction d'arbres plus que trentenaires pour seule raison économique ;
- ▶ Végétaliser les cours d'école ;
- ▶ Créer des parcs dans les centres-villes.

Concernant la lutte contre les îlots de chaleur, outre la végétalisation, il est proposé de peindre en blanc des toits pour atténuer l'effet d'îlots de chaleur. La climatisation n'est pas souhaitée car à cause de sa consommation d'énergie, elle accentue ce phénomène d'îlots de chaleur même si elle permet de refroidir l'intérieur de bâtiments.

La réalisation d'économies d'énergie doit être la première priorité, avant même la production d'énergie, même renouvelable. Aussi, est-il nécessaire d'amplifier le conseil public aux économies d'énergie. Un des leviers pour ces économies d'énergie est la rénovation thermique des bâtiments qui doit être poursuivie en **soutenant les copropriétés dans leurs projets de rénovation thermique** mais aussi l'habitat individuel.

Pour ce faire, il est demandé de :

- ▶ Faciliter le diagnostic des copropriétés par des aides publiques ;
- ▶ Proposer aux copropriétés des actions de rénovation ;
- ▶ Envisager une exonération partielle de taxe foncière pour inciter à la rénovation énergétique des copropriétés.

La production d'énergie renouvelable est aussi à rechercher. Ainsi il est proposé :

- ▶ De communiquer davantage sur les **bénéfices des énergies renouvelables** ;
- ▶ De construire systématiquement des **bâtiments neufs à énergie positive** ;
- ▶ D'étendre le réseau de chaleur urbain tout en augmentant la part d'énergies renouvelables dans sa production.

Le béton est omniprésent dans les constructions actuelles car c'est sur ce procédé que la filière du bâtiment s'est structurée. Néanmoins **le bilan carbone du béton est calamiteux** puisque la fabrication du ciment est très énergivore et parce qu'elle consiste à décarbonater du calcaire via une réaction chimique produisant du CO₂. Cette forte émission de CO₂ lors de la réaction de fabrication du ciment est responsable des deux-tiers de ses émissions de CO₂. Compte tenu de ce bilan carbone calamiteux, il convient d'**imposer un pourcentage minimal de biomatériaux** (bois, pierre, pisé, chanvre, etc....) dans toutes les constructions neuves de la métropole pour progressivement réduire drastiquement la part du béton.

Pour mieux répondre aux enjeux de la métropole, aux aspirations des habitants et avoir une vraie démarche participative, le Conseil de développement demande instamment la **création d'une agence d'urbanisme métropolitaine fortement ancrée dans une démarche de démocratie participative**. L'objectif de cette agence serait d'avoir une réflexion globale au niveau de la métropole mais aussi au niveau de chaque IRIS (zone d'habitation définies par l'INSEE entre 1800 et 5000 habitants) compte tenu de la dynamique de quartier pour construire une répartition équitable au niveau de la métropole (école, crèches, parc, etc....).

L'objectif serait aussi de :

- ▶ Créer de nouveaux espaces verts,
- ▶ Proscrire l'étalement urbain et de permettre une densification minimale des zones proches des transports en commun pour assurer l'efficacité des transports en commun, avec une possibilité de construction en hauteur,
- ▶ Le développement des activités devrait se faire en priorité sur des friches industrielles existantes en prenant en compte la capacité de la collectivité à les fournir en eau, énergie, ainsi qu'à récupérer leur production de chaleur fatale dans le réseau de chaleur, ainsi qu'en étudiant les besoins de transports publics ou logements de proximité induits par ces nouvelles activités.
- ▶ Créer des espaces mutualisés en milieu urbain : ateliers de bricolages, laveries, etc...
- ▶ Poursuivre la politique de mixité sociale.

De manière plus transversale, la politique en termes d'habitat et d'urbanisme devrait, pour respecter les enjeux de biodiversité, de zéro artificialisation, de diminution de l'empreinte carbone, d'efficacité du réseau de transport en commun :

- ▶ Proscrire l'étalement urbain ;
- ▶ Transformer en zone d'habitation des zones commerciales délaissées ;
- ▶ Privilégier la rénovation des logements anciens existant pour les faire gagner en qualité en limitant fortement dans les règles d'urbanisme la production de logements neufs ;
- ▶ Créer de nouveaux espaces verts ;
- ▶ Développer des instances de démocratie participative dédiées à l'urbanisme.

POINT DE BLOCAGE : Absence de démarche participative dans le pilotage de la politique d'urbanisme

Déchets

Concernant les déchets, le Conseil de développement fait le constat suivant sur la gestion des déchets ménagers de la métropole :

Dijon métropole a créé au cours des 20 dernières années les outils permettant d'effectuer un tri des ordures ménagères et de diminuer la part des déchets incinérés avec :

- ▶ Une **collecte sélective** des emballages et la **construction d'un centre de tri** récemment rénové pour pouvoir aussi trier les plastiques
- ▶ La mise aux normes de l'incinérateur devenu aujourd'hui **unité de valorisation énergétique** (UVE) grâce à son bon rendement énergétique suite à son raccordement à la fois à un turboalternateur produisant de l'électricité et au réseau de chaleur urbain
- ▶ Un réseau de déchetteries sur le territoire de la métropole
- ▶ Le coût du traitement à la tonne pour la collectivité des matériaux destinés au recyclage est inférieur au coût à la tonne de l'incinération même avec un incinérateur en régie permettant de limiter les coûts : **Recycler les déchets plutôt que de les incinérer a ainsi un double avantage pour la métropole :**
 - un avantage écologique en évitant une perte de matière par incinération et l'émission de CO2 par combustion
 - un avantage financier par une réduction des coûts de traitement

- ▶ Malgré la présence de ces équipements, la part des déchets ménagers triés reste largement perfectible. Il convient d'inciter à mieux trier puisque certaines collectivités de taille équivalente (cas de Besançon) ont une part de déchets résiduels (poubelle grise) environ de moitié de celle de la métropole
- ▶ La politique de réduction des déchets sur la métropole reste très peu ambitieuse même si des actions ponctuelles ont lieu
- ▶ L'installation de composteurs de quartiers pour les biodéchets a permis d'amorcer la collecte des biodéchets en s'appuyant sur un réseau d'habitants bénévoles permettant, outre l'intérêt de réduire les déchets à incinérer, de faire vivre des réseaux citoyens. Cependant, cette initiative ne collecte que très marginalement les biodéchets (7% du flux des biodéchets)
- ▶ Dijon métropole participe largement à **l'alliance des territoires** en traitant la grande majorité des déchets du département dans son incinérateur et son centre de tri.

Le constat est que la métropole dispose de tous les outils pour améliorer substantiellement son taux de recyclage, d'autant que les citoyens sont prêts à augmenter le geste de tri comme identifié dans l'avis du Conseil de développement sur le projet de territoire. Comme les outils sont en place, que les citoyens sont prêts à faire les gestes de tri, les habitants ont besoin d'être **encouragés à mieux trier par une tarification incitative**. Aujourd'hui leurs efforts ne sont pas récompensés. Il est donc instamment demandé de mettre en place une redevance ou tarification incitative des déchets pour inciter à mieux trier et réduire les déchets, pour diminuer les coûts pour les particuliers et la collectivité. Cette tarification incitative doit être clairement portée par la métropole avec une communication explicitant les avantages de ce système tant en termes de coût que de gain écologique. Cette demande était déjà mentionnée sur l'avis du projet de territoire.

La **justice sociale** est un élément important de l'appropriation par les citoyens des innovations permettant d'améliorer le bilan environnemental. Pour mettre en place une tarification incitative des déchets tout en tenant compte des revenus du foyer, une solution est la taxe incitative d'enlèvement des ordures ménagères assise notamment sur la taxe foncière liée à la surface du logement permettant ainsi de tenir compte indirectement des revenus.

POINT DE BLOCAGE : Pas d'incitation tarifaire au geste de tri permettant d'améliorer le tri et le réemploi

En parallèle de cette tarification incitative et pour permettre aux habitants de diminuer leurs déchets résiduels (poubelle grise), il est important de développer la récupération et le réemploi.

Il est donc clairement préconisé de :

- ▶ Soutenir les acteurs de proximité promouvant la **vente en vrac évitant les emballages**,
- ▶ Favoriser la consigne avec le développement d'une **laverie métropolitaine pour réutiliser les bouteilles et bocal en verre**.

Parmi les points d'amélioration proposés :

- ▶ Limiter les transports en camion de déchets en provenance de tout le département, en développant une possibilité d'apport par train (la voie ferrée Dijon-Is sur Tille est proche).
- ▶ Anticiper sur les risques de pollutions : L'activité d'incinération massive de déchets au niveau de l'UVE impose une vigilance plus grande sur les risques liés de l'air ou des sols par les particules fines et ultrafines, dioxines, furanes, PCB et PFAS.

Une évolution de la législation impose à partir de 2024 aux collectivités la mise en place d'un exutoire des biodéchets pour tous les habitants. La métropole a initié et encouragé la mise en place de composteurs de quartiers avec une formation des bénévoles prise en charge par la collectivité. Ces composteurs de quartiers permettent, outre la protection d'un compost, de créer du lien social et une dynamique de proximité. Cependant ils montrent leurs limites puisque seul 7% du flux des biodéchets sont collectés. En effet, ce système est difficilement généralisable malgré ses atouts du fait qu'il repose sur l'engagement bénévole d'habitants et oblige les habitants à amener leurs déchets organiques sur le lieu de compostage. Face à ces limitations, le Conseil de développement demande de **remplacer une des deux** (ou trois selon les quartiers) **collectes hebdomadaires de la poubelle grise** (déchets résiduel) sur la commune de Dijon **par une collecte hebdomadaire de biodéchets**, en particulier dans les zones d'habitat denses. Le Conseil de développement estime que la mise en place de cette collecte des biodéchets à la place d'une collecte de la poubelle grise (déchets résiduels) devrait être réfléchi à l'échelle de chaque IRIS pour tenir compte de la spécificité de chaque type d'habitat. Cette substitution de type de collecte devrait permettre d'améliorer fortement la collecte des biodéchets sans augmentation de coûts tout en apportant des solutions pour l'habitat dense vertical. A terme, la mise en place de cette collecte sélective des biodéchets garantirait un flux de biodéchets permettant une méthanisation locale de ces biodéchets et la production de biogaz.

Dans les zones d'habitat individuel, le compostage domestique ou de quartier semble tout à fait approprié en permettant un retour direct à la terre du compost.

En résumé, le Conseil de développement estime que la métropole devrait construire des solutions adaptées à chaque IRIS, engageant les habitants à un tri de qualité et au maximum de réemploi tout en permettant dès que possible une valorisation énergétique des biodéchets.

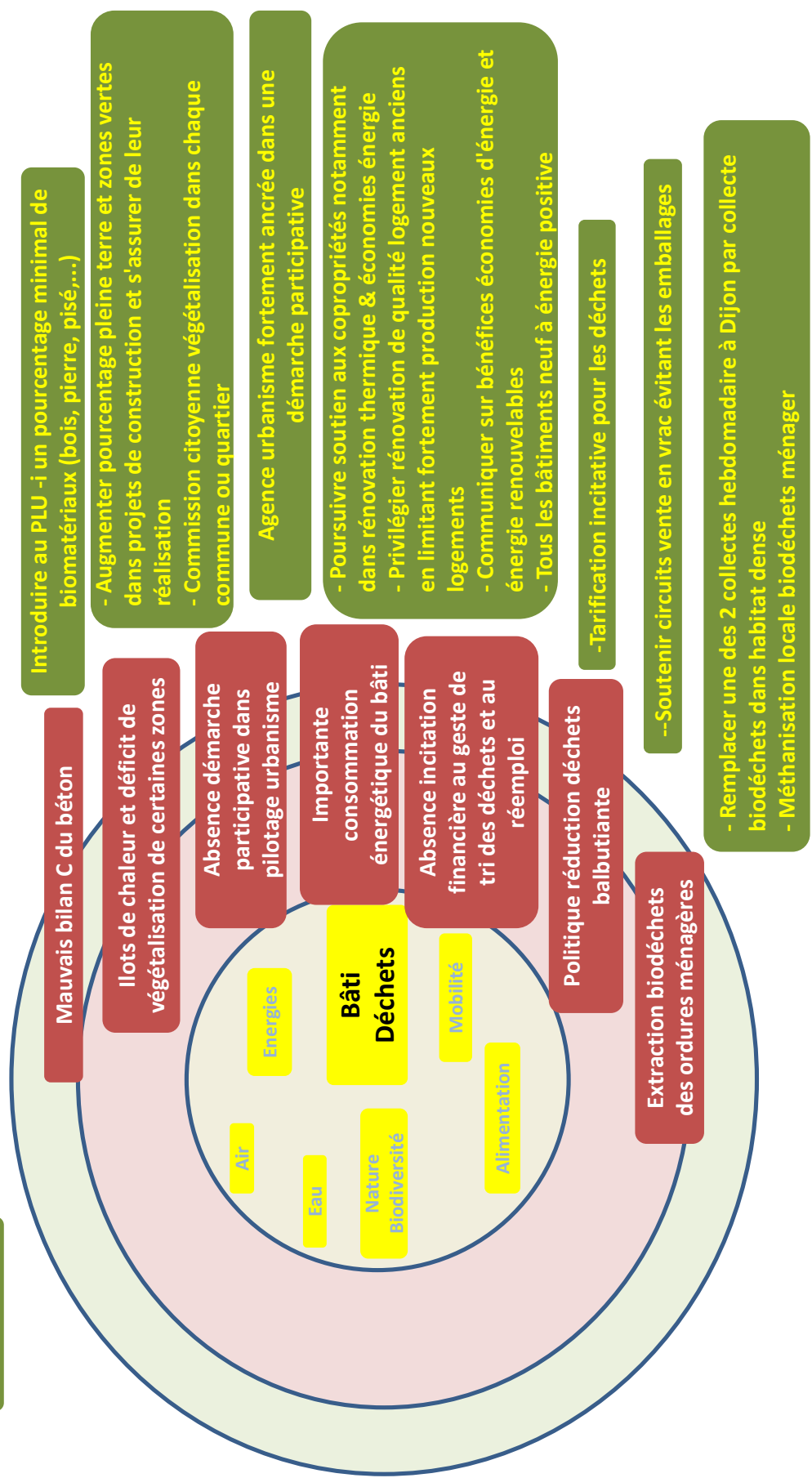


SYNTHÈSE DES POINTS DE BLOCAGE ET DES SOLUTIONS PROPOSÉES

blocages

solutions

thématique Bâti - Déchets





PARTIE 7

LES MOBILITÉS

7. LES MOBILITÉS

Rappel sur l'Avis sur le projet de territoire du Conseil de développement de Dijon métropole (nov 2022) - Point saillant sur la transition écologique : *"Les habitants avancent plus vite que la métropole : la prise de conscience des habitants, la volonté de changer ses habitudes et le sentiment d'urgence imposent à la métropole de suivre ce rythme et de fournir un cadre opérationnel et efficace. C'est dans ce sens que nous avons rédigé nos conclusions"*.

Ligne directrice dans l'avis sur le projet de territoire : **Éviter les gaspillages, réduire les dépendances, protéger les citoyens.**

Mobilité

L'évolution des mobilités est un point important pour diminuer l'émission de GES. Cette évolution demande à la fois une réflexion globale sur les différents modes de transport, leurs coûts respectifs et leur complémentarité. Mais aussi des évolutions spécifiques à chaque mode de transport ; Le défi est important car, dans son avis sur le projet de territoire, le Conseil de développement demandait une *"véritable alternative crédible à la voiture"* pour induire un report modal et pour faire évoluer la mobilité.

Malgré des demandes répétées, la métropole n'a pas su fournir au Conseil de développement le coût des dépenses publiques de la métropole par kilomètre parcouru et par habitant pour les différents modes de transport (voiture, transport en commun, vélo, marche à pied, avion). Ces chiffres sont pourtant essentiels. En effet, les différents modes de transport sont en concurrence et les usagers choisissent l'un ou l'autre en fonction de leur commodité et de leur coût pour les usagers notamment. La métropole doit disposer de ces chiffres pour piloter et orienter sa politique des mobilités alors que l'usage systématique de la voiture individuelle reste très majoritaire.

Le Conseil de développement fait les constats suivants sur les mobilités vis-à-vis des finances de la métropole :

- Le premier poste de dépenses concerne les transports en commun : 63 M€ de contribution fiscale des entreprises à la métropole + 19 M€ de recettes des usagers + 19,5 M€ de subvention aux transports ;

Les subventions de la métropole à l'usage de la voiture sont très importantes : les parkings en ouvrage restent subventionnés malgré le coût du stationnement les recettes de stationnements sur voirie dépassent légèrement le coût de la collecte mais le coût de la mise à disposition de la voirie pour le stationnement

est de l'ordre de grandeur de la subvention publique aux transports en commun (20 M€), ce qui revient à subventionner fortement le stationnement en voirie

- ▶ En tenant compte des différentes externalités, la voiture individuelle est subventionnée à 92% en milieu urbain très dense selon une étude nationale du ministère des Finances
- ▶ Les coûts de travaux de voirie pour la voiture sont d'environ 20 M€, soit dix fois plus que ceux pour le vélo (2 M€) alors que le réseau cyclable est à développer tandis que le réseau routier existe déjà
- ▶ La métropole n'a pas supprimé toutes ses subventions aux énergies fossiles, en particulier dans le secteur aérien

Les dépenses publiques (investissement et fonctionnement) sont un levier important de la métropole. La ventilation de ces dépenses publiques devrait être interrogée et **mise en cohérence avec les ambitions de la métropole en termes de mobilité durable**. Le Conseil de développement estime **indispensable que la métropole publie des chiffres de coûts par kilomètre par usager et par moyen de transport** (voiture, transport en commun, marche à pied, vélo) intégrant toutes les externalités. Cette publication doit être associée à une note analysant ces chiffres et expliquant la méthode détaillée de calcul pour permettre le débat. Publier ces chiffres est aussi un moyen de sortir collectivement du déni de l'impact des modes de transport sur le dérèglement climatique. La métropole devrait, après avoir eu connaissance de ces chiffres, **orienter ses financements en cohérence avec ses objectifs climatique et environnementaux**.

POINT DE BLOCAGE : Refus d'identifier, d'analyser et de chiffrer les nuisances et les coûts induits par la voiture individuelle

Vélo

Concernant la politique vélo, la métropole a su initier une politique cyclable depuis 20 ans même si son déploiement stagne depuis quelques années. Plus précisément, le diagnostic du Conseil de développement sur la politique cyclable est le suivant :

- ▶ La métropole dispose d'un début de réseau cyclable mais structuré en étoile à partir de la ville centre. Ce schéma en étoile rend très problématique les trajets entre des communes périphériques de la métropole ;
- ▶ Le réseau de pistes cyclable est très rarement sécurisé, ce qui dissuade beaucoup d'utilisateurs. Sur les 367 km de pistes cyclables déclarés par la métropole, seules 17% sont de réelles pistes cyclables et sont rarement sécurisées. En effet, parmi ces 367 km figurent :
- ▶ 10% de zones apaisées, c'est-à-dire interdites aux voitures mais non spécifiques aux vélos (exemple : rue de la Liberté) et donc non sécurisées pour les piétons,

- ▶ 17% sont des réelles pistes cyclables séparées de la voirie automobile. Cependant, la séparation avec la zone piétons peut ne pas être nette avec parfois juste de la peinture comme le long du tramway. *A contrario*, certaines sont tout à fait adaptées comme le long du canal de Bourgogne.
- ▶ 13% de bandes cyclables peintes sur la chaussée mais ne constituant pas un aménagement sécurisé pour le vélo qui peut se trouver pris en étau entre les voitures en circulation et celles en stationnement.
- ▶ 60% de zones 30 où la circulation des voitures est limitée à 30 km/h. Le Conseil de développement estime qu'il ne suffit pas de placer un macaron 30 sur la chaussée pour rendre la voie propice au vélo et la déclarer cyclable.
- ▶ Dijon métropole investit aujourd'hui 10 fois plus pour la voirie destinée à la voiture que pour la voirie destinée au vélo. Ce constat est clairement en incohérence avec les ambitions de la métropole de développer le vélo. D'autant plus que le réseau automobile est déjà créé et n'a plus qu'à être entretenu alors qu'un réseau cyclable sécurisé est à développer.
- ▶ Les pistes cyclables ont été créées en empiétant sur des zones piétonnes et non sur la voirie automobile. Ce choix entrave le développement de la marche et témoigne du refus actuel de la métropole de réduire la place de la voiture.
- ▶ Les retours d'expérience montrent que, au-delà des 15% de cyclistes motivés, des aménagements importants sont nécessaires pour faire basculer vers le vélo les 60% de la population prêtes à pratiquer le vélo à condition de disposer d'équipements adaptés.

PROPOSITIONS DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

- ▶ Proscrire l'empiétement sur les zones piétonnes pour la réalisation de nouvelles pistes cyclables mais au contraire prélever sur l'espace routier.
- ▶ Créer un véritable réseau de **pistes cyclables sécurisées et continues** reliant non seulement le centre-ville de Dijon mais aussi toutes les communes de la métropole.
- ▶ Mettre la voirie de la métropole en conformité avec le code de la route en donnant aux intersections la priorité aux cyclistes vis-à-vis des automobiles.
- ▶ Consulter, en amont des projets, les associations d'usagers de la bicyclette qui permettent d'apporter un regard précis et circonstancié sur les aménagements cyclables.
- ▶ Poursuivre le déploiement d'arceaux vélo insuffisants dans certaines zones.
- ▶ Réserver des rues aux mobilités douces (vélo, trottinettes).

- ▶ Relier également les zones d'activité en piste cyclables.
- ▶ **Pour chaque euro investi dans la voirie pour l'automobile, investir 1 euro pour les différents déplacements doux** (marche à pied, vélo) de façon à développer et sécuriser les pistes cyclables alors que le réseau routier est arrivé à maturité et n'a plus à être développé. Cela revient à porter le budget pour le vélo à 10 M€ par an et réduire celui à la voirie automobile à 10 M€. Ce choix est triplement vertueux pour la collectivité :
 - ▶ Participe grandement à l'amélioration de la santé des habitants (pratique sportive, diminution de la pollution)
 - ▶ Participe à la lutte contre le dérèglement climatique
 - ▶ Permet de diminuer à terme les dépenses de la collectivité car une voiture, en raison de son poids, dégrade beaucoup plus une voirie qu'un vélo ou un piéton
 - ▶ Étendre le réseau VéloDi hors de l'hypercentre et installer des parking relais VéloDi à proximité des stations de tramway.
 - ▶ Proposer des vélos électriques par VéloDi pour pouvoir accéder à Talant depuis le centre-ville de Dijon.

POINTS DE BLOCAGES : • Réseau cyclable discontinu et non sécurisé.

• Investissement largement insuffisant dans les aménagements cyclables et encore beaucoup trop orienté vers la voiture.

• Absence d'alternative en périphérie de la métropole, pour rejoindre la périphérie de la métropole.

Transport en commun

Les transports en commun fonctionnent globalement bien sur Dijon. Cependant, certaines zones périphériques sont en souffrance par manque de desserte ou à cause de la saturation des transports en commun (cas de Quétigny). Le plafonnement de l'usage du tramway actuellement est dû, non pas à un manque de densification de l'habitat, mais à une insuffisance de l'offre aux heures de pointe. En effet, les rames du tramway sont souvent saturées aux heures de pointe.

PROPOSITIONS SUR LES TRANSPORTS

- ▶ Étendre le réseau du tramway vers Marsannay et Chevigny. Raisonner sur un mode de transport à haut niveau de service qui peut être un tramway ou autre.

- ▶ Développer des tram - trains permettant de relier des villes périphériques (Beaune, Genlis, etc....) à la métropole et ainsi de diminuer le trafic automobile.
- ▶ Augmenter la cadence des tramway saturés aux heures de pointe.
- ▶ Étendre le principe de la navette électrique Divia City aux communes périphériques (Marsannay, Quétigny, Chevigny, Chenôte, Fontaine).
- ▶ Plateforme de transit entre moyens de transports.
- ▶ Rétablir la halte ferroviaire de Neuilly les Dijon (compétence région mais la métropole peut peser dans ce rétablissement).
- ▶ Avoir un cadencement et une offre de transport en commun plus étoffés pour induire un report du trafic automobile vers les transports en commun.

Piétons

La plupart des déplacements en voiture se fait sur des courtes distances. La marche à pied est un report modal possible et à privilégier. La métropole dispose de très peu de rues piétonnes excepté au centre-ville de Dijon. Il est à noter que la piétonisation des rues du centre-ville n'a pas entravé le commerce dans les zones où elle a été mise en place.

PROPOSITION CONCERNANT LA MARCHÉ À PIED

- ▶ Avoir un meilleur entretien des trottoirs de la métropole ;
- ▶ Proscrire la création de pistes cyclable par empiètement des trottoirs pour piétons mais au contraire empiéter sur le réseau routier pour la création de pistes cyclable ;
- ▶ Sanctionner par des amendes les copropriétés qui laissent persister longtemps des grosses poubelles sur les trottoirs entravant la circulation des piétons ;
- ▶ Disposer de zones vertes et ombragées de promenade à l'échelle de chaque quartier.

Voiture

La voiture reste le mode de déplacement très majoritaire, même pour les déplacements à l'intérieur de la métropole. Malgré ses avantages certains (flexibilité, rapidité), la voiture a de forts impacts insuffisamment compensés par une fiscalité encore très lacunaire.

En effet :

- ▶ Le coût de la mise à disposition de la voirie pour le stationnement automobile sur la voie publique est équivalent aux subventions des transports urbains¹ (soit 20 M€/an pour Dijon métropole²). Ce coût est très largement supérieur aux recettes du stationnement payant (5 M€ auquel il faut retrancher les frais de collecte de 3 M€). Le stationnement automobile est donc subventionné malgré la perception qu'ont généralement les habitants.
- ▶ La subvention d'équilibre versée par la métropole au délégataire pour les parkings en ouvrage est de 3 M€/an compte tenu du fait que les recettes de stationnement sont inférieures aux charges. Le stationnement en ouvrage est donc subventionné malgré la perception que peuvent en avoir les habitants.
- ▶ Le taux de couverture des coûts de la voiture particulière, comparant les coûts externes de l'automobile et les prélèvements sur le trafic automobile, n'est que de 8% en milieu urbain très dense³. Cela signifie que l'usage de la voiture est subventionné à 92% en milieu urbain très dense alors que des alternatives à la voiture existent en milieu très dense (transport en commun, marche, vélo). Compte tenu de l'impact délétère de la voiture en termes de pollution et d'étalement urbain, cette subvention de fait faute de couvrir les coûts de ses externalités est très préjudiciable. L'électrification à venir du parc automobile devrait sans doute encore plus déséquilibrer le bilan financier et la subvention de fait à la voiture individuelle : en effet, même si l'électrification va diminuer la pollution atmosphérique (sans la supprimer à cause de l'émission de particules fines par les dispositifs de freinage), la principale ressource pour les pouvoirs publics du financement liée au trafic routier (taxes sur le carburant, TICPE) va sans doute fortement décroître. En effet, les taxes sur le carburant sont actuellement importantes pour inciter à la modération de sa consommation tandis que l'électricité est beaucoup moins taxée.
- ▶ Le principe pollueur-payeur est donc très loin d'être respecté en milieu urbain très dense. Le Conseil de développement interpelle sur la pertinence de subventionner de fait l'usage de la voiture en ville.
- ▶ La perspective de l'apparition d'une ZFE (Zone de Faible Emission) mobilité sur la métropole de Dijon n'a pas fait émerger dans le débat public de questionnement sur la place et l'usage quasi-systématique de la voiture individuelle. Le CODEV regrette l'absence de débat permettant de mettre en balance les avantages de l'usage systématique de la voiture individuelle d'une part, ses nuisances et ses coûts d'autre part. Même si une ZFE a ses limites (exemption de contraintes pour les véhicules électriques y compris pour les SUV électriques), cette apparition d'une ZFE aurait dû être l'occasion d'avoir un débat sur le bon usage de la voiture.

¹ Étude de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transport) <https://www.fnaut.fr/expertise-de-bruno-cordier-sur-le-cout-du-stationnement-automobile-pour-les-finances-publiques/>

² Débat d'orientation budgétaire 2023, Dijon métropole. Les autres chiffres financiers spécifiques à la métropole sont issus de ce document public

³ Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs circulation ? Trésor - Eco n°283, Avril 2021, Ministère de l'économie, des finances et de la relance, <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/248d6a7c-d681-4577-9fa5-886791bfc9d1/files/9651f24c-dee1-4c2d-a54f-3aa56927e139>

PROPOSITIONS VOITURE

- ▶ Faire payer à l'usage de la voiture individuelle en ville ce qu'elle coûte à la collectivité. Arrêter de subventionner l'usage de la voiture individuelle en milieu urbain dense par la prise en charge par la collectivité de ses coûts cachés
- ▶ Communiquer chaque année sur la comparaison des recettes de stationnement et des coûts de la voirie automobile (construction, entretien, immobilisation de la voirie pour le stationnement)
- ▶ Définir une trajectoire des frais de stationnement (aujourd'hui un péage urbain est interdit par la loi en France) pour tendre rapidement vers un rééquilibrage permettant le respect du principe pollueur-payeur.

Transport au dernier kilomètre

La livraison à domicile de petits paquets a fortement augmenté suite à l'essor du commerce en ligne. Cette problématique devient importante.

PROPOSITIONS SUR LE TRANSPORT AU DERNIER KILOMÈTRE

- ▶ Rationaliser avec un schéma directeur. Création de centres de magasinage intermédiaires.
- ▶ Communiquer sur la très importante perte d'emploi locaux et l'augmentation des GES due au développement du commerce en ligne.

Aérien

Dijon métropole dispose d'un aéroport (Dijon Longvic, ancienne BA 102) sur son territoire. Cet aéroport n'accueille plus d'avions de ligne. Cet aéroport sert actuellement essentiellement pour des vols privés mais aussi pour des vols sanitaires. Aujourd'hui, le transport aérien bénéficie d'un carburant détaxé malgré son très fort impact sur l'émission de gaz à effet de serre. Dijon métropole subventionne aujourd'hui cet aéroport de Dijon Longvic. Cette subvention revient à favoriser les vols privés au profit souvent de grandes fortunes qui n'ont point besoin d'être subventionnées. En outre, cette subvention à l'aéroport est une subvention à l'usage des combustibles fossiles compte tenu de l'origine pétrolière du carburant aérien. L'acceptation des mesures nécessaires à la transition écologique requiert une équité sociale pour que ces mesures soient acceptées de tous. Le maintien de subventions à l'usage de combustible fossile pour des vols privés déjà fortement exempté de taxes est assez incompréhensible face aux enjeux de la transition écologique et aux besoins d'équité sociale.

PROPOSITION SUR L'AÉRIEN

- ▶ Supprimer toutes les subventions aux aéroports
- ▶ Subventionner directement l'hôpital pour ne subventionner si besoin que les vols sanitaires du CHU et non indirectement les vols privés.

Transversal transport

Au-delà des propositions sectorielles, la métropole dispose d'autres leviers pour diminuer les besoins de transports et leurs impacts.

Il est ainsi proposé de :

- ▶ Mieux lier les questions d'habitat et de transport dans les documents d'urbanisme
- ▶ Faciliter l'accessibilité à tous et avoir une réflexion approfondie pour le transport de toutes les personnes à mobilité réduite
- ▶ Que les collectivités montrent l'exemple en généralisant les transports décarbonés dans leur flotte de véhicules
- ▶ Développer les plateformes intermodales pour changer facilement de mode de transport sans perte de temps
- ▶ Permettre le transport des vélos dans le tramway
- ▶ Recréer des lieux de vie (café, boulangerie) de proximité
- ▶ Avoir un plan directeur pour les différents parking relais
- ▶ Un urbanisme avec des stratégies de proximité zones d'activité/logements ou zones d'activité/transports publics requiert une analyse des besoins par quartiers à l'échelle fine IRIS- INSEE.
- ▶ Supprimer toutes les subventions aux énergies fossiles (subventions aux aéroports, subvention au transport routier par insuffisance des recettes associées à ce transport)

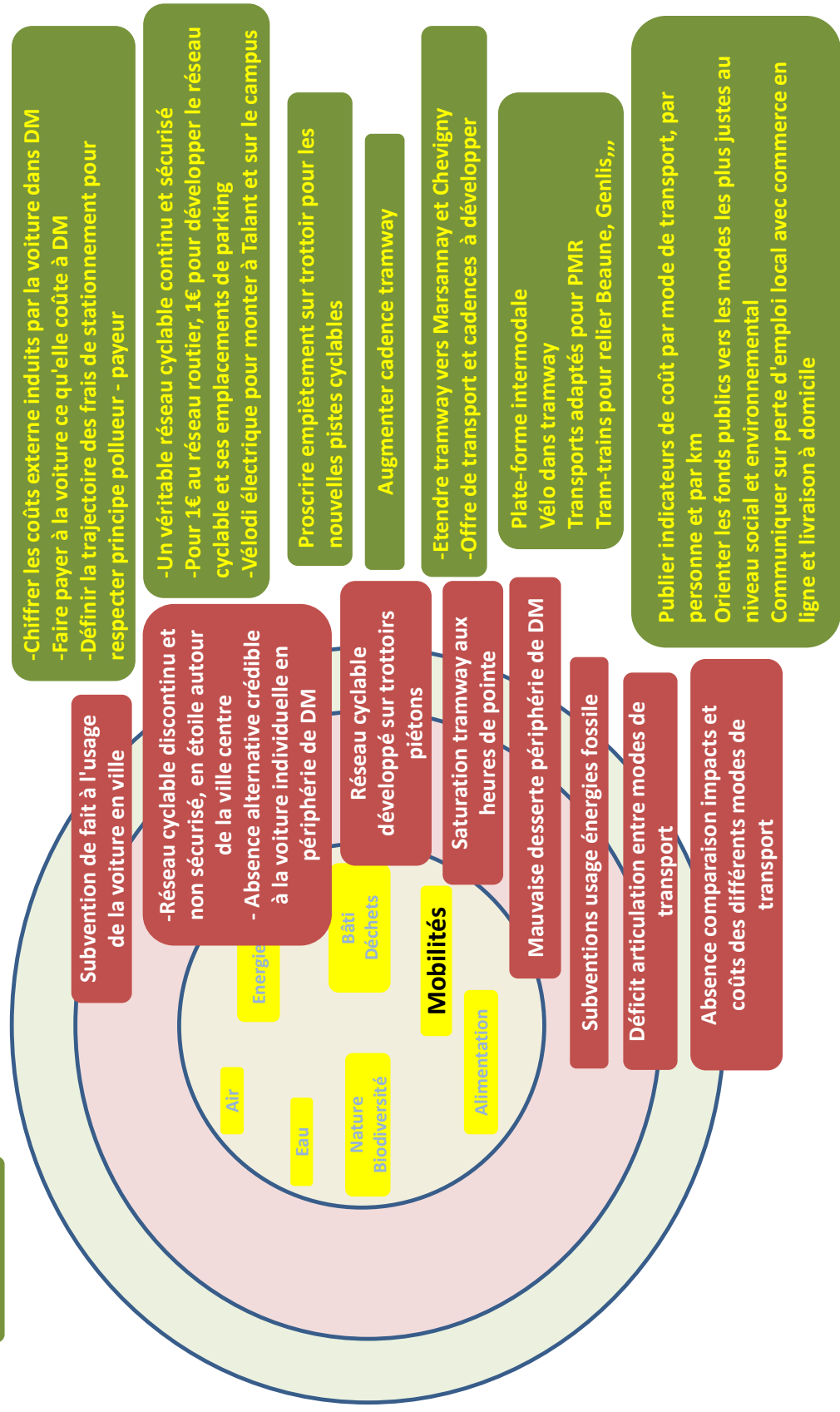


SYNTHÈSE DES POINTS DE BLOCAGE ET DES SOLUTIONS PROPOSÉES

blocages

solutions

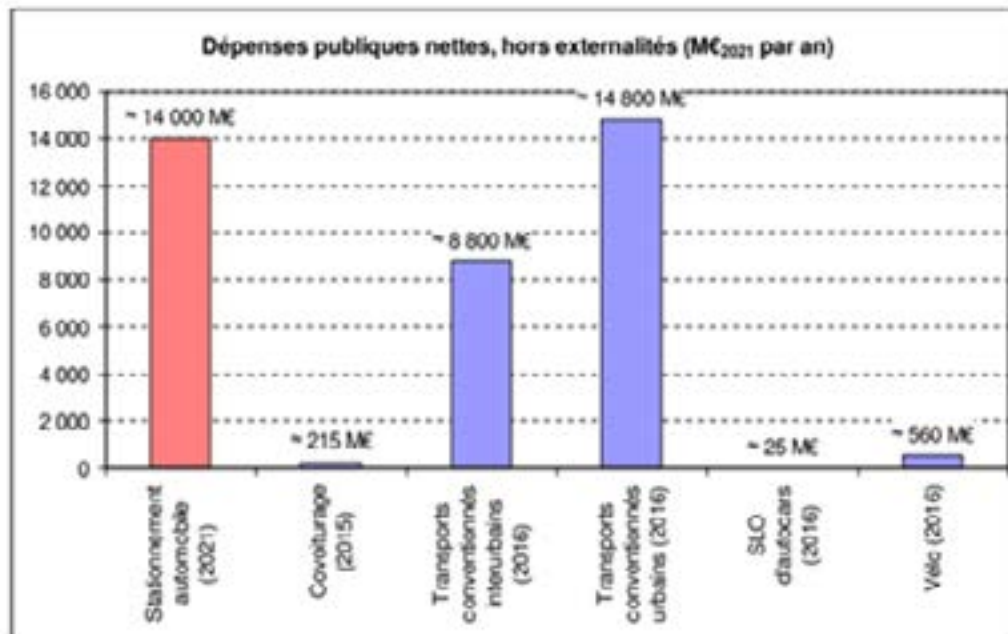
thématique Mobilités





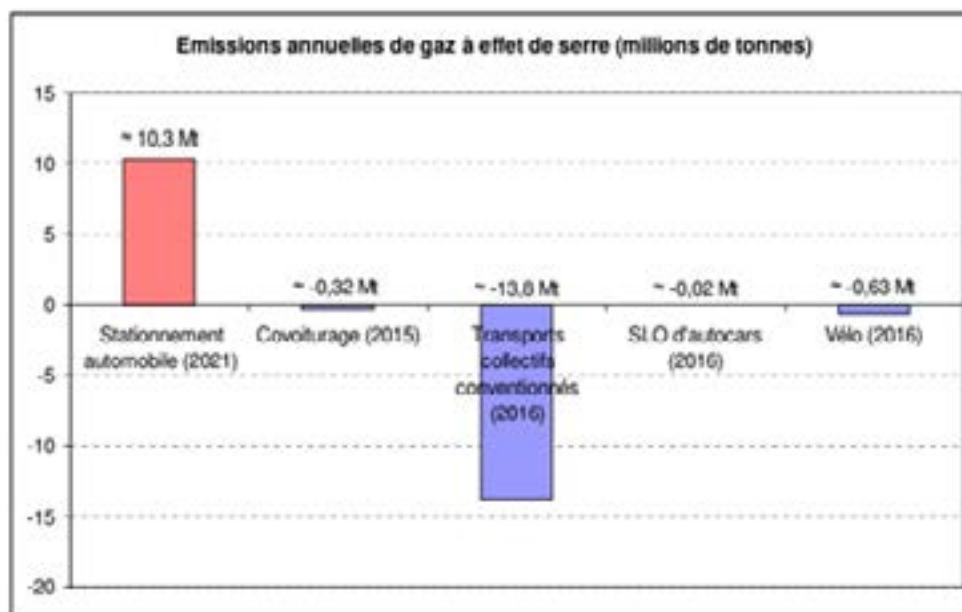
ANNEXE : DONNÉES NATIONALES SUR LE COÛT DE L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE ET DU STATIONNEMENT

COMPARAISON NATIONALE DES DÉPENSES DE STATIONNEMENT ET DE MODES DE TRANSPORT.



Source : <https://www.fnaut.fr/expertise-de-bruno-cordier-sur-le-cout-du-stationnement-automobile-pour-les-finances-publiques/>

EMISSIONS ANNUELLES NATIONALES DE GES PAR MODE DE TRANSPORT ET POUR LE STATIONNEMENT :



Le stationnement automobile génère une augmentation très forte des émissions de gaz à effet de serre, du fait principalement de son impact sur l'usage de la voiture.

Les 4 autres modes contribuent tous à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, du fait des reports modaux depuis la voiture individuelle.

Source : <https://www.fnaut.fr/expertise-de-bruno-cordier-sur-le-cout-du-stationnement-automobile-pour-les-finances-publiques/>

COÛTS ET PRÉLÈVEMENTS MARGINAUX EN MILIEU URBAIN TRÈS DENSE (DONNÉES NATIONALES) PERMETTANT D'ÉVALUER LE TAUX DE COUVERTURE (UN TAUX DE COUVERTURE DE 8% SIGNIFIE QUE SEULE 8% DES COÛTS SONT SUPPORTÉS PAR DES PRÉLÈVEMENTS)

Tableau 4 : Coûts et prélèvements marginaux en milieu urbain très dense, tous réseaux confondus, pour les PL diesel, les VUL diesel et les VP essence et diesel (en c€/véh-km)

Urbain très dense tous réseaux	Coûts externes (en c€/véh-km)				Prélèvements (en c€/véh-km)			Bilan (en c€/véh-km) (1)-(2)	Taux de couverture (2)/(1)
	Total (1)	Dont cong.	Dont CO ₂	Dont poll.	Total (2)	Dont péages	Dont TICPE		
Total	63,8	39,0	1,0	18,2	5,4	0,0	4,6	-58,5	8 %
PL diesel	274,1	99,1	4,6	148,1	16,3	0,4	14,9	-257,8	6 %
VUL diesel	72,2	40,9	1,2	26,7	4,9	0,0	4,3	-67,3	7 %
VP essence	46,5	36,6	0,9	3,6	6,4	0,0	5,6	-40,1	14 %
VP diesel	59,0	36,5	0,8	16,2	4,3	0,0	3,6	-54,7	7 %

Source : Chiffres CDD/calculs DG Trésor.

Abréviations : PL = poids-lourds ; VUL = véhicule utilitaire léger ; VP = véhicule particulier.

Source : Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs circulation ? Trésor - Eco n°283, Avril 2021, Ministère de l'économie, des finances et de la relance, <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/248d6a7c-d681-4577-9fa5-886791bfc9d1/files/9651f24c-dee1-4c2d-a54f-3aa56927e139>



CONCLUSION



NOS PROPOSITIONS POUR UN PCAET DE LA MÉTROPOLE DIJONNAISE INNOVANT

Urgence de préparer une adaptation de la métropole à de futures crises climatiques et énergétiques

Les années à venir seront cruciales pour répondre à l'urgence climatique et atteindre les objectifs de la métropole pour 2050. D'où l'importance de s'engager résolument dans le développement durable en prenant dès maintenant des décisions à la hauteur des enjeux pour un PCAET innovant.

Le changement climatique avec ses effets sur la métropole (îlots de chaleur urbains, sécheresses, inondations ...) a des conséquences directes sur la santé humaine (physique, psychologique) et la dégradation de la qualité de vie individuelle et sociale qu'il faut anticiper et atténuer.

Dans un objectif de résilience et de durabilité face aux aléas (crises climatiques, énergétiques, sanitaires ...) il faut préparer une adaptation de la ville et mettre en œuvre une transition dans les modes de pensée et actions.

Il convient de s'engager résolument dans le développement durable au travers du nouveau PCAET de Dijon métropole.



Les fondements d'un modèle de développement pour corriger des vulnérabilités et valoriser des atouts de la métropole dijonnaise

CALIBRER LES ACTIVITÉS

- ▶ Raisonner l'urbanisme, la répartition géographique de la population et des activités économiques de la métropole en les adaptant et proportionnant aux ressources.
- ▶ Amplifier l'autonomie du territoire pour construire sa résilience.

BOUCLER LES CYCLES

- ▶ Recherche des circuits de proximité (alimentation, déplacements, déchets etc.).
- ▶ Recyclage des produits, déchets, nutriments et utilisation de l'eau non potable pour éviter les gaspillages et réduire les pollutions.
- ▶ Recherche d'un bâti sobre, mobilisant des biomatériaux.

ORGANISER LES PROXIMITÉS ET LES MOBILITÉS

- ▶ Inciter à une réduction significative des transports en véhicules individuels motorisés par le développement des mobilités douces, d'une offre de transports publics (gratuits) concertée avec les habitants et par la réduction des besoins de transport. Adapter la logistique du dernier kilomètre.
- ▶ Favoriser le déploiement autour de l'habitat des services de proximité et des espaces de nature ; faire des quartiers et des communes de vrais cœurs de vie, limitant ainsi les déplacements.
- ▶ Rénover l'habitat ancien et mobiliser des friches commerciales ou industrielles pour créer de nouveaux logements.

RECONNECTER À LA NATURE

- ▶ Se reconnecter avec la nature par la recherche de synergies de l'action humaine avec les logiques de la nature (relation restaurée de l'homme à la terre, au vivant, aux saisons, aux paysages, à la production d'aliments).
- ▶ Protéger, inventorier et développer la pleine terre et les surfaces arborées à l'échelle des IRIS-INSEE et communes.

- ▶ Préservation et suivi de la biodiversité ordinaire fonctionnelle. Construire une charte de l'Arbre.
- ▶ Augmenter la taille des milieux favorables à une biodiversité ordinaire fonctionnelle (surfaces de pleine terre, surfaces arborée, restauration des corridors écologiques des trames verte et bleue).
- ▶ Déminéraliser (désimperméabiliser) pour faire revenir la terre, l'eau, les arbres.

DÉVELOPPER UNE PENSÉE SOCIALE, RESPONSABLE ET ÉQUITABLE

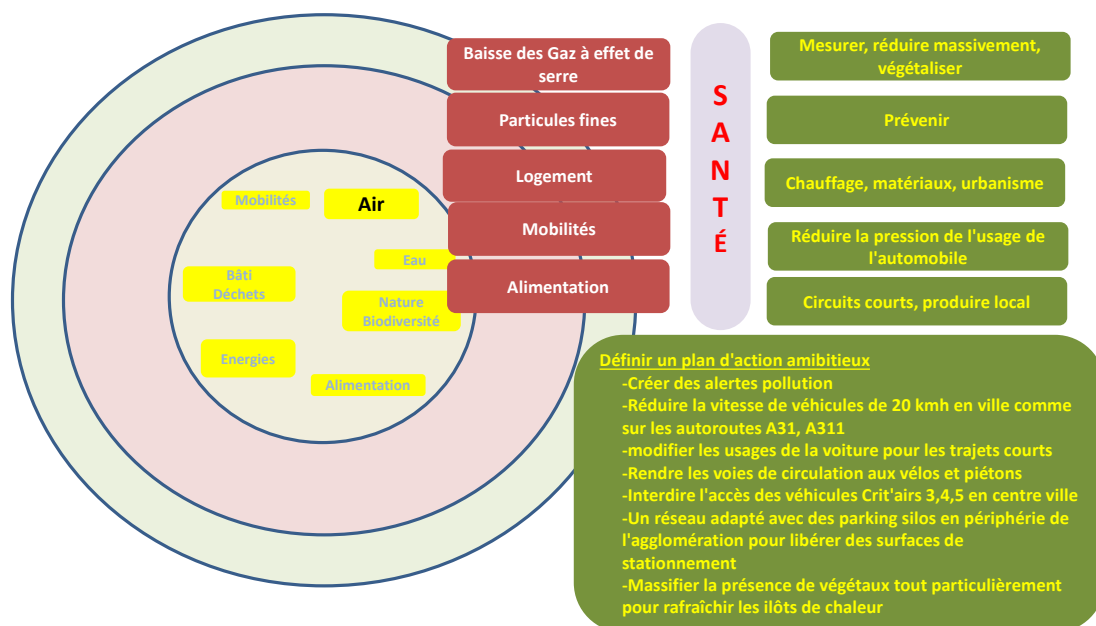
- ▶ Rendre désirables les changements de comportements : besoin de sobriété, de consommation plus responsable pour préserver nos ressources en eau et énergie et pour limiter notre dépendance. Cette sobriété permet aussi de réaliser d'importantes économies financières.
- ▶ Inciter au changement des habitudes de consommation alimentaire. Développer des ressources alimentaires saines de proximité par des pratiques agroécologiques (agriculture biologique essentiellement) pour préserver la santé des habitants et soutenir la biodiversité.
- ▶ Construire des solutions en recherchant l'équité sociale, le partage des efforts d'adaptation, par exemple avec des tarifications sociales : Responsabiliser en tendant vers le respect du principe de pollueur-payeur.
- ▶ Chiffrer les externalités pour aider aux prises de décisions publiques.

Nos propositions sur ces 7 thèmes

Les nombreux rapports (GIEC, IPEBS, etc ...) alertent sur l'urgence d'une véritable transition écologique. Malgré ces signaux d'alerte, et bien qu'il y ait des avancées, les changements ne sont pas encore à la hauteur des enjeux. D'où notre choix de clairement pointer les points de blocage et de proposer des solutions pour y remédier.

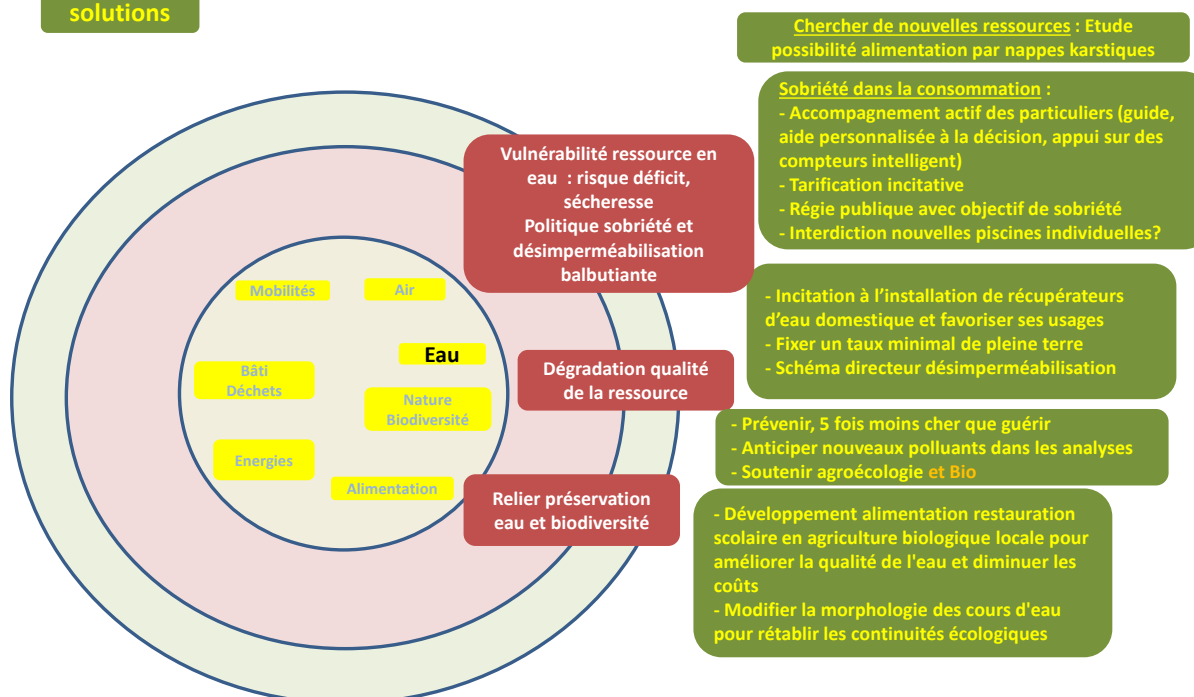
Blocages
solutions

Thématique Air



Blocages
solutions

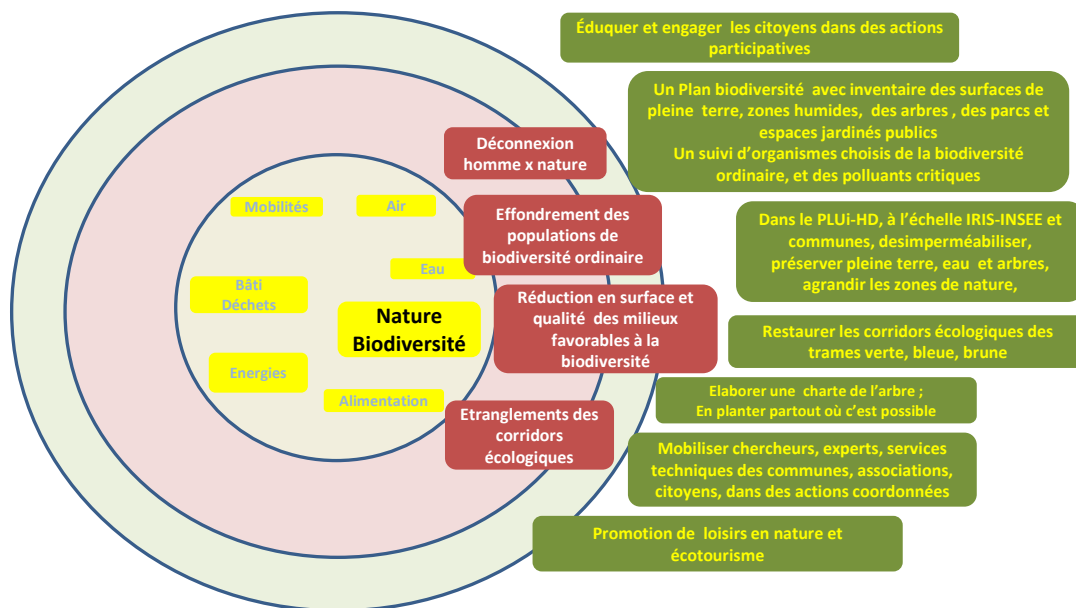
Thématique Eau



Blocages

solutions

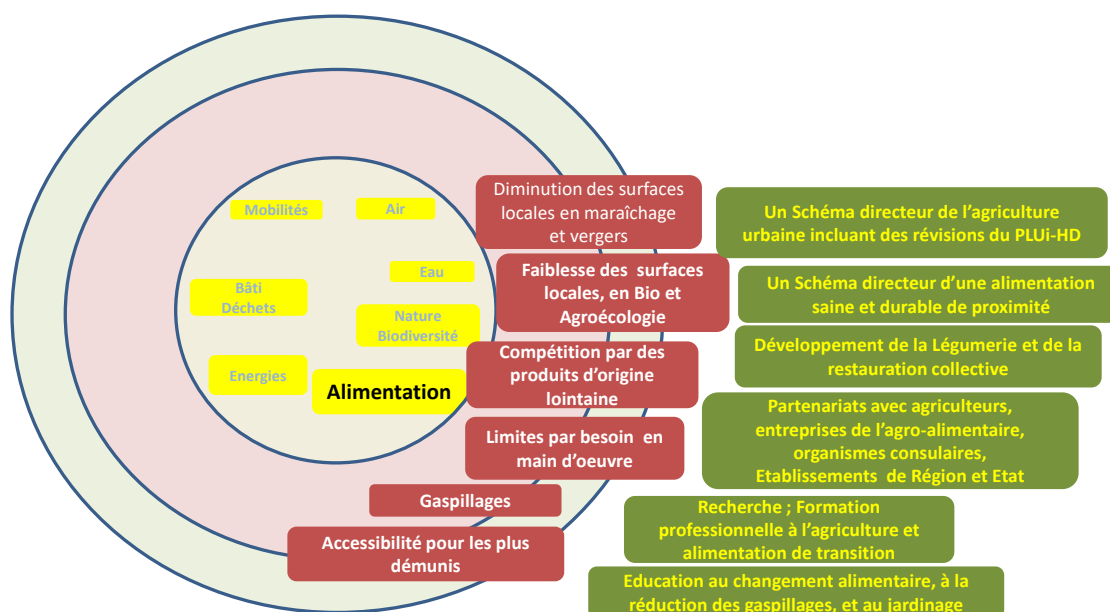
Thématique Nature - Biodiversité

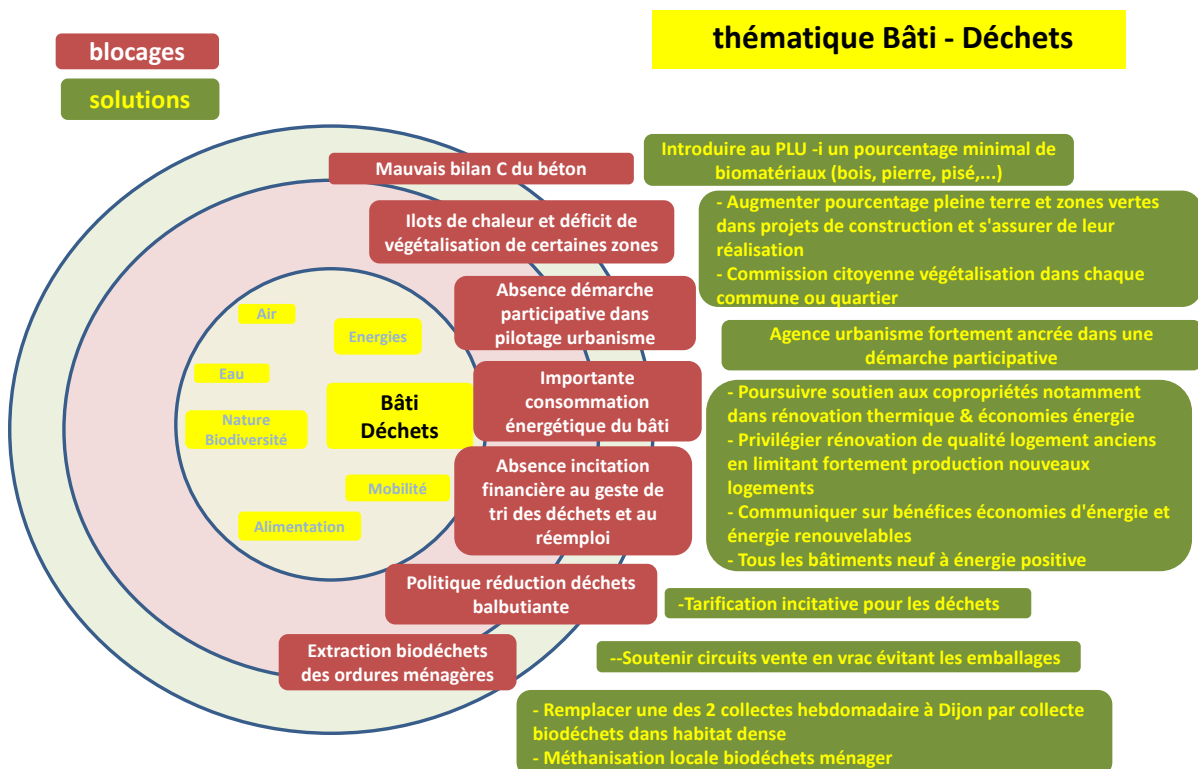
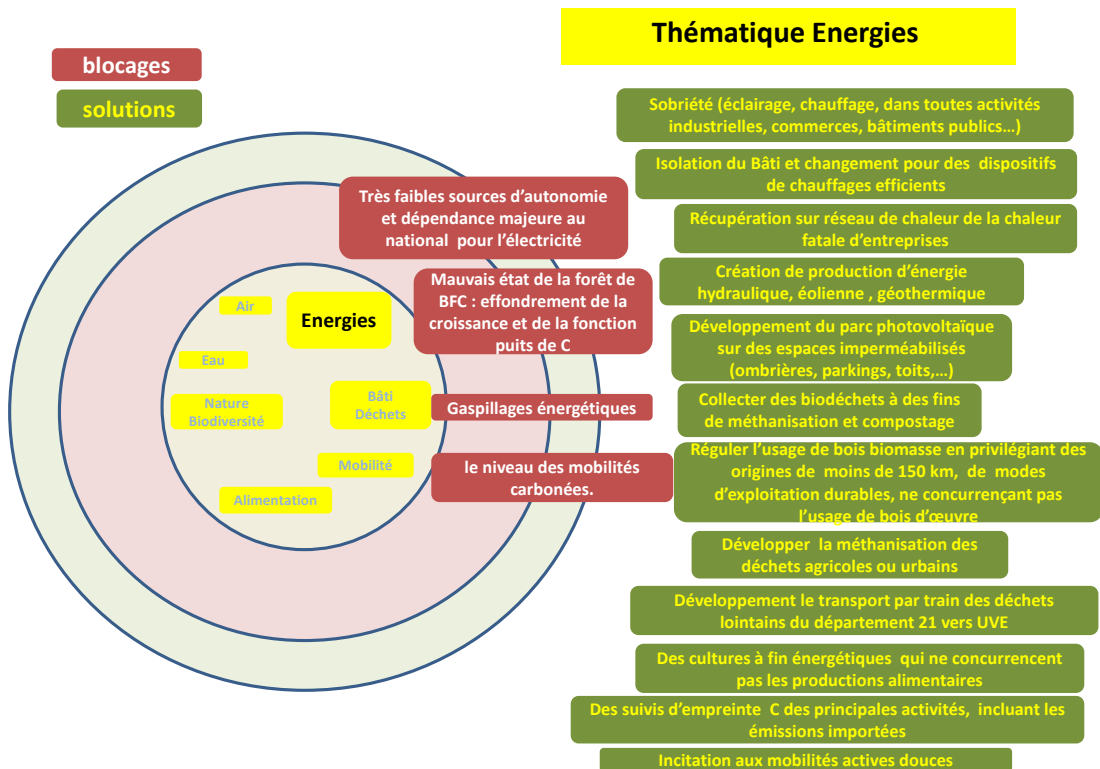


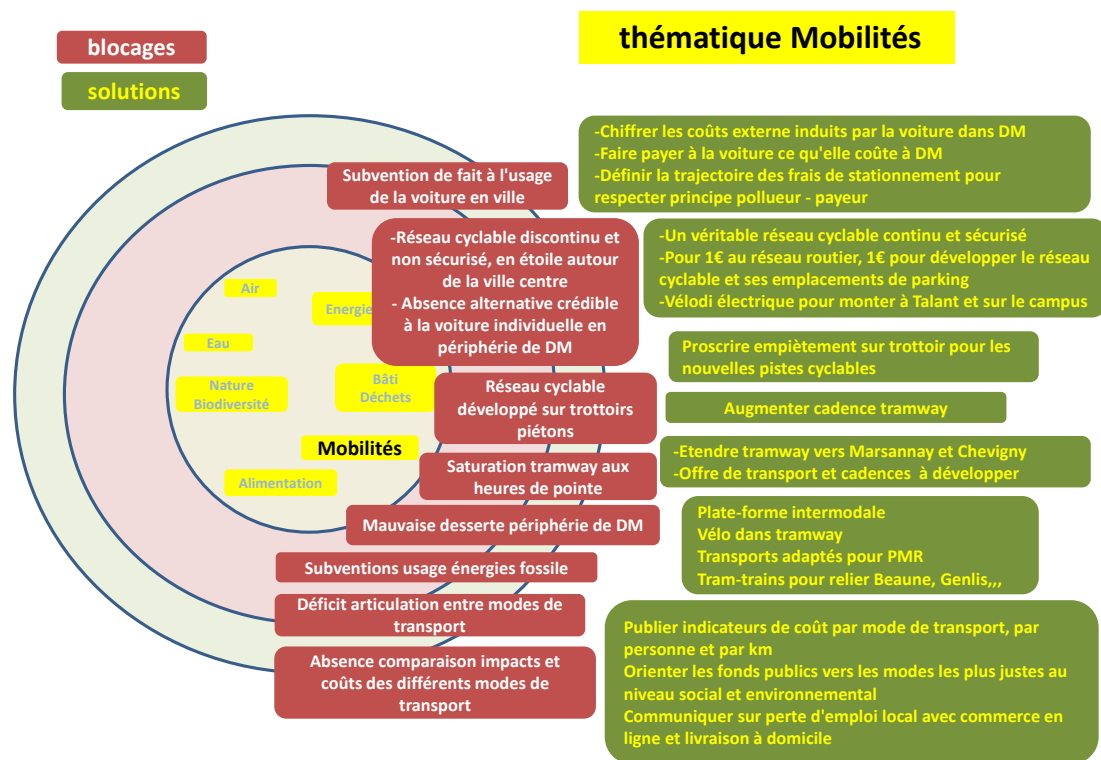
Blocages

solutions

Thématique Alimentation







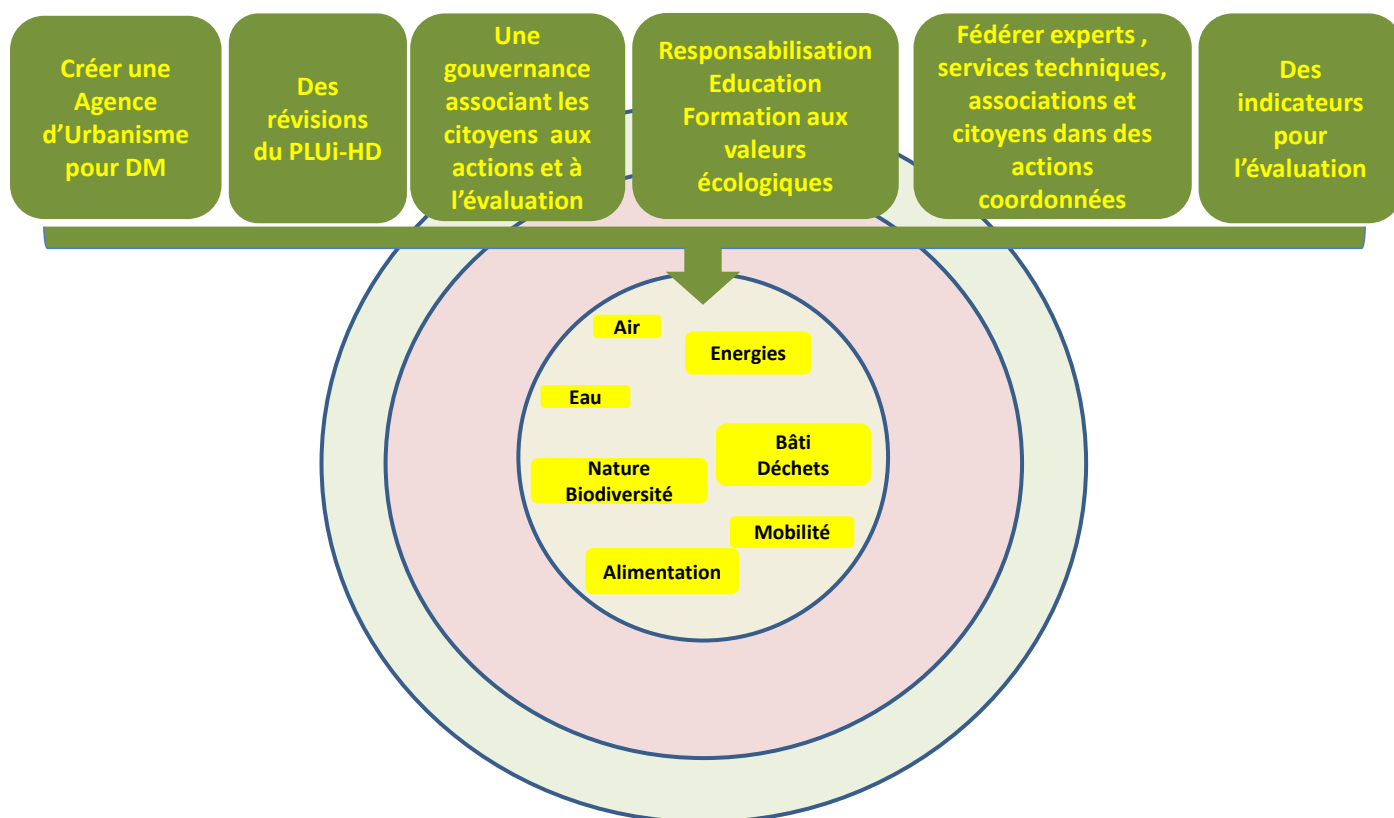
Nos propositions d'actions transversales

Ayant dans un premier temps analysé chacun des thèmes, nous avons constaté qu'ils avaient de nombreuses interconnexions et leviers communs. Cela nous a conduits à proposer des actions transversales à l'ensemble :

- Mettre en place une Agence d'Urbanisme Métropolitaine qui permettrait de construire une cohérence urbanistique entre les grands piliers stratégiques choisis et les actions engagées sur les différents thèmes.
- Réviser le PLUi-HD pour intégrer les propositions dans le règlementaire.
- Organiser une gouvernance associant les citoyens aux prises de décision pour pouvoir résister à la pression des lobbies.
- Développer les actions participatives et donner accès aux informations pour les citoyens.
- Rappel : Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1^{er} mars 2005 relative à la Charte de l'environnement (JORF n°0051 du 2 mars 2005 page 3697) Article 7. "Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement." Développer et communiquer des indicateurs pour une évaluation partagée.

- ▶ Éduquer tous âges aux valeurs écologiques : expliquer les enjeux, sensibiliser à l'environnement, présenter les multiples bénéfices d'une reconnexion avec la nature.
- ▶ Mobiliser et fédérer les acteurs de la recherche, les experts, les services techniques de toutes les communes de la métropole, les habitants autour des objectifs du PCAET dans des actions coordonnées.

Des propositions transversales



Propositions d'indicateurs de suivi qui seront nécessaires

Une liste d'indicateurs à publier annuellement dans le rapport de développement durable de la métropole permettrait de suivre l'évolution de la métropole et ses progrès :

- ▶ Les émissions de GES émis sur le territoire de la métropole par secteur, ainsi que le calcul des émissions de GES par habitant et par secteur,
- ▶ L'empreinte Carbone par habitant incluant les importations dans les activités de la métropole,

- ▶ Les polluants critiques de l'air et de l'eau,
- ▶ Les dépenses publiques par km parcouru liées à chaque mode de transport (par année et moyenne glissante sur 5 ans),
- ▶ La comparaison des recettes et des dépenses (ainsi que de toutes les externalités) prises en charge par la métropole pour le transport routier,
- ▶ Le pourcentage des biodéchets effectivement collecté par des circuits spécifiques,
- ▶ Le taux de pleine terre par IRIS-INSEE et par commune.

En complément la réalisation d'inventaires, à actualiser tous les 5 ans, permettrait de suivre des évolutions de la biodiversité :

- ▶ L'inventaire de la pleine terre par IRIS-INSEE et par communes,
- ▶ L'inventaire des arbres, des parcs, des espaces de jardins partagés,
- ▶ L'inventaire d'organismes choisis de la biodiversité ordinaire,

En conclusion, pour un PCAET ambitieux et innovant

Compte tenu de l'urgence climatique et de l'état actuel de la métropole dijonnaise et de ses vulnérabilités, le PCAET se doit de proposer une action d'envergure, urgente et innovante. Une action coordonnée et ébauchée à partir du développement de synergies entre habitants, experts, élus depuis la conception jusqu'à l'évaluation.

Pour répondre à cet objectif, nous proposons la création d'une agence d'urbanisme dont les missions essentielles seraient d'informer et de conseiller les habitants, de réfléchir à la cohérence globale des aménagements et des projets particuliers ou collectifs. L'adhésion des habitants se doit d'être facilitée par l'éducation, la communication, et des mesures d'équité sociale.

La disponibilité en eau constituera une vulnérabilité majeure pour demain avec pour corollaire la mise à mal de la nappe alluviale d'accompagnement de la Saône et des impacts négatifs sur toute la biodiversité. Ce diagnostic nous oblige dès à présent à actionner tous les leviers disponibles pour retenir l'eau et réduire les consommations. Il serait nécessaire de reconnecter l'activité des habitants à la nature et de favoriser les milieux supports de la biodiversité, à savoir la pleine terre et les végétaux tout particulièrement les arbres. L'habitat et l'urbanisme, les consommations d'énergie et d'eau, la gestion des déchets, les mobilités et l'alimentation, devraient tous être conçus en minimisant les empreintes carbone, les déchets, les gaspillages, et en maximisant l'autonomie, la circularité, la proximité.

Les actions choisies devraient construire une cohérence globale sur de nombreux thèmes qui relèvent de la bio économie, de la physique des ressources, de la biologie et de l'environnement, du social, de la politique intra- et inter-territoires, d'où notre recommandation de créer une agence d'urbanisme métropolitaine associant largement les habitants dans la gouvernance, et portant une analyse fine à l'échelle des quartiers et communes.

Les projets en cours ("Dijon ville C neutre 2030", hydrogène ou "OnDijon") pourraient faire l'objet d'une évaluation partagée. La concertation renforcée par des consultations publiques devient une opportunité forte pour rendre acteurs les habitants de Dijon métropole. Oui à des actions participatives responsabilisant les citoyens, à titre d'exemple le changement de comportement individuel et collectif pour réduire drastiquement les modes de déplacement très carbonés (en premier lieu la voiture individuelle), en assurant également la collecte des biodéchets une des matières premières du compostage et de la méthanisation (très bientôt réglementée au niveau européen).

A cet égard, le Conseil de développement salue la dynamique créée à propos des placettes de compostage dans les quartiers de Dijon. Elle a montré ses effets positifs. Une dynamique qui mériterait d'être étendue à d'autres actions citoyennes. L'enjeu tourne autour de l'exercice de la démocratie participative au niveau métropolitain. C'est ainsi que la place du Conseil de développement prend tout son sens ! En fait nous souhaitons faire évoluer les schémas passés et attribuer aux citoyens le statut de "partenaires de l'action publique". Ainsi la gouvernance déléguerait une parcelle de pouvoir dans un exercice situé en amont à la prise de décision, voire permettrait aux citoyens de contrôler la décision.

Il y aurait légitimement le besoin de mettre en place divers indicateurs d'évolution du milieu physique, de l'état de la nature en ville, de la santé humaine, de l'état social des quartiers et communes qui aideraient aux diagnostics et aux choix d'actions volontaires futures.

Le CODEV pourrait être un acteur de ces actions futures

Remerciements

Jean-Patrick MASSON, vice-président délégué à la Transition écologique, les déchets, les énergies renouvelables (hydrogène et photovoltaïque), les réseaux, concessionnaires et régies, le programme H2020

Philippe LEMANCEAU, vice-président délégué à la transition alimentaire, le plan alimentaire territorial, le projet TIGA, la restauration collective

Fabrice CHÂTEL, Directeur général délégué à la transition climatique

Les directeurs et cadres des services métropolitains : Oanez CODET-HACHE, Myriam GUERMONPREZ, Anne-Elodie BONIN, Florent GALLET, Agnès FOUGERON, Elise RENAUD, Marie-Hélène RIAMON, Adeline OURGAUD, Nicolas AUMAR. Sans oublier Chloé ABEEL et Fabienne COLLOT.

Les intervenants extérieurs : Lionel COMBET de l'ADEME, Adeline COUSSY et Fabrice POITOU de la DREAL, Isabelle SCHMITT (DDT 21).

Les associations EVAD, France Nature Environnement Côte d'or, Les Amis de la Terre Côte d'or.

Ripa MANOUKYAN, animatrice Fresque du climat et Fresque renaissance écologique.

Les animateurs et les membres de la commission "Prospective élargie PCAET" pour leur dévouement et pour la qualité de leur implication.



ANNEXES

ANNEXE 1 : SAISINE



Le président
Ancien ministre

950

Conseil de développement de Dijon métropole
À l'attention de Madame la présidente
Marie-Joséphine DURNET-ARCHERAY

Dijon, le 4 mai 2023

Nos ref : DGD TD-PRCAET-001

A l'attention par : Christophe LAFONT, directeur de l'ingénierie de la participation citoyenne et du conseil de développement

Objet : Saisine du conseil de développement pour contribution à l'élaboration du Plan Climat Air Énergie du Territoire

Madame la présidente du Conseil de développement,
Madame et Monsieur les vice-présidents
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil de développement

La question climatique s'est progressivement imposée dans le débat public depuis la fin de la seconde moitié du XX^{ème} siècle. Elle devient aujourd'hui une préoccupation majeure des pouvoirs publics, des acteurs économiques et des habitants. Les épisodes de chaleur extrême et de sécheresse sont de plus en plus fréquents, ils impactent nos ressources en eau, la biodiversité, les productions agricoles, mais également la santé des habitants. L'évolution de notre modèle de production et de consommation d'énergie est au cœur des enjeux en matière de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre.

La politique écologique et sociale mise en œuvre par la métropole depuis 20 ans permet aujourd'hui au territoire de mieux s'adapter et d'atténuer les chocs de ces grands changements (traitement de l'eau, traitement des déchets, réseau de chaleur, reconstruction de la ville sur elle-même...). L'élaboration d'un premier Plan Climat Air Énergie du Territoire (PCAET) a permis de structurer et d'affirmer l'engagement de la métropole et de ses partenaires en matière de lutte contre le changement climatique mais aussi d'adaptation aux effets devenus inévitables.

Par deux fois la Commission Européenne a reconnu l'engagement et les ambitions de Dijon métropole. La première en 2022 où Dijon a été retenue pour être partie prenante de la Mission 100 villes climatiquement neutres et intelligentes qui vise la neutralité carbone à 2030. La seconde, en mars 2023, où la candidature de Dijon Métropole a été choisie pour faire partie des 25 villes retenues dans le cadre de l'appel à projets Villes Pilotes.

Dans cette dynamique d'accélération de la transition, la métropole engage la révision de son PCAET. Allant au-delà du cadre réglementaire, la métropole ajoutera deux dimensions essentielles et qui correspondent à de grandes politiques qu'elle porte : la transition durable et la préservation de la biodiversité.

De la fourche à la fourchette, l'alimentation représente 25 % des émissions de gaz à effet de serre.

DIJON MÉTROPOLE

1 rue de la République - 21000 DIJON

Tél : 03 80 39 39 39 - Fax : 03 80 39 39 40

Site internet : www.dijon-metropole.fr

La stratégie alimentaire globale portée par la métropole constitue donc un levier essentiel de notre stratégie bas carbone. Il apparaît à ce titre indispensable que cette politique, au carrefour des dimensions sociales, économiques et environnementales, constitue un volet à part entière du PCAET.

Enfin, la perte de la biodiversité est le deuxième grand enjeu écologique au côté du changement climatique. À travers ses services et partenariats scientifiques et techniques, Dijon Métropole contribue à l'amélioration de la connaissance de la biodiversité grâce notamment à l'expertise fournie par le Jardin des Sciences. Elle intègre les enjeux de la biodiversité et leur prise en compte dans les documents de planification et les projets d'aménagement. La biodiversité participe aux efforts d'adaptation nécessaires notamment par la lutte contre les îlots de chaleur urbains. Elle contribue aussi, sur le volet atténuation, à la préservation de la trame noire, au stockage de carbone et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par le développement de solutions basées sur la nature.

Ainsi, l'élaboration du PCAET constitue une opportunité pour construire collectivement, avec les habitants et parties prenantes, une ville bas carbone désirable, en tenant compte des enjeux économiques et sociaux et tout en s'appuyant sur l'innovation.

C'est en ce sens que je souhaite solliciter la contribution du conseil de développement. Votre premier avis sur le projet métropolitain a démontré toute la capacité de l'instance à nourrir la métropole sur des thématiques structurantes pour notre territoire.

En particulier et sur ce sujet, votre vision collective est attendue sur la base des deux questions suivantes :

En 2050, Dijon métropole est une référence en matière de politique de transition climatique, alimentaire et de préservation de la biodiversité. Elle est reconnue pour sa qualité de vie et son modèle durable y compris sur le volet social.

Quel a été son modèle de développement ?

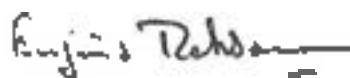
À quelles conditions, au niveau individuel et collectif, les changements nécessaires pour parvenir à cette vision peuvent-ils être mis en œuvre ?

La production d'une vision globale couvrant une diversité de champs (aménagement du territoire, alimentation, économie urbaine, gouvernance, recherche...) sera particulièrement éclairante.

Les services de la métropole vous proposeront un parcours d'information préalable thématique dans l'objectif de mettre les membres du conseil de développement dans les meilleures conditions de réflexion possibles.

Votre contribution est attendue pour le 15 décembre 2023.

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement en faveur du territoire métropolitain, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, Madame et Monsieur les vice-présidents, Mesdames et Messieurs les membres, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



François RESSAMEN



ANNEXE 2 : PARCOURS D'INFORMATION PRÉALABLE

N°		Intervenant	Calendrier
1	Atelier fresque du climat	Collectif - Fresque du climat	2 sessions organisées en février 2023
2	Qu'est-ce que le PCAET	Jean-Patrick Masson Oanez Codet-Hache	Plénière du 29 avril 2023
3	Cadrage et explicitation de la saisine	Fabrice Châtel	1 ^{er} juin 2023
4	Thématique vélo (sollicitée par le groupe)	EVAD Association des usagers de vélo à Dijon et alentours	15 juin 2023
5	Thématique Habitat et mobilité	Myriam Guermonprez Anne-Élodie Bonin Florent Gallet	29 juin 2023
6	Expo Demain la Vi(I)lle		Du 24 juin au 6 juillet 2023
7	Audition France Nature Environnement (Sollicitée par le groupe), sur la qualité de l'air notamment	FNE - Catherine Hervieu	12 juillet 2023
8	Thématique Biodiversité	Agnès Fougeron	7 septembre 2023
9	Thématique Eau (sollicitée par le groupe)	Les Amis de la terre Côte-d'Or - F Faverjon	21 septembre 2023
10	Thématique Énergie	Nicolas Aumar	28 septembre 2023
11	Présentation diagnostic et explications	Jean-Patrick Masson Oanez Codet-Hache	29 septembre 2023
12	Thématique Alimentation	Philippe Lemanceau + en invitées : Élise Renaud, Agnès Fougeron, Marie-Hélène Riamon et Adeline Ourgaud	19 octobre 2023
13	Introduction aux scénarii de l'Adème	Lionel Combet	9 novembre 2023
14	Atelier de la renaissance écologique	Ripa Manukyan	23 novembre 2023 (atelier ouvert à tous les membres du conseil de développement)
15	Les cadres juridiques de l'adaptation au changement climatique (sollicité par le groupe)	DREAL Isabelle Schmitt Adeline Coussy Fabrice Poitout	30 novembre 2023

DIJON MÉTROPOLE
Plan Climat et Biodiversité
2024 - 2030

Annexe 4
**CONTRIBUTION DU CONSEIL
DE DÉVELOPPEMENT**



Dijon Métropole
40 Avenue du Drapeau
21000 Dijon
Tel : 08 80 50 35 35

Dijon s'engage

