

PADD PLU i HD

Éléments critiques

Éléments critiques portés par la ville de Talant. Document non exhaustif, préparatoire au Conseil Municipal du 03/03/18

INTRODUCTION LES FILS CONDUCTEURS - LE SOCLE COMMUN DU PADD

Page 7 : « Imaginer la ville de demain à partir des ressources existantes » devient dès la page 8 et le développement du chapitre « imaginer la ville de demain à partir **des atouts existants** » ; ce n'est évidemment pas la même chose ; il faut corriger

Fil conducteur 1 « imaginer la ville de demain à partir des atouts existants (ressources existantes) »

Page 8 :

Les nouvelles technologies sont ainsi au coeur du dispositif. Au-delà de l'émergence d'une économie de l'innovation, elles sont une chance pour l'amélioration des politiques de déplacements et de réduction des dépenses énergétiques, l'avènement d'**une ville intelligente et connectée.** »

- Il s'agit d'une justification sûrement légitime de la *smart city* métropolitaine ; il ne s'agit pas à proprement d'un « atout **existant** » au moment de la rédaction du PADD

(...) **penser la ville différemment en renouvel[ant] les modèles urbains qui ne sont plus adaptés : l'automobile, l'hypermarché, le lotissement, la zone d'activités font l'objet de nouvelles attentes qu'il s'agit d'accompagner dans leur transformation.** Elles sont aussi à l'origine de ressources plus diffuses, de nouvelles solidarités, de nouveaux projets à encourager en offrant un cadre souple permettant **une mise en réseau des initiatives locales au service du développement métropolitain.**

- Il manquerait dans l'énumération des modèles « qui ne sont plus adaptés » la mention des « grands ensembles d'habitations », des « quartiers » (le terme peut s'apprécier) qui correspondent peu ou prou au ZUS ou QPV ; Talant tient beaucoup à ce que ces modèles d'habitations sur-densifiés soient désignés comme ne devant pas être réitérés ; c'est le sens des opérations ANRU dont le PADD ne doit pas être la négation.
- Talant se réjouit que le PADD reconnaisse les « initiatives locales » comme un « atout existant » et compte s'appuyer sur le dynamisme communal en matière d'équipement ; ce point est à valoriser à notre sens.

Fil conducteur 2 « établir un nouvel équilibre entre l'homme, la ville et la nature »

Page 9 : « Les **grandes agglomérations** (...) »

- Ce terme de « grande agglomération » n'est pas défini et mériterait de l'être ; Dijon Métropole est-elle une « grande agglomération » à l'aune de cette définition ?

Pour cela, les orientations du PADD proposent **de dépasser les oppositions** pour développer des complémentarités :

- Il est curieux de voir apparaître ce terme « d'oppositions » ; de quelles « oppositions » s'agit-il ? Politiques ? Économiques ? Populaires ? Comportementales ? Territoriales ?

Talant regrette cette phraséologie inapaisée en ce qu'elle atteste de la réalité d'oppositions et en ce qu'elle passe outre, dans une approche volontairement aveugle, sur le problème ainsi soulevé. Il est piquant que « dépasser les oppositions », ce qui exclut d'avoir à en discuter, soit évoqué dans un chapitre parlant de « nouvel équilibre ». Talant redoute cette approche à la fois naïve et désinvolte.

Fil conducteur 3 « construire la métropole des proximités et des solidarités »

Page 10 : La prise de conscience environnementale et le défi métropolitain s'entrecroisent avec le besoin de trouver un fonctionnement urbain répondant aux grands enjeux, **mais surtout de retrouver un espace à vivre qui s'inscrit dans les temps du quotidien. C'est l'objet de la ville des courtes distances.** Elle vise à rapprocher les lieux d'habitat, des lieux de travail, de consommation et de services par une mixité et une proximité des fonctions urbaines.

- Attention : il s'agit ici, dans les termes avancés et les réalités qu'ils véhiculent, ni plus ni moins que d'une réédition de la pensée urbanistique des années 1960, qui a débouché sur les grands ensembles près des usines avec des commerces de proximité tout autour et les services au pied des immeubles, et des grands axes de circulation pour en sortir ; la seule vraie différence résidant dans la mutation de mobilité auto/transports en commun ; la « proximité des fonctions urbaines » peut rapidement avoir pour corollaires un tropisme géographique qui ne demanderait qu'à se ghettoïser. Talant attire la vigilance des rédacteurs sur ces attendus qui mériteraient d'être formulés de façon plus subtile. C'est aussi le mouvement (déplacement) qui crée la richesse humaine, émotionnelle, culturelle sur laquelle s'appuie le vivre ensemble

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

- Attention là aussi à la topographie : la cuvette dijonnaise ne saurait être confondue avec les communes qui l'entourent dont le relief, sans l'interdire, rend compliquée la « mobilité douce » ; la marche ou la bicyclette, pour franchir ou rejoindre Talant, Daix, Fontaine, Flavignerot ou Corcelles sont difficiles pour nombre de personnes. Les « modes doux » sont peu accessibles aux personnes fragiles et aux familles ; il faut une politique de déplacement qui ne les stigmatise pas.

« Au-delà des démarches de planification urbaine et dans un contexte financier contraint, l'enjeu réside dans une recherche de complémentarités, une mutualisation des équipements et des services partagés, soit **une mise en réseaux des centralités autour de bassin de vie estompant les frontières communales au profit d'un fonctionnement commun mutualisé.** »

- Cette assertion est intéressante mais demande à être plus clairement définie ; les Talantais, dans la concertation menée, disent tenir à la capacité décisionnelle de la commune et ne cachent pas une certaine défiance vis-à-vis de l'échelon métropolitain considéré comme intrusif dans ce domaine. Une défiance qui s'estomperait plus rapidement si on évitait des termes durs tels « frontières communales » et si le vœu d'un « fonctionnement commun mutualisé » était défini au-delà du pléonasme qu'il recouvre. Un bilan et peut-être un moratoire sur la mutualisation et les économies qu'on lui attribue sont des préalables indispensables.

La carte de la page 11 : parle d'une « réflexion sur une mise en réseau / des services partagés, mutualisés au sein de systèmes territoriaux ».

- Il est très difficile de percevoir la réalité que recouvre cette assertion. Par ailleurs, il s'agit ici de gouvernance au sens large plus que d'aménagement et de développement durable et le PADD se perd dans des considérations hors champ. La ville de Talant souhaite que ces éléments soient redéfinis ou réécrits de façon intelligible et appréhendable par les citoyens qui *in fine* en sont l'enjeu.

ORIENTATION 1 RELATIVE AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET AU RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN

Page 14 :

- autour de l'arc urbain bourguignon, au sein duquel la Métropole joue inévitablement un rôle d'accélérateur de développement et de solidarité ;
- avec l'arc urbain franc-comtois, qui dispose également d'un potentiel pour accompagner le développement du tissu économique.

(...)

Parallèlement, les perspectives de développement et les effets de la métropolisation impliquent une plus forte concentration des emplois et davantage de flux pendulaires, internes au territoire et depuis l'extérieur.

- La Ville de Talant souligne ici la contradiction patente entre le discours de cette page et le mode de vie de « la ville des courtes distances » ; cet élément fait apparaître un hiatus fort entre le fonctionnement intérieur espéré de la Métropole (autarcie alimentaire, lutte contre les déplacements) et le constat d'un environnement proche qui fonctionne sur des échanges quotidiens entre un centre et une périphérie. Le souhait affiché d'une recherche de formats et de localisations adaptées aux différents secteurs d'activités, résonne comme une échappatoire commode, qui consiste à chercher les solutions d'un problème posé par une approche ne prenant pas en compte le réel, qui plus est sur un périmètre volontairement mal défini : et pour cause, il s'agit de territoires qui ne sont pas concernés par le projet métropolitain, mais qui pourraient être amenés à le subir.
- A cet effet, la Ville de Talant rappelle les mises en garde conjointe de l'INSEE et de France Stratégie énoncées lors du colloque « région et métropolisation » d'octobre 2016 et qui soulignaient que les périphéries des métropoles ne profitaient pas de la métropolisation sans qu'on arrive bien à cerner les raisons de ce mécanisme. Cette question est cruciale et suscite l'inquiétude de Talant, chef-lieu d'un canton (Bureau Centralisateur, s'entend) très largement « périphérique » et en cela très au fait des réalités, attentes, contraintes et nécessités d'autres territoires adjacents de la Métropole et avec lesquels elle devrait se mettre en situation de symbiose territoriale.

Page 15, le hiatus se précise quand il s'agit de rayonnement métropolitain et d'offre tertiaire

Maintenir une desserte du territoire performante, en partenariat avec les acteurs institutionnels et privés, en confortant l'aéroport de Dijon-Bourgogne (vol d'affaires) et les liaisons ferroviaires

- Ce souci est rassurant, mais il faut souligner que dans les faits, la Métropole n'a pas réussi à empêcher la fermeture de la halte ferroviaire de Neuilly en octobre 2017 ; la ville de Talant, consciente des enjeux de territoire qu'un tel équipement revêtait, s'était pourtant mobilisée (vœu en Conseil Municipal le XX octobre) ; le Conseil Métropolitain lui avait emboîté le pas ; le Président Rebsamen a notamment déclaré solennellement que la Métropole ne viendrait pas en subsidiarité de la Région pour pérenniser la halte ferroviaire de Neuilly ; le « partenariat avec les acteurs institutionnels » a fait long feu sur cette question et on peut s'inquiéter de cet échec de la Métropole à dialoguer avec succès avec une entité régionale que le contexte politique local devrait rendre attentive à son projet.

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

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

- On comprend bien, ici, à quels types de fonctionnement il est fait référence mais il apparaît à la Ville de Talant que le rédacteur se précipite. Qu'il s'agisse de la Gare de Lyon (Paris) ou de la Gare de la Part-Dieu (Lyon) l'offre tertiaire préexistait à la logique de métropolisation. La gare de Lyon et la Part-Dieu sont deux archétypes de possibilisme géographique ; l'objectif proposé dans le PADD de Dijon Métropole est tout entier fondé sur une approche déterministe ; vieux débat de géographes et d'aménageurs, mais qui en l'espèce revient à dire, s'agissant de Dijon Métropole, que le dynamisme économique se décrète... Talant doute

fortement, au regard de son histoire récente (la réussite médiocre de la ZA), que le dynamisme économique suive nécessairement la création de certains équipements ; les critères qui entrent en jeu sont plus nombreux, plus complexes, et n'appartiennent pas tous à la politique métropolitaine.

Page 16 :

> Promouvoir la mixité des fonctions dans le tissu urbain existant,

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

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

- La Ville de Talant souscrit complètement à cet objectif qu'elle a déjà atteint sur son territoire, en créant dès 2015 un espace de coworking dans le quartier du Belvédère. Dans ce domaine, le soutien de la Métropole aurait été le bienvenu (il n'est pas trop tard) notamment pour appuyer une mise en réseau efficace à l'échelle de l'agglomération et de l'arc urbain (proximité de la Lino, de la gare Dijon-Ville, de l'A38, etc.)

- FAIRE ÉVOLUER L'URBANISME COMMERCIAL

> Limiter l'implantation de nouveaux grands formats commerciaux en dehors des tissus urbains mixtes et ne pas prévoir l'ouverture de nouvelles zones à vocation strictement commerciale. Il s'agit de favoriser l'implantation des petites et moyennes surfaces au sein des espaces urbains en y associant des fonctions complémentaires (habitat, bureau...).

- La Ville de Talant souscrit pleinement à cet objectif ; la notion de « fonctions complémentaires » gagnerait à être précisée, mais au regard de l'urbanisme talantais, la limitation des formats commerciaux paraît être facteur d'apaisement dans certains quartiers de Talant ; il faudra néanmoins trouver un équilibre qui ne fige pas la situation et permette à l'offre commerciale de suivre les modes de vie des habitants ; la taille des surfaces commerciales est un critère intéressant, mais ne saurait être exclusif : l'agencement, la présence de commerces complémentaires, l'accessibilité, l'enseigne même, peuvent être des éléments intéressants à prendre en compte.

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

Page 18 :

- La Ville de Talant est très vigilante sur cet aspect du PADD qui est le cœur de la problématique urbaine, en ce qu'il lie l'habitat à la démographie. Il faut d'abord souligner que l'approche choisie par la Métropole n'est pas la seule possible ; le Président, lors du Conseil Métropolitain du 21 décembre a rappelé que la seule alternative était entre « l'étalement urbain et la densification verticale ». Il n'en demeure pas moins qu'il existe aussi une solution qui consisterait à ne pas rechercher à tout prix une hausse de la population. En effet, 400 000 métropolitains dans un département de 590 000 habitants, c'est une course à la désertification rurale et des périphéries ; Talant, tout en se sachant minoritaire dans cette approche, ne souscrit pas à ce principe. La démographie a sa respiration propre : après avoir perdu des habitants, Talant en gagne à nouveau (il faut cesser de colporter des informations fausses au sein de la Métropole !) sans pour autant s'être lancée dans une politique de constructions à outrance. Le besoin en logements neufs existe, mais le bon aménagement devrait surtout permettre une rénovation, voire, plus subtilement, une mise à jour de l'habitat, plutôt que de s'orienter vers des dizaines de logements neufs vides et un parc vieillissant impossible à rénover. À cet égard, il est regrettable que le PDD soit muet quant au nombre de logements

vacants sur son territoire. De même, il faut s'étonner du très faible nombre prévu de logements rénovés : 100 par an, contre 13 à 14 000 constructions !

Il faut noter, **pages 18 et 19** des chiffres qui se contredisent (270 puis 280 000 habitants en 3030).

- La projection de gain de population est dite « ambitieuse » ; elle est même au-delà de l'ambitieux si on considère qu'elle correspond au double (!) de la projection nationale de l'INSEE pour la même période. Attention encore, à ce que l'enthousiasme du rédacteur ne l'égare pas dans l'incantatoire. Bien plus, le réflexe déterministe du PADD s'accroît : la hausse de la population ne se décrète pas au niveau d'une agglomération : c'est l'emploi qui fait la démographie, pas le logement.

Page 19 :

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

- Cette assertion est pour le moins choquante, mais trahit derechef le déterminisme qui commande au PADD. Les transports collectifs dits « structurants » passent ici d'un outil à un objectif. On se demande bien ce que seraient amenés à « structurer » des TC qui n'iraient pas desservir des zones habitées, mais commanderaient à ces zones de s'agglutiner à un réseau mis en place à un instant T. Voilà un exemple frappant de sclérose urbaine programmée, qui part du principe que le réseau de TC dans la Métropole est vertueux par décret et n'est pas amené à s'étendre, se « restructurer ». Talant, forte de son histoire urbaine s'étendant sur plus de 8 siècles, estime au contraire que c'est dans sa capacité à évoluer, à intégrer tous les modes de vie, à s'affirmer « inclusive » (une notion qui devrait plaire au rédacteur du PADD) que la Métropole se distinguerait des autres projets urbains, souvent tous identiques, qui parsèment le territoire national et européen. Si on veut que des habitants nouveaux choisissent Dijon Métropole, il lui faut une approche originale, sans quoi on lui préférerait toujours une Métropole sans handicap (Lyon, Strasbourg, Paris).

Page 20 :

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

- Oui, Talant comprend bien, étant chef-lieu du canton intégrant la Vallée de l'Ouche, que la politique suivie par les communautés de communes alentours, heurte le PADD ; pour autant, l'autonomie décisionnelle dont elles jouissent ne fait pas débat ; on peut avoir d'autres postulats de départ que ceux portés par la Métropole. Le PADD de Dijon Métropole n'aura pas de poids au-delà du territoire concerné, et Talant estime que le projet paie ici son approche territoriale exclusive et centrifuge (cf le commentaire de la page 10) et une phraséologie perçue comme clivante (le terme « frontières », par exemple, auquel Talant préfère « limites »)

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

- Chenôve a lourdement réduit son nombre de logements entre 2005 et 2012 ; cette dédensification correspondait à des objectifs louables, portés par l'ANRU et défendus par le Grand Dijon à l'époque. Évoquer une re-densification de l'habitat dans cette commune apparaît pour le moins surprenant ; il s'agit d'une sorte de désaveu de la politique portée par l'agglomération jusqu'en 2015, ce qui ne rend pas son projet ni particulièrement lisible, ni fiable dans l'opinion. Reconduire les politiques urbaines des années 1960, même avec les

intentions pures et nobles du XXI^e siècle ne semble pas être un bon signal. La ville de Talant, confrontée dans une moindre mesure, aux problématiques de densification urbaine, s'en inquiète et s'en courrouce.

Page 21 : > **Diversifier les solutions de logements adaptées au vieillissement de la population, aussi bien en termes de confort et d'accessibilité au sein des logements, qu'en termes de localisation au plus près des services de proximité et de transport. Il s'agit par ailleurs d'encourager la diversification des structures d'accueil et des services proposés, ainsi que la création de résidences intergénérationnelles.**

- Cet objectif est en apparence cohérent avec celui de la page 18 qui associe développement de logements et présence de TC structurants. Pourtant, il organise sciemment un déplacement des lieux d'habitation en fonction de l'âge. Au-delà des problèmes de dépendance liés aux EPHAD (dont on peut penser que leur présence près des CT « structurants » n'est pas forcément prioritaire au regard des modes de déplacement des résidents qui semblent peu perméables aux vélos et au tram), régler le problème des difficultés de déplacement de populations géographiquement dispersées en leur enjoignant de se regrouper autour du tram, est un message heurtant. Même si une partie de ces populations seront naturellement amenées à le faire via les principes du « parcours logement », il existe des habitants qui veulent continuer à vivre là où ils se trouvent et pour lesquels l'offre de service ne peut pas disparaître, réservée qu'elle serait à cet endroit à des gens bien portants. A Talant, la population âgée du quartier Libération a été très impactée par le changement d'itinéraire de la ligne 10 qui ne dessert plus directement le marché de Dijon. Cet aspect a été très signalé lors de la concertation talantaise de l'hiver 2017, preuve que ce changement a été perçu comme particulièrement discriminant pour la population âgée, preuve aussi que certains comportements humains sont légitimes à perdurer au-delà des décrets contraires. En clair, à l'image de ce qui se voit à Talant, supprimer une possibilité de mobilité n'implique pas que ceux qui ont besoin du service iront habiter au plus près de la présence (pour combien de temps ?) du service redéployé. Talant est donc contre cet objectif du PADD qui instaure un apartheid en termes de mobilité et se fait ainsi l'écho des inquiétudes des habitants les plus fragiles que le PADD et la Métropole devraient au contraire garantir et protéger.

ORIENTATION 3 RELATIVE À LA CONSOMMATION D'ESPACE

Page 23 :

> **Limiter les nouvelles extensions urbaines à vocation d'habitat à une enveloppe globale maximale de 20 ha**, à répartir dans le respect des intérêts communaux et communautaires, notamment en matière de déplacement et de mixité sociale. Il convient de privilégier en priorité la reconstruction de la ville sur elle-même et la finalisation des projets engagés.

- La Ville de Talant souscrit à cet objectif global et rappelle qu'elle avait déjà, en 2004-2005 puis en 2013-2014, révisé son PLU dans cette optique de limitation de l'espace urbain. Le « reconstruction de la ville sur elle-même » est un principe qui gagnerait en crédibilité si la Métropole rééquilibrait un tant soit peu la part logements neufs / réhabilitations (voir le commentaire de la page 18).
- Par ailleurs, l'équation proposée par la Métropole se confirme : hausse de la population ; accroissement de la densité ; concentration des logements le long des parcours des TC ; constructions neuves ; non-étalement urbain : Talant voit mal comment ces attendus déboucheraient sur autre chose que l'apparition d'immeubles de grande hauteur le long d'axes dits « structurants ».

> **Prévoir une offre foncière nouvelle dédiée aux activités dans une logique de renforcement des zones d'activités existantes**, pour répondre aux besoins et aux perspectives de développement.

- L'idée est intéressante et pourrait séduire Talant, mais cet objectif mérite d'être clarifié ; s'il s'agit d'une « offre foncière nouvelle » et que par ailleurs il convient de « limiter l'implantation de nouveaux grands formats commerciaux » (page 16), que faut-il comprendre ? On comprend à demi-mots que le PADD se fixe comme objectif une dé-densification des surfaces commerciales dans les ZA, mais alors, comment concilier leur « renforcement » ?

> **Assurer la sobriété foncière des infrastructures et des équipements** d'intérêt collectif, par une recherche d'optimisation des constructions et aménagements afin de réduire leurs impacts sur l'environnement et l'artificialisation des sols.

- Là encore, l'idée est intéressante et Talant, en protégeant depuis plus de 40 ans des secteurs entiers pour qu'ils échappent à l'urbanisation (Parc de la Fontaine aux Fées, puis ENS avec Plombières-Lès-Dijon) est sensible à la préservation des milieux non-urbanisés. Attention toutefois à la dichotomie entre le discours tenu par la Métropole ici, et ses propositions et actions constatées par ailleurs. Les piétonisations qui à Dijon ont remplacé des pavés par du béton désactivé participent à l'imperméabilisation des sols ; bien plus, les premières propositions du PADD pour Talant envisageaient la suppression de parcs et espaces verts au profit de constructions de logements... Cette « recherche d'optimisation des constructions » avancée comme moyen d'atteindre l'objectif de non-artificialisation, demeure très vague, très floue, très théorique. La Ville de Talant redoute qu'il s'agisse ici d'une pure velléité sans outil.

> la réalisation de projets d'ensemble permettant de garantir une cohérence urbaine et paysagère, notamment **au regard des densités attendues** et de la réponse apportée aux objectifs environnementaux.

- La Ville de Talant regrette une fois encore cette approche déterministe de l'urbanisme.

NB : à ce stade, la Ville de Talant voudrait saisir la Métropole d'une question que le PADD ne traite pas : dans l'hypothèse espérée d'une hausse massive de la population, les besoins en équipements vont s'accroître ; le tram, par exemple, aura besoin de rames supplémentaires : où étendre ou construire les nouveaux entrepôts du tram dans une agglomération au tissu urbain déjà dense et qui s'interdit de s'étendre ? Pareillement, où construire les écoles, les équipements sportifs ou culturels dont auront besoin les populations nouvelles ? Les équipements intercommunaux et plus encore communaux, sont calibrés (c'est un souci de bonne gestion) pour une population d'un certain volume. Sauf à dégrader le service ou priver une part des habitants de ces équipements, il faut nécessairement en créer de nouveaux ou permettre leur extension. Le hiatus est prégnant aussi sur les espaces verts : préserver la qualité de vie des habitants est solidaire de larges zones naturelles préservées ; c'est l'idée force qui ressort de la concertation des Talantais ; mais augmenter drastiquement la population change nécessairement la donne et fait mécaniquement baisser le ratio d'espaces naturels/habitant, sauf à créer de nouvelles zones en périphéries, mais cela contredirait alors la spécialisation du périmètre pour une mise en culture. Bien plus, l'habitat collectif dense rend plus nécessaire encore la mise à disposition d'espaces verts et naturels dans lesquels s'échapper d'un stress urbain inhérent aux grands ensembles, et le choix fait par Talant de ceindre sa ZUS d'espaces préservés en ce sens (Fontaine aux Fées + ENS) s'inscrit dans cette logique. Ainsi durablement prémunie, Talant soulève tout de même cet aspect, consciente de la solidarité qui lui incombe vis-à-vis des autres communes.

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

Page 27 :

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

- L'objectif est défini de façon un peu absconse ; la Ville de Talant souligne qu'on pourrait lire ici une volonté d'uniformisation lourde du tissu urbain le long des grands axes. Attention, les Talantais, notamment, sont attachés à la spécificité urbaine de leur ville. Les « ruptures d'échelle », le rythme « entre espaces publics et bâti » sont précisément des facteurs d'humanisation du bâti ; la monotonie des façades, l'uniformité du tissu urbain, si elles peuvent avoir une justification technocratique, n'en demeure pas moins des facteurs de stress collectif, de déshumanisation. Le PADD a de nobles objectifs, mais le document, dans sa rédaction, ne doit pas perdre de vue l'échelle humaine, la considération de l'habitant.

> De nouvelles typologies (de type semi-collectif, maisons de ville) doivent permettre d'assurer une continuité du paysage de centre-bourg **plutôt que la reproduction des modèles classiques des lotissements** ;

- Talant a bien compris, dans la logique de non-étalement urbain, que la Métropole n'aimait pas les zones pavillonnaires et les lotissements. Néanmoins, associer les « centres-bourgs » et les lotissements est une grave méconnaissance du terrain. Les « centres-bourgs » des communes de « première couronne » ne sont pas des lotissements, et il n'a jamais été prévu qu'ils le deviennent. Le prix du foncier sur place ne le permettrait pas, et les constructions anciennes qui les constituent sont naturellement très éloignées des cités pavillonnaires dans la forme comme dans l'esprit. Talant s'étonne que cet objectif soit ainsi formulé.

- de structurer des espaces publics centraux de qualité, **apaisés, ainsi qu'un maillage piéton et cyclable irriguant l'ensemble des quartiers**

- Comme signalé dès les remarques de la page 10, Talant offre une topographie particulière dans laquelle la marche et la bicyclette sont d'un recours très limité en dehors de pratiques sportives. Du reste, la Métropole ne l'ignore pas : elle n'a déployé aucune station de bicyclettes en libre-service sur la commune, pas même le long de la Liane 5.

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

- des typologies **bâties plus denses permettant de répondre aux objectifs démographiques** ;

- Il faut rappeler que la Ville de Talant, avec 11 500 habitants, est l'une des villes les plus peuplées sur une des surfaces les plus faibles (300 ha) d'urbanisation, d'où une densité très élevée. La Ville de Talant ne partage pas les « objectifs démographiques », comme il a été dit dans les remarques de la page 18. La densification du bâti ne peut y être que marginale : les habitants ne la souhaitent pas, et la « centralité de proximité, quartier de grands ensembles » est déjà une des plus denses de la région. Là encore, l'idée est belle sur le papier, mais ne peut pas, ne doit pas, trouver de concrétisation à Talant.

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

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

- Comme le redoutait la Ville de Talant, les objectifs décrits ici sont assez contradictoires avec ceux soulignés dans les remarques de la page 15. Ici, il ne s'agit plus d'une offre foncière destinée à renforcer la fonction commerciale des ZA, mais s'agissant de la ZA en Nachey, on comprend ici qu'il s'agirait d'y encourager l'habitat (forcément collectif, si l'on en croit l'aversion de la Métropole pour la maison individuelle) apte à accueillir de nouveaux ménages. Talant n'a pas d'opposition de principe concernant la ZA en Nachey, mais regrette que cette proposition arrive après que le PADD ait affirmé des principes contraires quelques pages auparavant. La transparence est gage de confiance dans la population. Enfin, comme dit

précédemment, il faut que la PADD regarde les conséquences des politiques qu'il met en musique : nouveaux ménages, nouvelles familles, nouveaux besoins. Écoles, équipements sportifs, fréquences des TC etc.

ORIENTATION 5 RELATIVE AUX DÉPLACEMENTS

Page 31 :

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

- Comme déjà souligné, il faudra pour cela, pour parvenir à rendre le projet métropolitain partagé par les collectivités alentours, une gouvernance apaisée, débarrassée des notions de « frontières », et de mots comme « impose ».

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

- La Ville de Talant est aux regrets d'admettre qu'il n'a pas été possible de déchiffrer la signification des assertions contenues dans ce paragraphe. La « ville des courtes distances » qui doit « voir au-delà de ses frontières » pour intégrer les déplacements périphériques : ce hiatus déjà souligné trouve ici une nouvelle expression qui ne s'avère pas plus intelligible.

Page 32 :

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

- de maintenir le potentiel de reconfiguration de la desserte ferroviaire interne à la Métropole sur le long terme, afin d'accompagner la transformation urbaine de l'axe stratégique du faisceau Porte Neuve et les développements en cours (Longvic, Ecocité Jardins des Maraîchers,...) et d'envisager la création de pôles d'échanges en seconde couronne autour des haltes ferroviaires fonctionnelles (Ouges) ou à r(é)ouvrir (Neuilly-les-Dijon), en lien avec les secteurs en développement (Sennecey-lès-Dijon, Chevigny-Saint-Sauveur, zone d'activité de Beauregard, ancien site de la BA 102...).

- La ville de Talant avait souligné dans ses remarques de la page 15, que la volonté de la Métropole en matière de desserte ferroviaire était contredite par la politique régionale qui avait conduit à la fermeture de la halte ferroviaire de Neuilly-Lès-Dijon. On comprend ici que la Métropole, renonçant aux promesses de son président, entend *in fine* céder au principe de subsidiarité et rouvrir la halte de Neuilly en lieu et place de la Région. La Ville de Talant ne méconnaît pas le principe de réalité politique : « qui veut la fin veut les moyens », mais suppléer les désertions de la Région ne paraît pas être un bon signal pour s'affirmer comme interlocuteur capable et exigeant avec « les acteurs institutionnels ».

Page 33 :

STRUCTURER LE RESEAU ROUTIER AU PROFIT DE DÉPLACEMENTS PLUS DURABLES

> Valoriser le rôle de la rocade, comme él(é)ment structurant de la hi(é)rarchie du réseau routier, finalisée avec la mise en service de la LiNO en 2014 et permettant de capter les flux de transit. Les raccordements des pénétrantes avec la rocade doivent ainsi être améliorés pour inciter à l'usage de la rocade et éviter de prolonger son parcours par les pénétrantes.

- On comprend ici, avec le terme « finalisée » que la LiNo, du point de vue du PADD n'est pas amenée à évoluer. La question d'un passément à 2x2 voies est ainsi discrètement évacuée. La

Ville de Talant ne conteste pas *a priori* ce choix, mais s'agissant d'un tel équipement, estime que la question devrait faire l'objet d'une communication plus directe, plus assumée et plus claire de la part de la Métropole. Fermer la porte du 2x2 voies en deux mots dans le PADD semble un peu expéditif et peu ouvert au débat dont les habitants attendent sûrement davantage.

Page 34 :

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

- La Ville de Talant comprend ici qu'il s'agit de ressusciter le projet Prioribus, dont la Métropole avait pourtant annoncé qu'il était quasiment abandonné. La Ville de Talant se félicite d'avoir malgré tout sollicité l'avis des Talantais sur cet équipement lors de la concertation de 2016-2017. Une très large majorité des Talantais avaient rejeté l'idée d'un boulevard de ceinture réduit à 2x1 voie tant que la LiNo n'était pas passée à 2x2 voies pour absorber le trafic. Or, la Métropole entend garder la LiNo à 2x1 voie et passer la ceinture sur ce même gabarit. La Ville de Talant dénonce cette politique qui vise à la congestion et sous couvert de multimodalité, s'attaque systématiquement à la voiture personnelle qui reste dans beaucoup de cas, le seul moyen de circuler dans l'agglomération. Bien plus, la Ville de Talant redoute qu'une part importante du trafic empêché ne se reporte sur le réseau intra-quartier, et que la circulation de desserte ne s'alourdisse d'un trafic jusque-là absorbé par les grands axes. La Ville de Talant sera vigilante ; d'abord parce qu'elle procède chaque année à la même époque à des comptages de circulation dans les différents quartiers de la ville. Ensuite parce que le réseau de voirie transféré en 2015 était un bon état et que la faiblesse des interventions programmées par la Métropole doublée d'une hausse du trafic risquent d'altérer lourdement. Les Talantais ont droit comme d'autres à une circulation cohérente avec le réseau en place, sa qualité, et la qualité de vie des quartiers. En dernier recours, le maire de Talant, qui a conservé ses pouvoirs de police, les utiliserait pour contrer des reports de circulation que la Métropole n'aurait pas correctement analysés et anticipés.

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

- La Ville de Talant s'inquiète de ce paragraphe. La Métropole s'érige ici en directrice de comportement. La notion de « sur-motorisation des ménages » mériterait d'être légitimée et précisée. De plus, la Ville de Talant souligne que de telles approches comme il s'en est vu dans le quartier de la Toison d'Or (limitation du nombre de parking par logement) ont abouti à une baisse très marginale du nombre de véhicules par logement, mais à une hausse phénoménale du nombre de véhicules parkés n'importe où, aux angles des trottoirs notamment; ceci ne participe pas du bon partage de l'espace et trahit les limites des mesures coercitives en matière de rapport à l'automobile. En clair, empêcher le recours à l'automobile en espérant que les habitants recourront aux TC ignore la réalité comportementale de tout un chacun ; et contredit la politique de développement sur les « arcs urbains » métropolitains ainsi que les relations entre Métropole et périphérie. Les habitants au service desquels nous devons être ne se motorisent pas par plaisir mais par nécessité (travail et famille) ou liberté de choix.

Page 38 :

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

- La Ville de Talant a mis en place dès 2014 une borne de recharge publique pour véhicules électriques et hybrides rechargeables ; c'est jusque-là le seul exemple en la matière dans l'agglomération et sur la mobilité électrique la Métropole accuse un retard certain, tenant même jusqu'à la transition électriques des navettes du centre-ville, un discours ouvertement hostile à la mobilité électrique (hors tram) ; la Ville de Talant incite fortement la Métropole à développer « les possibilités de recharge au sein des espaces publics et privés » comme elle semble l'envisager. Une prime pour l'achat de vélos électriques - VAE (La Ville de Daix en propose déjà une) au niveau Métropolitain serait un bon signal s'agissant d'un secteur, la mobilité, depuis longtemps en charge de l'intercommunalité ; qui plus est, cette prime rendrait cohérente la politique de « promotion des modes actifs » dans des communes comme Talant à la topographie compliquée.

Page 39 :

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

- La Ville de Talant s'étonne que le sujet de la ressource en eau soit traité de façon si superficielle. Cette question est essentielle et son règlement est tributaire de la politique de logement et de démographie qui sont la colonne vertébrale du PLU-i HD.
- Sur l'imperméabilisation des sols, Talant, comme la Métropole, souhaite en effet que les surfaces imperméabilisées soient retraitées pour un meilleur drainage des eaux de ruissellement. Le PADD vise les aires de stationnement en surface, mais oublie les grands espaces traités en béton désactivé dans le centre métropolitain d'où le végétal semble banni en dehors des voies du tram.
- La Ville de Talant, dans ses travaux menés en 2012 le long du boulevard de Troyes, a installé sur cet axe des stationnements sur plateforme végétalisées et des massifs végétaux. Cet exemple d'aménagement accompagné en son temps par le Département, pourrait servir de base à une réflexion nouvelle sur les mobilités et une politique concrète de lutte contre l'imperméabilisation des sols.
- En outre, l'intégration des toitures végétalisées dans le calcul des surfaces d'espaces verts imposées pour les constructions nouvelles ne masque pas la réalité de constructions plus dense, occupant plus d'espace au sol aux dépens des sols perméables.
- Sur la ressource en eau elle-même, le passage à une population avoisinant les 400 000 habitants dans la Métropole (entre 370 et 380 000) pose la question de l'approvisionnement. L'eau venant de la vallée de l'Ouche et de ses affluents n'offrant pas (ou très peu) de possibilités nouvelles, il faudrait amener l'eau de la vallée de la Saône, par des travaux coûteux et complexes. On touche ici à la réalité géophysique de la Métropole. À l'échelle de l'humanité, les grandes villes, les Métropoles, les Mégalopoles, se sont toujours agglomérées autour d'une ressource hydrique importante. Nonobstant leur importance initiale en termes de peuplement et de position stratégique, Paris est devenue ce qu'elle est devenue alors que Dijon n'est jamais devenue capitale : la cuvette dijonnaise n'est pas le bassin parisien ; l'Ouche et le Suzon ne sont pas la Seine et ses affluents...

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

- La Ville de Talant est très vigilante sur ce chapitre du PADD. Dans la concertation des Talantais, la préservation des paysages, des sites naturels et plus généralement de la qualité de vie « à

la talantaise » adossée à une politique depuis longtemps ambitieuse et exigeante, sont apparues comme primordiales dans l'idée d'une gestion intercommunale du PLU. La liste des éléments, équipements et labellisations divers, qui attestent de l'originalité talantaise en la matière serait ici longue et superfétatoire ; elle est bien connue et les attendus du PADD l'ont correctement prise en compte. Qu'il soit permis toutefois de souligner que depuis les études menées en 2015-2016, Talant a été labellisée « capitale française de la biodiversité » (2*) et « ApiCité – démarche remarquable » (2*) ; dans le même temps, les surfaces dédiées à la vigne ont décuplé, et l'ENS commun à Talant et Plombières a accueilli une expérience longue d'éco-pâturage en partenariat avec le Département et la Région.

- Sur la préservation du patrimoine bâti, Talant a mis en place un comité du patrimoine très actif (réalisation d'un parcours patrimonial dans le Bourg) ; la volonté de son maire, Gilbert MENUT, de siéger dans le CA de l'office intercommunal du tourisme, s'inscrit dans cette logique de préservation et de valorisation ; la création d'une maison de la vigne et du vin, par réhabilitation d'une ancienne maison de village, va dans la même direction, ainsi que l'apparition d'une association « confrérie du Cellier » qui vise à préserver et faire connaître la réalité viticole de Talant. Talant figure dans la « zone écrivain » des Climats de Bourgogne.
- L'aide de la Métropole serait la bienvenue pour soutenir Talant dans sa politique de préservation des espaces naturels, notamment le Parc de la Fontaine aux Fées, au début de l'été où le site est, certains soirs, la proie de rassemblements populaires extrêmement massifs impactant très défavorablement la flore et l'avifaune locale (départs de feu, piétinements etc). Les animations pyrotechniques de la Ville de Dijon aux abords du Lac Kir en sont la cause.
- Qu'il soit permis de souligner qu'en l'espèce, le Bourg de Talant est à la fois le « centre-bourg » tel que défini p.27 et que le PADD voudrait ouvrir à des constructions de logements collectifs nouveaux, et à la fois un « tissu urbain » dont « l'architecture spécifique » doit être préservée. Talant souhaite, évidemment, que la transcription réglementaire du PADD mette l'accent sur le second aspect plus que sur le premier. Il se trouve que l'identité architecturale du Bourg de Talant est essentiellement composée de maisons individuelles. Cette prédominance, sauf à contredire « les patrimoines dans leur diversité » doit être respectée et conservée.

Page 44 :

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

- en ménageant les points de vue remarquables depuis la ville vers les reliefs alentours, les buttes et silhouettes patrimoniales du paysage ;
- La Ville de Talant a installé sur la butte, le long de la Liaison Verte, cheminement piéton inter-quartiers, un premier observatoire à l'architecture audacieuse et douce, destiné à offrir aux promeneurs un point de vue sur la vallée de l'Ouche et, plus près, le parc de la Fontaine aux Fées. Elle souscrit donc à l'objectif du PADD qu'elle a devancé.

Page 45 :

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

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

- en diminuant la présence visuelle des automobiles, notamment des aires de stationnement en surface privées ;
- Talant a déjà soulevé une contradiction entre la diminution des parkings privés et cette idée de rendre la voiture moins visible en surface. On perçoit l'objectif général, mais ces deux axes présentent un fort différentiel d'interopérabilité.

ORIENTATION 8 RELATIVE À L'AGRICULTURE

Page 47 :

- une stratégie pour tendre vers l'autosuffisance alimentaire

- L'objectif est louable mais hautement inatteignable, sauf à le réécrire de façon plus précise ; en quantités, en valeur marchande, les périphéries mises en culture peuvent permettre cette autosuffisance, mais en diversité, c'est impossible sauf à interdire la consommation dans la Métropole de produits exogènes considérés comme exotiques. L'autosuffisance en productions locales est louable et atteignable ; « l'autosuffisance alimentaire » sauf à appauvrir la diversité des aliments consommés, relève du pur affichage ; c'est flagrant quand le PADD évoque « le développement des fruitiers sur la côte arboricole » : bien des fruits consommés dans l'agglomération ne peuvent tout simplement pas être produits sous le climat local. Il est vrai que la majorité des fraises « bio » poussent toute l'année sous serre chauffée en Espagne, mais est-ce ce modèle que le PADD se propose d'importer « localement » ? Par ailleurs, le périmètre « local » doit être mieux défini.

Page 48 :

> Protéger et développer la viticulture,

- Naturellement, la Ville de Talant souscrit à cet objectif qu'elle poursuit d'ailleurs depuis plus de 20 ans et illustre avec 6 ha plantés à ce jour.

Page 49 :

> Développer le maraîchage.

- La Ville de Talant souscrit à cet objectif qui gagnerait en crédibilité si certaines zones urbaines de maraîchages (Lentillères) n'avaient pas été sacrifiées pour des programmes immobiliers que le qualificatif « éco-quartier » ne dédouane pas.

ORIENTATION 9 RELATIVE À LA TRAME VERTE ET BLEUE

Page 52 :

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

- Naturellement, La Ville de Talant souscrit à cet objectif et se félicite que le PADD ait pris en compte sa volonté de préserver un patrimoine naturel enviable et qui fait la richesse de la Métropole en ce qu'elle est synonyme d'une qualité de vie que l'aridité du PADD ne permet pas toujours de garder en ligne de mire.