



# EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du jeudi 25 septembre 2008

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : Mlle KOENDERS et M. LAMBOROT

## *Membres présents :*

|                             |                               |                             |
|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| M. François REBSAMEN        | M. Alain MILLOT               | M. Roland PONSAA            |
| M. Pierre PRIBETICH         | M. Didier MARTIN              | M. François NOWOTNY         |
| M. Jean ESMONIN             | M. Benoît BORDAT              | Mme Christine MASSU         |
| M. Gilbert MENUT            | M. Joël MEKHANTAR             | Mme Dominique BEGIN-CLAUDET |
| M. Rémi DETANG              | M. Christophe BERTHIER        | M. Michel FORQUET           |
| M. Jean-Patrick MASSON      | M. Philippe DELVALEE          | M. Claude PICARD            |
| M. José ALMEIDA             | M. Georges MAGLICA            | M. Gaston FOUCHERES         |
| M. Jean-François DODET      | Mme Françoise TENENBAUM       | M. Pierre PETITJEAN         |
| M. François DESEILLE        | Mme Anne DILLENSEGER          | Mme Claude DARCIAUX         |
| M. Laurent GRANDGUILLAUME   | Mme Christine DURNERIN        | M. Jean-Philippe SCHMITT    |
| M. Michel JULIEN            | Mme Nelly METGE               | M. Philippe GUYARD          |
| Mme Marie-Françoise PETEL   | Mme Elisabeth BIOT            | M. Pierre-Olivier LEFEBVRE  |
| M. Gérard DUPIRE            | Mlle Nathalie KOENDERS        | M. Gilles MATHEY            |
| M. Jean-François GONDELLIER | M. Alain MARCHAND             | M. Jean-Claude GIRARD       |
| Mme Catherine HERVIEU       | Mme Hélène ROY                | Mme Françoise EHRE          |
| M. Jean-Claude DOUHAIT      | M. Mohamed BEKHTAOUI          | M. Patrick BAUDEMENT        |
| M. Jean-Paul HESSE          | Mme Jacqueline GARRET-RICHARD | Mme Geneviève BILLAUT       |
| Mlle Badiâ MASLOUHI         | Mme Joëlle LEMOUZY            | M. Michel BACHELARD         |
| M. Yves BERTELOOT           | M. Jean-Yves PIAN             | M. Rémi DELATTE             |
| M. Patrick MOREAU           | Mlle Stéphanie MODDE          | M. Philippe BELLEVILLE      |
| M. Dominique GRIMPRET       | M. Alain LINGER               | M. Norbert CHEVIGNY         |
| M. Jean-Pierre SOUMIER      | M. Pierre LAMBOROT            | M. Christian PARIS          |
| M. André GERVAIS            | M. Louis LAURENT              | Mme Noëlle CAMBILLARD.      |

## *Membres absents :*

|                    |                                                              |
|--------------------|--------------------------------------------------------------|
| M. Patrick CHAPUIS | Mme Colette POPARD pouvoir à M. Gérard DUPIRE                |
| M. Lucien BRENOT   | M. François-André ALLAERT pouvoir à M. Pierre PRIBETICH      |
| M. Michel ROTGER   | Mlle Christine MARTIN pouvoir à Mme Nelly METGE              |
|                    | Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY pouvoir à M. Didier MARTIN |
|                    | M. Mohammed IZIMER pouvoir à Mlle Badiâ MASLOUHI             |
|                    | Mme Myriam BERNARD pouvoir à M. Mohamed BEKHTAOUI            |
|                    | M. Philippe CARBONNEL pouvoir à M. Patrick MOREAU            |
|                    | Mme Fadoua LALOUCHE pouvoir à M. Roland PONSAA               |
|                    | M. Nicolas BOURNY pouvoir à M. Jean-Philippe SCHMITT         |
|                    | M. Murat BAYAM pouvoir à M. Jean-Paul HESSE.                 |

## **OBJET : DEPLACEMENTS**

### **TCSP - saisine de la commission nationale du débat public**

Par délibération du 15 mai 2008, le Grand Dijon a décidé d'engager la concertation avec le public sur le projet de réalisation de deux lignes de TCSP en définissant les objectifs et les modalités de celle-ci,  
GD2008-09-25-11

projet de réalisation de deux lignes de TCSP en définissant les objectifs et les modalités de celle-ci, conformément aux prescriptions de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

La concertation s'est déroulée du 2 juin au 11 juillet 2008 selon les modalités suivantes :

- Diffusion de documents d'annonce des réunions publiques distribués par boîte aux lettres indiquant les modalités de la concertation ainsi que les dates et lieux des réunions publiques.
- Annonce des réunions publiques par voie d'affichage dans les bus, et supports du réseau DIVIA ainsi que sur les panneaux électroniques d'information de la ville de Dijon
- Mise à disposition du public d'un dossier de concertation, au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Dijon, à la mairie de Dijon ainsi que dans ses mairies annexes, et dans les mairies de Chenôve et Quetigny. Ce dossier a été accompagné d'un registre et d'une urne permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations.
- Distribution en boîtes aux lettres d'un dépliant synthétique présentant le projet à l'ensemble des habitants et commerçants de l'agglomération. Ce dépliant a été mis à disposition du public dans les mairies des 22 communes et lors des réunions publiques.
- Interventions radiophoniques et télévisées d'annonces de la concertation et de présentation du projet à l'échelle locale et régionale
- Organisation de 6 réunions publiques de concertation pour présenter l'opération aux habitants intéressés, dans les 3 communes concernées par le tracé du 6 juin 2008 au 3 juillet 2008 dont trois sur la commune de Dijon dans les quartiers desservis par le projet et une au siège de l'agglomération.
- Mise à disposition sur le site Internet du Grand Dijon du dossier de concertation et création d'une adresse spécifique permettant au public de transmettre des avis par messagerie électronique.

Par délibération du 25 Septembre 2008, le Grand Dijon a décidé d'approuver et de tenir à disposition du public le bilan de la concertation, conformément aux prescriptions de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

Le projet de création de deux lignes de TCSP entrant dans le champ d'application de la procédure de débat public de part ses caractéristiques techniques et financières telles que définies dans les articles L 121-1 et suivants et R121-1 et suivants du Code de l'Environnement, l'Agglomération doit réaliser un dossier de saisine de la CNDP conformément à l'article L121-8 du Code de l'Environnement.

Considérant que le public, à l'occasion de la concertation a été associé au projet, l'agglomération a réalisé un dossier de saisine de la Commission Nationale du Débat Public sur la base des orientations retenues dans le cadre du bilan de la concertation pour le projet de réalisation de deux lignes de TCSP.

La Commission Nationale du Débat Public se prononcera dans un délai maximum de deux mois, à partir de sa saisine, conformément aux dispositions précitées du Code de l'Environnement.

Vu l'avis de la Commission,

LE CONSEIL,  
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,  
DÉCIDE :

- **de saisir** la Commission Nationale du Débat Public (C.N.D.P) sur le projet de création de deux lignes de TCSP de l'agglomération sur la base du projet de dossier annexé à la présente délibération,
- **d'autoriser** le Président à prendre toutes les mesures et à signer tous les actes utiles à la bonne administration de ce dossier.

Pour extrait conforme,

Le Président  
Pour le Président



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR  
Déposé le :

26 SEP. 2008

Publié le 26 SEP. 2008  
Déposé en Préfecture le





## Dossier de saisine

de la Commission Nationale du Débat Public

VU pour être annexé à délibération VI

du Conseil du : 25 SEP. 2008

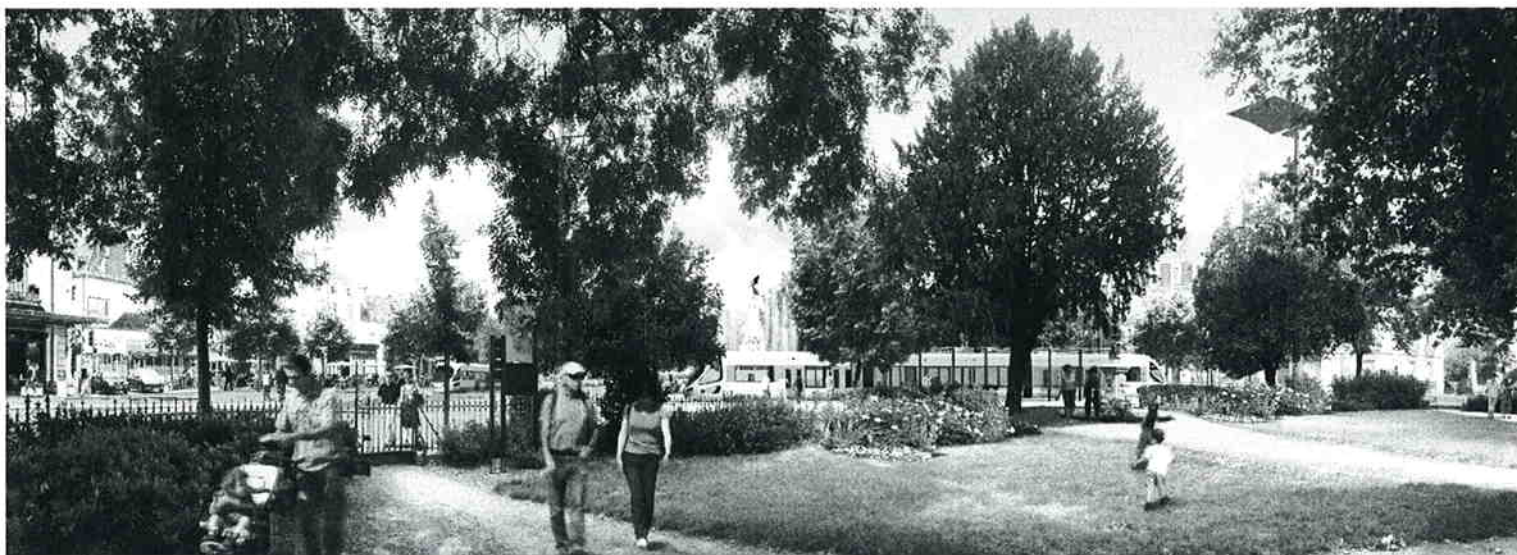
DIJON, le : 26 SEP. 2008

**LE PRÉSIDENT,**

Pour le Président,  
le vice-Président,

*Pierre PRIBETICH*  
**Pierre PRIBETICH**  
AGGLOMÉRATION  
DE  
DIJON  
17510 - 21075 DIJON CEDEX 1

Création des deux premières lignes  
de transport en Commun en Site Propre  
de l'agglomération dijonnaise



## Présentation du Projet



# SOMMAIRE

Avant- propos

Introduction

|                                                                                                      |               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>1. Les objectifs et caractéristiques principales du projet</b>                                    | <b>6</b>      |
| 1.1 de l'identification de corridors au choix des lignes de tramway                                  | 6             |
| 1.2 les prévisions de trafic                                                                         | 10            |
| 1.3 la complémentarité avec les autres modes de transport                                            | 11            |
| <br><b>2. Les enjeux socio-économiques du projet</b>                                                 | <br><b>14</b> |
| 2.1 les enjeux en terme d'urbanisme                                                                  | 14            |
| 2.2 les enjeux en terme de populations desservies                                                    | 16            |
| <br><b>3. Les impacts significatifs du projet sur l'environnement et l'aménagement du territoire</b> | <br><b>21</b> |
| 3.1 sur l'environnement                                                                              | 21            |
| 3.2 sur l'aménagement du territoire                                                                  | 21            |
| <br><b>4. Le coût estimatif du projet</b>                                                            | <br><b>24</b> |



## Avant- propos

En application du décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public, le Grand Dijon, maître d'ouvrage du projet de deux lignes de Transport en Commun en Site Propre, a établi le présent dossier de saisine tel que prévu au deuxième alinéa du I de l'article L 121-8 du code de l'environnement.



# Introduction

## Le contexte

La mobilité en ville est l'affaire de tous: pour les élus de la Communauté d'Agglomération, maîtriser les effets des flux de circulation et lutter contre la pollution atmosphérique et le bruit sont des défis essentiels, car ils touchent à la qualité de vie et à la santé de nos concitoyens. L'enjeu est donc bien aujourd'hui de rechercher le juste équilibre entre l'usage de la voiture, qui a envahi l'espace urbain disponible, et les autres modes de déplacements.

Ce projet d'« écomobilité » qui a pour fil conducteur la réalisation de deux lignes de transport en commun en site propre de type (Tramway), vise à créer les conditions d'une mobilité durable dans l'agglomération ; une « écomobilité » qui permette de répondre à une demande de déplacements croissante, en minimisant les nuisances environnementales. Cela suppose de proposer un réseau de transport collectif, plus structuré, plus attractif, disposant de capacités renforcées et relié aux autres réseaux pour faciliter les échanges et développer l'intermodalité (passage d'un mode de déplacement à un autre).

Aujourd'hui, avec le développement de l'agglomération, la recherche d'une mobilité durable est en effet devenue un enjeu majeur. Pour compter parmi les agglomérations les plus innovantes en termes de performances environnementales et de développement durable, le Grand Dijon doit franchir un nouveau cap et proposer une offre ambitieuse de transports publics pour répondre aux besoins croissants de mobilité, favoriser la cohésion sociale et accompagner des opérations d'urbanisme ambitieuses.

Mieux desservir les quartiers d'habitat et les zones urbaines sensibles, relier les grands équipements et les zones d'activités économiques, faciliter les liaisons domicile/travail ou encore désengorger la circulation en centre-ville, tels sont les enjeux associés au projet d'écomobilité et donc du qui, au-delà des objectifs visés en termes de déplacements, constitue le fil rouge de la politique de développement et de requalification urbaine de l'agglomération.

## L'histoire

La mise en cohérence des projets de transport et de développement du territoire a été recherchée dès la réalisation du Plan de Déplacements Urbains, voté le 10 octobre 2000 par le Conseil du Grand Dijon et approuvé par le préfet de Côte d'Or le 8 janvier 2001. Le PDU prévoit de renforcer la cohésion entre les territoires en plébiscitant un urbanisme durable afin de limiter la dispersion de l'habitat, en améliorant la desserte des espaces de développement économique.

Plusieurs étapes ont été nécessaires à l'amélioration du réseau, la dernière consistant en la création de lignes à niveau de service élevé, réalisée en 2004. Ces actions en faveur du transport collectif ont été accompagnées d'une politique de développement des modes doux, conduisant notamment à la réalisation d'espaces piétons, de pistes cyclables et de vélos en libre service. Les citoyens du Grand Dijon ont réagi positivement à ces différentes évolutions, se déplaçant facilement en modes doux ou en transport collectifs.



L'attractivité du réseau de transport collectif est telle qu'elle conduit, aujourd'hui, à une saturation de celui-ci. Le développement du transport collectif ne peut plus passer par une augmentation des fréquences de desserte, les bus ayant, en heure de pointe, une fréquence de 3 minutes et les problèmes de circulation ne leur permettant plus d'avoir des temps de parcours attractifs.

Ces observations conduisent à une réflexion plus large sur l'organisation et les modes de transport sur le territoire du Grand Dijon : le développement de l'attractivité du réseau doit passer par un système de transport de plus grande capacité et circulant en site propre intégral.

Ce constat a conduit le Grand Dijon à réaliser, depuis 2006, des études relatives au développement de transports collectifs en site propre sur son territoire.

Suite aux conclusions des études, le Grand Dijon a lancé une concertation relative à la création de deux lignes de Transport en Commun en Site Propre, qui s'est déroulée du 2 juin au 11 juillet 2008, conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme.

Cette concertation avait pour objectif de présenter au public le projet de TCSP du Grand Dijon et de prendre en compte le plus en amont possible les avis et les suggestions de la population. Elle s'est déroulée sur la période du 2 juin au 11 juillet 2008 et a été un réel succès tant du point de vue de la participation (plus d'un millier de personnes se sont déplacées aux réunions publiques et près de 900 contributions ont été recueillies) que de la qualité des échanges. Un bilan de cette concertation a été réalisé par les services du Grand Dijon et approuvé lors du Conseil de Communauté du 25 septembre 2008, afin d'être mis à la disposition du public et d'aider à la décision des élus.

Il ressort de cette phase d'échanges directs lors des réunions publiques avec les habitants de l'agglomération, et après analyse des préoccupations recensées au travers des avis dans le bilan que le choix s'oriente sur un TCSP de type tramway fer. Cette orientation, de part ses caractéristiques techniques et financières, correspond aux catégories d'opération visées à l'article L 121-1 du Code de l'environnement, conformément au décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public, et nécessite la saisine obligatoire de la Commission Nationale du Débat Public par le maître d'ouvrage.

De fait, le présent dossier expose les objectifs et les principales caractéristiques du projet ainsi que les enjeux socio-économiques, l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire et le coût estimatif.



# 1. Les objectifs et caractéristiques principales du projet

## 1.1 de l'identification de corridors au choix des lignes de Tramway

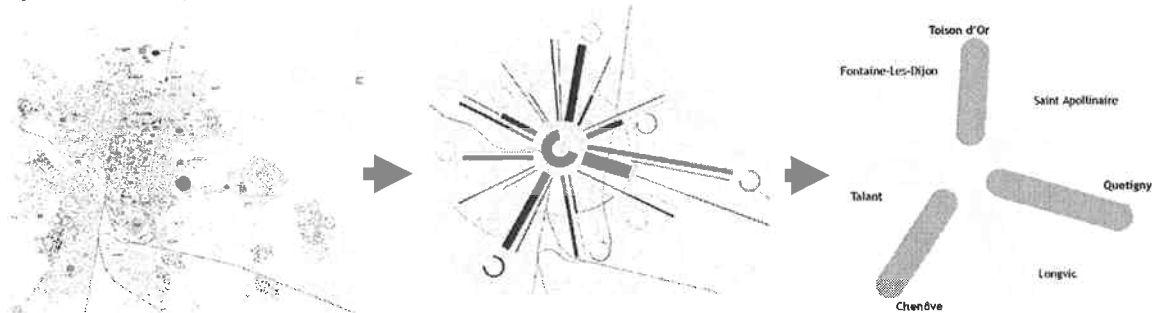
Partant de l'analyse urbaine et du diagnostic relatif à la mobilité dans le Grand Dijon, les études ont permis de définir les axes les mieux adaptés à un Tramway, puis de prédéfinir des itinéraires.

### 1.1.1 Le choix des axes du Tramway

#### Sept axes principaux de déplacement

Les analyses ont tout d'abord conduit à identifier sept axes majeurs de déplacements. C'est là que l'on relève les plus fortes densités urbaines, les pôles d'emploi et d'activité ainsi que les équipements les plus attractifs de l'agglomération.

Figure 1 : Vers l'identification des 7 axes TC principaux dans le Grand Dijon



Ces axes sont distribués en étoile autour du centre ville de Dijon. Le réseau de transport public actuel est d'ailleurs organisé autour de 7 lignes principales, les LIANES, qui desservent ces axes.

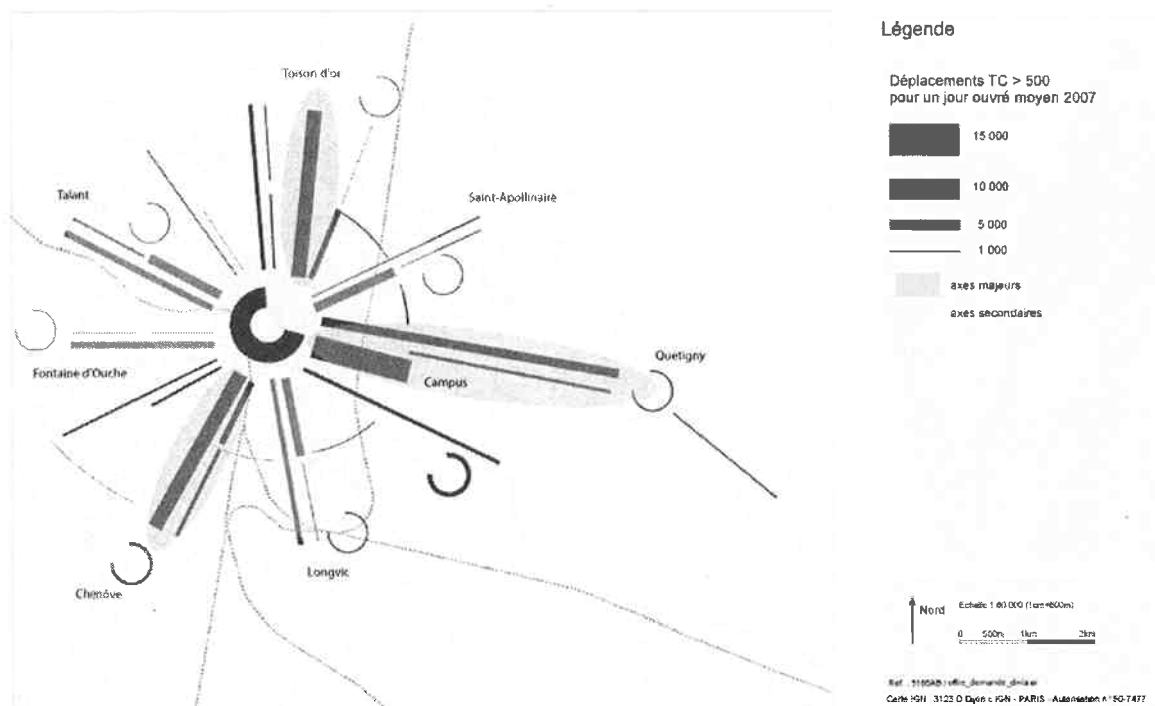
### 1.1.2 Trois axes prioritaires pour un Tramway

Les études de faisabilité ont également montré que l'on pouvait facilement établir une hiérarchie. Trois axes majeurs regroupent aujourd'hui les plus grands flux de déplacement :

1. L'axe nord qui relie le centre ville à la « Toison d'Or », et qui continue à se densifier, même au-delà de la rocade. Il constitue un des axes majeurs de déplacements de l'agglomération.
2. L'axe est qui relie le centre ville à Quetigny comprend des équipements parmi les plus importants : Centre Hospitalier Régional, Campus universitaire, piscine olympique, Palais des Congrès ainsi que des quartiers denses d'habitat : le quartier des Grésilles, le centre ville de la commune de Quetigny.
3. L'axe qui relie le centre ville à la commune de Chenôve : il dessert les quartiers d'habitats collectifs et individuels parmi les plus importants de l'agglomération. Il s'agit aussi d'un des axes principaux de déplacement du Grand Dijon.



Figure 2 : Identification des axes TC prioritaires dans le Grand Dijon



Le long de ces trois axes, les densités d'habitants et d'emplois sont comparables à celles observées le long de lignes de Tramway dans d'autres villes, y compris celles de plus grande taille. Sur les lignes de bus qui les desservent, la capacité des véhicules est devenue insuffisante pour transporter les voyageurs. Les statistiques montrent d'ailleurs que les LIANES qui les empruntent transportent 20 à 30 000 voyageurs par jour, ce qui représente des charges observées sur des lignes de tramway.

### 1.1.3 La liaison entre les trois branches du Tramway

Le programme des études préliminaires du Tramway du Grand Dijon est établi sur la base de trois axes qui sont reliés au centre ville par un itinéraire qui emprunte les boulevards de Trémouille et de Brosses.

Il est nécessaire de rappeler qu'en phase d'étude de faisabilité, afin de relier les trois corridors entre eux, deux solutions avaient été envisagées : le passage par le centre-ville historique de Dijon, et le passage par les boulevards nord.

L'analyse de la desserte montre que ces deux grandes options permettent de desservir un nombre d'opportunités assez proche.

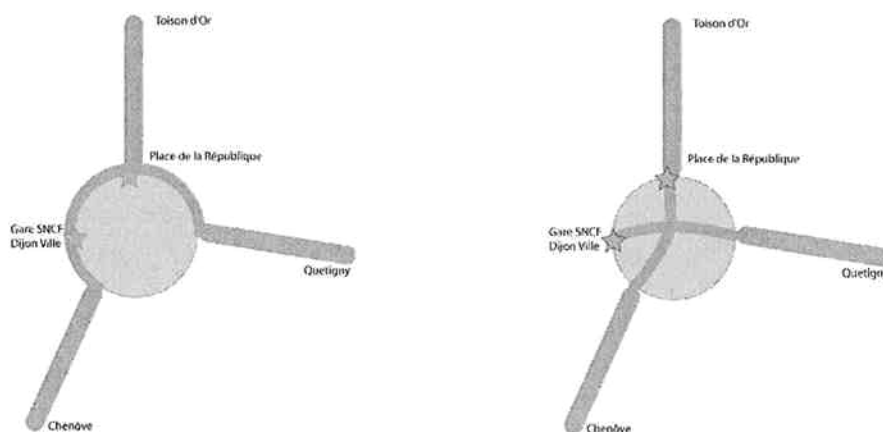
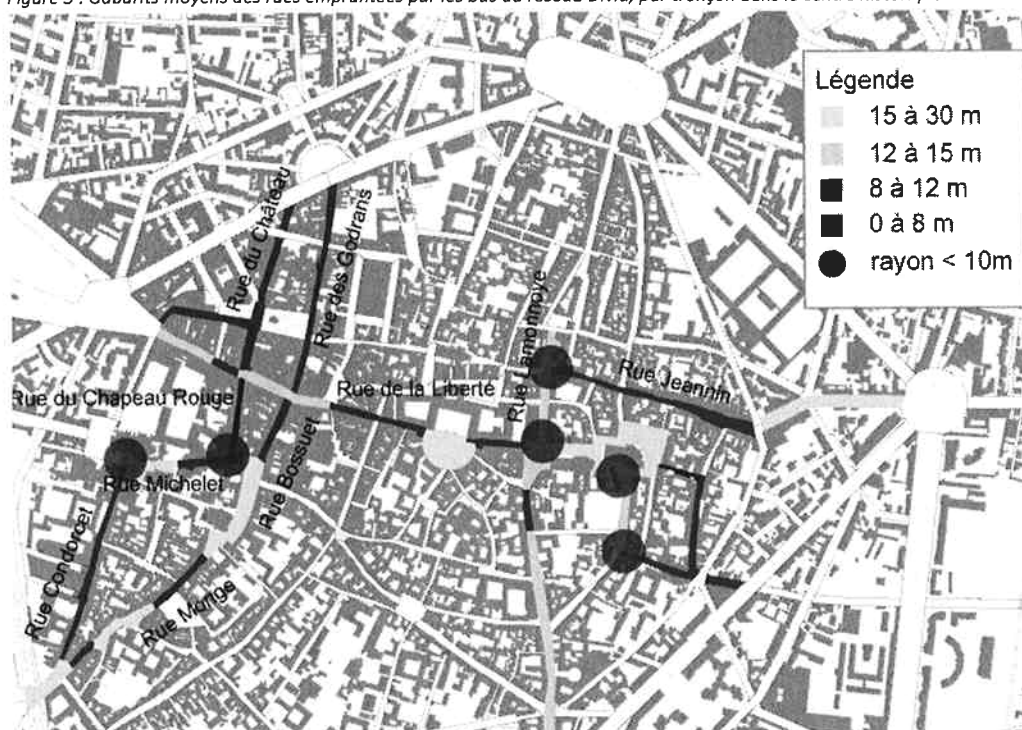


Tableau 1 : Opportunités desservies par chacune des variantes à 500 mètres

| Opportunités           | Boulevards | Centre historique |
|------------------------|------------|-------------------|
| Habitants              | 91 100     | 91 400            |
| Emplois                | 53 600     | 55 800            |
| Etudiants et scolaires | 36 400     | 38 300            |
| Total                  | 181 100    | 185 500           |

Les études techniques ont montré que la traversée du centre historique n'était pas envisageable. Les rues du centre-ville historique présentent de trop fortes contraintes pour envisager le passage de matériel roulant de type tramway fer ou pneu ou de bus à grand gabarit (Bus à Haut Niveau de Service de type Busway). Les voiries empruntées actuellement par les lignes de bus ont toutes des passages particulièrement étroits et présentent des courbes impossibles à envisager pour un Tramway. Un TCSP de type « BHNS » ou « tramway » étant plus « capacitaire », donc plus long, il présente une emprise plus large, et des contraintes d'insertion plus fortes dans les courbes que celles d'un bus classique.

Figure 3 : Gabarits moyens des rues empruntées par les bus du réseau Divia, par tronçon dans le centre historique.



Pour des raisons techniques, l'insertion d'un Tramway au cœur du centre ville historique de Dijon n'est donc pas envisageable. Si les bus actuels effectuent ces parcours, c'est que leur gabarit réduit le permet.

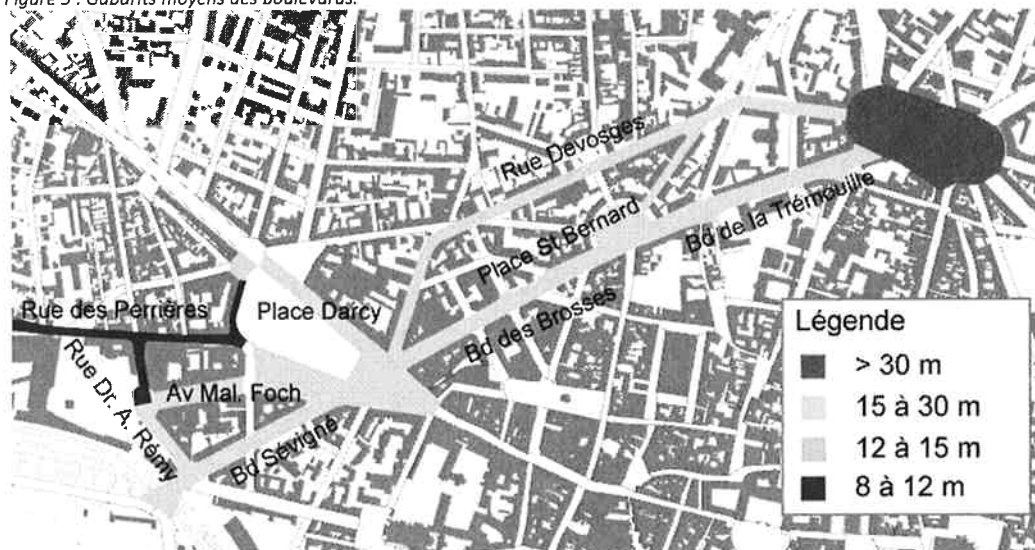
Figure 4 : Photos des rues de la Liberté, des Godrans et Jeannin.



Le passage du Tramway par les boulevards, présente des avantages considérables. Il permet d'envisager la mise en œuvre d'aménagements qui permettront d'apaiser la circulation sur les boulevards et de créer une continuité entre le centre historique et les faubourgs de la ville. Le Tramway devient le lien entre deux secteurs qui présentent des densités équivalentes, son tracé se place exactement au cœur du nouveau centre ville.

Le tracé du Tramway par les boulevards nord permet également de diminuer la pression des bus dans le centre historique et de redonner de l'espace aux piétons, aux cyclistes et aux résidents. La diminution des nuisances dans le centre historique permet aussi d'envisager un ambitieux programme de redynamisation du commerce et des activités de l'hyper centre.

Figure 5 : Gabarits moyens des boulevards.



L'insertion proposée pour le Tramway sur les boulevards permet de conserver une file de circulation automobile, une piste cyclable et du stationnement sur certains tronçons.

Des variantes de ce tracé ont été soumises à la concertation et ont fait l'objet d'échanges, qui ont tous été répertoriés dans le bilan de la concertation préalable joint en annexe.

**Légende :**

- ligne A
- ligne B

Nord

0 1 km 2 km

|                               | 2001   | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Nombre de voyages en milliers | 33 700 | 34 500 | 34 800 | 35 300 | 34 400 | 34 600 | 35 000 |

- 10 -



### 1.2.3 Principaux résultats

La prévision de trafic a été réalisée sur la base d'un réseau futur de transport public urbain comprenant deux lignes de Tramway. La première ligne totalise 11,6 km et s'étend sur un axe Nord-sud allant du quartier dense de la commune de Chenôve jusqu'à la future zone d'activité de Valmy. La seconde ligne, longue de 8,5 km commence à la Gare par une portion en tronc commun avec la première ligne jusqu'à République. Elle dessert ensuite le cœur du campus pour aboutir à Quetigny.

Le nombre de déplacements réalisés en transport public augmenterait de 20% par rapport à la situation actuelle. Ce gain de clientèle sur le réseau de transport public est la conséquence de l'amélioration de l'offre (vitesse commerciale, fréquence, régularité), de l'attractivité du mode de transport de type tramway (image, confort, accessibilité) et de la réorganisation des bus proposée.

Tableau 3 : Résultat de trafic pour un jour ouvré de semaine.

|                                                | Réseau Divia 2007 | Réseau 2015 sans<br>Tramway avec croissance<br>socio-économique | Réseau 2015 avec<br>Tramway et croissance<br>socio-économique |
|------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| <b>Voyages sur le réseau<br/>par jour</b>      | 135 000           | 140 000                                                         | 185 000                                                       |
| <b>Déplacements sur le<br/>réseau par jour</b> | 122 000           | 126 000<br>+ 3%                                                 | 147 000<br>+ 20%                                              |
| <b>% de voyages en<br/>correspondance</b>      | 10%               | 10%                                                             | 25%                                                           |

Le diagramme ci-après illustre la répartition de la charge journalière sur les lignes de Tramway. La charge présentée est équilibrée et se concentre sur les boulevards entre Gare et République, là où l'offre de Tramway se cumule.

Figure 7 : Charge de trafic journalière sur les lignes de Tramway

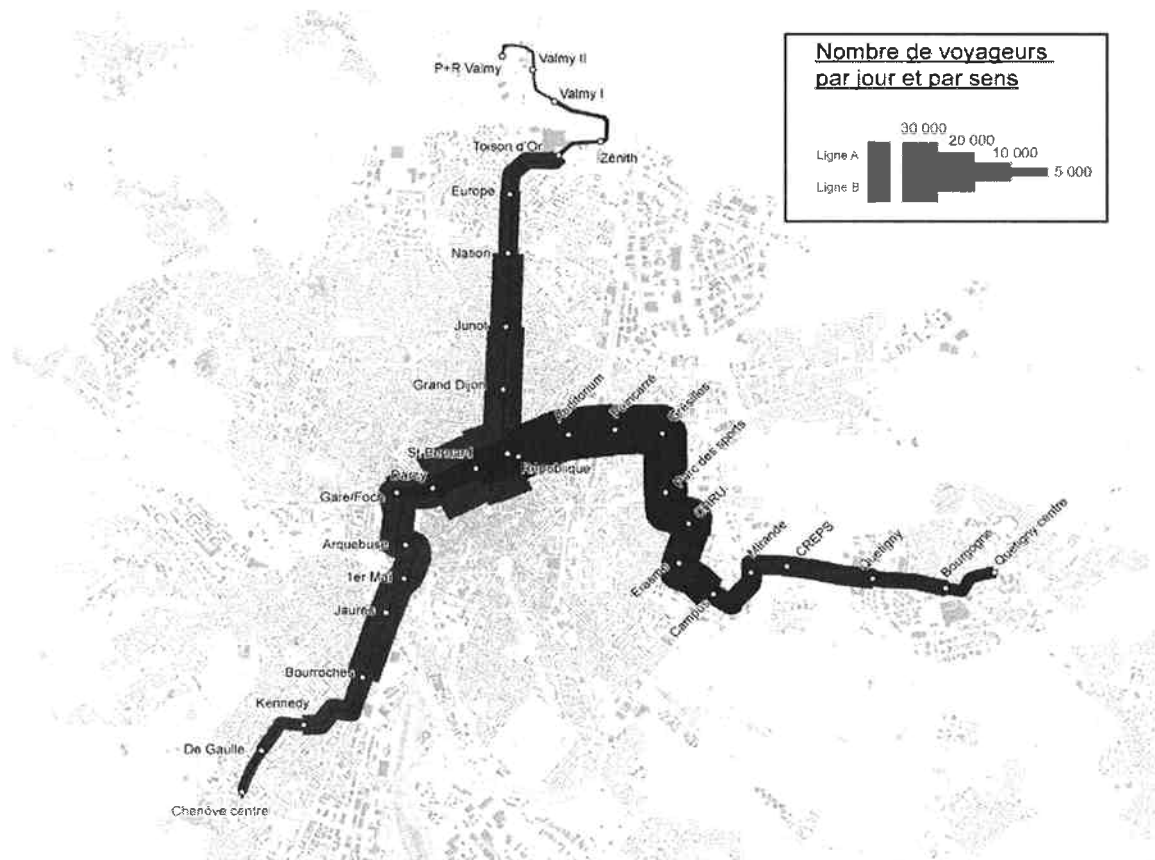




Tableau 4 : Fréquentation sur les lignes de Tramway

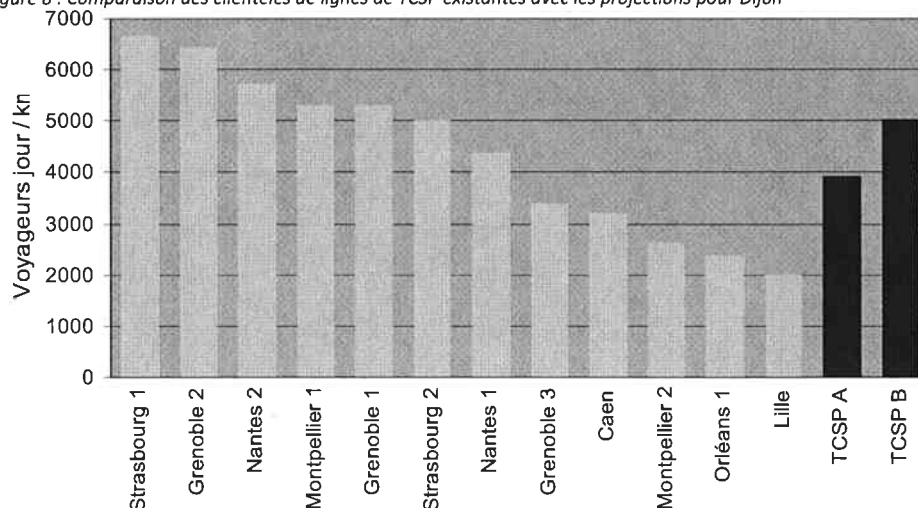
| Résultats pour un jour ouvré de semaine moyen                   | Ligne A :<br>Valmy - Chenôve | Ligne B :<br>Gare - Quetigny | Réseau de Tramway |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------|
| Voyages par jour                                                | 45 000                       | 42 000                       | 87 000            |
| Charge maximale dans le sens le plus chargé à l'heure de pointe | [1 600 – 1 800]              | [1 800 – 2 000]              | -                 |

Ces résultats de trafic sont excellents et comparables à ceux obtenus pour d'autres lignes de Tramway en France, comme le montre la Figure permettant la comparaison entre la clientèle attendue des deux lignes de Tramway du Grand Dijon avec celle de projets de Tramway d'autres agglomérations françaises. Par km, le nombre de voyageurs attendus pour la ligne B est du niveau de celui des premières lignes de Tramway de Montpellier et de Grenoble. Concernant la ligne A, le nombre de voyageurs attendus est du niveau de celui de la première ligne de Tramway de Nantes, il s'agit donc d'un niveau de l'agglomération de taille supérieure à celle de l'agglomération dijonnaise.

#### Comparaison des clientèles de lignes de TCSP existantes

#### avec les projections pour Dijon

Figure 8 : Comparaison des clientèles de lignes de TCSP existantes avec les projections pour Dijon



### 1.3 La complémentarité avec les autres modes de transport

Le projet de Tramway est à la fois :

- ambitieux de par l'étendue du tracé mis à l'étude (19km) rapporté à la taille de l'agglomération, et le niveau de service visé avec le choix d'un mode lourd et performant ;
- volontariste de par le parti d'emprunter les boulevards péricentriques et des pénétrantes structurantes du réseau routier dijonnais.

En empruntant quasi systématiquement des axes et des noeuds structurants du réseau viaire, le tracé mis à l'étude dispose d'une grande lisibilité et d'une grande cohérence. Dans la mesure où ces axes comptent parmi les plus fréquentés du réseau routier de l'agglomération, le projet va aussi, mécaniquement, « reprendre de la place » à la voiture sur des axes aujourd'hui névralgiques pour le fonctionnement du réseau routier de l'agglomération. Il va donc nécessairement changer en profondeur les comportements des automobilistes.

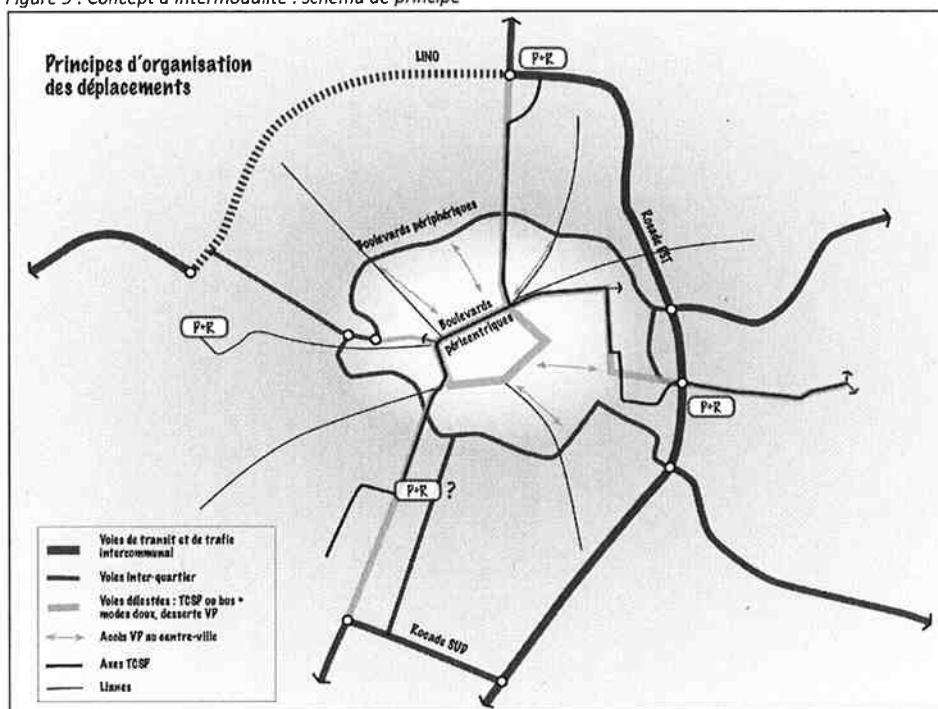
Il y a là les ingrédients de base d'une politique efficace en matière de développement durable, qui permettra d'orienter significativement les comportements de mobilité vers les pratiques de déplacements plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de vie. Mais « changer les comportements automobilistes » ne signifie pas pour autant « dégrader l'accessibilité au cœur de l'agglomération ».

Si la mise en place d'une offre de qualité et le choix d'un tracé lisible et structurant sont les composantes de base d'une politique de développement durable autour d'un Tramway, d'autres ingrédients sont à intégrer pour tirer le meilleur parti du projet :

- la **maîtrise des reports de circulation** : tous les automobilistes ne se convertiront pas automatiquement en usagers du Tramway, et une partie des flux routiers empruntant l'axe du Tramway aura tendance à se reporter à l'avenir sur des axes moins contraints. Il convient donc d'évaluer les risques de reports de trafic

- vers des axes parallèles et, le cas échéant, prendre les mesures nécessaires pour canaliser et maîtriser les « effets secondaires »
- la mise en place d'une **politique de stationnement public** en cohérence avec le projet. C'est l'une des clés du choix du mode de déplacements en direction des centres des agglomérations.
  - la mise en place d'alternatives à la voiture, en articulation et/ou en complémentarité avec le Tramway. Il s'agit, à travers la **stratégie d'intermodalité** et de **complémentarité avec les modes doux** qui accompagne le projet, de faciliter le changement de comportement modal

Figure 9 : Concept d'intermodalité : schéma de principe







## 2. Les enjeux socio économiques

La réalisation des deux premières lignes de Tramway présente un double objectif en terme de desserte : desservir au mieux la clientèle potentielle des communes traversées, population, emplois et activités d'une part, et assurer les déplacements des communes ou quartiers périphériques vers le centre de l'agglomération, d'autre part.

La mise en place du projet de Tramway permet la circulation en site réservé d'un matériel de très grande capacité, renforçant ainsi l'offre de transport public.

Le projet tient compte, en sus de l'état existant du site, des projets situés sur, ou à proximité de son tracé tels que des projets de voirie, d'habitat, d'aménagement ou de requalification urbaine.

Un grand confort sur toute la chaîne de déplacement est recherché, pour les accès piétons et personnes à mobilité réduite aux stations, pour la lisibilité de la ligne et l'information, pour les accès et organisation des pôles d'échanges, pour les véhicules eux même et leurs interfaces avec quais et voies.

### 2.1 Les enjeux en terme d'urbanisme

#### *La ligne A, de République à Valmy : accompagner l'urbanisation du secteur*

Le secteur situé entre la place de la République et Valmy est en pleine mutation urbaine. Après la construction de nouveaux quartiers d'habitat entre le rond point de la Nation et le rond point de l'Europe, de part et d'autre de l'avenue de Langres, le secteur situé plus au Sud est lui aussi l'objet d'une restructuration urbaine, à travers les opérations d'urbanisme des quartiers Drapeau/Frémiet, Junot, Urgo, Renan3, Maupassant et Heudelet. L'avenue du Drapeau est ainsi peu à peu transformée, et densifiée, permettant de rattacher pleinement ce secteur à la ville de Dijon et plus particulièrement à son centre. Le passage du Tramway par l'avenue du Drapeau et l'avenue de Langres constituera une nouvelle étape dans ce sens.

Du point de vue de l'emploi, le secteur Nord de l'agglomération est particulièrement attractif. On y recense pas moins de 11 zones d'activités. Celles-ci sont plus ou moins bien intégrées dans le paysage urbain et se distinguent par le type d'activité qu'elles hébergent. Le parc de la Toison d'Or accueille un centre commercial d'envergure départementale ainsi que le Zénith ; les zones des Clos de Pouilly, Coteaux du Suzon, Parc technologique de Pouilly et Parc d'activité de l'Europe, en plein développement, sont à forte dominante tertiaire. On y note la présence de France 3, Météo France et d'importantes administrations (Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, DRIRE, DRAF...) ;

La desserte de l'ensemble par un Tramway va apporter une cohérence à cette urbanisation récente, en créant du lien entre les différentes fonctions nouvellement implantées dans cette zone de l'agglomération et en la connectant au centre-ville de Dijon.

#### *La ligne A, de Chenôve à la gare de Dijon ville: revaloriser et structurer un secteur à forte diversité urbaine*

Le secteur situé entre la gare de Dijon Ville et le Sud de la commune de Chenôve, correspondant à la branche Sud du tracé du Tramway, est un secteur de forte diversité urbaine. Alors que la gare est située en secteur urbain dense, dès que l'on franchit le Canal de Bourgogne, le tissu se dédensifie rapidement avec la présence de friches militaires et celles des minoteries le long de l'avenue Jean Jaurès. Quant à la partie Sud du tracé, elle correspond à l'entrée de ville avec, à l'Ouest de l'avenue Carraz, un tissu pavillonnaire et, à l'Est, une vaste zone industrielle et d'activités ancienne. Le centre de la ville de Chenôve est constitué d'un « grand ensemble » classé au titre des projets financés par l'ANRU<sup>1</sup> et qui est donc en pleine mutation.

<sup>1</sup> ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine



Les friches militaires et celles de l'hôpital constituent le grand réservoir de Dijon en matière de développement urbain. Ce site fait déjà l'objet d'un important projet urbain (projet Etamat-Minoteries), destiné à accueillir 1000 habitants.

Les enjeux à saisir dans le Sud sont donc à multiples facettes :

- Redonner un caractère urbain plus homogène au secteur.
- Créer une entrée Sud de l'agglomération plus digne, en travaillant simultanément sur la substance bâtie nouvelle et les infrastructures.
- Donner de la consistance au projet ANRU pour la cité de Chenôve : la recherche du tracé le plus efficace dans ce domaine sera un des éléments décisifs de la restructuration décidée du quartier.
- Accompagner l'urbanisation des friches existantes.- Enfin, la constitution d'un nouveau dépôt, jumelé avec un grand parking relais dans le secteur du dépôt bus actuel permet d'envisager un équipement valorisant pour la zone industrielle.

*La ligne B, de la gare de Dijon ville à Quetigny : améliorer la desserte en transport collectif d'un secteur en fort développement*

L'Est de Dijon est un secteur de projets. A Dijon même, le grand campus dijonnais et le centre hospitalier sont des secteurs en pleine mutation avec des projets de densification, relocalisation... Le quartier des Grésilles est également en pleine mutation. Ce quartier d'habitat social (70% de logements aidés), construit à partir de 1953 et composé de 2926 logements en 2000, va profondément changer pendant les prochaines années.

Plus à l'Est, le secteur de la Porte de Mirande est en pleine restructuration paysagère, ce qui va donner un cadre de qualité aux nombreuses opérations d'urbanisme en cours : en particulier la piscine olympique et les opérations Mazen-Sully et Champeau.

Au-delà des limites communales, les villes de Saint Apollinaire, Chevigny, Quetigny sont également en développement. L'urbanisation, en pleine expansion, n'est plus limitée par la voie George Pompidou (voie périphérique). Les besoins en matière de foncier sont tels que celle-ci n'est plus considérée comme un obstacle ou un générateur de nuisances.

La multiplication des projets sur ce secteur pose la question de leur desserte par des transports en commun de plus grandes capacités.

A plus long terme (horizon 2025) sur cette partie est de l'agglomération, la gare de Dijon Porte Neuve devrait accueillir la gare TGV de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. Cette gare ne sera créée que lorsque le contournement Nord ainsi que le tunnel permettant au TGV de rentrer dans Dijon seront réalisés.

La gare TGV sera accessible aux différents modes de transport. Le passage du Tramway dans la gare (de plain-pied) a d'ores et déjà été étudié lors d'une mission menée par AREP, Systra et Agence Territoires.

*Une perspective pour le centre ville*

Le centre ville de Dijon est unique : grâce à sa richesse patrimoniale, à son réseau de ruelles très denses, à ses places, et son réseau de commerce de qualité, il forme un ensemble homogène et bien délimité. Le « Ring » formé de plusieurs boulevards bien dimensionnés et bien « plantés », reliés entre eux par neuf places/carrefours ceinture le secteur sauvegardé, mais son traitement actuel très routier en fait une barrière plus qu'un espace de transition avec les faubourgs.

L'arrivée du Tramway s'installant en partie sur le Ring change la donne :

- Pour les faubourgs : La première couronne à l'extérieur du Ring, en particulier les 500 premiers mètres vont bénéficier de l'effet centre-ville. Ces quartiers seront donc revalorisés car l'effet « Rempart » des boulevards va s'estomper.
- Pour le centre ville : l'arrivée du Tramway va de paire avec une réduction de la circulation dans ces rues peu adaptées à des forts trafics. Cela permet, de redéfinir le statut de ces espaces, sans forcément étendre de manière considérable le plateau piétonnier. Il est possible d'installer une ambiance plus apaisée par des



dispositifs judicieux de réduction de capacité et de vitesse. Une mise en zone 30 de l'ensemble du centre ville, semble la réponse la plus appropriée. Avec une exception ; la rue de la Liberté doit retrouver son statut de vitrine principale dès la mise en service du Tramway. Une opération d'accompagnement semble donc indispensable pour retraiter cette rue sur la lancée du réaménagement de la place de la Libération.

- Pour les boulevards : le fait de perdre une grande partie des nuisances actuelles dans la partie Nord permet de donner à ces axes un rôle de promenade. En même temps, les places de la République, Saint-Bernard, Darcy retrouveront un véritable statut de places publiques.

Le choix de localiser le principal nœud des transports publics sur la place de la République lui donne un nouveau statut dans la ville. Sa position à mi-chemin entre les points les plus animés du centre ville et la nouvelle gare/centre d'affaires est stratégique et judicieuse.

## 2.2 Les enjeux en terme de populations desservies

### 2.2.1 La population et les emplois desservis

On considère qu'une ligne de transport en commun de type Tramway assure une desserte correcte dans un rayon de 500 mètres autour des stations. On peut estimer sur cette base que c'est plus du tiers de la population et des emplois de l'agglomération qui seront directement desservis directement par les deux lignes de Tramway.

Tableau 10 : Population et emplois à 500 m des lignes de Tramway

|            | Desserte à 500 m des stations | En % de la population et des emplois du Grand Dijon | Desserte par km d'infrastructure exploitée |
|------------|-------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Population | 88 000                        | 36 %                                                | 4 400                                      |
| Emplois    | 44 000                        | 36 %                                                | 2 200                                      |

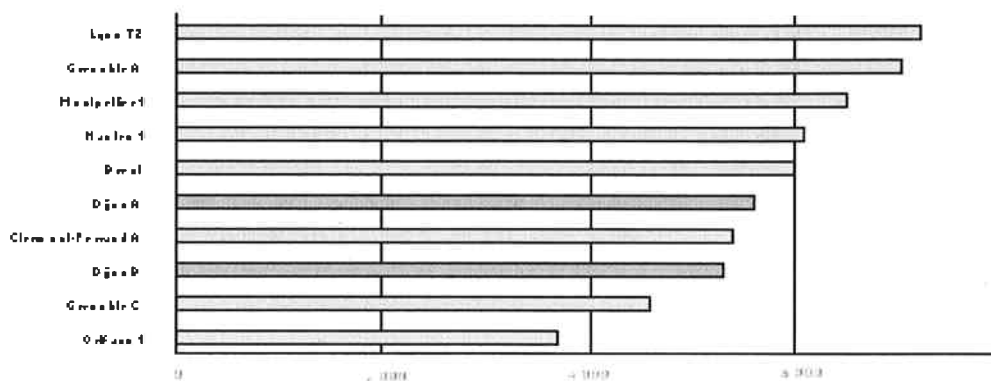
La population desservie dans un rayon de 500 m de part et d'autre des lignes de Tramway est de l'ordre de 88 000 habitants (données INSEE 1999), soit 4 400 habitants par km de ligne. Cela représente plus du tiers de la population du Grand Dijon, et plus de 50% de la population totale des trois communes traversées.

La ligne A dessert 65 000 habitants à moins de 500 m, soit 5 600 habitants par km de ligne ; La ligne B, quant à elle, dessert 45 000 habitants à moins de 500 m, soit 5 300 habitants par km de ligne.

Une comparaison des densités de population à 500 m le long de lignes de Tramway d'agglomérations françaises permet de mettre en évidence que la densité de population à 500 m des lignes A et B se situe dans les mêmes ordres de grandeurs que celle de la première ligne de tramway de Nantes ou de Clermont-Ferrand, des agglomérations plus importantes que le Grand Dijon en terme de population, montrant à nouveau la compacité de l'agglomération dijonnaise.

La densité de population à 500 m de la ligne B est légèrement plus faible que celle de la ligne A, résultat principalement lié au fait que la ligne B traverse une zone encore faiblement urbanisée entre le futur pôle Mazen-Sully et l'entrée de Quetigny mais à fort potentiel de développement à terme au vu de la pression foncière s'exerçant sur le Grand Dijon.

Figure 10 : Comparaison du nombre d'habitants par km le long de lignes de TCSP de différentes agglomérations françaises





Les deux lignes de Tramway permettent de desservir environ 43 000 emplois (données SIRENE 2000), soit 2 100 emplois par km de ligne.

La ligne A dessert 30 000 emplois à moins de 500 m, soit 2 600 emplois par km de lignes ; elle traverse trois secteurs denses en terme d'emplois : l'importante zone d'emplois au nord de l'agglomération regroupant le parc de la Toison d'or, la ZAE d'Ahuy et le parc d'activités de l'Europe (près de 4 000 emplois), le sud du centre-ville de Dijon (autour de l'Hôpital Général), et la partie nord de la zone industrielle de Chenôve.

Quant à la ligne B, elle dessert 31 000 emplois à moins de 500 m, soit 3 600 emplois par km de lignes. Son itinéraire dessert les principaux équipements de l'agglomération : la cité des affaires (quartier Clémenceau) et le quartier environnant très dense en administrations (école d'avocats, cité judiciaire, URSSAF, Conservatoire...), le CHU (près de 4 000 emplois) et le campus universitaire (plus de 3 000 emplois). Plus à l'est, elle dessert les emplois tertiaires du parc de Mirande et des parcs tertiaires Cap Vert /Golf, et les 1 200 emplois industriels de la ZI de l'Europe.

Le tronc commun entre République et la gare de Dijon ville permet à un nombre considérable d'emplois tertiaires, près de 17 000, de bénéficier d'une desserte en transport collectif urbain particulièrement performante (un tramway toutes les 2'30 au vu des fréquences probables pour les lignes de Tramway).

Le nombre d'emplois desservis par les lignes de Tramway devraient augmenter dans les années à venir, au vu des nombreux projets de création ou développement de zones d'activités situées dans son aire de chalandise. On peut citer la ZAC Valmy, au nord de la voie périphérique Nord, dans laquelle près de 1 500 emplois nouveaux sont attendus (3 000 à long terme), ou le parc Mazen-Sully à l'est, dans lequel près de 600 emplois nouveaux sont attendus.

### 2.2.2 Les scolaires/étudiants

Les deux lignes permettent de desservir un nombre important d'équipements scolaires :

- Le campus universitaire et la faculté de médecine, qui concentrent plus de 25 000 étudiants ;
- Cinq établissements d'enseignement supérieur regroupant : l'école de sciences politiques, l'école supérieure de commerce, l'école des beaux-arts, l'école de notariat et l'école de secrétariat greffier ;
- quatre lycées et huit collèges regroupant près de 10 000 élèves

Au total, près de 60% des scolaires/étudiants de l'agglomération ont ainsi leur établissement scolaire desservi à moins de 500 m par une ligne de Tramway.

### 2.2.3 Les grands équipements

Les deux lignes de Tramway permettent de desservir une grande partie des équipements de l'agglomération :

La ligne A, sur sa partie nord, dessert le Zénith et le Centre Commercial Toison d'Or qui sont de gros générateurs de flux. Le Zénith peut ainsi accueillir 8 000 spectateurs par représentation. Le centre commercial attire 10 millions de visiteurs par an et emploie 1 250 personnes.

La ligne B permet tout d'abord de desservir de nombreux équipements d'agglomération, voire des équipements régionaux. On dénombre :

- L'Auditorium de 1 600 places qui accueille spectacle de danse, opéra, concerts...
- Le Palais des Congrès composé d'un amphithéâtre de 600 places et de salles modulables (le site composé du Palais des Congrès et du Parc des Expositions accueillent 500 000 visiteurs, congressistes et exposants par an)
- Le Parc des Expositions de 27 000 m<sup>2</sup>
- Le Stade municipal Gaston Gérard accueillant l'ensemble des grands événements sportifs et pouvant recevoir 7 675 spectateurs



- Le site universitaire (école d'infirmières, d'éducateurs spécialisés, Facultés de Médecine, Pharmacie, Sciences, Droit et Lettres, STAPS) de 25 000 étudiants
- Le CHU du Bocage de 500 lits (1 200 à terme)

Enfin le tronc commun permet de desservir l'ensemble des équipements culturels du centre-ville, les théâtres et musées, ainsi qu'un grand nombre d'administrations et de services : poste, mission pour l'emploi, Conseil Régional, Conseil Général, Trésor Public... situés entre la Place Darcy et la place de la République, le long des boulevards de Brosses et de la Trémouille et de la rue Devosges.

Quant au pôle multimodal principal du Grand Dijon, la gare de Dijon ville, située sur le tronc commun des lignes de Tramway, elle bénéficiera désormais d'une desserte en transport collectif urbain particulièrement efficace.

#### 2.2.4 La desserte des grands projets de l'agglomération

Tout au long du tracé des deux lignes de Tramway, de nombreuses opérations d'habitat sont programmées pour les prochaines années, ce phénomène pouvant même s'accroître avec « l'effet Tramway ».

On peut citer au nord les opérations d'urbanisme des quartiers Pouilly, Drapeau/Frémiot, Junot, Urgo, Renan3, Maupassant et Heudelet. A l'horizon 2010, ce sont plus de 5 000 habitants supplémentaires qui sont attendus le long du corridor nord du Tramway.

Tableau 5 : Nouveaux habitants attendus entre Toison d'Or et République

|                        | Horizon     | Logements   | Habitants estimés |
|------------------------|-------------|-------------|-------------------|
| <b>Drapeau-Frémiot</b> | 2009        | 100         | 280               |
| <b>Junot</b>           | 2009        | 588         | 1640              |
| <b>Maupassant</b>      | Moyen terme | 245         | 690               |
| <b>Renan 3</b>         | Moyen terme | 150         | 420               |
| <b>Route d'Ahuy</b>    | Moyen ter   | 40          | 110               |
| <b>Urgo</b>            | 2009        | 409         | 1145              |
| <b>Vergennes</b>       | 2009        | 59          | 165               |
| <b>Lafayette</b>       | 2008        | 35          | 100               |
| <b>Heudelet</b>        | 2010        | 170         | 470               |
| <b>Total</b>           |             | <b>1936</b> | <b>5020</b>       |

(Source : données GD 2007, base 2,8 habitants/logement)

Au sud, sur le tronçon entre la gare de Dijon ville et Chenôve, le développement de l'urbanisation procédera par reconversion de friches industrielles (anciennes minoteries et tanneries) ou militaires (terrains de l'Etamat).

De plus, l'Hôpital Général libérera ses locaux en 2012 ce qui laisse présager de nouvelles opportunités de développement, notamment en ce qui concerne la création d'équipements d'agglomération dans ce secteur. Les bâtiments de l'Hôpital Général étant d'un intérêt architectural et patrimonial indéniable, ces bâtiments seront maintenus et accueilleront logements, activités ainsi qu'un équipement public. Le réaménagement de cet espace est prévu pour 2015.

A Chenôve, le Tramway fait partie intégrante du projet ANRU sur le quartier du Mail. Ce quartier, composé de 4371 logements dont 64% à loyers modérés, va voir son habitat se diversifier et accueillir 53% de logements aidés sur les 4189 logements qu'il comptera à la fin de l'opération<sup>2</sup>. Ce quartier, actuellement très dense, va également gagner en espace public grâce à la diminution du nombre de logements par reconstruction d'une partie de ceux-ci dans d'autres secteurs de l'agglomération dijonnaise. Cela va permettre la création de

<sup>2</sup> Données issues de la « Convention consolidée d'agglomération ANRU Grand Dijon, 2005-2011 », Annexe 1.2, Quartier du Mail de Chenôve.



continuités routières et piétonnes. L'arrivée du Tramway dans ce secteur est donc étudiée comme un moyen supplémentaire de le dynamiser en facilitant les déplacements depuis et vers ce secteur tout en améliorant la qualité des espaces publics. A l'horizon 2010, ce sont près de 4 500 habitants nouveaux qui sont ainsi attendus le long du corridor sud du Tramway.

Tableau 7 : Nouveaux habitants attendus entre la gare de Dijon ville et Chenôve

|                                                | Horizon     | Logements   | Habitants estimés |
|------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------------|
| <b>Etamat-Minoteries</b>                       | Moyen terme | 1000        | 2800              |
| <b>Armand Thibaut</b>                          | 2008        | 97          | 270               |
| <b>Le Petit Creuzot</b>                        | 2010        | 170         | 480               |
| <b>Marsannay / L'Etoile du Sud</b>             | 2009        | 37          | 100               |
| <b>Jean Jaurès</b>                             | 2010        | 90          | 250               |
| <b>Tanneries</b>                               | Moyen terme | 350         | 980               |
| <b>Rénovation Urbaine (ensemble du projet)</b> | 2010        | - 182       | - 500             |
| <b>Total</b>                                   |             | <b>1560</b> | <b>4380</b>       |

(Source : données GD 200, base de 2,8 habitants/logement)

Le long de la ligne B, plusieurs opérations d'habitat sont programmées, avec plus de 3 800 habitants attendus à l'horizon 2011.

Tableau 8 : Nouveaux habitants attendus entre République et Quetigny

|                          | Horizon     | Logements    | Habitants estimés |
|--------------------------|-------------|--------------|-------------------|
| <b>Hyacinthe Vincent</b> | 2010        | 470          | 1 320             |
| <b>Montmuzard</b>        | 2011        | 120          | 340               |
| <b>Marne Marbotte</b>    | 2009        | 86           | 240               |
| <b>Lejay Lagoutte</b>    | Moyen terme | 90           | 250               |
| <b>Quetigny Est</b>      | 2011        | 600          | 1 680             |
| <b>Total</b>             |             | <b>1 366</b> | <b>3 830</b>      |

(Source : données GD 2007, base 2,8 habitants/logement)

La ligne B desservira également le quartier des Grésilles classé projet ANRU. Le programme de l'ANRU sur ce quartier prévoit un total de 1450 démolitions de logements aidés, soit 50% du parc social, dont 900 seront reconstruit sur le quartier. Ces démolitions vont permettre la création de nouveaux espaces, de nouvelles voiries et de percées dans l'organisation urbaine du site. Il s'agit de revenir vers une ville traditionnelle, ouverte sur des perspectives créées par le bâti et les voiries. Il s'agit également d'introduire le principe de mixité dans sa globalité : mixité sociale par la construction de logements libres, mixité des fonctions aussi par la création de pôles de loisir (médiathèque, mur d'escalade...) et par l'arrivée dans le quartier de représentations des collectivités. Celles-ci relèvent le pari de s'installer dans un quartier classé en zone urbaine sensible et zone de redynamisation urbaine et ce seront bientôt 400 employés (CNFPT, DDASS, DRASS...) qui viendront quotidiennement y travailler.



Un autre quartier classé ANRU est desservi par la ligne B du Tramway, il s'agit du centre-ville de Quetigny. Le projet de rénovation urbaine concerne 20 projets, dont 12 seront financés par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (A.N.R.U), touchant aux domaines du logement (dédensification d'ilôt d'habitat collectif, reconstruction ou réhabilitation de logements), de la qualité de vie (réaménagement d'espaces publics, création d'axes de circulation douce, sécurisation d'halls d'immeuble), du lien social (réaménagement du centre social, création d'un pôle pour personnes âgées).

Sur le plan des équipements, de nombreux projets vont également se concrétiser dans les années à venir le long de la ligne B de Tramway, et densifier considérablement le secteur :

- à la fermeture des locaux de l'Hôpital Général, les locaux du CHRU seront entièrement localisés sur le site du Bocage. Pour permettre ce déménagement, les locaux du Bocage s'étendent grâce à la construction d'un bâtiment central qui permettra le passage de 500 lits actuellement à 1200 lits en 2012.
- un nouvel espace dédié à la valorisation des travaux de recherche universitaire et appelé Espace Régional de l'Innovation et de l'Entrepreneuriat (ERIE) devrait être créé dans les années à venir ; il s'agit d'un projet mutualisant les moyens de l'Etat et de la Région, qui se situera à proximité de la rocade. Cette vitrine de l'excellence universitaire fera face au technopole de Mazon-Sully qui accueille des entreprises spécialisées en biotechnologies, alimentation, et santé.
- enfin, l'ouverture de la piscine olympique de 1650 m<sup>2</sup> de surface d'eau est prévue fin 2009 à l'entrée ouest de Quetigny, le long de l'avenue de l'Université. Cette piscine est destinée au grand public, aux scolaires et aux clubs sportifs.





### 3. Les impacts significatifs du projet sur l'environnement et l'aménagement du territoire

#### 3.1 Sur l'environnement

Les impacts du projet de Transport en Commun en Site Propre – Tramway - de l'agglomération dijonnaise sur l'environnement seront décrits & détaillés dans l'étude d'impact qui constitue une pièce essentielle du dossier de Déclaration d'Utilité Publique – DUP -

Cette étude mettra en évidence les impacts directs et indirects, conséquences en terme d'effets du projet sur l'environnement. Elle précisera également les moyens mis en oeuvre dans la conception du projet pour leur réduction, voire leur suppression.

Des mesures à caractère exceptionnel, dites mesures compensatoires, sont envisageables dès lors qu'aucune possibilité de réduire ou de supprimer les impacts significatifs du projet sur l'environnement n'est déterminée.

Des effets négatifs pris en compte :

Dès la conception du projet, des actions ont été mises en place pour réduire les impacts du projet. Néanmoins, les impacts qui n'ont pu être réduits dans leur totalité font d'ores et déjà l'objet de mesures de réduction.

Aucune mesure compensatoire n'est à envisager :

D'ores et déjà il est possible d'affirmer que le projet de Tramway, grâce à la mise en place des mesures de suppression et de réduction, ne crée pas d'impacts résiduels sur l'environnement sur le territoire de l'agglomération dijonnaise et par conséquent, ne nécessite pas la mise en oeuvre de mesures compensatoires.

Une politique en faveur de l'environnement :

La Communauté de l'agglomération dijonnaise conduit depuis de nombreuses années des actions en faveur de l'environnement – la charte de l'environnement en 2004 - et intègre de manière systématique cette thématique dans ses projets. Le projet de Tramway fait partie de ces actions prioritaires en faveur de la réduction des nuisances sonores et l'amélioration de la qualité de l'air.

D'autres actions telles que la lutte contre les pesticides, l'économie de la ressource en eau, l'économie de l'énergie, la plantation d'arbres, ... prendront place qui leur est réservée dans la mise en oeuvre du projet Tramway et ce dès la conception.

#### 3.2. Sur l'aménagement du territoire

##### 3.2.1 Des quartiers en reconversion mieux ancrés à la ville

Le Grand Dijon est engagé dans le dispositif de la politique de la ville qui relève de ses compétences. Avec 10 partenaires, le Grand Dijon vise à renforcer, à l'échelle de l'agglomération, la cohésion sociale et la dynamique de développement partagé.

La loi du 14 novembre 1996 de mise en oeuvre du pacte de relance de la politique de la ville distingue trois niveaux d'intervention pour les territoires. Les zones urbaines sensibles sont les territoires alors définis comme étant en difficulté. Les Grésilles (Dijon), le Mail (Chenôve), le Bief du Moulin (Longvic), le Centre Ville de Quetigny et le Belvédère (Talent) sont classés en ZUS. Cette notion a été modifiée avec le passage de Contrat de Ville à Contrat Urbain de Cohésion Social en 2007.

Pour mettre en œuvre la politique de la ville, le Grand Dijon est assisté de l'Etat avec lequel les élus ont établi les Contrat Urbain de Cohésion Social (CUCS) pour la période 2007-2009. Remplaçant les Contrats de Ville, les CUCS reprennent le principe de géographie prioritaire de l'intervention tout en fixant des axes thématiques prioritaires et en imposant un bilan de l'action au bout de trois ans.

Les quartiers classés en priorité 1 sont ceux connaissant les difficultés les plus prononcées, tant en terme de bâti, profondément dégradé, que de difficultés économiques et sociales des habitants.

Les quartiers classés en priorités 2 sont moins touchés et nécessitent une mobilisation complémentaire au dispositif de droit commun, notamment pour des améliorations de l'espace urbain.

Les quartiers classés en priorité 3 nécessitent moins de crédits mais une attention particulière en terme de coordination des aides existantes dans le droit commun, les difficultés étant d'ordre social.

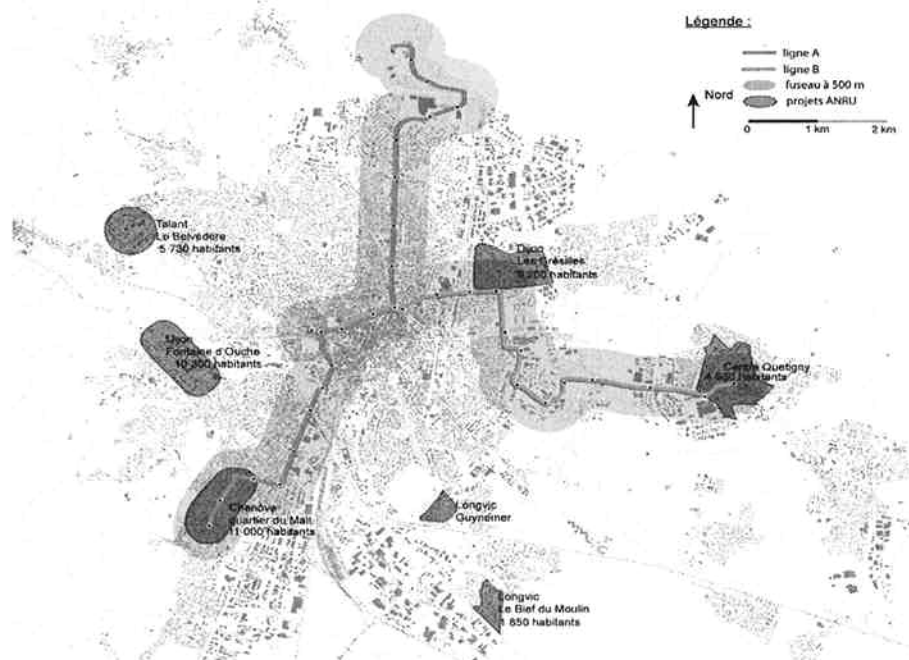
7 quartiers sont actuellement identifiés au regard de la politique de la ville :

- Les Grésilles (Dijon) et le Mail (Chenôve) en priorité 1,
- Fontaine d'Ouche (Dijon) et le Bief du Moulin (Longvic) en priorité 2,
- Guynemer (Longvic), Centre Ville (Quetigny) et le Belvédère (Talent) en priorité 3.

En complément des crédits accordés dans le cadre du CUCS, la Région et le Grand Dijon ont programmé, pour les mêmes thématiques, des financements complémentaires dans le cadre d'un Plan Urbain de Cohésion Sociale (PUCS).

Depuis la loi du 1<sup>er</sup> août 2003 pour la ville et la rénovation urbaine, l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), permet aux quartiers classés en ZUS l'obtention de crédits importants pour leur transformation urbaine. Les projets sont principalement composés d'opérations de démolition et de reconstruction, visant à la réintroduction de la mixité sociale, et d'amélioration de l'habitat et des espaces publics dans ces quartiers. La première convention de renouvellement urbain 2005-2009 entre l'ANRU et le Grand Dijon se base sur la classification en ZUS des quartiers. Signée le 12 mai 2005, cette convention subventionne les projets des cinq quartiers classés en ZUS. L'avenant pour la période 2009-2011 intègre le quartier de Fontaine d'Ouche.

Figure 11: Interaction du projet sur les quartiers ANRU





Parmi les 50 930 habitants des secteurs d'intervention de la politique de la ville, 47% bénéficieront de la desserte du tramway.

Le Grand Dijon souhaite faire du Tramway un puissant outil de cohésion sociale pour son territoire. Cette volonté est accompagnée d'une démarche partenariale avec l'ensemble des acteurs territoriaux de la politique de la ville, afin d'harmoniser les projets de renouvellement urbain au projet de tramway et d'amplifier leur portée respective.

### 3.2.2 Des pôles et des équipements mieux desservis

Le tracé du tramway permet la desserte de nombreuses zones d'activités et de services ainsi que de pôles d'équipements publics et de loisirs ayant un périmètre d'attraction bien plus large que l'agglomération dijonnaise.

Au-delà de la desserte de ces lieux depuis la gare de Dijon Ville, et dans le futur depuis la gare de Dijon TGV, c'est l'ensemble de la population de l'agglomération qui bénéficie d'une meilleure connexion à ces lieux situés en limite de l'urbanisation : le Zénith, les espaces commerciaux de Toison d'Or, de Quetigny, et de Chenôve par rabattement sur le tramway. Le CHU et l'université sont également directement desservis par le tramway, permettant d'accroître le niveau de confort pour les utilisateurs actuels des transports en commun.

Certains espaces sportifs, comme la piscine olympique et le stade, excentrés, seront accessibles selon des plages horaires plus étendues et plus rapidement depuis le centre ville, et grâce aux correspondances entre les lignes de tramway et tram/bus, depuis l'ensemble des secteurs d'habitations.

Cette desserte performante des secteurs de loisirs bénéficiera notamment aux personnes ne possédant pas de véhicule ou de permis de conduire. L'accès à la culture, aux loisirs, aux soins, mais également aux zones d'emploi, sera ainsi rendu possible pour tous.



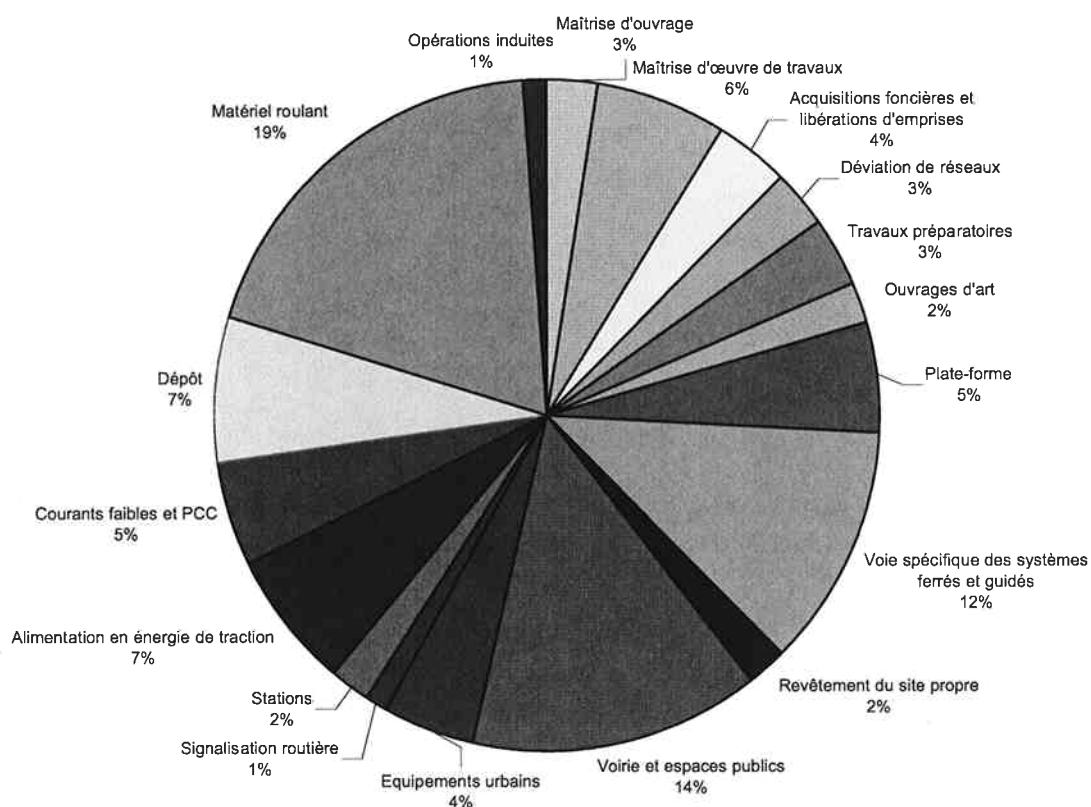
## 4 Le coût estimatif

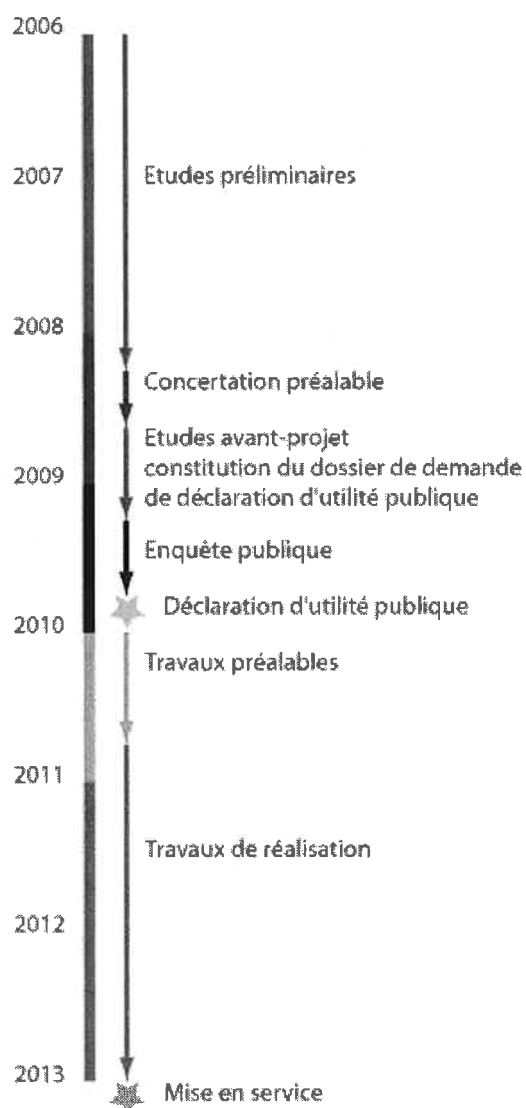
Ce projet de tramway représente un investissement de 394 M€ pour le Grand Dijon et constitue ainsi une opération importante dont les bénéfices seront amortis sur une période de 30 à 40 ans, en cohérence avec la durée de vie du projet.

Les investissements nécessaires à sa réalisation seront financés par le produit du Versement Transport, les subventions des collectivités partenaires (Conseil Général, Conseil Régional) et par une subvention de l'Etat qui, dans le cadre du Grenelle de l'environnement a annoncé le financement de 1500 kilomètres de Tramway.

L'investissement est composé de frais de gestion et d'études du projet, de travaux lourds spécifiques au Tramway, des aménagements rendus nécessaires par celui-ci et de l'ensemble du matériel spécifique à ce mode de transport : matériel roulant, signalisation et gestion des circulations...

Figure 12: Schéma de répartition des postes budgétaires





Le planning de réalisation du tramway prévoit une mise en service au début de l'année 2013, les travaux commençant dès 2010, après obtention de la déclaration d'utilité publique.