



PRÉFET DE LA CÔTE D'OR

*Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
BOURGOGNE*

Plan de protection de l'atmosphère de Dijon

Pièces jointes au rapport du commissaire-enquêteur

Avertissement :

La liste complète des pièces que le commissaire-enquêteur a jointes à son rapport figure dans le sommaire reproduit ci-après.

La présente reprographie ne comporte toutefois que les **pièces 3, 10 et 11**.

Ces éléments correspondent plus particulièrement aux observations recueillies par le commissaire-enquêteur.

Les autres éléments -non reproduits ici- sont des documents en lien avec la procédure d'enquête publique (arrêté d'ouverture d'enquête, prolongation de délai,...) ou externe (article du Bien Public).

DÉPARTEMENT DE CÔTE D'OR

oOo

**PLAN DE PROTECTION
DE L'ATMOSPHERE DE DIJON
(CONCERNE 15 COMMUNES
DE L'AGGLOMÉRATION)**

oOo

ENQUÊTE PUBLIQUE

oOo

PIÈCES JOINTES

AU RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

oOo

LISTE DES PIÈCES JOINTES.

- 1 – Décision n° E 13000082/21 du 21 mai 2013 du Président du tribunal administratif de Dijon désignant le commissaire enquêteur titulaire et son suppléant.
- 2 - Arrêté préfectoral n° 271 du 27 mai 2013 portant ouverture de l'enquête publique.
- 3 - Courriers adressés à l'ACNUSA et à la Délégation militaire départementale le 10 juin 2013 avec réponses respectives des 10 juillet et 27 juin 2013.
- 4 - Publicité parue avant l'enquête (Bien Public le 31 mai et Journal du Palais le 03 juin 2013).
- 5 - Publicité parue en cours d'enquête (Bien Public le 30 juin et Journal du Palais le 24 juin 2013).
- 6 - Certificats d'affichage (15 pièces – une attestation par commune de l'unité urbaine).
- 7 - Extraits du Bien Public, édition du 13 juin 2013.
- 8 - Demande de report de la date de remise du rapport du 20 juillet 2013.
- 9 - Correspondance du 26 juillet du secrétariat général de la préfecture accordant le report de la date de remise du rapport au 29 août 2013.
- 10 - P.V. de synthèse des observations du 29 juillet 2013.
- 11 - Réponse aux observations du 07 août 2013.

Monsieur Charles HOUPIER
39 rue de la Côte Chalonnaise
71640 Jambles.

Le 10 juin 2013

03 85 44 32 93
rhoupier@hotmail.fr

ACNUSA
3 place Fontenoy
75007 PARIS

Objet : Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Dijon.

Madame, Monsieur,

Commissaire enquêteur en charge de l'enquête publique concernant le dossier cité en objet, je sollicite votre avis sur ce projet.

En effet, l'unité urbaine considérée intègre une plate-forme aéroportuaire située sur les communes de Longvic, Neuilly-lès-Dijon et Ouges et, votre organisme n'ayant pas été consulté, seule une évaluation à partir de l'étude d'impact du projet « Renaissance » (relance du trafic aérien civil sur Dijon-Bourgogne de 2008) figure au dossier.

Une telle approche est à considérer avec prudence, aussi vous demanderais-je de bien vouloir me communiquer tout élément contributif que vous jugeriez utile pour cette enquête, sachant que les informations recherchées concernent plus particulièrement :

- l'évaluation du trafic aérien depuis 2008,
- les données relatives à la qualité de l'air, dont les émissions de particules fines en suspension (PM10) et de dioxyde d'azote (NOx).

Recevez, Madame, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Copie à :
DREAL Bourgogne
Mission air, énergies renouvelables et ressources minérales

Paris, le 10 Juillet 2013

Le Président

Monsieur Charles HOUPIER
Commissaire Enquêteur
39 rue de la Côte Chalonnaise
71640 Jambles

Nos références : **13 02 07**

Objet : Consultation sur le projet de plan de protection de l'atmosphère de Dijon.
V/Réf : votre courrier en date du 11 juin 2013

Monsieur,

Vous avez soumis à la consultation de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Dijon.

En effet, la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement étend les compétences de l'Autorité à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports.

Cependant, l'article 175-I-2° de cette même loi prévoit que « Lorsque les territoires couverts par le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie ou le plan de protection de l'atmosphère comprennent un aéroport visé au I de l'article 1609 quater des impôts ou sont affectés par la pollution atmosphérique de ces aéroports, elle est consultée par les autorités compétentes chargées d'élaborer ce plan ou schéma. »

A notre connaissance, la base aérienne militaire et l'aéroport sur le territoire des communes d'Ouges, Neuilly et Longvic, se sont pas des aéroports visés au I de l'article 1609 quater des impôts.

C'est pourquoi la consultation de l'ACNUSA est dans ce cas sans objet et l'Autorité n'est pas compétente pour rendre un avis sur votre projet de PPA au regard des problématiques de nuisances aéroportuaires.

Enfin, concernant les informations recherchées sur l'évolution du trafic aérien depuis 2008 et les données relatives à la qualité de l'air, je vous propose de vous tourner vers les services de la direction générale de l'aviation civile qui seront plus à même de vous renseigner.

Je reste à votre disposition pour tout complément d'information si nécessaire et vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma meilleure considération.

Pour le président et par délégation,
Le secrétaire général


Eric Girard-Reydet

Monsieur Charles HOUPIER
39 rue de la Côte Chalonnaise
71640 Jambles.

Le 10 juin 2013

03 85 44 32 93
rhoupier@hotmail.fr

Délégation Militaire Départementale
5 rue Févret
21000 DIJON

Objet : Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Dijon.

Colonel,

Commissaire enquêteur en charge de l'enquête publique concernant le dossier cité en objet, je sollicite l'avis de l'autorité militaire sur ce projet.

En effet, la base aérienne 102 est intégrée dans le périmètre de l'unité urbaine considérée et les seules évaluations dues au trafic aérien militaire qui figurent au dossier ont pour origine une extrapolation à partir de l'étude d'impact du projet de relance du trafic aérien civil sur l'aéroport de Dijon-Bourgogne (dossier « Renaissance » - 2008).

Une telle approche est à considérer avec prudence, aussi vous demanderais-je de bien vouloir me faire parvenir tout élément dont il serait possible d'avoir connaissance, sachant que les informations nécessaires concernent plus particulièrement :

- l'évolution du trafic,
- les données relatives à la qualité de l'air, dont les émissions de particules fines en suspension (PM10) et de dioxyde d'azote (NOx).

Les renseignements fournis pourraient ne pas être consignés dans mon rapport mais seraient communiqués à l'autorité responsable du projet pour évaluation de la qualité de l'air.

Recevez, Colonel, l'assurance de ma considération distinguée.

Copie à :
DREAL Bourgogne
Mission air, énergies renouvelables et ressources minérales

plan de protection de l'atmosphère

De : **Cdt Base** (ba102.cdt.base@ba102.net) Vous avez déplacé ce message vers son emplacement actuel.

Envoyé : jeu. 27/06/13 09:29

À : rhoupier@hotmail.fr

1 pièce jointe

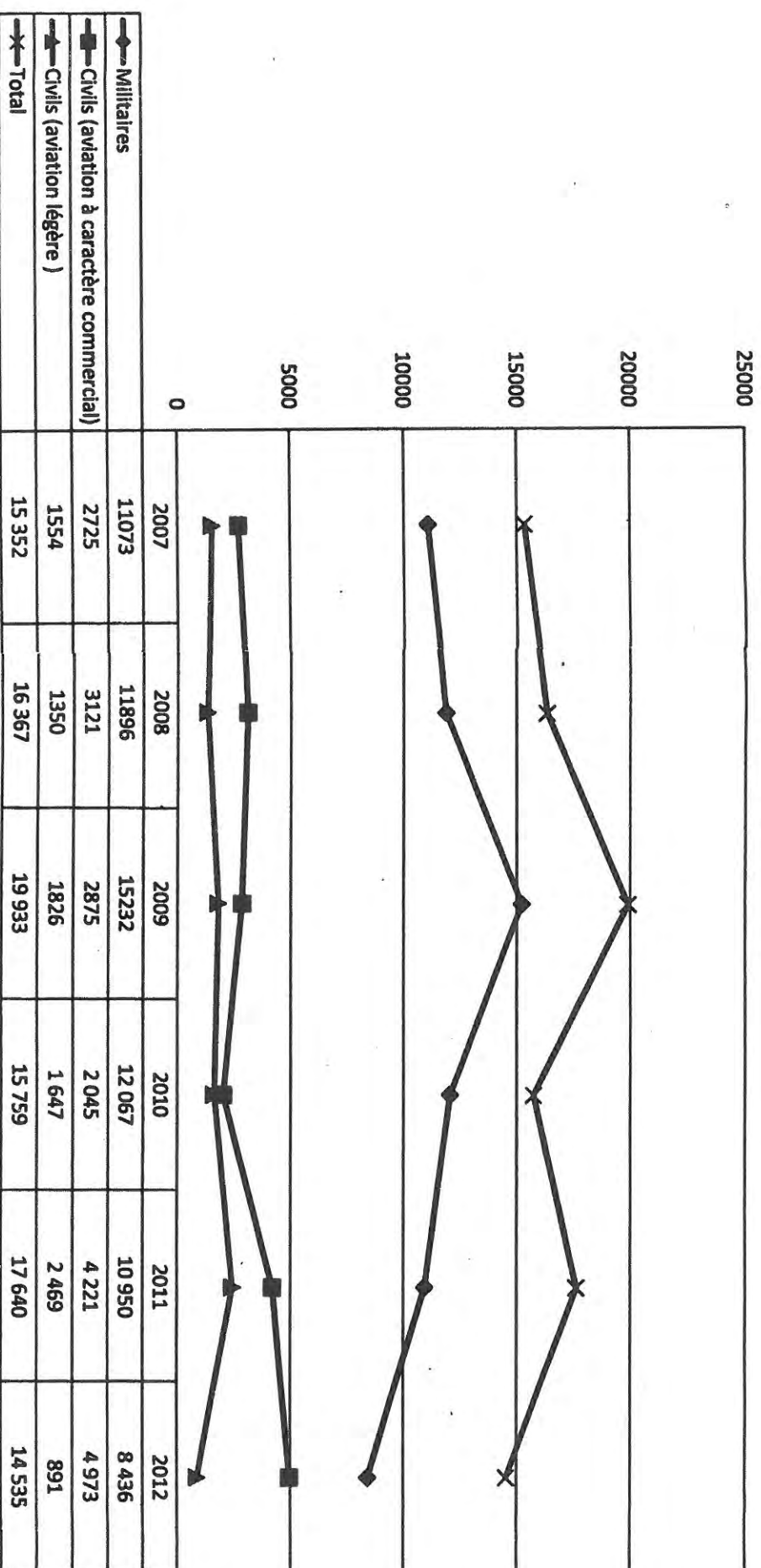
mvt2007_2012.xls (32,0 Ko)

Bonjour,

En réponse à votre courrier du 10 juin 2013 relatif au plan de protection de l'atmosphère, la BA 102 est en mesure de vous fournir en pièce jointe, l'évolution du trafic civil et militaire sur les six dernières années. En revanche, il n'y a pas de donnée relative à la qualité de l'air disponible. Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Lieutenant-colonel ROTHACKER Benoît
Commandant en second et adjoint Forces de la BA 102.

Mouvements 2007 - 2012



	2007	2008	2009	2010	2011
Mouvements	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre
Militaires	11073	11896	15232	12 067	10 950
hélicos militaires					
Civils (aviation à caractère commercial)	2725	3121	2875	2 045	4 221
<i>Sous-total</i>	<i>13 798</i>	<i>15 017</i>	<i>18 107</i>	<i>14 112</i>	<i>15 171</i>
Civils (aviation légère)	1554	1350	1826	1 647	2 469
Civils (Hélicos)					
Total	15 352	16 367	19 933	15 759	17 640

DIJON

PLAN DE PROTECTION

DE L'ATMOSPHERE

oOo

SYNTHÈSE

DES OBSERVATIONS

oOo

En application des dispositions de l'article 7 - dernier alinéa - de l'arrêté préfectoral n° 271 du 27 mai 2013 prescrivant l'enquête publique relative à l'élaboration du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Dijon, un procès verbal (PV) de synthèse des observations écrites et orales doit être remis au responsable du projet dans la huitaine suivant la clôture de l'enquête (jeudi 18 juillet 2013).

Le commissaire enquêteur ayant rassemblé les seize (16) registres d'enquête mis à la disposition du public le vendredi 19 juillet 2013, le PV a été notifié le lundi 29 juillet 2013, dans les locaux de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bourgogne, boulevard Voltaire à Dijon, au responsable de la Mission Air, Énergies renouvelables, Ressources minières, en charge du projet - Monsieur Bruno CHARPENTIER.

oOo

Cette synthèse :

- ne tient pas compte des remarques formulées par les collectivités, déjà analysées et qui figurent au dossier,
- n'intègre pas les simples demandes de renseignements,
- classe les observations en différenciant les particuliers et les associations.

Par ailleurs les copies des registres d'enquête et leurs pièces jointes ont été annexées au présent PV, comme les documents non enregistrés transmis directement par courriel au commissaire enquêteur.

ooo

Les observations des particuliers portent sur :

- un risque potentiel de légionellose induit par un mauvais entretien de climatisations,
- les impacts des poids lourds étrangers et de l'activité aérienne,
- le danger créé par une concentration de véhicules diesel pour les habitants proches,
- les effets des traitements phytosanitaires du vignoble sur la santé,
- l'application des contraintes du PPA aux secteurs d'artisanat,
- l'inadéquation de la nouvelle ligne 16.

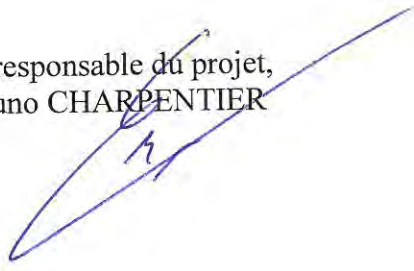
Les observations des associations, déjà émises pour certaines à l'occasion des enquêtes publiques relatives au PAED et au PDU, concernent, sans ordre d'importance :

- la chronologie des enquêtes,
- le développement de la pollution,
- la création de forêt et autres plantations le long des voiries,
- les déplacements urbains en général et plus particulièrement :
 - . la saturation du trafic,
 - . les transports en commun,
 - . les limitations de vitesse,
 - . les déplacements doux,
- les stations de mesure,
- l'absence d'information correcte sur la qualité de l'air,
- le suivi sanitaire des personnes particulièrement exposées à la pollution due à la circulation
- le survol de Sennecey-lès-Dijon par les avions,
- quelques points divers.

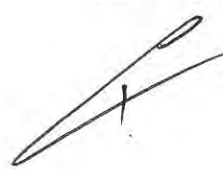
Ce PV a été établi en deux exemplaires, dont un remis au responsable du projet, en l'invitant à produire ses observations dans un délai de quinze (15) jours.

Dijon, le lundi 29 juillet 2013.

Le responsable du projet,
Bruno CHARPENTIER



Le commissaire enquêteur,
Charles HOUPIER



Ar.

CHEVIGNY-S^t SAUVEUR

PREMIÈRE JOURNÉE

Les 18/06/2013 à 08 heures 09 à heures

Observations de M⁽ⁿ⁾

M. Jean-Pierre LONCHAMP PS Assoc. Chevigny Environnement
a consulté le dossier de 1 juillet 2013 et doit
envoyer ses commentaires au commissaire enquêteur au
plus vite.

[Signature] J.P. LONCHAMP 1/07/2013

Mme CHARBONNIER MARIE-CLAUDE.

le 18-07-2013

[Signature] M^{me} Charbonnier



CHEVIGNY ENVIRONNEMENT
5, rue Jacques Brel -21800 CHEVIGNY SAINT SAUVEUR

Association agréée pour la défense de l'environnement
Courriel : administration@chevigny-environnement.info

P. & Chevigny

PLAN de Protection de l'Atmosphère **Communauté urbaine de Dijon**

Enquête publique
participation de l'association Chevigny Environnement 4/07/2013

Indépendamment des axes routiers de ville le long desquels les populations sont davantage soumises à la pollution de la circulation automobile en particulier, les communes de l'est dijonnais sont globalement plus soumises aux pollutions que les autres. En cause, les vents dominants qui balayent l'air de Dijon vers l'est, la présence d'activités industrielle et aéronautiques (BA 102, Aéroport Dijon-Longvic) et bientôt de la chaufferie au bois des Péjoces alimentant le réseau de chaleur dijonnais.

Constat est fait que les capteurs permanents de polluants dans Dijon sont situés sur un axe N-S. Seule la station des Péjoces est excentrée. Néanmoins cette dernière est trop éloignée des zones industrielles et commerciales de l'est dijonnais, ainsi que de l'aéroport pour l'analyse de la pollution et son évolution. De plus il faudrait relier par comptages ou estimations la nature du trafic à la pollution.

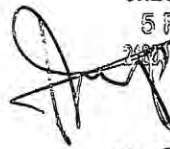
Actions à entreprendre ou à conforter sur le territoire de la commune de Chevigny pour participer à la réduction des PM10 et NO2 :

- Favoriser les déplacements en modes doux au détriment de la voiture par la création de pistes cyclables ou de voies vertes sécurisées et connectées,
- Faire la promotion de l'utilisation des modes doux de déplacement,
- Mettre en place un réseau de transports en commun attractif. Le réseau actuel de rabattement des usagers vers le tram n'est pas incitatif car les temps de parcours et d'attente sont allongés,
- De ce fait nombreux sont les usagers qui accèdent au tram avec leur voiture, et l'absence de parkings dédiés sur Quétigny incite les conducteurs à rejoindre le parking relais de Mirande plus éloigné.
- Aménagement d'accès et de parking en direction de la gare ferroviaire de Neuilly permettant de rejoindre rapidement la gare de Dijon.

- Un rappel de l'interdiction de brûlage de détritux divers, est insuffisant ; il faut être plus sévère envers les contrevenants, surtout s'il s'agit de déchets industriels.

Enfin il faut signaler l'incohérence de la mise en place d'un PPA alors que le PDU du Grand Dijon vient d'être adopté (c'est vrai que le Plan tiens compte des effets a priori positifs de ce PDU sur la qualité de l'air) et que le PAED est lancé. Sur ce dernier point, il est certain que l'activité de ce parc, ne serait-ce que par l'augmentation du trafic ente Saint Apollinaire et Quétigny, impactera, cette zone déjà la plus polluée au plan de l'atmosphère.

CHEVIGNY ENVIRONNEMENT
5 Rue Jacques Brel
21000 CHEVIGNY SAINT SAUVEUR



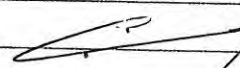
JP LORCA

PREMIÈRE JOURNÉE

Les 13/06/2013 de 09 heures 09 à 12 heures 09

Observations de M⁽¹⁾

Visite de Madame METZGER Martine qui signale que le manque d'entretien des climatisations occasionnés sur certains postes peut engendrer des légionelles (un carter doit être)

Observation orale consignée par le commissaire enquêteur 

Paul GOUTORBE
21 Rue du Charon
21 160 Marsannay la Côte



PS 1 Dijon

Le 26/06/2013

Objet: Enquête publique sur le plan de protection de l'atmosphère
Commune de Marsannay la Côte

Note à l'attention de Monsieur le Commissaire enquêteur

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance les informations suivantes:

Dans le cadre de l'activité viticole, un terrain a été réservé au PLU rue du Charon en vue :

a) de l'installation d'une station de nettoyage des engins agricoles utilisés pour le transport et la mise en oeuvre de produits phytosanitaires

b) de la création de 14 hangars à usage agricole (garage, remise de matériel, entreposage de produits de traitement etc...)

De ces deux activités résultera **une concentration quotidienne de véhicules diesel** (tracteurs, enjambeurs, camions...) émettant des gaz polluants, particules fines et autres éléments. S'ajouteront les dispersions de produits de traitement provoquées par les manipulations.

Or, ce terrain s'enfonce par deux faces dans les habitations de la rue du Charon, certaines n'étant séparées que par la largeur de la rue.

Il m'apparaît évident qu'il y a là un sérieux danger pour les habitants.

De toutes façons, l'emplacement retenu au PLU ne convient pas à ce genre d'activité.

Je précise qu'une demande de permis de lotir est en instruction auprès du "Grand Dijon".

Je vous remercie de l'intérêt que vous voudrez bien porter à cette note.

Veuillez agréer, l'assurance de ma meilleure considération.


P. Goutorbe
1

18/07/2013

GB

(Suite de ma visite à la MAIRIE de PLOMBIERES)

DISON

PS1 Longueur



Avis favorable au PFA sous réserve
que l'INTERDICTION du TRANSIT POUSS LOURDS
sur le Boulevard des BOURROCHES soit ACTIVE
le jour de l'ouverture de la LINO
(PROMESSE de la MAIRIE de DISON)

C'est une décision à prendre sans attendre.

IL FAUT DECHARGER LE BOULEVARD

Le FEU "FYOT" installé en 2010 Bd des BOURROCHES
a rampu toute FLUIDITÉ,

RESULTAT: POLLUTION AUGMENTÉE (BOUCHONS PERMANENTS)

FEU FYOT INSTALLÉ POUR LIANEH

d'autres itinéraires sont possibles pour LH
qui ne bloqueraient pas le Boulevard.

ex: utiliser B14 & B15 en RENVOI SUR RADIALE LH ou RADIALE TRAI

la mise en place du TRAM (Bien que Positive)

à renvoyer TOUT LE TRAFIC JAURES - ARQUEBUSE
sur le Boulevard des BOURROCHES.

RESULTAT: le BOULEVARD est ASPHYXIÉ
Personne n'en parle

NOUS, RIVERAINS, ON LE SENT

la mise en place "CHAUFFERIE" à venir

10 camions de bois par jour (voir +) 7/7 m le dimanche
OÙ VONT-ILS PASSER ?

DECHARGER LE RD de BOURROCHES. si possible

- OBLIGER les POIDS LOURDS A FAIRE LE TOUR
- ACCES radial du point ROCADE le plus proche pour le TRAFIC TRANSPORT de MARCHANDISES.
- la LINO 2x2 voies au + vite
- L'ETUDE du lieu $\frac{1}{2}$ ROCADE (SUD-OUEST) devrait déjà être lancée.
- 1 solution temporaire (+ RAPIDE) par la RD108 en contournant VELARS et PARSANNAY est elle envisageable.
- la solution de mise en SENS UNIQUE de certaines parties du RD.

PAR AILLEURS

la STATION TARNIER devrait être repositionnée BIENTÔT sur le PARKING, en face la BOULANGERIE HELIOT (dans le cadre Sens Unique et parking).

les Valeurs seraient mesurées au Bords du Boulevard c'est à dire là où sont les RIVERAINS.

un Bulletin HEBDO des relevés de toutes les STATIONS est souhaité dans le BIEN PUBLIC.

l'info WEB ou PANNEAU est trop fugitive il faut communiquer par voie de papier.

LE NB de VOITURES NE DIMINUERA QUE TRÈS PEU. (SI IL DIMINUE!)

LA POLLUTION DES VOITURES DIMINUERA!

il faut dès maintenant prévoir de gérer l'emprise au sol.

Pour cela il faut des INFRASTRUCTURES ADAPTEES SUR DES ESPACES HORS ZONE HABITATION

LA ROCADE EST + la LINO bien qu'incomplète (manque du 360°) est idéale pour les ARTISANS, les FENDEURS, les TRANSPORT MARCHANDISES c'est à dire comme souhaité par les ARTISANS en 2004. Pour trop éloignée et bien A3R - RN14 BEAUNE SANS FEU ROUGE ROUTE

Pour le Trafic INTER REGIONAL et INTERNATIONAL qui ne s'arrête pas à Dijon une ROCADE de CONTOURNEMENT plus ELOIGNEE sera NECESSAIRE c'est une EVIDENCE.

PREMIÈRE JOURNÉE

Les 18 juil 2013 à 08h30 heures — à — heures

Observations de M⁽ⁿ⁾ MORAES Serge

Les particules fines sont un problème de Santé publique, mais allons nous attaquer aux vrais problèmes : le nombre de camion étranger qui transitent sur les autoroutes du département, le nombre d'avions qui survole la région. Il est vrai que c'est plus facile de s'attaquer aux petite qui vont travailler avec avec un véhicule Diesel. N'oublions pas que le transport ferroviaire sur notre région est tout Tringe de Gevrey est. Liste non exhaustive.

Le 17 juillet 2013. à 15H30 Madame Bilot fichele.

Même si le plan de protection de l'atmosphère de Dijon cible prioritairement les moyens de déplacements et autres activités, il est souhaitable que les constructions à vocation artisanale soient soumises aux mêmes exigences.

Que penser d'une zone artisanale avec trafic de tracteurs, poids lourds et autres véhicules lourds qui devrait voir le jour à proximité immédiate (Mitoyen) d'une zone d'habitation et dans un secteur qui avait une vocation pour l'habitat !

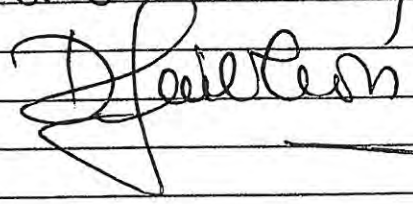
D'autres secteurs plus adaptés pour cette activité existent dans la commune.

Projet d'aménagement dans le sud du Charon

Le 18 Juillet 2013, à 17h, Je Guichon Danièle :

Je tenais à signaler les odeurs toxiques dans le vignoble lors de traitements réguliers de la vigne (en particulier en dimanche de juin 2013 (le 16 ou le 23) où il faisait lourd, odeur

retrouvé dans mes livres, la même odeur,
sachant que je suis riverain du village
domicilié l'île de la Fraternité, au bord de,
à Asanpou la Côte.

Ce n'est pas normal, comme je l'ai précisé
précédemment, plutôt les deux personnes.
Jeune par le Comité d'Enquête.
La solution ? changer d'environnement,
de commune.
Je tiens votre attention. 

PREMIÈRE JOURNÉE

Les 18/06/2013 de à/c 09 heures 08 à _____ heures _____

Observations de M⁽¹⁾

05/06/2013 Zonmmeur de 151 à 18h

visite de la direction de la Coraire SATEC qui
a relevé diverses informations dans le cadre de cloison

Mme GUILTON de Mersinay-la-Côte a
pointé sur des problèmes de nuisances olfactives rencontrées lors
de "excursions".

elle fera ses observations en mairie de Mersinay-la-Côte

Le C. E.



GB DITON
PLOMBIERES

~~REX DITON~~
LA LINO va nous aider
mais il faudrait aller plus loin!

16 07 2013

le lieu 1/4 ROCADE SUD OUEST
est à étudier.
la RD 108 peut elle suffire?

Avis favorable au PPA avec réserves

le Boulevard des BOURROCHES
doit être fermé aux POIDS LOURDS
le jour de l'ouverture de la LINO

il faut envoyer un signal fort
rapidement et sans attendre.

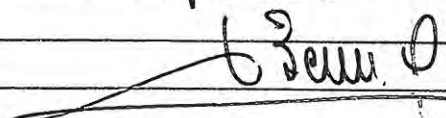
le Boulevard des BOURROCHES a quasiment doublé
de pollution
depuis l'IMPLANT du FEU FYOT (fluidité rompue,
bouche quasi permanents.

est venu se greffer la mise en place du TRAM
qui renvoi tout le trafic JAVRES-ARQUEBUSE
sur le Boulevard des BOURROCHES

en un mot le Boulevard est "ASPHYXIE"

Nous souhaiterions voir la STATION TARNIER REPOSITIONNÉE
sur le PARKING face à la BOULANGERIE HELICOT
Bien visible, elle pourrait servir à
et les mesures réalisées le long du Bd, là où sont les RIVERAINS

un Bulletin hebdo sur le BIEN PUBLIC
des valeurs relevées sur toutes les stations et souhaité
L'INFORMER - au P'INFO PANNEAU et trop fugitive
il faut communiquer par voie de presse.


G. DITON

PREMIÈRE JOURNÉE

Les 28/06/2013 de 13 h 00 à 19 heures 00 heures

Observations de M⁽¹⁾

Le 27-06-2013 M^{me} PORET 23 Rue de Chamus. Quetigny - "Quetigny Environnement"

1^{re} remarque. Ce PPA aurait dû être élaboré avant l'enquête publique concernant l'Ecoparc. En effet, nous aurons déjà souligné la pollution atmosphérique dont souffrent les habitants de l'Est dijonnais et la contradiction de vouloir créer encore 600 emplois entre Quetigny et St Apollinaire, ce qui engendrera une flux de circulation automobile en augmentation et des nuisances.

2. Depuis plusieurs années, notre association demande une station fixe d'Atmosphère - en vain. Nous dépendons de celle des Pères... et il serait recommandé de mesurer la pollution là où elle se trouve. Bien que ce soit variable selon les conditions météorologiques.

3) "Inciter à pédaler pour prendre l'air" - difficile! Les pistes cyclables ne sont pas en continuité - et longent des voies de circulation importantes, fortement polluées... sur notre commune et les "voisines".

4) Dans l'agglomération, aucune information par panneaux, n'est donnée au sujet de taux de pollution atmosphérique ou de particules allergènes. Les informations sur la qualité de l'air sont essentielles, elles doivent apparaître et être mises à jour.

5) Plusieurs remarques relatives à la circulation routière dans l'Est dijonnais, à l'influence des vols de la BA102 et de l'aéroport civil sur la qualité de l'air, ont été portées sur le registre d'enquête publique relative au PDU et s'appliquent au PPA.

6) Limitation de vitesse ne rime pas toujours avec diminution de la pollution car, souvent, elle a pour effet engorgement, bouchons... et le remède est pire que le mal!

7) Ce projet s'organise autour d'un état des lieux et des objectifs à atteindre - et aussi de mesures à mettre en œuvre mais ne s'appuie pas sur une véritable remédiation à ces problèmes.

Les communes de l'Est dijonnais ne sont protégées par aucune forêt urbaine digne de ce nom.

Il serait judicieux de planter sur plusieurs dizaines

d'ha, une forêt qui absorberait en partie la pollution émise par le trafic automobile -

La commune de Quétigny en particulier subit un important trafic routier (Arc-439 - Prévade Est.... et affluence dans la zone commerciale) et "tout est plat", le paysage "ouvert" nous expose donc particulièrement aux effets néfastes de la circulation routière et aérienne -

Un plan de protection de l'atmosphère se devrait d'envisager une véritable protection naturelle = une forêt.



Le 19 juin 2013.

Demande du Garde des Eaux (O.S. 128)

Viste de Madame DORE qui a :

- demandé confirmation du adress internet (consultation du dossier) et conseil (envoi du chronomètre) concernant l'enquête, - remis des courriers établis lors d'enquêtes publiques antérieures, à savoir :

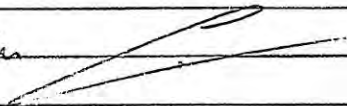
• 11/12/12 - correspondance personnelle / POU

• 10/01/13 - Quétigny Environnement et Associations environnementales de l'Est de Jura / PAEJ

• 28/01/13 - S'Ap - environnement / PAEJ.

- préparé d'oculure ou courriers enquêtes les observations relatives au POU dont il est fait état au 5) - observations ci-joint

Le Garde des Eaux





Quetigny 25 1

Madame MORET
23 rue des Charrières
21800 QUETIGNY

Dijon, le

11 DEC. 2012

Nos réf : *DEPLACEMENT Transport-Fourrière NG BC VDO 2012-4494*

Objet : *Plan de Déplacements Urbains 2012-2020*
Réponses à vos observations sur registre enquête publique

Madame.

Lors de l'enquête publique du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération dijonnaise qui s'est tenue du 11 avril au 11 mai 2012, vous avez déposé une observation le 14 avril 2012 sur le registre d'enquête publique de la Ville de Quetigny. A cette occasion, vous avez bien voulu nous laisser vos coordonnées, c'est pourquoi je me permets de vous informer des suites de ce dossier.

Les commissaires enquêteurs ont rendu leur rapport, conclusions, et avis, le 14 juin 2012.

Après prise en considération des résultats de l'enquête publique, le PDU 2012-2020 a été approuvé à l'unanimité par les élus communautaires lors de la séance du 27 septembre dernier.

Voici les éléments de réponses à votre observation, qui ont été apportés lors de la phase d'approbation du PDU :

1) « Constate qu'une station vélos sera installée à l'arrêt « Bourgogne » : très positif. »

Le Grand Dijon prend note de cette remarque et informe qu'une étude est en cours pour en installer une aussi à la station « Quetigny Centre ».

2) « Le P+R « Portes de Mirande » est insuffisant : 200 places ne suffisent pas. Il serait judicieux d'en réaliser d'autres à proximité »

Actuellement, le P+R « Piscine Olympique » (anciennement Mirande) connaît un fort succès en raison de l'entrée libre du parking.

Avec la mise en service des 2 lignes de Tram, ce P+R sera réservé exclusivement aux utilisateurs du réseau Divia : il faudra justifier d'un titre de transport validé dans la journée pour pouvoir sortir de celui-ci.

Toutefois, si des besoins supplémentaires sont identifiés après la mise en service du Tram, le P+R « Piscine Olympique » pourrait être étendu. Des disponibilités foncières existent à proximité.

.../...

3) « Limiter le nombre de places de stationnement par foyer ne fera que renforcer le stationnement dans les zones publiques ou sur les trottoirs... Réguler les zones de stationnement dans l'agglomération paraît utopique. Si l'on brime « la voiture », on limite les déplacements individuels et par conséquent l'activité. Il est souhaitable de « moduler » cette régulation. »

La politique de régulation du stationnement ne sera efficace que si les habitants disposent de solutions alternatives à la voiture notamment via un réseau de transports en commun performant.

Ainsi, le stationnement sera limité le long des axes forts de transports en commun uniquement.

4) « « Densification urbaine le long des axes de transport » pour une aggro de « courtes distances » → objectif louable mais prudence ! Laisser des espaces verts et ne pas réaliser que des bâtiments type HLM ou parc tertiaire. »

La densification urbaine n'implique pas une suppression des espaces verts existants. Ces derniers seront préservés et même valorisés notamment à travers le projet d'une trame verte et bleue sur l'agglomération.

5) « Ce dossier manque de précisions dans plusieurs domaines :

- un plan des pistes cyclables aurait pu être joint »

Ce plan sera réalisé dans le cadre du nouveau schéma directeur cyclable prévu au sein de l'action n°3.

- « une description avec plan lisible des pôles d'échanges serait souhaitable »

Ce plan est prévu dans le cadre de l'action n°28.

- mise en place de pedibus : utopie ! Les parents n'acceptent que si la mise en place se fait avec des agents municipaux et pas des bénévoles.

La collectivité peut accompagner, en concertation avec les parents d'élèves, les structures éducatives et associatives (aménagements d'accessibilité, conditions de sécurité, itinéraires...), la mise en place de piedibus dans les écoles de l'agglomération. Néanmoins, ces projets doivent être à l'initiative des parents d'élèves qui en sont les accompagnateurs. Les structures éducatives diffusent l'information liée au montage de ces projets.

Les communes, quant à elles, peuvent soutenir matériellement et financièrement les piedibus mais ce ne sont pas les initiatrices du projet. Les parents d'élèves changeant d'année en année, ces solutions sont, par nature, mises en place sur du court terme.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations les meilleures.

Le PRESIDENT.



François REBSAMEN



Quetigny Environnement
Maison des associations
2 Bd Olivier de Serres
21800 QUETIGNY

Quetigny, le 10/01/2013

À Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Objet : Enquête publique parc d'activité de l'Est Dijonnais (PAED).

Monsieur le Commissaire,

Après consultation de ce dossier complexe et volumineux, notre association formule plusieurs remarques :

► Ce projet date de 2001, la ZAC a été créée le 15 novembre 2007, des modifications certes ont été apportées en 2012 afin de le mettre en adéquation avec les nouvelles réglementations. Or, **la situation économique a changé**, la crise que connaît notre pays appelle à la prudence. Maintes entreprises déposent le bilan, des sites sont libérés et il semble plus judicieux de les réhabiliter que de créer de toutes pièces ce parc d'activités.

Ce projet semble obsolète.

► L'emprise de 185 ha de terres agricoles va à l'encontre du Grenelle de l'environnement et de tous les discours politiques en faveur d'une agriculture de proximité, de circuits courts de production, de « consommer local ». Elle est en contradiction avec les orientations du document d'orientations générales du SCOT qui recherche les économies d'espace et préconise :

- de donner la priorité au renouvellement, à l'intensification et à l'extension de zones d'activité déjà constituées ;
- de ne pas sur dimensionner les zones d'activités ;
- de prévoir une urbanisation par tranches successives (Mémento du SCOT Les clés de lecture p.70).

Rien ne saurait remédier à la disparition de ces terrains.

La concertation qui apparaît dans le dossier dans deux petits encarts, au bas d'une page, dans le paragraphe « Orientations d'aménagement des PLU » fait part d'une exposition ayant eu lieu de novembre 2002 à juin 2005, de la mise en place d'un comité consultatif, de deux réunions publiques... Notre association très impliquée dans la vie locale n'a jamais été consultée à ce sujet. Ce projet est resté dans l'ombre A peine si des allusions y ont été faites lors de rencontres avec le Maire. Nous découvrons ce PAED avec l'enquête publique actuelle.

Les règles élémentaires de concertation également recommandées par le SCOT n'ont pas été respectées.

Les enjeux environnementaux sont importants.

► **La gestion des eaux de ruissellement :**

Quetigny subit depuis toujours les problèmes dus aux ruisseaux et nombreux fossés arrivant de la butte de Saint Apollinaire en cas d'orages, de fortes pluies... Même si les bassins de rétention ont en partie réglé le problème du débordement du Cromois et des inondations Boulevard de l'Europe, il demeure des périodes de pollutions récurrentes qui traversent la ville en souterrain et resurgissent à Chevigny St Sauveur.

Les bassins de rétention se remplissent de boues et de limons ; dans un avenir proche, ils ne pourront plus remplir leurs fonctions de façon efficace. Quand 185 ha seront imperméabilisés une aggravation des phénomènes est à craindre.

► **La pollution chronique ou accidentelle** risque de s'accroître si des usines et des entreprises sont implantées à proximité de ces nombreux cours d'eau et des zones d'habitations. Le risque zéro n'existe pas et les mesures envisagées dans le projet semblent très insuffisantes, elles se limitent au Parc. Il est nécessaire d'étudier les conséquences en aval.

► Pour limiter le ruissellement et le ravinement des terres, **une forêt urbaine de plusieurs dizaines d'hectares** serait la "remédiation" naturelle la plus efficace. Elle protégerait aussi les quartiers d'habitation des vents du nord et de l'est. Ce serait un investissement durable puisque source d'énergie, de revenus, source de bien-être pour les habitants de l'Est dijonnais, et limite de territoire, de communes.

Dans le corridor central, figure une bande de forêt inondable certes, mais elle est très insuffisante pour répondre au « poumon vert » absorbant de CO₂ dont nous avons besoin pour pallier les méfaits engendrés par la circulation routière importante sur l'Arc et les voies environnantes et par le trafic aérien.

► **Le corridor Sud** sera traversé par un large fossé transversal, il faut se préoccuper du développement d'insectes et espèces diverses et du mode d'écoulement des eaux vers le milieu naturel.

► **La zone tampon » prévue est beaucoup trop restreinte ;** elle ne peut jouer un rôle significatif.

L'étude fort novatrice dans la prise en compte de ces enjeux ne les appréhende pas de façon satisfaisante et les "remédiations" proposées sont insuffisantes.

► **Les déplacements :**

Une évaluation du trafic automobile pendant la période des travaux ne figure pas au dossier. L'Arc, déjà saturé à certaines heures, ne pourra absorber un trafic de poids lourds et voitures particulières supplémentaire. Quetigny et Saint Apollinaire seront traversés et subiront de plein fouet les pollutions dues à la circulation.

.../...

Lorsque le parc d'activités sera fonctionnel, les employés et clients n'emprunteront pas tous les transports en commun ni les modes doux de déplacement. Il n'y a pas forcément adéquation entre lieu d'habitation et de travail.

► 6000 emplois, c'est très important ! On peut s'attendre à un **accroissement journalier de la circulation routière et les riverains subiront bruit, pollution atmosphérique et lumineuse.**

Ce dossier ne tient pas compte des gênes apportées à la population. Vouloir développer l'offre aux entreprises est une bonne intention mais pas au mépris des habitants ; l'économie ne doit pas primer sur la vie quotidienne des citoyens ...

► **Le réseau viaire**, payé par le Conseil général va disparaître. Outre le gaspillage d'argent public, on met les agriculteurs « survivants » dans l'impossibilité d'exploiter leurs parcelles.

► **Le réaménagement de l'échangeur de Bois Guillaume** n'est pas abordé de façon précise et va poser de sérieux problèmes à l'entrée de Quetigny au rond-point du Boulevard de l'Europe, et tout le long de cette voie bordée d'habitations, déjà saturée parfois, sans possibilité d'itinéraires de substitution.

Les habitants des quartiers riverains ont lieu de s'inquiéter de la réalisation de cet important projet.

► **La gestion et l'entretien de ce parc**

Ils ne sont pas explicites, les contraintes environnementales aux futures entreprises sont réduites, rien sur l'architecture des bâtiments.

Une telle conception nécessitera un entretien régulier des corridors, des espaces publics, des voiries.

A qui en incombera la charge ? Quel en sera le coût ?

► **Financement**

Tout citoyen a le droit de se préoccuper du financement d'un tel dossier, l'agglomération dijonnaise a-t-elle les moyens de l'assumer dans le contexte économique actuel ? Le surendettement mène à la catastrophe ...

Hâte au gaspillage de l'argent public pour des projets utopiques.

Notre association demande à Monsieur le préfet d'invalidier ce projet pour les raisons évoquées ci-dessus.

Veuillez agréer Monsieur le Commissaire, l'expression de nos sincères salutations.

Les AEED *

Quetigny D.T. 3
Quetigny, le 10/01/2013

Associations environnementales de l'Est dijonnais

à Monsieur le Commissaire enquêteur,

objet : PAED

Monsieur,

Notre collectif d'associations travaille, entre autres, pour de meilleures conditions de déplacement et de transport des usagers, plus particulièrement dans l'Est Dijonnais. A ce titre, nous avons consulté le volumineux et complexe dossier de l'enquête publique relative au PAED, nous portons à votre connaissance les remarques suivantes :

Les règles élémentaires de concertation n'ont pas été respectées.

La charte de la concertation mise en place en 1996 par le ministère de l'Environnement a été appliquée à ce projet datant de 2001 et décidé en 2007, de façon restreinte. Les associations environnementales découvrent le PAED lors de l'enquête publique, alors qu'elles auraient dû participer au débat public tout au long de son élaboration.

La concertation publique sur l'environnement est officielle depuis le 28 décembre 2012. Ce projet datant d'une dizaine d'années, certes réactualisé, ne saurait échapper à une vaste concertation des associations et de tous les citoyens, vu son importance.

-La disparition de 185 ha de terres agricoles fertiles, aux portes de Dijon, ne peut être compensée par des milliers d'emplois hypothétiques étant donné la crise que traverse notre pays. L'emprise des futures dessertes routières accentuera encore le phénomène..

Il existe d'autres solutions pour faciliter l'installation d'entreprises : la réhabilitation de sites délaissés ou à proximité des gares. D'autres communes, hors Grand Dijon mais reliées à une ligne ferroviaire, sont susceptibles d'accueillir ces entreprises : Montbard, Is-sur-Tille, Auxonne...

-Les déplacements :

« Optimiser les déplacements - améliorer les transports et les conditions de déplacements alternatifs », telle est l'ambition du projet ... « Le traitement de l'échangeur avec la liaison Arc/Tille - Dijon constituera le point fort du projet »

Une évaluation du trafic automobile pendant la période des travaux ne figure pas au dossier.

L'Arc, déjà saturé à certaines heures, ne pourra absorber un trafic de poids lourds et voitures particulières supplémentaire. Quetigny et Saint Apollinaire seront traversées et subiront de plein fouet les pollutions dues à la circulation.

Lorsque le parc d'activités sera fonctionnel, les employés et clients n'emprunteront pas tous les transports en commun ni les modes doux de déplacement. Il n'y a pas forcément adéquation entre lieu d'habitation et de travail.

6000 emplois, c'est très important ! On peut s'attendre à une densification journalière de la circulation routière et les riverains subiront bruit, pollution atmosphérique et lumineuse.

Ce dossier ne tient pas compte des gênes apportées à la population. Vouloir développer l'offre aux entreprises est une bonne intention mais pas au mépris des habitants ; l'économie ne doit pas primer sur la vie quotidienne des citoyens ...

Le réseau viaire, payé par le Conseil général va disparaître, sera-t-il refait ? Qui va payer ?

Le réaménagement de l'échangeur de Bois Guillaume n'est pas abordé de façon précise et va poser de sérieux problèmes à l'entrée de Quetigny au rond-point du Bd de l'Europe, et tout le long de cette voie bordée d'habitations, déjà saturée parfois, sans possibilité d'itinéraires de substitution.

Certains quartiers riverains de St Apollinaire et de Quetigny ont lieu de s'inquiéter des impacts sur la circulation et sur leur qualité de vie...

Il est nécessaire d'installer rapidement une station de mesure de la pollution atmosphérique dans l'est dijonnais.

La prolongation de la ligne T1 ne se fera pas dans l'immédiat. Une navette depuis le terminus, au niveau de la place centrale va amener un flux de voitures sur Quetigny où aucun parking-relais en tête de ligne n'est possible.

Ce schéma de déplacement est théorique et ne reflète pas la réalité, le vécu des habitants. Ce sera entre 6000 et 10 000 personnes qui se déplaceront chaque jour et n'emprunteront pas les sentiers, ni les pistes cyclables ... ni les transports en commun.

Lorsque l'on travaille, on n'a pas le temps ... Le facteur « durée » des déplacements est occulté.

Notre collectif vous alerte sur les effets néfastes de ce projet pour la population et l'incertitude économique dont on ne peut prévoir l'issue. Des études complémentaires sont nécessaires pour mesurer l'impact lors des travaux et les prévisions chiffrées du trafic automobile sur l'Arc et les voies environnantes

Il serait bon d'en abandonner la réalisation.

Veillez agréer M° le commissaire, l'expression de nos sincères salutations.

les AEED

Saint-Apollinaire, le 08 janvier 2013

Monsieur le Commissaire-Enquêteur
Hôtel de Ville
Rue de Moirey
21850 SAINT-APOLLINAIRE

Objet: enquête publique concernant le projet de Parc d'Activités de l'Est Dijonnais

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête portant sur le projet de Parc d'Activités de l'Est Dijonnais, l'association St-Apo Environnement émet les remarques suivantes :

1) pertinence du projet :

Il s'agit d'un aménagement de grande ampleur destiné à favoriser le développement économique du Grand Dijon et un grand nombre d'emplois est attendu dans les prochaines décennies.

Cependant, plusieurs zones d'activités existent déjà et ne semblent pas toutes complètement occupées où comportent des friches industrielles ou commerciales qu'il serait indispensables de réhabiliter, peut-être de dépolluer, avant d'envisager toute nouvelle zone d'activités.

L'association demande qu'un inventaire précis soit réalisé, non seulement sur toutes les zones de la communauté d'agglomération, mais également sur le grand bassin d'emploi du dijonnais, incluant donc les villes moyennes situées dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres.

2) étalement urbain :

Ce projet de grande ampleur (185ha) se situe sur d'excellentes terres agricoles qui vont donc disparaître. Il va contribuer à accélérer l'étalement urbain, alors qu'en France, l'équivalent d'un département est actuellement artificialisé tous les sept ans. Il serait temps d'intégrer l'idée qu'il n'est plus possible de supprimer ainsi, de manière irréversible, les surfaces agricoles utiles dont auront tant besoin les générations futures.

D'ailleurs, le Grand Dijon a déjà engagé de légitimes réflexions sur le développement d'une agriculture biologique et de proximité. Oui, la population exprime une forte attente à ce sujet. Ne faudrait-il pas réserver à cet usage les terres agricoles convoitées pour le projet de PAED ?

3) dégradation du paysage :

La « trouée visuelle » qui se situe juste entre Saint-Apollinaire et Quetigny permet de profiter d'une vue large et lointaine, s'ouvrant même sur les contreforts du Jura lorsque le temps est clair. Bien que relativement plat, le paysage est agréablement cloisonné par les ripisylves et les bandes boisées. Le projet envisagé contribuerait malheureusement à la défiguration de cette dernière unité paysagère de l'est dijonnais.

4) dégradation du cadre de vie :

Dans le même esprit, les terres agricoles et autres parcelles encore végétalisées situées sur le pourtour est de l'agglomération de Saint-Apollinaire forment une ceinture verte à laquelle tiennent beaucoup les habitants de la commune qui aiment s'y promener. Sans être exceptionnellement remarquable, la zone n'en constitue pas moins, comme indiqué dans l'étude d'impact, un lieu d'habitat pour une petite faune locale. Que va devenir, à terme, cet espace qui, de fait, sera de plus en plus enclavé et ne pourra plus « fonctionner » écologiquement de manière satisfaisante (principe de la trame verte non respecté) ?

5) perturbation du réseau hydrographique :

L'association s'inquiète également des conséquences d'un tel projet sur le fonctionnement hydrographique du site parcouru par quelques ruisseaux et zones humides (divers fossés et Bas-Mont). L'aménagement de diverses noues et de trois corridors orientés est-ouest suffira-t-il à absorber les énormes quantités d'eaux pluviales qui seront collectées, d'une part par les immenses surfaces imperméabilisées, et d'autre part par le bassin versant lui-même puisque la zone se situe dans un creux, puis à les rejeter progressivement dans le milieu naturel ?

6) dégradation des conditions de circulation :

Il est étonnant de lire dans le résumé de l'étude d'impact que le « transit supplémentaire sur la RD70 devrait être faible » et « largement supportable », alors qu'aucune estimation de trafic n'est précisée. En fait, le PAED va constituer à terme une forte concentration d'activités qui va, de manière malheureusement classique, générer d'importants déplacements aux heures de pointe. Les trafics découlant de ces mouvements pendulaires vont transiter par l'ARC, mais également, du fait des difficultés actuelles de circulation au raccordement de cet axe avec la rocade-est, par le Cour de Gray (RD70).

Avec une perspective de 6000 emplois et un réseau de transport public peu attractif (prolongement de la ligne 11 et navette depuis le terminus du tramway de Quetigny), il paraît réaliste d'attendre au moins 5000 véhicules/jour le matin et la même chose le soir, ainsi qu'un grand nombre de poids-lourds puisque 41% de la zone sera réservé à des activités industrielles.

Il serait regrettable que les efforts financiers consentis par les différentes collectivités (dont le Grand Dijon) pour requalifier le Cour de Gray qui traverse d'est en ouest la commune de Saint-Apollinaire, soient compromis par l'apparition d'un nouveau risque d'insécurité routière. On peut craindre en effet que les habitants, qu'ils soient à pied, en deux-roues ou en automobile rencontrent des difficultés pour effectuer leurs déplacements au sein de la commune, et que le Cour de Gray redevienne l'axe de transit qu'il était et reforme une coupure entre les quartiers nord et sud.

Pour toutes ces raisons, l'association Saint-Apo Environnement exprime un avis très défavorable sur la construction d'un Parc d'Activités sur l'Est Dijonnais tant que des études n'auront pas été faites sur les alternatives possibles.

En tout état de cause, les conséquences précises du projet présenté doivent être approfondies dans les domaines énumérés ci-dessus et des solutions doivent être recherchées pour en atténuer fortement les impacts et offrir de véritables mesures compensatoires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président,

Signé

Thierry ROUX

Copie à : Monsieur le Député-maire de Saint-Apollinaire.

le 13 juillet 2013. Michel COMMARET Président de
l'association des résidents de la Fontaine aux jardins
21800 Quetigny T. 03.80.46.22.55 michel.commar@free.fr

Contribution de l'enquête d'utilité publique concernant
le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération
dijonnaise.

La mauvaise qualité de l'air dans l'Est dijonnais
nous incite à proposer des solutions et des suggestions concernant
ce problème.

- Nous demandons une enquête épidémiologique par l'ARS
(agence régionale de santé) concernant la population la plus
imprégnée par la mauvaise qualité de l'air (Quetigny,
St Apollinaire et Dijon Est) soit 20 000 personnes.

- Nous demandons l'abandon de "Renaissance" dont le
but est d'augmenter l'activité du trafic aérien au dessus
de l'Est dijonnais dans cette zone fragile.

- Nous demandons la plantation de chênes verts dans
l'Est dijonnais afin de capter une partie de la pollution
atmosphérique.

- Nous revendiquons la suppression des bouchons qui
occasionnent des rejets de pots d'échappement (sortie
de l'Arc à l'échangeur situé derrière l'ancien hôpital
militaire, sortie de la rocade Est sur le même
échangeur dans le sens Sud Nord et rond point à la
sortie de Chevigny St Sauveur à côté de l'église de
la "Visitation".

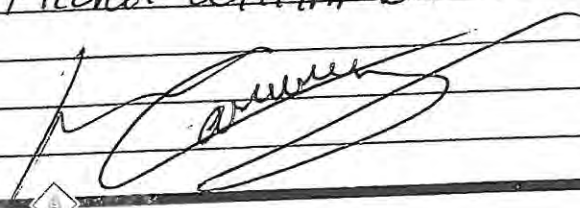
- Nous sommes d'accord avec la proposition d'abaisser
la vitesse de 110 à 90 km/h sur la rocade Est, la
sortie de l'A39, l'ARC étant déjà à 90 km/h entre Quetigny
et l'arrivée sur Dijon. Cette règle existe déjà pour le
contournement de la ville de Strasbourg.

- Il faut impérativement isoler les constructions afin
de réduire les émissions de CO₂. En Côte d'Or 60%
des bâtiments ont été construits avant 1970.

Nous souhaitons que nos propositions soient retenues.

Sincères salutations

Le Président de l'ARFA
Michel COMMARET



Ce plan de protection de l'atmosphère de Dijon est indispensable à réaliser si l'analyse de la situation concernant l'importance de la pollution atmosphérique de celle dans l'agglomération dijonnaise -

Il est à espérer que le tramway + les pistes cyclables impacteront la réduction de la circulation automobile au sein de la ville de Dijon -

Néanmoins la mise en place du tramway a entraîné des difficultés pour certaines communes périphériques (Chenoy, St Isenard, Semecy, St Apollinaire) dont le réseau de bus n'est plus adapté - Ces habitants utilisent donc plus souvent leurs voitures -

Un phénomène nouveau est inquiétant : la densification de l'habitat réalisée actuellement à Dijon entraîne la suppression de petits espaces verts, de terrasses, de petits jardins au profit de nouveaux immeubles (Bd. de l'Université)

Je partage aussi l'avis concernant l'absence de données relatives à l'activité de l'aéroport Dijon Longvic qui contribue largement à l'émission de jets atmosphériques polluants -

L'agglomération dijonnaise se situe dans une "cuvette", d'où la présence d'un brouillard dangereux pour la santé des enfants et des personnes âgées - Il est crucial de développer des zones vertes en périphérie, voire des forêts pour absorber les gaz à effet de serre -

Concernant les 5000 personnes résidant dans des habitations situées le long des principales voies de circulation particulièrement exposées à des seuils supérieurs aux normes, il serait pertinent qu'elles effectuent régulièrement des travaux de sauto -

D'autre part, le long de ces voies, la plantation d'arbres capables d'absorber la pollution est donc indispensable -

Depuis longtemps, l'association AE demande une station de mesures de la qualité de l'air à Quetigny

ite qui est particulièrement exposée à la pollution
de l'air, en raison de nombreux carrefours
routiers, vote de points noirs, en particulier
à proximité de la zone commerciale le
samedi.

le samedi 13 juillet
Françoise Nulot
présidente de l'association Quetigny-Environnement

Nulot

PREMIÈRE JOURNÉE

Les 18/06/2013 à/c 13 heures 30 à heures

Observations de M⁽¹⁾ M^r Bernard PEGON - 13, rue des Herminettes

21800 Sennecey Les Dijon

Vice Président de l'ADCNB

Notre commune est déjà très impactée par la pollution générale par l'augmentation du trafic routier de la RD 122A

Il nous nous affrontent donc à toute augmentation du trafic aérien civil ou militaire qui aggraverait encore la situation, en tenant à ce que est écrit dans ce dossier, les pilotes ne semblent pas réduire comme convenance la puissance des réacteurs respectivement mais le plus souvent ces départs de Sennecey c'est particulièrement flagrant pour les décollages 2000

La modification stupide du tracé de la ligne de bus n° 16, oblige encore plus les habitants de Sennecey à utiliser leur voiture.

Notre association adhère aux A.E.D. et a plusieurs reprises intervenu pour dénoncer cette situation, de 2 juillet 2013 notamment en rencontrant monsieur Georges responsable des transports au Grand Dijon.

Sennecey Les Dijon le 12 juillet 2013
Bernard PEGON

B. Pegon

Observations de M^{me} Michèle VOUREL

15 rue Victor Hugo

21800 SENNECEY-LES-DIJON

Notre commune subit la pollution de la base aérienne de Longvic, aggravée par la pollution liée à l'augmentation du trafic du RD 122 A, depuis la mise en place du tramway qui a non seulement modifié les habitudes des usagers de la route de l'Est Dijonnais mais aussi contraint les Senneceyais à reprendre leur voiture, vu l'inadéquation de la nouvelle ligne 16 à leurs besoins de circulation vers Dijon

Sennecey les Dijon, le 17/07/2013

Michèle Vaurio

Zuoro

Sennecey les Dijon le 18 juillet 2013

Prise en compte des réservations complémentaires de la PEGON du 12/07/2013

J'ai cru de préciser un point important : lors des atterissages des avions face NORD de la BA102, le plus souvent les pilotes survolent le bus, et l'été les hélicoptères perçurent de Sennecey augmentant d'autant le problème de la pollution atmosphérique ^{surtout} en cas d'augmentation du trafic aérien.

Remarque PEGON B. Gaymard

PDU Grand Dijon 2012-2020

Contribution des AEED

Les Associations environnementales de l'Est Dijonnais (AEED (1) mènent depuis septembre 2011 une réflexion sur les transports et la circulation dans l'Est Dijonnais.

La commission qu'elles ont constituée a élaboré le document qui suit à l'occasion de l'enquête publique sur le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération dijonnaise.

Le PDU 2012-2020 élaboré par le Grand dijon appelle beaucoup de remarques et de réflexions de la part des AEED, les unes de caractère général, les autres plus spécifiques à une commune ou un ensemble de communes :

- Réseau de rabattement vers le tram et les Lianes

Les lignes de bus prévues pour septembre pour favoriser la liaison avec le Tram sur l'Est Dijonnais font l'objet de beaucoup de critiques (Quetigny, Sennecey). Visiblement l'offre paraît soit insuffisante ou complètement inadaptée, avec le risque réel de voir les habitants de certaines zones de délaisser et le Tram et le Bus.

- Parking relais

Ils sont insuffisants à l'heure actuelle. Si l'on veut éviter des stationnements de raccordement dans les quartiers et rues avoisinant les stations de tram ou de bus, il faut créer d'autres parkings relais ou, comme le suggère l'action 31 du PDU, organiser « la complémentarité entre les demandes (résidents, employés, clients » pour une utilisation optimale de l'espace disponible.

A Quetigny, par exemple, il devrait être possible d'utiliser partiellement les parkings de la zone commerciale (Carrefour, Conforama, ...) pour ces stationnements de raccordement, soit en dédiant une partie de ces espaces à de vrais parkings relais, soit en fléchant les lieux autorisés à être partagés pour le stationnement.

- Les arrêts TER

L'agglomération dijonnaise dispose d'une véritable étoile ferroviaire, puisque 5 lignes convergent vers la gare SNCF de Dijon ville.

L'action 22 prévoit d'optimiser l'accès à l'agglomération en TER. Sur l'Est Dijonnais une halte existe à Neuilly. Le SCOT préconise d'en créer d'autres notamment à Longvic et Bretenière, préconisation que soutiennent fortement les AEED.

Ces haltes doivent bien entendu disposer de parkings relais conséquents, aménagés ou à créer, et sécurisé.

(1) Les AEED constituent une coordination des associations environnementales de l'Est Dijonnais au sein du Clapen 21 *. Cette coordination est composée de :

- ADCNA Sennecey, C/O Bernard PEGON, rue des Hirondelles 21800 SENNECEY
- ADEBRES Association de défense de Bresse-sur-Tille
- ASPEV Crimolois-Fauverney, Mairie de Fauverney 21110
- Chevigny-Environnement, 5, rue Jacques Brel 21800 CHEVIGNY SAINT SAUVEUR
- Longvic Environnement
- Quetigny-Environnement : Maison des associations, 2A Bd Olivier de Serres 21800 QUETIGNY
- Saint Apo Environnement, Maison des Associations, 21850 SAINT APOLLINAIRE

- L'association « les sacrifiés du Tram » (Crimolois, Sennecey, Neuilly) a également participé à l'élaboration de ce document

* CLAPEN 21, Maison des associations, 2 rue des Corroyeurs 21000 DIJON

- Le développement des trajets vélo

L'action 3 du PDU prévoit de faire croître la part de déplacements à vélo de 3,3 % à 10 %. C'est un objectif appréciable. Pour le réussir, il faut que certaines conditions majeures soient réunies.

- la révision du Schéma directeur ne doit pas être que sur le papier. Il faut une large consultation, non seulement des seules associations ou organismes dont l'objectif direct est le vélo, mais de toutes les associations environnementales qui soulèvent régulièrement la question des pistes cyclables.

- Le SD doit être un **schéma de circulation des vélos cohérent et continu** entre les villes de l'agglomération pouvant être utilisé quotidiennement et pas seulement pour les loisirs.

Le schéma directeur actuel est resté un schéma en pointillé. De 2004 à 2008, la part du vélo est passée de 2,2% à 3,3%. Le nouveau schéma devrait être plus contraignant pour les municipalités, si l'on veut à l'horizon 2020 à un vrai réseau de circulation permettant aux cyclistes de prendre une part significative dans les déplacements.

- il faut investir beaucoup plus sérieusement dans toutes les annexes qui permettent un réel décollage : sécurisation des itinéraires, développement d'abris-vélos couverts et sécurisés après du maximum d'arrêts de tram et de bus pour accueillir les vélos « personnels », cartes de parcours, informations pédagogiques.

- la création de stations vélodi dans les grandes zones commerciales permettrait de désengorger la circulation auto dans ces zones.

- Les zones commerciales

L'accès piétons dans les zones commerciales n'est pas pris en considération. Il est préférable d'avoir un cheminement piéton protégé entre les arrêts Tram ou bus de ces zones. De même à l'intérieur de ces espaces, tout est pensé en fonction des voitures. Il faut y multiplier les passages protégés.

Les voies d'accès aux zones commerciales ne sont pas suffisantes pour la circulation automobile attendue et sont sources de ralentissement, d'embouteillage et de pollution. C'est le cas par exemple pour le Bd de l'Europe à Quetigny où les embouteillages sont nombreux au croisement du Bd de l'Europe et de l'avenue de l'Université, véritable point noir et qui reste sans solution de puis de nombreuses années.

- Densification de l'habitat le long des grands axes de transports.

- L'action N° 30 propose de « transposer les principes de densification urbaine le long des axes de transport en commun dans les PLU ». Si densification il y a, celle-ci doit **respecter la "Trame verte et bleue" et prendre en compte la connectivité des milieux, comment rendre compatible ces 2 objectifs?** Ne pas sacrifier l'environnement, les espaces verts, les terres agricoles sous prétexte de grouper l'habitat.

On pense l'habitat du futur (densification) en fonction de l'emploi, des transports collectifs, des loisirs, des services, en fonction aussi des économies d'énergies à réaliser. Ces critères sont bien sûr pertinents mais sont-ils suffisants ? Est-on vraiment satisfait des grands monstres d'urbanisme tels que les agglomérations parisiennes, lyonnaises et marseillaises, par exemple ?

Ces logiques d'urbanismes vont accélérer la désertification rurale que nous tentons de conjurer par ailleurs et accroître le grossissement des agglomérations, alors que bon nombre d'habitants aspirent à vivre dans des cités, moins grandes, plus calmes, moins polluées. Les investissements lourds d'agglomération (piscine, stade, tram, auditorium, etc.) absorbent l'essentiel des capacités d'investissement qui pourraient être utilisées à développer des gros bourgs ou petites villes des zones rurales.

Une autre conception de l'urbanisme est celle qui se propose d'inverser les flux de concentration de l'habitat avec son cortège de pollution et d'asphyxie pour le disperser dans des espaces plus maîtrisables, pour mailler autrement le territoire. Cette conception, tout aussi défendable que celle qui sous-tend l'urbanisme et l'aménagement du territoire actuels, induit évidemment d'autres choix.

Quoi qu'il en soit, cette densification, si elle se réalise, ne doit pas se faire au détriment des trames vertes ou bleues, des espaces verts, des jardins.

La densification de l'habitat sous les espaces aériens ?

Chacun sait que l'avenir de la BA 102 est toujours en suspens. Base de défense ? Avec retour des « Mirages » et demain arrivée du « Rafale » ? Arrivée de gros et moyens porteurs « Low coast » sur le tarmac de Longvic, tels que les lourds investissements récents sur les pistes le laissent prévoir ? Ces perspectives sont contradictoires avec la densification de l'habitat qui se poursuit dans les communes de l'Est Dijonnais sujettes au bruit et à la pollution de l'air et de l'eau du fait de l'activité aérienne.

La densification de l'habitat le long des grands axes de transport publics est une des grandes orientations du PDU pour la décennie. **La réciproque est tout aussi importante** : amener les grands axes de transports à proximité des grandes zones d'habitation.

Le projet de tracé du prolongement du Tram vers la future zone d'activité économique (St Apollinaire-Quetigny) est-il le meilleur ? Ce prolongement concernera une population bien moins importante (tout au plus 2 à 3 000 personnes) que celle de la commune de Chevigny, qui dépasse aujourd'hui 10 000 personnes pour atteindre bientôt 12 à 13 000 habitants et paraît plus indiquée pour recevoir le prolongement de la ligne tram de l'Est.

- Zones à trafic apaisé

Le PDU semble oublier que la mise en oeuvre de telles zones nécessite une concertation étroite avec les riverains et les proches usagers, en amont de leur réalisation.

Plusieurs interrogations viennent à l'esprit à propos de ces zones appelées « zones « 30 » :

Où et comment seront-elles aménagées. Selon quels critères ?

Il y a nécessité de leur harmonisation pour ne pas dérouter les conducteurs de véhicules à moteur.

Il faut également matérialiser plus clairement les entrées de ville. L'automobiliste doit prendre immédiatement conscience qu'il entre en ville et ne circule plus sur une rocade ou une nationale.

- Parking relais et navettes

Il faut conserver le système actuel de navettes entre les parkings relais et l'Hôpital qui constitue une des destinations les plus importantes de l'agglomération et au-delà, mais qui restera insuffisamment desservi par le Tram.

Ce dispositif est cohérent avec l'action 17, celle de l'amélioration de la mobilité des seniors. Ceux-ci, en effet, ont une demande de soin plus importante.

- Politique tarifaire des transports publics.

L'harmonisation de l'offre tarifaire est un facteur favorable à l'utilisation des transports en commun. Mais plus efficace encore serait une tarification basse qui :

- permettrait une plus grande mobilité des personnes aux plus bas revenus
- inciterait davantage tout un chacun à laisser sa voiture. L'augmentation du 20% du ticket Divia sera un frein à l'utilisation du transport en commun. Le tram n'est pas seulement un moyen de réduire les trajets auto de l'agglomération mais un transport en commun d'utilisation plus facile et de meilleure qualité. Alors que certaines municipalités d'autres régions s'orientent vers le transport urbain gratuit, une tarification trop élevée risque de limiter considérablement l'impact des transports publics urbains.
- serait une meilleure alternative que les plans de mobilité d'entreprise ou inter-entreprise prévu par l'action 14, plans qui risquent de se révéler d'une efficacité très limitée.

- Mesure de la pollution

Les relevés du réseau « Atmos'fair doivent être plus adaptés et plus précis. Il faudrait, entre autres, des relevés sur les grands axes aux heures de pointe.



CHEIGNY ENVIRONNEMENT
5, rue Jacques Brel
21800 CHEIGNY SAINT SAUVEUR

Association agréée pour la défense de l'environnement
Courriel : administration@cheigny-environnement.info

Constats, réflexions et propositions
à propos de l'enquête publique de révision du PDU du Grand Dijon
Cheigny Environnement 10 mai 2012

Fort des 120 500 emplois qu'il génère, soit près de 55% des emplois du département de Côte d'Or le Grand Dijon est le 1^{er} pôle d'affluence de son aire urbaine. Ce rayonnement économique induit un accroissement de la population et particulièrement en périphérie de Dijon avec pour corollaire une augmentation des migrations quotidiennes.

Cheigny Saint Sauveur est une banlieue résidentielle attractive. La population s'est accrue fortement ces 25 dernières années pour atteindre 10 258 habitants en 2012. Ces résidents souscrivent à cette migration quotidienne. A Cheigny sur les 4585 actifs de plus de 15 ans recensés en 2008, 3121 travaillent dans une autre commune de l'unité urbaine. Parmi eux, 2580 prennent la voiture et 461 les transports en commun. La voiture demeure le 1^{er} moyen de déplacement avec les désagréments qu'il engendre : engorgements aux sorties de la ville aux heures de pointe, pollution de l'air et pollution sonore... et il est clair que l'objectif principal de ce PDU est la réduction de la circulation automobile dans l'agglomération.

***Les futurs résidents des lotissements en cours de réalisation
pourraient regretter d'avoir choisi Cheigny Saint Sauveur !***

L'augmentation du coût des carburants, les contraintes au stationnement tant public que privé qui se multiplient (en ville, diminution des places de parking gratuites et /ou de longue durée ; diminution des emplacements dans les programmes de constructions...) obligent-incitent les citoyens à repenser leur mode de déplacement. Encore faut-il que les solutions à leur disposition soient pertinentes (tracé, correspondances) et rapides.

Pour les chevignois, la mise en service du tram pourrait bien se traduire par **un allongement du temps de trajet** du fait du rabattement par la future Lianes 7 vers la correspondance Grand Marché (ex Bourgogne). Il est aussi possible de rejoindre la station Piscine Olympique en voiture avec stationnement sur le parking relais Mirande pour aller à Dijon centre. Dans Cheigny, ce rabattement est envisagé avec la création de 2 terminus : Cheigny et Cheigny-Champs Francs. Ce dernier terminus a été envisagé au mépris des chevignois, qui eux prennent le bus.

Le tram à Cheigny se justifie. Et pourtant, la 5^{ème} ville de Côte d'Or, en actuelle expansion se voit privée de tram. Jamais les habitants de la commune n'ont été associés à une quelconque décision de desserte. La voie bus en site propre dans le prolongement de l'Avenue de Bourgogne ainsi que la réserve foncière disponible route de Dijon accréditaient ce tracé.

Le vélo, une réelle alternative à l'automobile ?

Accroître de 7% la part modale du vélo dans les déplacements à l'horizon 2020 est ambitieux. Les aménagements cyclables dont le réseau n'offre pas encore une réelle alternative

- jalonnement inexistant sur certaines connexions interurbaines : Cheigny- Quétigny,

- stationnements sécurisés trop rares,
- aménagements de sécurité en défaut sur bien des tronçons.

Oui au vélo mais pas au péril de notre vie.

Si le vélo ne peut représenter l'unique mode de déplacement sur un tracé donné, son utilisation couplée au tram pourrait intéresser les usagers. Un stationnement vélo sécurisé à Quétigny au terminus station Quétigny Centre et/ou station Piscine Olympique (connexion piste cyclable-parking relais) satisfèrai(en)t à cette option.

1) Sécurisation des déplacements vélos et piétons

La réalisation de pistes cyclables en site propre est l'occasion de créer des itinéraires de circulation piétons.

AXE 1 – Actions 3 et 4 : Renforcer la politique en faveur des vélos ; Elaborer et mettre en œuvre le plan directeur des continuités piétonnes.

La **réalisation d'une piste cyclable-piétons entre Quétigny et Chevigny** le long de l'Avenue de la Visitation **est indispensable** compte tenu de l'importante circulation (voiture, bus, vélos, piéton) entre ces deux communes. Le carrefour dit "rond point percé" est infranchissable pour les piétons et dangereux pour les vélos. Ce tronçon de 250m qui relierait la piste cyclable le long de la RD107 au réseau cyclable de Quétigny a été prévu dans le projet d'aménagements cyclables du Grand Dijon de 2004.

La **circulation sur les boulevards Allende et Pallach** (RD 107 *pro parte*) est intense, de nombreux camions rejoignent les ZI-Est et Excellence 2000. **Piétons et cyclistes ont besoin d'être sécurisés par une piste en site propre.** La réalisation de ce tronçon a été prévue dans le projet d'aménagements cyclables du Grand Dijon de 2004 mais ne s'est pas concrétisée.

2) Accès Chevigny-Quétigny par l'Avenue de la Visitation (ex D108) <Fig. 1>

AXE 2 – Action 11 : Améliorer la qualité du réseau de transport urbain.

Cette action propose la mise en place de sections de voirie en site propre pour les bus ; la vitesse est maintenue et le confort des passagers est accru. À Chevigny-Saint-Sauveur, le "rond-point percé" situé avenue de la Visitation entre l'église de la Visitation et le stade de Quétigny a été conçu dans cet esprit. Cet aménagement a été réalisé en 2009. Il s'agit d'un carrefour à chicanes permettant aux bus de franchir directement le carrefour. Il a été le siège de plusieurs accidents impliquant des 2 roues. Les accrochages avec les voitures n'ont fort heureusement générés que des dégâts matériels (au demeurant fort désagréables pour les automobilistes concernés). **Il convient de modifier au plus tôt ce carrefour accidentogène.** L'association Chevigny Environnement a suggéré d'autoriser tous les véhicules sur l'axe Chevigny-Quétigny à franchir directement le rond point et de placer des STOPS aux entrées latérales sur l'avenue.

3) Itinéraire de contournement de Chevigny par l'ouest <fig. 2>

AXE 1 – Actions 7 et 9 : Définir des itinéraires poids lourds – Hiérarchiser le réseau viaire.

Les récentes constructions de quartiers sur l'ouest de Chevigny (construction de 1500 logements en 4 tranches entre 2005 et 2015) augmentent le parc automobile résidentiel dans cette zone. Sa desserte en direction de Dijon via Mirande, Sennecey et l'A39 ainsi que le trafic vers Neuilly, Crimolois, Sennecey s'effectue par la RN 107. Cette dernière est la voie d'évitement normal du centre ville de Chevigny ; elle est empruntée par les automobilistes et poids lourds qui se rendent dans les 2 Zone industrielles ainsi qu'en direction d'Arc/Tille.

La circulation sur cette voie est très importante et génère régulièrement des bouchons en sortie des lotissements ainsi que le soir dans le sens Dijon-Chevigny.

Un **projet de voie de contournement de Chevigny parallèle aux Bds Allende et Pallach, entre la Route de Dijon et la ZI Excellence 2000** a été envisagé par la municipalité. Ce projet tarde à se réaliser en raison de son tracé qui empiète inévitablement sur le territoire de la commune de Sennecey.

Une concertation entre les municipalités concernées, le Conseil régional et le Grand-Dijon pourrait débloquer une situation actuellement conflictuelle entre les 2 communes.

4) Déplacement du péage de l'A39

AXE 1 – Action 9 : Hiérarchiser le réseau viaire et AXE 9 – Action 19 : Développer l'offre de stationnement automobile de rabattement sur le réseau TER et Divia

Lorsque l'on parle déplacements sur l'est dijonnais, de longues files de voitures qui se forment chaque jour matin et soir laissent à penser que beaucoup ne sont pas adeptes des transports en commun. D'un côté, heureusement ; car les quelques bus Divia sont bondés sur cette partie du réseau aux heures de pointe. D'un autre côté, il est désolant de voir tant de véhicules au touche à touche avec toutes les pollutions qu'ils génèrent.

Si l'on regarde d'un peu plus près la situation, l'on s'aperçoit que ce flot de véhicules ne se forme pas dans les communes riveraines de Dijon, mais vient de bien plus loin.

La D905 est archi saturée chaque matin et soir. L'aménagement et la mise en service de la plateforme logistique de Fauverney ne sont pas pour améliorer la situation. Le matin, accéder aux deux ronds-points situés en amont du péage de Crimolois n'est pas une partie de plaisir. Quant au retour de Dijon le soir à ces mêmes ronds-points, il se forme souvent un encombrement qui déborde sur l'A39, et les conducteurs peu rassurés, warnings allumés et à l'arrêt, voient les camions qui roulent à 90, voire 100 km/h, les raser.

Doit-on attendre un accident meurtrier pour prendre des mesures ?

Depuis de longues années, la députée locale, Mme Darciaux, milite pour une **gratuité de l'A39 jusqu'à Auxonne**. Cela aurait le mérite de soulager la D905.

La **création d'un parc de stationnement sur la D905 entre Sennecey et l'entrée de Dijon** (à la hauteur de la ferme de Morveau) et la mise en place d'une navette pour retrouver le tramway à la station Université éviteraient l'entrée dans Dijon d'un flot important de voitures et pourraient faciliter la vie aux « oubliés du tram ».

La création d'un échangeur complet à Crimolois améliorerait également la situation. On nous a bien amené les camions, mais pas les infrastructures qui vont avec ! Après la Lino au nord-ouest, un péage déplacé et un échangeur complet au sud-est seraient les bienvenus.

5) Desserte ferroviaire Neuilly-Dijon :

AXE 3 – Actions 19, 20 et 22 : Développer l'offre de stationnement automobile de rabattement sur le réseau TER et Divia – Développer l'offre de stationnement vélos sur les réseaux TER et Divia - Optimiser l'accès de l'agglomération en TER

Un autre axe de recherche mérite d'être approfondi. Il s'agit de la desserte SNCF de Neuilly pour les trains en provenance d'Auxonne.

Pour mémoire, rejoindre la gare de Dijon-Ville en partant de la halte de Neuilly-les-Dijon, ne demande que 20 minutes (10 minutes de marche en moyenne et 10 minutes de train).

Le même exercice en partant du lotissement « Les Résidences de Chevigny St Sauveur » et en empruntant bus et tram demandera.... 46 minutes.

De nombreuses communes sont impactées par cette voie SNCF. Nous avons cité Dijon, Neuilly Les Dijon et Chevigny. Mais nous pouvons y ajouter Fauverney, Genlis, Sennecey Les Dijon, voire Rouvres en Plaine.

La halte de Neuilly, qu'il est indispensable de conserver, est un point central intéressant. Pour cela, il faudra **aménager une voie piétonne et 2 roues** (mobs, scooters, motos, voire quads, car pour leurs utilisateurs il est moins dangereux de rouler sur 3 km que sur 15 pour rejoindre la gare de Dijon-ville) **qui relie Sennecey-les-Dijon** (en partant des logements de la gendarmerie), **les lotissements ouest de Chevigny et Fauverney.**

Les chemins agricoles actuels pourraient servir de support à cette future voie. Comme nos communes ne comptent pas que des adeptes des deux-roues, il sera nécessaire d'**aménager un parc de stationnement voitures**. La suppression des passages à niveaux (Neuilly et Crimolois) offrent une opportunité pour créer ce parc puisque la zone côté nord de la voie subira de fortes transformations pour permettre aux résidents de pouvoir accéder à la D905.

- Compte tenu du nombre d'habitants supplémentaires lorsque les nouveaux quartiers (ouest de Chevigny, Sennecey et Crimolois) seront terminés, le nombre d'utilisateurs potentiels augmentera sensiblement.

- Ne pas oublier que cette navette ferroviaire marche dans les 2 sens et véhiculera des habitants de Dijon travaillant sur Chevigny, Sennecey ou Crimolois.

- On peut parler du coût de cette liaison pour les usagers (environ 2,5€ en coût unitaire et bien moins cher pour les utilisateurs d'abonnements (carte travail, étudiants, retraités, familles nombreuses, abonné régulier, etc ...).

- On doit également réfléchir sur l'aménagement de cette navette (accès handicapés, transport vélos, poussettes, etc ...).

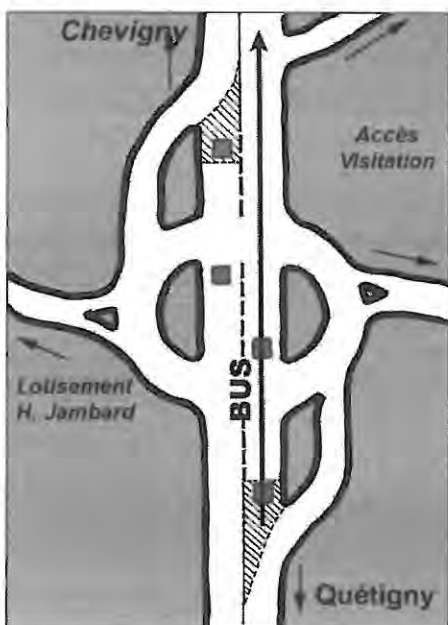
- Cette navette est gérée par la région Franche-Comté, et pour qu'elle soit efficace, il est nécessaire d'aménager quelque peu les horaires. Il faut connaître le nombre d'utilisateurs journaliers sur Auxonne et Genlis et faire de la pub ciblée sur le bassin d'utilisateurs en expliquant les avantages de ce moyen de transport.

La validation du PDU par les usagers des transports est une démarche essentielle et indispensable pour mettre en évidence les problèmes spécifiques soulevés par les utilisateurs. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons ardemment que ces propositions soient prises en compte et travaillées avec toute l'importance qu'elles méritent.

Le Conseil d'Administration de Chevigny Environnement - 10 mai 2012

Berniquet Jacques, Charbonnier Marie-Claude, Cornefert Marie-Christine, Debuigne Michel, Denoyelle Nicole, Lonchamp Jean-Pierre, Gilbert Jacques, Hadas Annie, Marlyne Pilato, Vouriot Christiane ainsi que Jacob Jean-Paul et Toulouse Gérard.

Avenue de la Visitation – Chevigny saint Sauveur : "Rond point percé" <Fig. 1>



Actuellement les bus franchissent directement le carrefour. Les autres véhicules doivent accéder au rond point par la périphérie.

Aucun aménagement piétonnier ni cyclable.

Voie de contournement ouest de Chevigny <Fig. 1>



Point A : Rond point (création prévue en 2012-13 pour desserte de la ZAC 6Na - maître d'ouvrage Chevigny Saint Sauveur)

Point B : Boulevard de Strasbourg, ZI-Excellence 2000

Sennecey – Neuilly - Crimolois

Association « Sacrifiés du Tram »
3 rue de l'Eglise
21800 SENNECEY LES DIJON



Contribution au PDU

Sennecey, le 6 mai 2012

C'est avec surprise et incompréhension que nous avons découvert le nouveau plan de transport du Grand Dijon. Nous profitons de l'enquête publique du Plan de Déplacement Urbain pour vous faire part de nos revendications en tant qu'association représentant les usagers des transports en commun des communes de Crimolois, Neuilly les Dijon, Sennecey les Dijon.

Certes, le Tram représente un progrès écologique. Mais on se demande pourquoi des communes correctement desservies jusqu'alors par le bus et excentrées du trajet du tram devraient y être rattachées sans aucune cohérence cartographique et sans aucune logique d'optimisation des temps de trajets ?

Nous pensons aux personnes âgées ou à mobilité réduite qui se rendent actuellement très régulièrement au complexe funéraire de Mirande, au CHU et au centre de Dijon. Quelles conditions de transport auront-ils à subir sans un accès direct et facile à ces pôles alors même que nous devons faire face à une population vieillissante ?

Nous pensons également à nos étudiants, à nos collégiens, à nos lycéens scolarisés sur Dijon, en dehors de leur établissement de secteur, pour diverses raisons (souvent dues à des options ou des formations non dispensées). Devront-ils alors se lever à l'aube pour arriver à l'heure et subir la fatigue et le stress de plus de 2 heures de trajets par jour ? Partant au mieux au lever du jour et rentrant souvent à la nuit tombée (surtout en hiver) avec tous les problèmes de fatigue et d'insécurité engendrés.

Les responsables de ces jeunes parlent déjà de les emmener et d'aller les chercher avec leurs voitures personnelles. C'est une régression écologique, un véritable retour en arrière et une injustice sur le plan économique et social.

Nous pensons aussi aux écoles et aux centres de loisirs de nos communes qui se rendent très régulièrement à la Piscine Olympique ou encore au centre-ville (sorties musées, découverte du patrimoine dijonnais...).

L'augmentation du temps de trajet accompagné d'une multiplication de changements (obligation de prendre non seulement un bus mais également le tram, voire un autre bus ou de marcher) et donc de risques accrus amèneraient la suppression pure et simple de ces sorties. En effet, les animateurs de centres de loisirs, les accompagnateurs et les instituteurs ne désireraient pas voir leur responsabilité engagée dans de telles conditions (en particulier pour les enfants les plus petits). Sans oublier que le temps scolaire est de plus en plus compté.

Nous pensons enfin à nos actifs qui auront également des temps de trajets alourdis. Beaucoup nous ont confessé envisager, dans ces conditions, la reprise de leur véhicule pour moins de contraintes, de stress, et de temps perdu dans les transports, allant à l'encontre même de la politique écologique et économique recherchée par tous et plus particulièrement par le P.D.U.

Il en va de même du personnel hospitalier, qui en plus de leurs horaires décalés devront marcher et traverser quelquefois tout le complexe avant d'arriver à leur service.

Depuis cette année, les horaires de train en gare de Neuilly les Dijon ne sont plus compatibles avec ceux de la plupart des usagers. Ce trajet rapide (moins de 10 minutes pour aller à la gare de Dijon Ville) mais néanmoins onéreux (2,30€ le trajet) se retrouve ainsi délaissé.

La prise en compte de la nécessité de reprendre son véhicule personnel devient inévitable dans ces conditions, provoquant ainsi nombres de problèmes

- écologiques : pollution de l'air, nuisances sonores...
- financiers avec l'augmentation constante du prix des carburants
- logistiques avec une saturation du réseau routier.

Suite à cet état des lieux, vous pouvez constater que notre situation va à l'encontre même des objectifs du Plan de Déplacement Urbain quant au développement des modes alternatifs à la voiture particulière, qui dans notre cas deviendra nécessaire, voire obligatoire et quant à l'assurance du bien être des habitants.

Nous vous proposons donc des solutions qui amélioreraient le réseau de transport dijonnais :

Tout d'abord concernant les réseaux Divia :

- **La ligne B16 doit absolument conserver son tracé actuel au moins jusqu'au Parc des Sports**, ce qui permettrait aux usagers de pouvoir se rendre :

- Au complexe funéraire avec un bus fixe et régulier,
- A la piscine olympique pour toute activité personnelle, scolaire ou périscolaire,
- Au CHU qui comme mentionné dans le PDU contribue à faire du Grand Dijon le premier pôle d'influence de la région et qui malgré son développement constant n'est aucunement traversé, tout juste contourné par le tram. Son accès est conditionné au maintien des navettes gratuites actuelles dont la disparition plus ou moins programmée serait catastrophique.
- Au Tram et à des liaisons directes avec plusieurs autres lignes de bus (notamment L3, B11, B19, L5, ...) ce qui permettrait d'optimiser l'accès des usagers vers un maximum de leurs destinations.

Voir de jumeler cette ligne avec le bus 19 de Saint Apollinaire.

- **Il nous semble également beaucoup plus logique de conserver le soit Proxi 32** qui assure un accès direct à Dijon Centre mais sur une ligne fixe et régulière soit de allonger de la **ligne 12** jusqu'à Crimolois et permettrait ainsi de desservir la rue du Mont Blanc.

Pourquoi faudrait-il supprimer des lignes de bus alors même que dans d'autres villes telles que Reims, l'arrivée du tram a permis de doubler le nombre de bus et de redynamiser les transports en commun ?

Ensuite concernant le réseau TER :

- Il est indispensable d'homogénéiser la tarification du trajet avec celle du réseau de bus et tram, autorisant par le biais d'un abonnement moins onéreux l'accès au TER et au réseau DIVIA afin de rendre ce mode de transport rapide et efficace accessible à tous.
- Les horaires doivent prendre en compte les demandes des usagers et doivent tenir compte des « heures de pointes »

Comme vous, nous pensons « qu'il est nécessaire de bâtir un réseau DIVIA performant et adapté au contexte et aux besoins des usagers » (Tome 2 page 43)

Nous espérons vivement que nos demandes seront enfin prises en considération, et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

La Présidente
Séverine CHARLOT

Pièces jointes : Feuilles de signatures concernant nos revendications

Association « Sacrifiés du Tram »
3 rue de l'Eglise
21800 SENNECEY LES DIJON



Divia Kéolis Dijon
A l'attention de Mr Gill
40 rue de Longvic
21300 CHENOVE

Sennecey, le 21 janvier 2012

Monsieur,

C'est avec surprise et incompréhension que nous avons découvert le nouveau plan de transport du Grand Dijon bus et tram 2012 :
Actuellement, il existe deux trajets de bus :

- le trajet Crimolois, Dijon place Wilson qui se fait en 20 minutes grâce au Proxi 32
- le trajet de la ligne 16 depuis Neuilly à Dijon (place Wilson) passant par Sennecey sans correspondance, en 45 minutes

Ce nouveau plan prévoit la modification de la ligne 16 (desservant Neuilly lès Dijon, Sennecey lès Dijon et Mirande) et la suppression de la ligne 32 qui relie Crimolois à Dijon en passant par Neuilly lès Dijon.

De ce fait, nous nous sentons fortement pénalisés, bien que membres du Grand Dijon, puisque nous n'aurons plus de ligne directe rejoignant le centre ville de Dijon. Bien au contraire, il nous faudra aller à Quétigny et de là, prendre une à plusieurs correspondances pour nous y rendre. De plus cela ferait perdre à nos villages l'attractivité résidentielle qu'ils ont aujourd'hui. C'est pourquoi nous avons décidé de nous mobiliser via l'association « Sacrifiés du Tram » et de vous interpellier à ce sujet.

Certes le Tram est un progrès écologique et économique. Mais pourquoi des communes correctement desservies jusqu'alors par le bus et excentrées du trajet du tram devraient y être rattachées sans aucune cohérence cartographique et sans aucune logique d'optimisation des temps de trajets ?

De plus, les tarifs du réseau seront augmentés pour un service moins efficace en ce qui concerne nos agglomérations. Nous nous interrogeons même sur la nécessité d'acheter deux tickets pour un seul voyage (vu qu'un ticket n'est valable qu'une heure et que la durée du trajet s'allongera).

Quel est l'intérêt de faire partie du Grand Dijon, avec un service moins bien rendu et plus onéreux.

Si cette situation perdurait, beaucoup d'entre nous préféreraient utiliser leur véhicule. Bien sûr, cela irait à l'encontre même de la politique environnementale recherchée et engendrerait un trafic supplémentaire. La qualité de vie déjà existante dans ces communes disparaîtrait. Vivrons-nous alors comme à Paris où un trajet de dix minutes en voiture se transformerait en plus d'une heure de trajet de bus. Nous nous sentons floués à la veille de la réalisation de ce grand projet alors que nous y étions attachés de la même manière que les autres habitants du Grand Dijon.

Nous demandons donc le maintien de la ligne Proxi 32 mais de manière plus régulière, (ou éventuellement le rallongement de la ligne 12), et le maintien de l'itinéraire de la ligne 16.

Ainsi les personnes âgées ou à mobilités réduites, nos actifs et nos enfants scolarisés dans les divers établissements (les facultés, Simone Veil, Carnot, Hippolyte Fontaine, St Michel, les Arcades, St Joseph, Le Castel, Les Marcs d'Or) pourront se rendre à Dijon sans changement de ligne. Nous garderions un accès direct au cimetière du crématorium. Ceci permettrait également aux centres de loisirs et aux écoles des communes concernées de maintenir leurs diverses sorties pédagogiques.

Nous ne sommes pas les seuls à penser que ce tracé ne correspond pas aux attentes des citoyens, aussi nous vous prions de trouver ci-joint les signatures des personnes soutenant notre demande.

Espérant voir notre requête entendue, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Séverine CHARLOT
La Présidente

Copies à

- Mme la Député Claude DARCIAUX
- Monsieur le Député Rémi DELATTE
- Monsieur le Président du Conseil Régional
- Monsieur le Président du Conseil Général
- Monsieur Le Président du Grand Dijon

- Monsieur le Maire de Dijon
- Messieurs les Maires de Chevigny, Crimolois, Quétigny, Neuilly lès Dijon et Sennecey lès Dijon
- Messieurs les directeurs de la presse écrite
- Messieurs les Directeurs des Médias

PDU Contribution Quetigny-Environnement

Plusieurs questions et difficultés se posent actuellement à Quetigny dans le domaine des déplacements :

1 – l'arrivée du Tram

Si Quetigny-environnement a soutenu ce projet depuis le début, elle a aussi fait part de certaines interrogations et difficultés qui y sont liées :

- les parkings relais

Ils sont insuffisants à l'heure actuelle le long des trajets du Tram. Si l'on veut éviter des stationnements de raccordement dans les quartiers et rues avoisinant les stations de tram ou de bus, il faut créer d'autres parkings relais ou, comme le suggère l'action 31 du PDU, organiser « la complémentarité entre les demandes (résidents, employés, clients » pour une utilisation optimale de l'espace disponible.

A Quetigny, par exemple, il devrait être possible d'utiliser partiellement les parkings de la zone commerciale (Carrefour, Conforama, ...) pour ces stationnements de raccordement, soit en dédiant une partie de ces espaces à de vrais parkings relais, soit en fléchant les lieux autorisés à être partagés pour le stationnement.

Si rien n'est fait rapidement, une première nuisance immédiate sera l'engorgement du parking de la place centrale qui doit servir pour l'essentiel aux habitants de Quetigny.

- le réseau de rabattement vers le Tram doit être adapté et permettre réellement aux habitants d'accéder rapidement et facilement au Tram pour que la mise en place de ce moyen de déplacement ne soit pas un recul pour une importante de Quetigny (quartier des Allées Cavalières, Grand Chaigney, Fontaine village). Les deux lignes en provenance de Crimolois (16) et de Chevigny ne répondront que partiellement au besoin d'un rabattement rapide sur la ligne de Tram. Il nous semble qu'une navette de rabattement spécifique sur Quetigny serait beaucoup plus utile. Il faudrait au moins l'expérimenter.

- les stations vélo

Une seule est prévue par le PDU. Il en faut une par arrêt accueillant des vélos personnels dans de bonnes conditions de sécurité.

2 – La zone commerciale

- les passages piétons vers et dans la zone commerciale

Tout ou presque reste à faire. Cette zone, comme beaucoup d'autres a été organisée presque exclusivement pour les voitures. Comme le prévoit l'action 4 du PDU, c'est un véritable plan de continuité piétonne qu'il faut mettre en place.

- les axes d'accès vers cette zone commerciale

Un gros point noir subsiste aujourd'hui : le carrefour de Conforama et de l'avenue de l'Université.

Le délestage par le boulevard des champeaux ne suffit pas. L'afflux de voitures depuis l'Arc et St Apollinaire vers la Zone commerciale et/ou vers Chevigny/Sennecey/Neuilly est tel qu'il faut envisager sérieusement une solution à ce problème.

3 – La densification de l'habitat autour du Tram

Il n'y a plus beaucoup d'espace pour cette densification, la ligne de Tram est bordée par les zones commerciale et industrielle. Quetigny-Environnement demande à être consultée sur tout projet de densification.

CONTRIBUTION DE L'A.R.F.A.J. au PDU
(association des résidents de la Fontaine aux Jardins à Quetigny)

Notre 1^{ère} revendication est de demander la réouverture de la rue des Charrières afin que les habitants de ce quartier puissent accéder facilement à la zone commerciale. Il faut savoir que les services de secours ont beaucoup de difficultés pour accéder aux domiciles des victimes à secourir.

Dès la réouverture de cette rue nous réclamons des aménagements : **zone 30, interdiction aux véhicules supérieurs à 3,5 tonnes, ralentisseurs, emplacements de places de stationnement, etc.**

Notre 2^{ème} revendication est la modification de la sortie de la place de l'Europe sur le boulevard du même nom car les habitants de cette partie du quartier éprouvent de grandes difficultés pour sortir de leur impasse.

Concernant la ville de Quetigny nous sommes préoccupés par un nombre important **de points noirs** : le carrefour de Conforama qui occasionne déjà des bouchons quotidiens va rester un secteur très sensible, le carrefour du château sera un endroit très dangereux. Le boulevard Olivier de Serre malgré des aménagements et une zone 30 est un axe très fréquenté car cette voie sert d'accès à la zone commerciale pour les habitants du quartier des allées cavalières (750 logements) mais aussi ceux des villes au Sud Est de Quetigny.

Il serait bon d'ouvrir la voie en site propre derrière le lycée agricole à tous les véhicules afin de réduire les nuisances pour la population de Quetigny. Il faut faciliter au maximum à la zone commerciale (la plus grande de Bourgogne) sans aggraver la circulation à l'intérieur de la ville.

En ce qui concerne **les piétons**, la traversée de l'Avenue de l'Université sera très dangereuse (2 lignes du tram + 4 voies routières) surtout pour les personnes âgées, les handicapés et les enfants.

Les pistes cyclables sont en pointillées, il est très important de les raccorder.

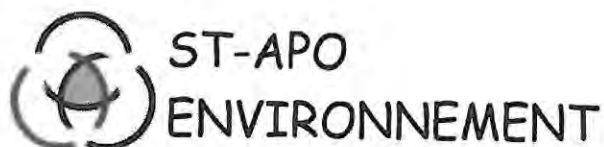
Pour les parcours domicile-travail, il faut inciter le covoiturage, développer le travail en journée continue et le travail à domicile, les restaurants d'entreprise.

En raison de l'attractivité du tram nous craignons l'apparition de **parking sauvage** à proximité des arrêts de Quetigny : place Centrale et ses environs, au grand marché et chalands.

En ce qui concerne les transports aériens, nous protestons contre l'aéroport Dijon-Bourgogne en raison de son implantation dans une partie de l'agglomération dijonnaise fortement urbanisée et surtout en pleine extension. Il faut rappeler qu'il existe à 30 minutes de Dijon l'aéroport de Dole-Tavaux qui est géographiquement mieux situé entre Dijon et Besançon.

Enfin il conviendra d'harmoniser la vitesse dans tous les lotissements (dans toutes les communes) à 30km/heure.

En ce qui concerne les rocadés urbaines, il faut envisager une vitesse limitée à 90km/heure.



Maison des Associations, 129 rue Saint-Jean, 21850 SAINT-APOLLINAIRE
Mél : association@st-apo-environnement.fr
Site internet : www.st-apo-environnement.fr

Saint-Apollinaire, le 10 mai 2012

Monsieur le Commissaire-Enquêteur
Hôtel de Ville - Place Théodore Monod
21800 QUETIGNY

Objet: enquête publique concernant le PDU de l'agglomération dijonnaise

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

L'association Saint-Apo-Environnement demande qu'un parking-relais soit construit à l'entrée de la commune de Saint-Apollinaire.

A la réunion organisée au SCOT le 14 mars dernier, il a été admis que le rond-point à l'extrémité de l'Arc est un gros point noir en raison de son extrême saturation aux heures de pointe.

Le PDU prévoit que les parkings-relais doivent être développés pour limiter la circulation des voitures dans l'agglomération. Il préconise également le développement du co-voiturage.

A l'entrée de la commune de Saint-Apollinaire, coté Varois, à proximité de l'avant dernière sortie de l'Arc, jouxtant le centre commercial Inter-Marché, se situe un terrain vague appartenant actuellement au SDIS. Nous demandons que ce terrain soit cédé au Grand-Dijon pour y construire un des parking-relais que prévoit le PDU.

Une telle installation présentera plusieurs avantages :

- Les automobilistes venant de l'Est s'arrêteront avant le rond-point évoqué plus haut, le délestent ainsi d'une partie de sa circulation.
- La circulation dans Saint-Apollinaire sera réduite également, car bon nombre d'automobilistes traversent actuellement la commune pour éviter ledit rond-point.
- Les voitures n'iront pas s'agglutiner avenue Raymond Poincaré, là où leurs conducteurs iront prendre le tram.

Il est évident qu'à ce parking relais devra s'adjoindre une navette, qui transportera les automobilistes à la station du tram la plus proche.

Il sera judicieux d'y installer également une station vélo.

Enfin, il serait novateur, dans une cité qui veut devenir un modèle environnemental, d'imaginer le concept de « gare de co-voiturage » : une structure dans laquelle les utilisateurs du parking pourront consulter une borne internet et programmer un co-voiturage, attendre à l'abri le co-voituré ou le co-voitureur, recharger leur carte mobigo. Le concept serait à étudier : libre-service ou employé Mobigo aux heures de pointe ? Abonnement ou paiement ponctuel ? Autres services qui pourraient être mis à la disposition des utilisateurs ?

L'association St-Apo-environnement est persuadée qu'un tel parking ne pourra qu'être bénéfique et participera à la diminution de la circulation dans l'agglomération dijonnaise, ce qui est l'objet de ce PDU.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président,
Thierry ROUX

Copie à : Monsieur le Député - Maire de Saint-Apollinaire.

Contribution des AEED * à l'élaboration du PDU du Grand Dijon Et propositions pour de meilleurs déplacements dans l'Est Dijonnais

10/05/2012

Depuis septembre 2011, les AEED ont mis à leur programme les questions de circulation et de déplacement dans l'Est Dijonnais. C'est dans ce cadre qu'elles interviennent aujourd'hui auprès du commissaire chargé de l'enquête publique sur le PDU du Grand Dijon.

La mise ne service du Tram va largement restructurer les transports collectifs de l'Est Dijonnais. Si ce projet est largement partagé par les AEED, il reste encore bien des difficultés et des interrogations pour qu'il soit une grande réussite.

- La capacité du parking relais de Mirande est largement insuffisante, les AEED proposent que les parkings du centre commercial de Quetigny qui bordent le tram soient partiellement utilisés pour combler ce déficit.
- Les AEED proposent que chaque station de Tram dispose d'un abri vélo couvert et sécurisé
- La densification urbaine souhaitée le long des grands axes de transport collectif ne doit pas se faire au détriment des trames vertes, espaces verts et jardins. Cette densification est incompatible avec un développement de l'activité aérienne, notamment militaire.
- Si l'harmonisation de l'offre tarifaire est un facteur favorable à l'utilisation des transports en commun, l'augmentation de 20 % du billet limitera les effets positifs des investissements réalisés pour l'utilisation des transports collectifs

Sur d'autres problèmes de déplacement, les AEED font également des propositions :

- Un plan de réseau piétonnier doit être conçu et mis en place pour l'accès à et dans les zones commerciales, pour que les piétons ne soient pas les oubliés de ce PDU dans les espaces où l'automobile est reine.
- Il faut conserver le système actuel de navettes entre les parkings relais et l'hôpital.
- Les AEED soutiennent fortement le projet de création de nouvelles stations TER, telles que Longvic et Bretenière.
La halte TER de Neuilly doit être conservée. Des aménagements pour piétons, vélos et deux-roues motorisées peuvent être réalisés pour permettre aux habitants de Crimolois, Sennecey, Fauverney et lotissements Ouest de Chevigny d'être en gare SNCF de Dijon en 10 minutes.
- La gratuité du péage jusqu'à Genlis permettrait de désengorger la D 905, l'aménagement d'un échangeur complet à Crimolois réduirait le transport routier de marchandises dans l'Est dijonnais

Chaque commune de l'Est Dijonnais a ses points noirs ou ses carences. C'est pourquoi les AEED proposent, entre autres :

- Pour Chevigny

- le prolongement du Tram prévu vers la future zone d'activité Nord –Est serait plus utile réorienté vers Chevigny, 5^{ème} ville de Côte d'Or et dont le nombre d'habitant est en expansion rapide.
- la réalisation d'une piste cyclable-piétons entre Quetigny et Chevigny
- la modification urgente du carrefour (rond-point percé) accidentogène entre l'église de la Visitation et le stade de Quetigny
- la réalisation d'un itinéraire de contournement de Chevigny, parallèle aux Bds Allende et Pallach entre la route de Dijon et la ZI excellence 2000, éviterait bouchons et pollution dans un quartier à forte densité urbaine

- Neuilly-Sennecey-Crimolois

L'association « Les sacrifiés du Tram » conteste fortement le nouveau tracé de la ligne 16 qui doit rejoindre Crimolois à Quetigny. Elle demande la conservation du tracé actuel au moins jusqu'au parc des Sports.

Quetigny

Quetigny-Environnement s'inquiète des moyens de raccordements à la ligne Tram (parking relais pour éviter les parkings sauvages le long de l'axe Tram, parking-vélos, passages piétons d'accès à et dans la zone commerciale). Le point noir du Carrefour Conforama est toujours aussi engorgé. Il risque de l'être encore davantage avec l'arrivée du Tram et demande maintenant une solution rapide.

L'ARFAJ (association des résidents de la Fontaine aux jardins) demande la réouverture de la rue des charrières et la mise en zone 30 de ce quartier et l'interdiction aux véhicules de 5 tonnes.

Saint Apollinaire

L'association Saint-Apo-Environnement demande qu'un parking-relais soit construit à l'entrée de la commune de Saint-Apollinaire côté Varois, à proximité de l'avant dernière sortie de l'Arc, jouxtant le centre commercial Inter-Marché, sur le terrain vague appartenant actuellement au SDIS. Il est évident qu'à ce parking relais devrait s'adjoindre une navette, qui transporterait les automobilistes à la station du tram la plus proche. Il serait judicieux d'y installer également une station vélo. Ces propositions pourraient être un élément de solution pour réduire le gros point noir au rond-point à l'extrémité de l'Arc très saturé aux heures de pointe. Enfin, il serait novateur, dans une cité qui veut devenir un modèle environnemental, d'imaginer le concept de « gare de co-voiturage ».

** (1) Les AEED constituent une coordination des associations environnementales de l'Est Dijonnais au sein du Clapen 21 *. Cette coordination est composée de :*

- ADCNA Sennecey, C/O Bernard PEGON, rue des Hirondelles 21800 SENNECEY
- ADEBRES Association de défense de Bressey-sur-Tille
- ASPEV Crimolois-Fauverney, Mairie de Fauverney 21110
- Chevigny-Environnement, 5, rue Jacques Brel 21800 CHEVIGNY SAINT SAUVEUR
- Longvic Environnement
- Quetigny-Environnement : Maison des associations, 2A Bd Olivier de Serres 21800 QUETIGNY
- Saint Apo Environnement, Maison des Associations, 21850 SAINT APOLLINAIRE

- L'association « les sacrifiés du Tram » (Crimolois, Sennecey, Neuilly) a également participé à l'élaboration de ce document

* CLAPEN 21, Maison des associations, 2 rue des Corroyeurs 21000 DIJON

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
BOURGOGNE

Dijon, le 07 AGÛT 2013

Service Ressources et Patrimoine Naturels

Mission Air, Énergies Renouvelables et Ressources Minérales

Affaire suivie par : Bruno Charpentier
bruno.charpentier@developpement-durable.gouv.fr
Tél 03 45 83 22 11
n° 822

Monsieur le commissaire-enquêteur,

Dans le cadre des dispositions relatives à la clôture de l'enquête publique du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Dijon, qui s'est tenue du 18 juin au 18 juillet, vous avez remis le 29 juillet dernier le procès-verbal de synthèse des observations recueillies, ainsi qu'une copie de ces dernières. Conformément aux dispositions prévues à l'article R123-8 du Code de l'Environnement, vous m'invitez à produire mes éventuelles observations dans un délai de quinze jours.

En remarque préliminaire, je note une mobilisation assez faible, puisque seuls sept particuliers et quatre associations (toutes de l'Est dijonnais) ont émis des observations.

Deux remarques (émises par des particuliers) touchent à des aspects sanitaires (légionellose, produits phyto-sanitaires) en lien avec la qualité de l'air respiré, mais qui, pour importants qu'ils puissent être, ne rentrent pas dans le champ d'application du PPA. Un tel document vise en effet la réduction des polluants dits « réglementés » dont la liste figure en annexe 1 du PPA. Dans le cas de l'agglomération dijonnaise, ce sont ainsi les particules fines et les oxydes d'azote qui sont plus particulièrement ciblés.

Par ailleurs, deux associations demandent une étude épidémiologique effectuée par l'Agence Régionale de Santé (ARS) ou un bilan de santé de la population la plus impactée par les polluants examinés. Le PPA n'a pas vocation à évaluer l'impact des pollutions sur la santé des personnes exposées. Il a en revanche bien comme objectif de déterminer des actions de nature à réduire les niveaux de pollution, et donc d'améliorer les conditions sanitaires globales.

Monsieur Charles HOUPIER
Commissaire-enquêteur
39 rue de la côte chalonnaise
71 640 JAMBLES

Deux autres remarques, également formulées par des particuliers, visent quant à elles l'implantation d'un projet artisanal sur la commune de Marsannay-la-Côte de nature à induire des pollutions pour les habitants riverains. La préoccupation exprimée à cette occasion confirme la nécessaire prise en compte de la qualité de l'air à l'occasion de l'élaboration des documents d'urbanisme, qui justifie l'action n°4 prévue au PPA « Traduire dans tous les documents d'urbanisme les préoccupations relatives à la qualité de l'air à l'occasion de leur révision ». Le regret, exprimé par deux associations, que le PPA n'ait pas été élaboré préalablement à l'enquête publique concernant le Parc d'activité de l'Est dijonnais en est également l'illustration. Il est certain que le PPA présente pour la première fois une image de la pollution atmosphérique sur l'agglomération, et constitue à ce titre un formidable outil de sensibilisation.

Je constate surtout que les observations formulées concernent en quasi totalité des actions, propositions d'actions ou d'améliorations relatives à la mise en œuvre pratique des dispositions d'ores et déjà mises en place ou envisagées dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PDU) adopté en septembre 2012. Il n'est d'ailleurs pas surprenant que de nombreuses remarques s'y rattachent dans la mesure où un PDU constitue en quelque sorte la déclinaison opérationnelle du volet « transports » d'un PPA, ce secteur jouant un rôle majeur dans la pollution constatée.

Sont ainsi notamment évoqués : la création de pistes cyclables, et leur continuité, pour favoriser les déplacements en mode doux, la mise en place d'un réseau de transport en commun attractif, l'absence de parkings relais, les aménagements autour de la gare de Neuilly-lès-Dijon, une interdiction de circulation aux poids-lourds sur le boulevard des Bourroches, les tracés de certaines lignes (4,16) méritant d'être améliorés, la circulation des poids-lourds,...

Toutes ces remarques, qui devront être examinées par les collectivités concernées qui ont en charge la mise en œuvre effective de ce PDU, ne remettent pas en cause le PPA proposé. En effet, l'action n° 5 de celui-ci reprend les objectifs fixés par le PDU, à savoir une réduction de la part modale de la voiture particulière à 40 % en 2020, une baisse de 10% du kilométrage global parcouru au sein de l'agglomération à cet horizon, et une réglementation de l'accès des véhicules de marchandises.

Toutefois certaines observations sont plus directement afférentes au PPA. Il en est ainsi des points suivants :

-adoption d'un PPA postérieure à celle du PDU : les études nécessaires à l'élaboration du PPA ont débuté dès l'automne 2010, sensiblement à la même période que celles du PDU. Mais des difficultés inhérentes à la modélisation de l'agglomération dijonnaise, effectuée par ATMOSF'air Bourgogne qui a ainsi acquis de nouvelles compétences qui seront fort utiles pour le futur, n'ont pas permis d'aboutir plus tôt, d'où le décalage dans le temps des documents correspondants. Toutefois, une cohérence entre les deux documents a été recherchée et assurée, notamment par l'association des élus des communes concernées lors des réunions de travail ayant conduit à l'élaboration du PPA.

-positionnement des stations de mesures fixes : un particulier considère que la station « Tarnier » devrait être repositionnée de façon plus visible, et deux associations estiment qu'une station de mesures fixe serait nécessaire dans l'est dijonnais, celle des Péjoces n'étant pas jugée représentative. L'implantation des stations de mesures répond à des critères, à la fois en terme de localisation et de typologie, de façon à satisfaire des exigences fixées par la directive 2008/50/CE. Une nouvelle implantation ne peut s'envisager que dans ce cadre, sachant par ailleurs que le développement de la modélisation vient compléter les outils disponibles pour appréhender les niveaux de pollutions observés. Ces nouveaux outils numériques, couplés le cas échéant avec des mesures ponctuelles effectuées par des moyens mobiles, permettent maintenant, sans qu'il soit nécessaire d'implanter une station fixe, d'avoir une bonne image de la pollution en un secteur donné de l'agglomération. A noter que la station « Péjoces » fait partie du réseau des 27 stations « IEM » (Indice d'Exposition Moyenne aux PM_{2,5}) de la France, et ne peut à ce titre être déplacée. Par ailleurs, le nombre total de stations de mesures déjà présentes sur la zone urbaine régionale (qui correspond au regroupement des agglomérations de Dijon, Chalon-sur-Saône et Nevers) est considérée au niveau national comme excessif au regard des exigences européennes. La rationalisation du réseau de mesures et son optimisation pourraient à terme conduire à supprimer deux stations sur l'agglomération dijonnaise.

Dans ce contexte, créer une nouvelle station dans l'est dijonnais, qui ne répondrait à aucune exigence européenne ou française, serait donc incohérent.

-absence de données relative à l'activité de l'aéroport : Une association confirme l'avis déjà formulé par les élus d'une absence de données concernant l'activité aéroportuaire qui contribue à l'émission de rejets polluants. Ainsi que cela est indiqué dans l'analyse des remarques recueillies préalablement à l'enquête publique (page 5/44), une estimation de la pollution générée par l'aéroport a été réalisée sur la base des informations disponibles. A noter que deux associations expriment à cette occasion une opposition à toute augmentation du trafic aérien, que ce soit civil ou militaire.

-suppression des bouchons à l'échangeur rocade/RD 700 (« l'Arc ») ou giratoire sortie de Chevigny-Saint-Sauveur à coté de l'église de la Visitation, rétablissement de la fluidité du boulevard des Bourroches mise à mal par un feu tricolore implanté en 2010 : Une amélioration de la situation ne peut être obtenue qu'à partir d'une bonne connaissance des flux, de leurs origines et destinations et d'un examen des solutions possibles (report modal possible ou non, modification d'itinéraires, aménagements,...), le tout dans le cadre d'une réflexion globale (il ne s'agit pas de solutionner un problème localement pour en créer un autre ailleurs). Cette préoccupation de réduire les bouchons, et ainsi de diminuer la pollution en résultant figure en bonne place du PPA puisqu'elle constitue l'essence même des trois premières mesures proposées, à savoir « Observer les trafics après la réalisation du tram et de la LINO », « Hiérarchiser le réseau viaire et adapter la signalisation », « Réaliser des enquêtes permettant de connaître les besoins de mobilités de l'agglomération. ».

-meilleure information du public sur les niveaux de pollutions : Un particulier demande la publication d'un bulletin hebdomadaire dans le journal local, et une association regrette qu'aucune information régulière sur la qualité de l'air ne soit donnée sur les panneaux d'information municipaux. Ces observations confortent la nécessité d'avoir une meilleure information de la population sur les niveaux de pollutions observés, que ce soit sur l'agglomération ou plus globalement au niveau régional. C'est d'ailleurs l'objectif de l'action n°12 du PPA « Utiliser les supports d'information des collectivités (panneaux lumineux, publications) pour donner des informations sur la qualité de l'air, notamment lors de pics de pollution effectifs ou prévus ».

Concernant la publication quotidienne d'un bulletin sur la qualité de l'air dans le Bien Public, celle-ci existait mais a été interrompue à l'initiative de ce journal sans que les raisons n'en soient connues. Les informations concernant l'indice ATMO (qui illustre de façon simple et agrégée la qualité de l'air) continuent néanmoins à lui être transmises chaque jour. Sans que le PPA ne prévoie spécifiquement une telle disposition, une sollicitation de la rédaction de ce journal pour réintroduire cette information s'inscrit parfaitement dans le type de démarches visées par l'action n°12 du PPA, et qui pourra être mise en œuvre.

-rôle de la végétation sur la pollution : deux associations estiment que des plantations (que ce soit sous forme d'une forêt d'une dizaine d'hectares, de plantations, de lutte contre la suppression des petits espaces verts) seraient de nature à réduire la pollution. En l'état actuel des connaissances, le rôle effectif de la végétation dans la réduction des polluants reste encore mal connu, même si des études tendraient à montrer que celle-ci peut y contribuer pour certains d'entre eux.

A défaut d'efficacité, la mise en place d'arbres, que ce soit sous forme de plantations linéaires ou d'une forêt, ne pourrait en aucun cas être préjudiciable à la qualité de l'air. A noter en outre un possible rôle de barrière physique en cas de plantations linéaires suffisamment denses qui pourraient alors aider à contenir la pollution sur l'axe jusqu'aux extrémités plantées.

Quoi qu'il en soit, une telle mesure, qui en outre aurait un impact bénéfique sur les gaz à effet de serre, pourrait s'inscrire dans les réflexions liées à la prise en compte de la qualité de l'air lors de la révision des documents d'urbanisme (disposition n°4 du PPA). En l'absence d'évaluation précise sur les gains prévisibles, il apparaît toutefois prématuré d'inclure dès à présent une telle disposition dans le cadre du PPA.

-limitations de vitesse : Je note que cette question des limitations de vitesse, figurant d'ailleurs, quoi que de façon partielle, dans l'article de presse paru le 13 juin 2013 dans le Bien Public (édition de Dijon) n'a pas suscité de nombreuses réactions, contrairement à ce qui pouvait être attendu.

Ainsi, seules deux associations les ont évoquées, l'une pour s'interroger sur la pertinence d'une telle mesure au regard des risques d'engorgements et de bouchons, la seconde pour se déclarer favorable tout en faisant remarquer que l'extrémité de l'Arc était déjà à 90 km/h.

Concernant les craintes relatives à d'éventuels risques d'engorgement, je considère que les sections actuellement proposées dans le PPA (l'A39 depuis la barrière de péage jusqu'à la rocade, l'Arc pour sa partie actuellement à 110km/h) ne présentent pas un tel danger, dans la mesure où l'A39 ne comporte aucun échangeur dans la section proposée, et où les bouchons observés sur l'Arc débutent à l'extrémité de la section déjà à 90km/h au droit du giratoire passant au-dessus de la rocade.

*

* *

En conclusion, j'estime donc que les remarques formulées à l'occasion de cette enquête ne sont pas de nature à remettre en question les dispositions proposées dans le PPA, certaines d'entre elles venant d'ailleurs les conforter.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire-enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.

Le PRÉFET,

Pour le Préfet et par délégation

La Secrétaire Générale



Marie-Hélène VALENTE