



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du mercredi 12 novembre 2008

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. GRANDGUILLAUME et M. BORDAT

Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. Didier MARTIN	M. Louis LAURENT
M. Jean ESMONIN	M. Benoît BORDAT	M. Roland PONSAA
M. Gilbert MENUT	M. Joël MEKHANTAR	M. Michel ROTGER
Mme Colette POPARD	M. Christophe BERTHIER	M. François NOWOTNY
M. Rémi DETANG	M. Philippe DELVALEE	Mme Christine MASSU
M. José ALMEIDA	M. Georges MAGLICA	M. Michel FORQUET
M. Jean-François DODET	Mme Françoise TENENBAUM	M. Claude PICARD
M. François DESEILLE	Mme Anne DILLENSEGER	M. Gaston FOUCHERES
M. Laurent GRANDGUILLAUME	Mme Christine DURNERIN	M. Pierre PETITJEAN
M. Patrick CHAPUIS	Mme Nelly METGE	M. Nicolas BOURNY
M. Michel JULIEN	Mme Elisabeth BIOT	M. Jean-Philippe SCHMITT
Mme Marie-Françoise PETEL	Mlle Christine MARTIN	M. Philippe GUYARD
M. Gérard DUPIRE	Mlle Nathalie KOENDERS	M. Gilles MATHEY
M. Jean-François GONDELLIER	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY	Mme Françoise EHRE
Mme Catherine HERVIEU	M. Alain MARCHAND	M. Patrick BAUDEMENT
M. François-André ALLAERT	M. Mohammed IZIMER	Mme Geneviève BILLAUT
M. Jean-Claude DOUHAIT	M. Mohamed BEKHTAOUI	M. Michel BACHELARD
M. Jean-Paul HESSE	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	M. Philippe BELLEVILLE
Mlle Badiaâ MASLOUHI	Mme Joëlle LEMOUZY	M. Norbert CHEVIGNY
M. Yves BERTELOOT	M. Jean-Yves PIAN	M. Christian PARIS
M. Patrick MOREAU	Mlle Stéphanie MODDE	Mme Noëlle CABBILLARD.
M. Dominique GRIMPRET	M. Philippe CARBONNEL	
M. Jean-Pierre SOUMIER	M. Alain LINGER	
M. André GERVAIS	M. Pierre LAMBOROT	

Membres absents :

M. Lucien BRENOT	M. Pierre PRIBETICH pouvoir à M. François REBSAMEN
	M. Jean-Patrick MASSON pouvoir à Mlle Stéphanie MODDE
	M. Alain MILLOT pouvoir à Mme Colette POPARD
	Mme Hélène ROY pouvoir à M. Alain MARCHAND
	Mme Myriam BERNARD pouvoir à M. Laurent GRANDGUILLAUME
	Mme Fadoua LALOUCHE pouvoir à M. Roland PONSAA
	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET pouvoir à M. Michel FORQUET
	Mme Claude DARCIAUX pouvoir à M. José ALMEIDA
	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE pouvoir à M. Gilles MATHEY
	M. Jean-Claude GIRARD pouvoir à Mme Françoise EHRE
	M. Murat BAYAM pouvoir à M. Jean-Paul HESSE
	M. Rémi DELATTE pouvoir à M. Jean-François DODET.

OBJET : DEPLACEMENTS

TCSP - Choix du mode et du tracé, Plan de financement et Autorisation au Président de solliciter toutes subventions

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de l'environnement ;

Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;

Vu la délibération en date du 10 février 2005 par laquelle le Conseil de communauté a autorisé le lancement d'une étude d'opportunité et de faisabilité pour la mise en œuvre d'un TCSP dans l'agglomération dijonnaise ;

Vu la délibération n°GD2008-05-15-01 en date du 15 mai 2008 par laquelle le Conseil de communauté a validé le principe de réalisation de deux lignes de TCSP et décidé du lancement de la concertation préalable, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme ;

Considérant que la phase de concertation, qui s'est déroulée entre le 2 juin et le 11 juillet 2008, a permis aux participants de s'exprimer sur l'opportunité et les grandes caractéristiques du projet et qu'un vaste dispositif d'information a été mis en place, faisant une large place à l'expression de la population, notamment à l'occasion de six réunions publiques ;

Considérant que la concertation publique a permis de présenter les options en termes de matériel, de variantes d'itinéraire et de coût du projet et de recueillir les observations des participants sur ces différents points ;

Vu la délibération n°GD2008-09-25-02 en date du 25 septembre 2008 par laquelle le Conseil de communauté a approuvé le bilan de la concertation préalable et décidé de le mettre à disposition du public ;

Vu la délibération n°GD2008-09-25-11 en date du 25 septembre 2008 par laquelle le Conseil de communauté a décidé de la saisine de la Commission nationale du débat public, en application de l'article L. 121-8 du Code de l'environnement ;

Vu l'avis de la Commission nationale du débat public rendu le 5 novembre 2008 ;

Considérant les avantages que présentent un TCSP de type tramway fer et le tracé retenu en conclusion du bilan de la concertation ;

Considérant que, suite aux choix techniques réalisés, le coût du projet est estimé à 398,9 millions d'euros hors taxes (valeur 2008), hors opérations connexes (billettique...). Ce coût inclut :

- les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage
- les acquisitions foncières et les libérations d'emprise
- les déviations de réseau et les travaux préparatoires
- les ouvrages d'art
- la plateforme et la voie du système de TCSP
- les revêtements de plateforme et les travaux de voirie de façade à façade
- les équipements urbains et la signalisation routière
- les stations
- l'alimentation en énergie électrique de traction
- les systèmes de commandes
- le dépôt sur le site de l'EMM
- le matériel roulant
- diverses opérations induites (Esplanade Erasme Nord, parcs-relais...)

Considérant que le plan de financement prévisionnel (en fonction des critères d'intervention des partenaires) pour la réalisation du projet pourrait être le suivant :

- Des subventions seront sollicitées auprès de l'Union Européenne, de l'Etat et des collectivités territoriales:

■ le FEDER : 5 millions d'euros au titre de l'intermodalité.

■ l'Etat à hauteur de 75 millions d'euros, soit 25 % du coût hors frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, de foncier et de matériel roulant, conformément à l'appel à projets « Transports urbains » hors Ile de France, du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire, faisant suite au Grenelle de l'Environnement.

L'octroi de cette subvention est indispensable à la bonne avancée et à la rapidité d'exécution du projet de l'agglomération dijonnaise qui concourt à la desserte de trois quartiers en renouvellement

urbain et participera donc au désenclavement de ces territoires.

- la Région : 40 millions d'euros, soit 10% du coût du projet ;
- le Département : 40 millions d'euros, soit 10% du coût du projet

La réalisation de l'intégralité du projet dépendra du niveau de participation des différents partenaires, conformément au plan de financement énoncé ci-dessus.

- La Communauté de l'agglomération dijonnaise supportera une charge nette de 238,9 millions d'euros. Le Grand Dijon recherchera prioritairement des financements bonifiés auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations (dossier en cours) et de la Banque Européenne d'Investissement (dépôt du dossier prévu en janvier 2009).

LE CONSEIL,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- **d'approuver** le projet de TCSP de type tramway fer et le tracé tels que présentés en conclusion du bilan de la concertation (ci-après annexé) ;
- **d'approuver** le plan de financement ci-avant détaillé ;
- **d'autoriser** le Président à prendre et à signer tous actes utiles relatifs aux dossiers de demandes de subvention (Etat, Union Européenne et collectivités territoriales).

Pour extrait conforme,
Le Président
Pour le Président


Pierre PRIBETICH

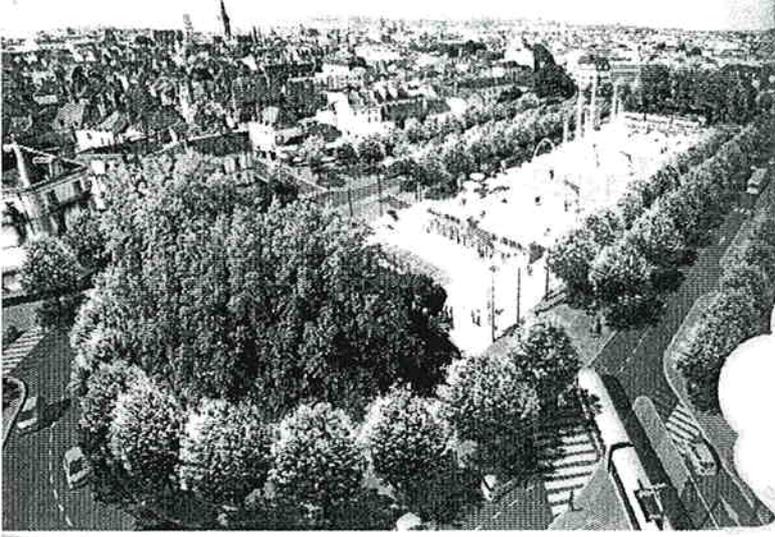
PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

14 NOV. 2008



Publié le **14 NOV. 2008**
Déposé en Préfecture le

**BILAN DE LA
CONCERTATION PRÉALABLE**
À LA CRÉATION DE 2 LIGNES
DE TRANSPORT EN COMMUN
EN SITE PROPRE
2 JUIN > 11 JUILLET 2008



VU pour être annexé à délibération

du Conseil du : 12 NOV. 2008

DIJON, le : 14 NOV. 2008

LE PRÉSIDENT,

Pour le Président,
le vice-Président,


Pierre PRIBETICH


PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR

Déposé le :

14 NOV. 2008



Grand Dijon **ÉCOMOBILITÉ**

une dynamique pour l'agglomération par les transports en commun

BILAN DE LA CONCERTATION



SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	
1.1. Les objectifs de la concertation	3
1.2. La méthodologie du bilan	3
2. LA MISE EN OEUVRE DE LA CONCERTATION	
2.1 Le dispositif d'information	
2.2 Les moyens d'expression	
2.3 Les réunions publiques	
3. LE BILAN DE LA CONCERTATION	
3.1 Bilan Quantitatif	
3.2 Synthèse des expressions du public	
3.3 Les thèmes récurrents	
3.3.1 Le matériel roulant	
3.3.2 Le tracé des deux lignes	
3.3.3 L'intermodalité	
3.3.4 Le développement durable	
3.3.5 Les aspects économiques du projet	
3.3.6 Les modalités de la concertation	
3.3.7 Les perturbations liées aux travaux	
4. LES ORIENTATIONS DONNÉES AU PROJET	
4.1 Le matériel roulant	
4.2 Le tracé	
4.3 L'intermodalité	
4.4 Les impératifs de développement durable	
4.5 Les aspects économiques du projet	
5. ANNEXES	
5.1. La délibération du conseil de communauté du 15/05/08 décidant du lancement de la concertation	

1. INTRODUCTION

UN PAS DÉCISIF VERS L'ÉCOMOBILITÉ

Suite aux études de faisabilité démarrées en 2006, le Conseil de Communauté du Grand Dijon a délibéré à l'unanimité le 15 mai 2008 afin de lancer la concertation préalable à la création de deux lignes de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) dans l'agglomération.

Du 2 juin au 11 juillet 2008, un vaste dispositif d'information et de concertation a été mis en œuvre pour permettre aux habitants de l'agglomération de s'exprimer sur l'opportunité et les grandes caractéristiques de ce projet, qui constitue un enjeu majeur pour la qualité de vie et l'attractivité du Grand Dijon.

En effet, la mobilité en ville est l'affaire de tous. Pour les élus de la Communauté d'agglomération, maîtriser les flux de circulation et lutter contre la pollution atmosphérique et le bruit sont des défis essentiels car ils touchent à la qualité de la 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 que sont les transports collectifs, le vélo et la marche.

Dans la continuité des engagements pris dans son Plan de Déplacements Urbains, constatant que le réseau de bus Divia, malgré ses performances, a atteint le maximum de sa capacité de développement, le Grand Dijon a étudié la faisabilité de lignes de Transports en Commun en Site Propre – Tramway ou Bus à Haut Niveau de Service - qui répondent dans la durée aux besoins de mobilité induits par le dynamisme et l'attractivité de la capitale régionale de la Bourgogne.

Autrement dit, ce projet vise à créer les conditions d'une mobilité durable dans l'agglomération ; une "écomobilité" qui permette à tous de se déplacer facilement, qui favorise la cohésion sociale et le développement économique, en minimisant les nuisances environnementales.

Cela suppose de créer 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, autrement dit le passage d'un mode de déplacement à un autre.

Dans cette perspective, il a donc été proposé de réaliser deux lignes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP), qui totalisent environ 20 kilomètres et desservent trois grands axes concentrant les principaux flux de déplacements actuels et futurs.

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 à ce projet 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.

1.1 L'objectif de la concertation

La concertation préalable à la création de deux lignes de TCSP, conformément à l'article L 300-2 du code de l'urbanisme a pour objectif de présenter au public le projet de la communauté d'agglomération en cours de réflexion, de recueillir les avis des futurs usagers, riverains, et toute personne concernée afin de constituer un outils d'analyse et d'aide à la décision pour les élus et les services.

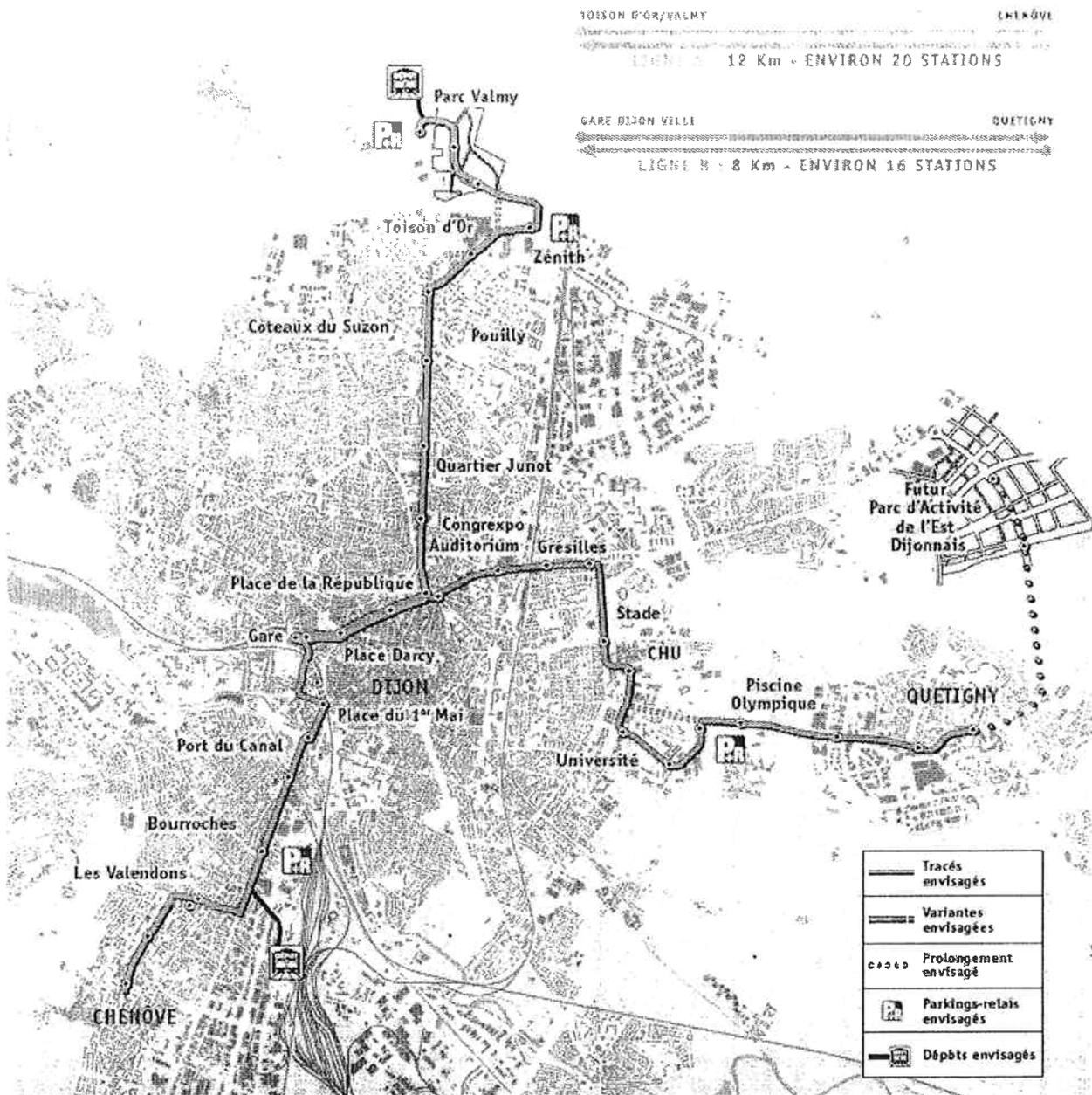
1.2 La méthodologie du bilan

Le présent document recense les modalités d'organisation de cette concertation et fait le bilan des échanges et des contributions de chacun à l'élaboration du projet.

En effet, à l'issue de la période de concertation, la Communauté d'agglomération du Grand Dijon a rassemblé l'ensemble des expressions du public (registres, urnes, site internet, enregistrements des réunions publiques, courriers) et a procédé à un travail d'analyse tant quantitatif que qualitatif des avis, des questions, remarques, critiques, analyses et suggestions.

Ainsi, ce document présente les avis formulés par les habitants de l'agglomération de la manière la plus exhaustive afin de répondre à 3 objectifs majeurs :

1. Rendre compte de manière fidèle de la participation des citoyens
2. Constituer un outil d'aide à la décision des élus à partir d'un état des lieux clair et détaillé des différents avis et suggestions
3. Informer les habitants de l'agglomération sur le bilan de la concertation et sur ses conclusions et préconisations.



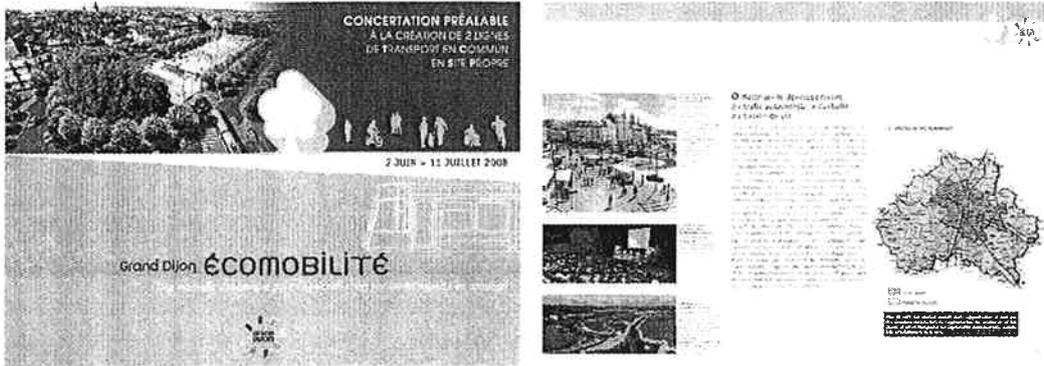
Les deux lignes de TCSP envisagés présentées lors de la période de concertation préalable.

2. L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

La concertation préalable sur le projet de TCSP a été organisée conformément aux modalités définies par la délibération du Conseil de Communauté de l'Agglomération dijonnaise du 15 mai 2008. Elle s'est déroulée du lundi 2 juin 2008 au vendredi 11 juillet 2008. Un dispositif d'information et d'échanges reposant sur les outils suivants a été mis en œuvre : dossier de concertation, dépliant de présentation du projet, expositions permanentes, réunions publiques, registres, bulletin avec dépôts dans des urnes, site internet et courriel.

2.1 Le dispositif d'information

- le dossier de concertation



format A3 – 32 pages – tirage à 2 700 ex

Ce document, réalisé à partir des données des études de faisabilité, présentait les enjeux et objectifs du projet de création de deux lignes de TCSP, ses grandes caractéristiques et le dispositif de concertation. Il était disponible dans les lieux de la concertation (mairie centrale de Dijon et les 5 mairies annexes, siège du Grand Dijon, mairies de Chenôve et Quetigny) et téléchargeable sur le site Internet du Grand Dijon.

Diffusion du dossier de concertation (hors grand public)	Nombre d'exemplaires
Communes du Grand Dijon	288
Conseillers communautaires du Grand Dijon	82
Partenaires institutionnels et socio économiques du Grand Dijon :	15
<ul style="list-style-type: none"> - Conseil Général de Côte d'Or - Conseil Régional de Bourgogne - Direction Régionale de l'Équipement et la Direction Départementale de l'Équipement - Préfecture de Côte d'Or - Chambre de Commerce et d' Industrie - Direction Départementale et Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales - Université de Bourgogne - Rectorat - Inspection Académique - Medef - Confédération Générale du Patronat des Petites et Moyennes Entreprises - Union des Industries et des Métiers de la Métallurgie - Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics 	

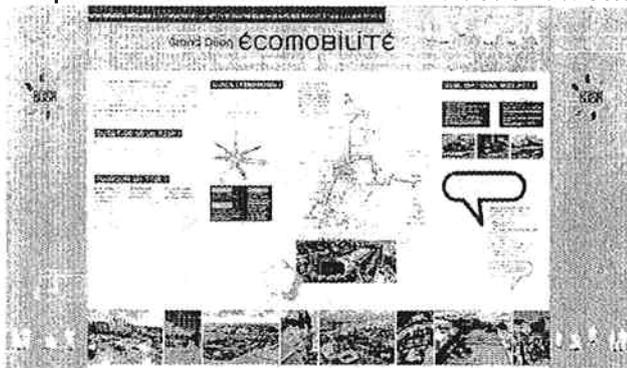
- Le Dépliant du projet



Ce document, qui présentait le principaux enjeux et les grandes caractéristiques du projet et annonçait les dates et lieux des réunions publiques, a été distribué dans toutes les boîtes aux lettres de l'agglomération. Il était également diffusé lors des réunions publiques et dans les 22 mairies du Grand Dijon.

Format A4 – 6 pages – tirage à 150 000 ex

- Exposition dans les mairies des communes concernées par le tracé et au Grand Dijon



Dans ces lieux, une exposition présentant de manière succincte le projet et les dates des réunions publiques, accompagnait la mise à disposition du dossier de concertation, des registres et des bulletins d'expression.

Format 3,5mx2,2m – 9 exemplaires

- Point information dans les autres communes



Dans les 19 autres communes de l'agglomération, un point information a été installé dans les mairies. Il était constitué d'un panneau présentant une carte du projet et les dates des réunions publiques et d'un stock de dépliants de synthèse du projet.

Format 1m X 2 m – 19 exemplaires

- Site Internet du Grand Dijon

Accessible dès la page d'accueil, une rubrique complète du site Internet du Grand Dijon était consacrée à la présentation du projet. Le dossier de concertation était téléchargeable et a fait l'objet de plus de 500 téléchargements.

- Relations presse



Une conférence de presse a été organisée par le Grand Dijon le 15 mai 2008 pour annoncer l'ouverture de la concertation. Un dossier de presse a été remis aux journalistes présents.

Les media s'en sont fait l'écho de la manière suivante :

- France 3 Bourgogne, émission *La voix est libre* (26 min), intervention de F. Rebsamen (Président du Grand Dijon) et A. Peter (architecte du projet) ;
- France 3 Bourgogne, 4 sujets de 1 min 45 en amont de l'émission *La voix est libre*, annonçant la concertation ;

Les radios locales, dont France Bleu Bourgogne, ont relayé l'information et annoncé les dates de réunions publiques

41 articles sont parus dans la presse locale, régionale et nationale en mai, juin et juillet.

- Réunions d'information auprès de publics spécifiques

A la demande des élus du territoire, le Grand Dijon est intervenu pour présenter le projet auprès des instances suivantes :

- Conseils municipaux de Dijon, de Talant, de Fontaine-lès-Dijon, et d'Ahuy.
- Commission Grands Projets de la ville de Dijon.

Des délibérations ont été prises par les villes de Quetigny, Sennecey-lès-Dijon, Fontaine-lès-Dijon et Talant. Le

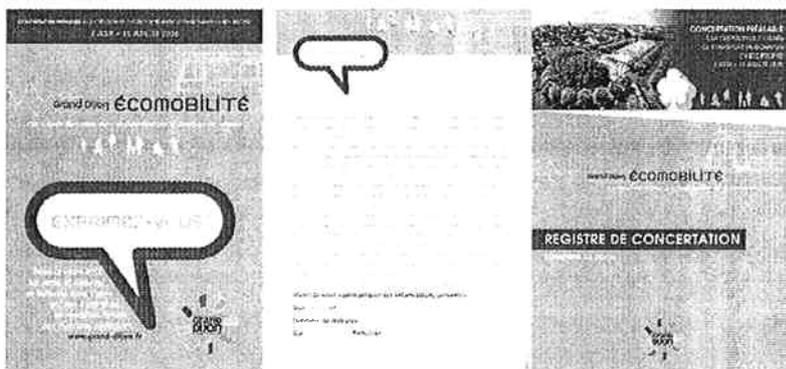
conseil municipal de Saint-Appolinaire a apporté une contribution au débat. Parallèlement, des réunions d'information ont été organisées pour :

- la Direction Régionale de l'Équipement,
- l'Université de Bourgogne
- la direction du développement de la SNCF
- le personnel de Divia (300 personnes)

2.2 Les moyens d'expression

Chaque citoyen était libre de s'exprimer (avis et/ou question) sur le projet au moyen des supports suivants :

- prise de parole lors des réunions publiques,
- registres dans les mairies,
- bulletins à déposer dans les urnes dans les mairies concernées par le tracé, au Grand Dijon et lors des réunions publiques,
- courriel au Grand Dijon,
- courrier



2.3 Les réunions publiques

Information de la tenue des réunions publiques

- Annonces presse



14 annonces sont parues dans les 5 principaux supports de presse quotidienne et magazine locaux (Le Bien Public, Le Journal du Palais, la Gazette de la Côte d'or et Big Bang Magazine, Dijon Beaune Femmes). Ce plan média comprenait également des bandeaux sur le site Internet du Bien Public.

Format ¼ ou ½ page – 14 parutions entre le 2/06/08 et le 2/07/08

- Affichage dans les bus



Affiche 800 ex



Affichette à emporter 5000 ex



Ecran vidéo dans les bus

Une information sur la concertation et les réunions publiques a été déployée sur le réseau de transports DIVIA, en direction des usagers.

- Flyer d'invitation aux réunions publiques



Outre le dépliant de synthèse, une invitation du public à chaque réunion publique a été diffusée dans les boîtes aux lettres du secteur concerné, quelques jours avant la tenue de cette dernière.

Format A5 – 6 modèles - tirage 42 000 ex

- Affichage urbain

Les dates des réunions publiques ont été communiquées sur les 27 panneaux d'affichage électroniques de la ville de Dijon.

Les villes de Dijon, Quetigny et Chenôve ont assuré le relais de l'information dans leurs propres supports de communication municipaux.

- Réunions publiques

Six réunions publiques ont eu lieu :

- le 6 juin - Salle du Conseil du Grand Dijon,
- le 9 juin - Salle Devosge à Dijon,
- le 18 juin - MJC Bourroches à Dijon,
- le 19 juin - Mairie de Chenôve,
- le 23 juin - Salle Camille Claudel à Dijon
- le 3 juillet - Salle Pierre Mendès-France à Quetigny.

Ces réunions publiques s'appuyaient sur un support diaporama power point et étaient animées par le Président du Grand Dijon, et le cas échéant les maires des communes concernées, le conseiller communautaire délégué au dossier TCSP. Elles ont toutes fait l'objet d'un enregistrement audiophonique. La présentation technique du projet était réalisée par le directeur de la mission TCSP. A l'issue de cette présentation, la parole était donnée au public pour une durée d'une heure à une heure trente consacrée aux échanges et aux questions-réponses.



Salle du Conseil du Grand Dijon



Salle Devosge à Dijon



MJC Bourroches à Dijon



Mairie de Chenôve



Salle Camille Claudel à Dijon



Salle Pierre Mendès-France à Quetigny

3. LE BILAN DE LA CONCERTATION

3.1 Le bilan quantitatif

La concertation préalable a donné lieu à une participation intéressante du public pour ce type de projet. Près de 1100 personnes ont assisté aux réunions publiques. Les habitants ont par ailleurs, très largement utilisé les différents moyens d'expression mis à leur disposition. Au total, 897 expressions diverses ont pu être recueillies.

Fréquentation des réunions publiques

Lieu de la réunion	Nombre de personnes présentes
Grand Dijon – salle du Conseil	252
Dijon – salle Devosges	203
Dijon – MJC Bourroches	190
Chenôve - mairie	181
Dijon – salle Camille Claudel	123
Quetigny – salle P. Mendès-France	120
TOTAL	1069

OUTILS D'ÉCHANGES	NOMBRE D'EXPRESSIONS (AVIS&QUESTIONS)
Commentaires dans les registres	480
Urnes Mairies Annexes	116
Questions & Urnes réunion publique	191
Courriels	97
Courriers	13
TOTAL	897

3.2 Synthèse des expressions du public

	Matériel roulant	Le tracé des 2 lignes	L'intermodalité	Développement durable	Les aspects économiques du projet	Questions diverses (concertation et travaux)
Nombre d'avis/questions correspondants	267	223	169	142	102	48

[NB : Un avis pouvant porter sur plusieurs thématiques, le nombre total ne correspond pas au nombre de personnes qui se sont exprimées.]

Sur l'ensemble des 897 contributions analysées (questions posées lors des réunions publiques, bulletins, emails et courriers, commentaires dans les registres), 605 personnes ont exprimé un avis sur l'intérêt global du projet. Parmi ces 605 avis, 498 sont positifs et 107 plutôt négatifs ou réservés. Au vu de ces résultats obtenus, l'opportunité des deux lignes de TCSP apparaît comme très largement admise.

Les raisons avancées par les habitants pour expliciter leur choix sont multiples. La nécessité de développer le réseau de transport en commun (en terme de confort, de fréquence, de régularité, de capacité), un meilleur respect de l'environnement, l'opportunité de contribuer à l'embellissement urbain et au dynamisme de l'agglomération sont les arguments les plus souvent évoqués.

De manière générale, des questions autour du financement et du coût du projet ont été posées aux cours des échanges, de même que les questions liées à la préservation de la qualité du réseau de bus actuel, et à l'organisation possible de la concertation.

Les thèmes récurrents abordés lors de la concertation sont développés ci-après par ordre décroissant d'avis recensés.

3.3 Les thèmes récurrents

3.3.1 Le matériel roulant

Avec 267 avis exprimés (soit 30% du total), le choix du matériel roulant apparaît comme le sujet de première importance. Plus de 80% de ces avis se déclarent favorables au choix d'un mode de transport de type tramway, 12% privilégient la solution de type BHNS et 7% environ se déclarent contre le tramway. Enfin, 2 personnes demandent que soit étudiée une solution de métro léger automatique tel que celui de Lille ou Rennes.

Les personnes désirant que le tramway soit retenu citent un certain nombre de villes françaises, où la réalisation de ce mode de transport a transformé positivement la cité, telles que Bordeaux, Caen, Grenoble, Le Mans, Marseille, Montpellier, Nancy, Nantes, Strasbourg, ou encore le tramway des maréchaux à Paris.

La plupart des avis convergent vers une solution ferroviaire car elle apparaît comme ayant fait ses preuves, plus efficace pour apporter une alternative à l'usage de la voiture, comme ayant un moindre impact sur l'environnement, permettant des aménagements urbains de plus grande qualité et plus « verts », enfin, comme étant « la plus sûre » en cas de chute de neige et de verglas.

Le tramway est également perçu d'usage plus aisé pour les personnes à mobilité réduite. La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) de la région Bourgogne encourage également l'adaptation des infrastructures de transport aux personnes à mobilité réduite.

64 avis proposent une solution sur rails contre 11 pour une solution sur pneus. Ces derniers préfèrent le pneu au rail considérant que cette solution est moins bruyante et moins pénalisante pour les usagers pendant la durée des travaux. Parmi les personnes favorables au tramway sur rails, 4 d'entre elles demandent que l'infrastructure soit compatible à terme avec un tram-train (le réseau de Karlsruhe est cité). Sur ce point, le Conseil Régional de Bourgogne, estime « souhaitable d'adopter un tramway sur fer » afin d'envisager à terme des navettes de tram-train.

Les personnes favorables au Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) argumentent leur choix sur les critères de coût moins élevé, d'impacts réduits en phase de travaux et de plus grande souplesse d'exploitation. La grande majorité demande que le BHNS fonctionne à l'énergie électrique (trolleybus). Une personne perçoit le BHNS comme étant plus rapide que le tramway.

8 personnes sont inquiètes de l'impact visuel des lignes aériennes pour les véhicules à motorisation électrique et demandent qu'une solution sans fil comme à Bordeaux ou Nice soit étudiée.

Les Réponses du Maître d'Ouvrage :

Les avis formulés reflètent bien que le tramway semble le plus adapté à la situation des transports publics dans l'agglomération. Tant en terme de capacité de transport, que d'amélioration qualitative, de report modal (plus apte à convaincre nombre d'automobilistes à laisser leur véhicule particulier), d'impact sur l'environnement, le tramway apparaît comme étant le plus performant pour une majorité des personnes qui se sont exprimées à ce sujet.

Véritable projet solidaire et de cohésion sociale, le TCSP permettra logiquement l'accessibilité à tous les usagers, afin de permettre aux personnes à mobilité réduite tout comme aux parents avec des poussettes d'emprunter ce mode de transport aisément, au moyen de véhicules à plancher bas, au plus près de l'accès du quai.

Le mode ferré est préféré car c'est une technologie éprouvée qui permet des aménagements de meilleure qualité, notamment la création d'espaces végétalisés. Si le mode tramway sur rails devait être choisi, le Grand Dijon veillerait à ce que l'infrastructure soit compatible à terme avec une solution de tram-train.

Quelques personnes demandent que le tramway soit sur pneu car il serait moins bruyant et moins perturbant pendant les travaux. Or, le tramway sur rails s'avère moins émetteur de bruit et l'impact pendant les travaux est identique.

En réponse aux préoccupations exprimées concernant la comparaison des modes de transport :

- *Le BHNS et le tramway présentent les mêmes performances en terme de vitesse, d'accélération et de freinage.*
- *L'impact en phase travaux d'une solution BHNS peut-être moins important qu'une solution tramway. Les travaux de déviations des réseaux souterrains doivent tout de même être réalisés quelque soit le mode de transport retenu.*
- *Le BHNS apporte une certaine souplesse d'exploitation car il n'est pas contraint par un système de guidage matériel. Cette souplesse est utile lors de la réalisation de travaux de voirie mais l'itinéraire d'une ligne à haut niveau de service ne doit être modifié que très rarement afin de ne pas perturber les usagers par de trop fréquentes réorganisations du réseau.*

- *En terme de coût le BHNS est, à qualité d'aménagement équivalent, environ 2 fois moins cher que le tramway. La durée de vie d'un bus est de l'ordre de 20 ans alors que celle d'un tramway atteint 40 ans, (certains véhicules à Bruxelles et dans les pays de l'est de l'Europe atteignent même une durée de vie de l'ordre de 60 à 70 ans). Par ailleurs, rapporté au nombre de places voyageurs et donc au chiffre d'affaires généré, l'écart de coût est beaucoup moins significatif car le tramway peut transporter 200 à 300 personnes alors qu'un BHNS ne peut en transporter que de 100 à 150. Sur les axes où la concentration de demande de transport le justifie, la solution tramway peut donc apparaître comme la plus économique à long terme.*
- *Aujourd'hui deux types de solutions de tramway sans fil sont en service : la captation par un rail central au sol, tel qu'à Bordeaux et l'autonomie grâce à des batteries embarquées, tel qu'à Nice. Ces deux solutions sont utilisées ponctuellement afin de s'affranchir de la ligne aérienne dans des secteurs emblématiques. La première solution renchérit le coût du projet et la deuxième ne s'inscrit pas dans une démarche de développement durable, en raison du traitement des batteries usagées.*

3.3.2 Le tracé des deux lignes

223 participants se sont exprimés sur les itinéraires présentés à la concertation.

A/ Les caractéristiques principales

- 1. Le tracé

Le tracé est jugé « bon », les lignes « judicieuses », car empruntant des axes structurants de l'agglomération. La desserte de la gare est qualifiée d'« utile » compte tenu du nombre important de personnes travaillant ou résidant en périphérie. De même, le rapprochement du centre-ville et de l'université permis par ce tracé, apparaît comme une « idée intéressante ».

Dans un courrier adressé à M. le Maire de Dijon, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) de la région Bourgogne salue une telle initiative et recommande « le maintien impératif de la construction simultanée des deux lignes prévues au projet afin de créer un effet réseau ».

Certains redoutent que la durée du trajet en TCSP soit moins attractive que ne l'est actuellement le bus. Des remarques portent également sur la fréquence du futur mode de transport et la durée du trajet qui pourrait dans certains cas être allongée, notamment sur l'itinéraire entre Quetigny et la gare.

- 2. Les stations

L'emplacement des stations suscite quelques interrogations. La mise en place du TCSP réduirait le nombre d'arrêts (notamment sur le tracé Quetigny-gare), par rapport aux arrêts de bus actuels du réseau Divia. Les aspects de sécurité sont également évoqués quant au positionnement des futures stations notamment pour celles qui pourraient être situées en position centrale de la chaussée.

- 3. Le site propre ou l'insertion des deux lignes de TCSP dans la voirie

La répartition des différents modes de transports (TCSP, véhicules particuliers, bus, vélos, piétons) dans l'espace des rues empruntées a suscité de nombreuses questions.

Le positionnement des lignes du TCSP sur le boulevard de la Trémouille, de Brosses, sur l'avenue Jean-Jaurès ou encore sur l'avenue de Langres et du Drapeau interrogent certaines personnes qui souhaiteraient savoir si les automobilistes continueront à emprunter ces axes. Le maintien des accès aux riverains, aux parkings et aux commerçants est également source d'inquiétudes.

Sur le tronçon gare-république, le risque d'encombrement et de gêne pour les riverains est évoqué par quelques participants. Certains se sont prononcés en faveur du maintien des arbres le long du boulevard de Brosses et de la Trémouille.

Trois participants souhaiteraient connaître l'insertion précise des lignes de TCSP sur Chenôve et notamment sur le quartier du Mail.

- 4. Les variantes de la concertation sur la ligne A

La desserte du Zénith est soutenue par quelques participants afin de desservir cette infrastructure les soirs d'événements. Deux participants ont évoqué la possibilité de traverser la pelouse au sud du centre commercial de la Toison d'Or afin de rejoindre la place Marie de Bourgogne.

Au nord de la ligne A, le tracé du TCSP dans les rues Georges Bernanos et Simenon a suscité une vingtaine d'expressions (questions en réunion publique, courriers, email, bulletins) et mobilisé les riverains. Ils souhaitent que soit privilégié le tracé de la liane 2 actuelle afin de limiter les nuisances d'usages dans une rue à dominante habitat (200 logements) avec des parkings. Une pétition recueillant les signatures de 46 résidents des rues concernées, favorable au tracé de la variante passant par l'avenue de Langres, le rond point de l'Europe, l'avenue de la paix, la place des Nations Unies, le boulevard Jean Veillet, et la place Marie de Bourgogne a été déposée au Grand Dijon. Cet itinéraire permet également de desservir au plus près le parc technologique et d'emprunter une voie bus réservée existante.

Concernant l'éventualité d'un passage au sein du jardin de l'Arquebuse, sept participants souhaitent que le jardin soit conservé en l'état, tandis que deux habitants se sont exprimés pour souligner qu'il s'agissait là d'une idée intéressante qui servirait à « désenclaver ce bel espace vert méconnu ».

Au sud, l'entrée dans le quartier du Mail à Chenôve a provoqué quelques réactions. Lors d'une réunion publique, un habitant a évoqué la possibilité de contourner la tour Kennedy, pour ne pas traverser le centre commercial, proposition relayée par deux contributions écrites. Deux participants demandent à ce que le mail piéton soit conservé et s'interrogent sur les éventuelles répercussions sur le stationnement.

Une question en réunion publique portait sur un éventuel report de la circulation et du stationnement entre le boulevard des Valendons et le boulevard des Bourroches.

- 5. Les variantes de la concertation sur la ligne B

Le passage au sein du campus universitaire par la rue Savary a été accueilli favorablement par sept personnes dont une association d'étudiants. Une personne s'inquiète de l'allongement de la durée du trajet en desservant le site universitaire, alors qu'une autre redoute l'engorgement qui pourrait se produire sur la rue de Sully en cas de passage par cet axe qui relie Quetigny à Dijon.

- 6. Les variantes et extensions proposées par le public

L'absence de desserte de certains quartiers est déplorée à travers quelques avis, notamment le quartier du Petit Cîteaux, la place Wilson, les allées du Parc et le quartier Mansart. Certains participants ont proposé des tracés alternatifs complets ou partiels de lignes de TCSP.

Sept participants ont évoqué la desserte de la gare Porte-Neuve, soit en soulevant l'opportunité d'un tel tracé, soit en exprimant le souhait.

Des réactions individuelles ont porté sur :

- le passage du TCSP par la rue Devosge sur l'itinéraire retour afin de respecter le sens de la circulation et de desservir ainsi le bas du quartier de Montchapet
- la desserte de Quetigny en passant par le sud du centre-ville, la place Wilson, le boulevard de l'Université, les facultés pour reprendre ensuite le tracé prévu.

Les participants se sont projetés au-delà du tracé proposé en évoquant la création de nouvelles lignes ou des extensions des deux lignes envisagées.

L'ouest dijonnais a ainsi fait l'objet d'une trentaine de sollicitations dont près de vingt en faveur d'une extension vers le lac Kir et le quartier de la Fontaine d'Ouche. La desserte de Talant est également souhaitée.

Le terminus de la ligne A au niveau de l'hôtel de ville de la commune de Chenôve a fait l'objet de plusieurs remarques. Une extension est souhaitée vers la zone d'activité, voire jusque vers la commune de Marsannay-la-Côte. L'association « Palissy Dijon Sud » a rappelé en réunion publique que cette zone comptait plus de 3000 salariés et que le passage d'un TCSP serait un vecteur de développement. Ce souhait a été relayé par une lettre d'une entreprise de cette zone d'activité.

De même, le terminus de la ligne B a suscité des questionnements. Il est souhaité que le tracé pénètre dans le centre commercial de Quetigny, ou bien que le terminus soit situé au niveau de la place Albert Camus afin de desservir un maximum d'habitants.

12 participants ont formulé le souhait qu'une branche de cette ligne desserve la commune de Chevigny qui compte plus de 10 000 habitants. Pour certains, la desserte de la ZAC de Chevigny est plus judicieuse que celle du Parc d'Activités de l'Est Dijonnais (PAED).

La desserte de communes telles que Saint-Apollinaire ou Longvic et notamment son aéroport a fait l'objet d'interrogations par quelques participants. Un participant propose de desservir le PAED par la commune de Saint-Apollinaire et ainsi traverser une commune de près de 8000 habitants.

La compatibilité tram-train a été avancée comme argument afin de penser à des extensions futures vers des villes périurbaines.

Des interventions individuelles ont porté sur :

- la création d'une ligne directe entre Quetigny et la Toison d'Or ou entre Longvic et la Toison d'Or
- la desserte à intervalles réguliers de toutes les communes environnantes

B/ Les points particuliers

- 1. La desserte du centre-ville

La desserte du secteur sauvegardé par les boulevards a également suscité l'intérêt des participants. Le tracé qui a pour caractéristique de contourner le centre ville historique de Dijon reçoit le soutien de 5 participants. Ceux-ci sont favorables à ce que la rue de la Liberté et le centre ville soient rendus aux piétons, libérés des véhicules particuliers et des bus. Le TCSP est perçu comme un moyen de dynamisation du centre-ville et d'amélioration de la qualité de vie.

11 contributions ont évoqué la possibilité d'un itinéraire traversant le centre ville historique, en passant soit par la rue de la Liberté depuis la place Darcy, soit par la rue Mariotte, place Bossuet puis rue Monge, ou par la place Darcy, place Grangier et la rue des Godrands.

Des avis partagés sont recensés sur l'influence du projet de TCSP sur l'activité commerciale. Un habitant envisage les conséquences positives de l'implantation du TCSP sur le commerce qui sera « revigoré par l'afflux de passagers et la facilité d'emprunter ce moyen de transport ». Un autre s'inquiète de la concurrence exacerbée avec le centre commercial de la Toison d'Or.

La restructuration de la place de la République a également suscité des commentaires. Certains la jugeant très positive et la percevant comme une extension du centre-ville. Selon un commerçant de la rue Jean-Jacques Rousseau, ce serait l'occasion d'en faire une place animée, un lieu de vie et de passage, avec de moindres nuisances liées aux voitures. Un participant appelle à une réflexion sérieuse sur l'aménagement de cette place afin de « ne pas en détruire l'harmonie ». Un autre demande si les arbres seront conservés.

La problématique du stationnement en centre-ville est source d'interrogations, quant aux possibles répercussions sur l'activité commerciale, notamment lors des jours de marché.

- 2. Les quartiers en renouvellement urbain

La desserte de trois quartiers en renouvellement urbain (Le Mail à Chenôve, les Grésilles à Dijon et le centre-ville de Quetigny) est perçue de manière très positive. Elle permettra de favoriser la mobilité de ses habitants et contribuera à donner une nouvelle image à ces territoires.

L'association « Les yeux d'Elsa » déplore que la ville de Talant, qui comprend un quartier en renouvellement urbain (le Belvédère) ne soit pas retenue dans le tracé, et s'interroge quant à la possibilité d'une ligne de TCSP desservant cette commune. De nombreux habitants de la Fontaine d'Ouche se sont exprimés pour demander que le TCSP puisse, à terme, desservir leur quartier.

- 3. L'atelier-dépôt

Le Comité Régional Transports Equipement de la CFDT juge opportun d'installer le centre de maintenance au niveau des friches industrielles des anciens ateliers SNCF en raison de sa « proximité avec la ligne qui devrait desservir les futurs éco-quartiers Jaurès ». Un participant demande si la construction d'un nouvel entrepôt avec un parc plus important accueillant des bus GNV (Gaz naturel pour Véhicules) est prévu.

- 4. Les expropriations

Trois commentaires ont concerné les éventuelles expropriations qui pourraient avoir lieu le long du tracé, au niveau du boulevard Jeanne d'Arc et de l'avenue du Drapeau.

Les Réponses du Maître d'Ouvrage :

Le tracé présenté à la concertation pour les deux lignes de TCSP répond aux enjeux complexes de desserte de zones denses en habitat, de desserte de grands équipements attractifs, et de pôles d'emplois et d'activité.

Ainsi la ligne A de République à Valmy permet d'accompagner les mutations urbaines d'un secteur en fort développement, et la portion de la gare de Dijon ville à Chenôve s'inscrit dans la revalorisation et la restructuration d'un grand territoire de projet urbain (« Grand Sud »). La ligne B permet quant à elle d'améliorer la desserte en

transport collectif d'un secteur à fort potentiel de fréquentation avec le CHU, le stade Gaston Gérard, le site universitaire et la future piscine olympique... Le tronçon commun permet enfin de desservir la grande majorité des équipements culturels et de service du centre-ville.

Le passage par le centre-ville a été écarté en raison de l'étroitesse des voies. Les voiries empruntées actuellement par les bus comportent toutes des passages particulièrement étroits et présentent des courbes trop serrées pour un TCSP. C'est donc pour des raisons techniques que l'insertion d'un TCSP au coeur du centre-ville historique n'a pas été retenu. Réalisé en complémentarité avec le réseau Divia et le nouveau réseau TCSP, le maintien de transport en commun desservant le centre historique peut s'envisager grâce au développement du réseau Diviaciti mieux adapté à la structure urbaine du centre ville historique.

Le passage par les boulevards présente des avantages considérables. Il permet d'envisager des 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. Tout en redonnant de l'espace aux modes plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie, la diminution des nuisances dans le centre historique permet également d'envisager un ambitieux programme de redynamisation du commerce et des activités de l'hyper centre.

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

De manière générale, une ligne de TCSP de type tramway assure une bonne desserte 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 par les deux lignes de TCSP.

Le tracé proposé limite au maximum les correspondances pour les voyageurs et présente l'avantage d'assurer un excellent niveau de service au niveau du centre-ville (trajet Gare-République) avec un passage du TCSP toutes les deux minutes et demi. Par ailleurs, sur le reste du trajet et sur chaque ligne, un haut niveau de service est garanti avec un passage entre 5 minutes et 10 minutes.

- L'insertion du TCSP:

L'avancement des études ne permet pas à ce stade de répondre de façon précise aux problématiques d'insertion et de partage de la voie publique. Néanmoins, nous pouvons d'ores et déjà avancer des principes généraux :

- il s'agira d'un site réservé au TCSP dans lequel ne circulera que le Transport en Commun en question (sauf exception)
- les arbres seront conservés autant que faire se peut.
- les modes doux (cyclistes, piétons) seront privilégiés au stationnement automobile sur la majorité du tracé.

Concernant les variantes de la concertation sur la ligne A:

- La desserte du Zénith
Le crochet par le Zénith permet d'assurer une desserte efficace les soirs d'événements et d'utiliser les places de stationnement de son parking dans l'optique de réaliser un parking relais durant la journée. Il impliquerait la création d'un échangeur qui traverserait la rocade.
- La desserte de la Toison d'Or
Bien que les rues Bermanos et Simonon offrent un tracé plus court de 100 mètres permettant l'insertion d'une plateforme TCSP, la relative étroitesse de ces rues présentent des difficultés. Parallèlement, la variante empruntant le tracé de la LIANE 2 permettrait d'envisager une desserte au plus près du parc technologique.
- Le jardin botanique et la rue de l'Arquebuse
Le tracé privilégié empruntant la rue de l'Arquebuse, apparaît comme l'itinéraire le plus efficace. Il permettrait de tranquilliser cette rue qui connaît un trafic routier relativement dense.
Le passage par le jardin botanique présenterait des contraintes importantes. Il s'agit en l'espèce d'un espace boisé classé qui abrite non seulement des arbres d'une qualité remarquable, mais également des monuments historiques. L'école maternelle Joliet, située en sortie du parc serait par ailleurs impactée par le tracé.
- L'entrée dans le Mail de Chenôve
L'itinéraire de base empruntant le boulevard des Valendons et le boulevard Henri Camp semble être celui qui présente le moins de contraintes. Il permet d'éviter le passage par le centre commercial Kennedy et de conserver le mail piéton conformément aux attentes des habitants.

Concernant les variantes de la concertation sur la ligne B:

La desserte du campus

Le tracé par la rue Sully est efficace car il réduit la longueur du tracé du TCSP. Celui traversant le campus par l'avenue Savary permet quant à lui de placer le TCSP au coeur de l'université afin de desservir 25 000 étudiants tout en n'allongeant pas de manière notable le temps de parcours vers la commune de Quetigny.

Concernant les variantes et les extensions proposées par le public:

Un certain nombre des axes identifiés dans le dossier de concertation pourraient être desservis à terme par un TCSP et notamment ceux qui sont aujourd'hui desservis par une LIANE. Une attention particulière est portée dans le cadre des études, à ce que les lignes présentées soient extensibles à terme, et que la création de lignes ultérieures soit rendue possible notamment au niveau des intersections avec les lignes projetées. La réalisation de la future gare TGV Porte Neuve à l'horizon 2020-2025 pourra être l'occasion d'une future extension.

- Les quartiers en renouvellement urbain

Une des priorités de ce projet réside dans la desserte de quartiers à forte population et plus particulièrement de trois quartiers en renouvellement urbain (Le Mail à Chenôve, les Grésilles à Dijon et le centre-ville de Quetigny). L'objectif double est donc de désenclaver ces territoires, de les relier directement à des bassins d'emplois, et des lieux de vie (avec une accessibilité simplifiée vers le centre-ville de la capitale régionale), mais également de faciliter les flux à destination de ces quartiers qui concentrent des emplois et des équipements. Il s'agit d'accroître la mobilité via les transports en commun, élément essentiel au développement économique et social.

- Le dépôt:

Le positionnement de l'atelier-dépôt le long du tracé offre des avantages indéniables en terme d'exploitation. L'utilisation de la structure des ateliers SNCF comme atelier-dépôt pour le TCSP constituerait par ailleurs une reconversion intéressante de ce site où travaillaient jusqu'à 2000 cheminots à l'entretien des wagons.

- Les expropriations:

Les expropriations éventuelles seront répertoriées au stade de la déclaration d'utilité publique. L'état actuel d'avancement des études ne permet pas de cibler précisément de zones hormis sur l'avenue du Drapeau en raison d'un nécessaire alignement du bâti inscrit au Plan d'occupation des Sols.

3.3.3 L'intermodalité

Au total, 169 avis ont été recueillis autour de ce thème.

A/ L'impact du projet sur le réseau Divia

Sur les 56 avis concernant le réseau Divia, 36 concernaient la réorganisation du réseau et sa complémentarité avec les deux lignes de TCSP.

La majorité des avis exprime le souhait d'une extension, d'une réorganisation et de nouveaux investissements dans le réseau de bus pour mieux desservir les communes et quartiers non desservis par le TCSP par des lignes offrant une fréquence élevée ou des navettes permettant une connexion rapide à l'une des lignes de TCSP. D'une façon générale, la réorganisation du réseau de bus est fortement souhaitée, notamment par la FNAUT, en cohérence avec le nouveau service TCSP afin d'améliorer l'efficacité globale du réseau de transports collectifs urbains et éviter la création d'un réseau de transport « à deux vitesses ».

Les interrogations portent notamment sur l'avenir de la liane 5, sur la réduction de fréquence des lianes 1,2, et 5, sur une liaison entre le haut des Bourroches et le centre ville, sur la liaison entre Quetigny / Chevigny et les établissements scolaires desservis aujourd'hui directement par la liane 1, sur une liaison directe entre la place du théâtre et les principaux lycées, mais aussi sur la maintien de la ligne 14 entre le Boulevard Poincaré et la Toison d'Or, sur le maintien des lignes desservant l'ouest dijonnais, des lignes de bus passant Boulevard Clémenceau, ou encore des lignes de bus desservant le sud de l'agglomération.

La création de nouveaux couloirs bus a été proposée en complément au TCSP notamment sur les boulevards Thiers, Carnot et Voltaire.

Plusieurs personnes demandent que soient mises en service des lignes de périphérie à périphérie ou circulaire de

façon à éviter les pertes de temps lors de la traversée du centre ville. Plusieurs avis sont exprimés pour que soient étudiées des dessertes efficaces des quartiers sensibles. Des correspondances efficaces du TCSP avec les principales lignes du réseau sont jugées indispensables.

5 personnes souhaitent que l'amplitude d'exploitation de certaines lignes du réseau Divia soit améliorée par exemple le soir, le week-end, pendant les vacances scolaires ou pour permettre aux employés travaillant en 3/8 de se rendre à leur travail en transports publics.

3 personnes désirent que le réseau de navettes Diviaciti soit complété et remplacent les bus traversant actuellement le secteur sauvegardé. A ce sujet, 6 personnes souhaitent la suppression totale des bus standards ou articulés du centre ville.

Les préoccupations liées à l'accessibilité des personnes ayant des difficultés à se déplacer sont également rappelées. Ainsi, deux personnes déplorent les difficultés actuelles en terme d'accessibilités rencontrées dans le réseau bus et demandent à ce qu'il y ait davantage d'information sur cette question.

B/ La place de la voiture, la circulation, le stationnement et les parcs relais

Sur les 22 avis formulés concernant les problèmes de circulation, 8 considèrent que la mise en place du TCSP aura un impact important sur les conditions de transit dans l'agglomération notamment pour l'accès au centre ville en voiture par les boulevards, l'avenue Albert 1^{er} et la rue de l'Arquebuse. Un même nombre souhaite une réduction drastique de la circulation automobile, notamment dans le secteur sauvegardé. Une personne s'inquiète d'un report de trafic sur le boulevard des Valendons.

Certains riverains craignent les difficultés d'accès au centre ville et à l'avenue Foch et demandent que des accès réservés soient maintenus. Plus généralement, les habitants des rues concernées par le tracé souhaitent que l'accessibilité des parkings soit prise en compte dans le projet.

Concernant le stationnement, les avis sont partagés entre ceux qui considèrent que l'offre de stationnement est trop généreuse et qu'elle engendre un trafic automobile qu'il faut chercher à réduire, et ceux qui sont inquiets de la réduction du nombre de places de stationnement notamment dans le secteur Bourroches – Valendons.

5 personnes demandent que le stationnement réglementé pour les riverains soit étendu. 2 personnes s'inquiètent du stationnement pour les commerçants du marché de Dijon dont l'emplacement actuel est situé place de la République. 2 personnes demandent la réalisation d'un parking souterrain place de la République. Un avis contre la suppression du stationnement en centre ville pour soutenir l'activité commerciale est exprimé.

Concernant les parcs relais, ou P+R, 8 personnes s'interrogent sur une meilleure localisation du parc situé au sud de l'agglomération et proposent une localisation plus éloignée du centre ville, proche de la rocade sud. Plusieurs suggestions sont formulées pour la création de P+R à l'ouest, accessibles à terme depuis la LINO et desservis par des lignes de bus attractives. La localisation du P+R sur la parking du Zénith est jugée pertinente. Enfin, quelques personnes s'interrogent sur les modalités de fonctionnement des P+R (surveillance, tarification, ...).

La réalisation de la Liaison Nord Ouest (LINO) est jugée globalement complémentaire à la réalisation du TCSP.

Le problème de l'organisation des livraisons le long du tracé du TCSP a également été évoqué par quelques personnes. Un commerçant situé sur le boulevard Clémenceau s'inquiète de la possibilité future d'organiser ses livraisons. Une suggestion est émise concernant l'utilisation du TCSP pour réaliser des livraisons nocturnes.

Enfin, un chauffeur de taxi demande si la plateforme du TCSP sera accessible aux taxis. Il précise qu'il n'en est rien dans d'autres agglomération ce qui n'a pas empêché leurs conditions de circulation de s'améliorer.

Le passage des pompiers et des ambulances soulève également quelques interrogations à propos du maintien de leur passage prioritaire sur le site propre.

C/ La place des modes doux

15 personnes demandent à ce que le secteur sauvegardé soit réservé aux modes doux, cyclistes et piétons et plus particulièrement la rue de la Liberté ainsi que la rue Jean-Jacques Rousseau.

2 personnes demandent la création de parcs à vélos à chaque station du TCSP et 5 personnes demandent l'extension des stations Velodi, à l'université, à la piscine olympique, au sud de l'agglomération et dans les parcs relais.

10 personnes demandent la création de pistes cyclables et plus généralement l'amélioration des conditions de sécurité des cyclistes par la création de pistes isolées du trafic automobile et la prise en compte des deux roues dans les grandes places du centre de l'agglomération.

Quelques personnes demandent à ce que les vélos soient admis à l'intérieur des véhicules du TCSP. Le risque de chute à vélo si la roue vient à être bloquée dans la gorge du rail a été évoqué si le mode tramway sur rails est retenu.

L'aspect sécurité des piétons a suscité des commentaires (principalement pour les enfants et les personnes âgées) pour atteindre les stations et traverser la route en toute quiétude. La FNAUT recommande de renforcer la sécurité des piétons dans les futurs lieux de correspondance. Il est demandé par ailleurs à ce qu'une réflexion soit engagée autour de l'accessibilité du TCSP et de ses stations à l'intention des personnes en situation de déficience visuelle et auditive.

Toujours à propos des piétons, les intervenants demandent qu'ils soient plus largement pris en compte et pas seulement en centre ville. La reconquête de la place de la République par les piétons est salué, il est d'ailleurs demandé que de tels aménagements soient réalisés places Darcy et St Bernard.

Une habitante de Chenôve demande que le mail soit préservé comme un espace de promenade et de convivialité.

D/ Les pôles multimodaux

La diversité des interventions concernant les pôles multimodaux est le signe d'une forte prise de conscience de la population de la nécessité d'organiser au mieux les connexions entre modes de transports. Ainsi, la plupart des personnes s'étant exprimées sur ce thème demandent que soit étudié avec attention l'aménagement de la gare de Dijon Ville et de la future gare TGV. La création d'un pôle multimodal sur la place de la République est jugée pertinente.

Un avis est formulé concernant l'organisation des transports hors agglomération, cette personne propose la création de parcs relais pour encourager l'utilisation des TER dans les gares de Marsannay, Genlis, etc..

Une personne s'inquiète de savoir si les cars Transco continueront à passer Boulevard Clémenceau.

Les Réponses du Maître d'Ouvrage :

Concernant le réseau Divia :

Cette thématique ne fait pas partie en tant que telle de l'objet de la concertation qui porte spécifiquement sur la réalisation des deux premières lignes de TCSP de l'Agglomération dijonnaise. La mise en service de ces deux lignes s'accompagnera effectivement d'une réorganisation globale du réseau Divia, dont l'objectif sera de renforcer l'efficacité des transports collectifs. Il s'agira en particulier de favoriser la meilleure complémentarité entre les lignes de TCSP, les lignes de bus, et les autres modes pour améliorer le niveau de service rendu aux usagers. Le détail de cette réorganisation du réseau Divia sera étudié au cours de l'année 2009.

Compte tenu des nombreuses observations sur la desserte en transports publics urbains de l'agglomération, il est néanmoins nécessaire d'apporter un éclairage sur certaines mesures qui pourraient être adoptées pour ce nouveau réseau de bus.

Les lianes, notamment les lianes 2 et 5 ainsi que la partie Est de la liane 1, seront remplacées au moins partiellement par les deux lignes de TCSP.

La réorganisation du réseau des lignes régulières et des lignes Diviaproxi sera étudiée avec soin afin d'apporter les meilleures réponses en terme de dessertes aux quartiers et de connexions au réseau TCSP. Les principales lignes du réseau, à savoir les LIANES et le TCSP, seront toutes connectées entre elles au niveau de plusieurs pôles d'échange à proximité du centre ville et notamment place de la République.

La réalisation de ligne circulaire sera également étudiée.

Le centre ville sera autant que possible épargné par la traversée de véhicules bruyants et occupant une grande partie de l'espace public. Le réseau de navettes gratuites Diviaciti pourrait être développé pour le centre ville afin d'apporter une solution confortable aux personnes ayant le plus de mal à se déplacer.

L'amplitude d'exploitation des principales lignes du réseau et notamment du TCSP sera analysée afin d'apporter un service plus constant et répondant mieux aux exigences de souplesse des usagers dans leurs déplacements. Les besoins spécifiques des zones d'activité seront étudiés en partenariat avec les représentants des entreprises résidentes afin de rechercher des solutions économiquement viables.

Des solutions seront recherchées pour permettre d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des lignes de bus par la mise en place de systèmes de priorité aux carrefours à feux et par la création de nouveaux couloirs réservés.

Concernant la place de la voiture, la circulation, le stationnement et les parcs relais :

La mise en œuvre de deux lignes de TCSP est un pas supplémentaire dans la poursuite d'une politique engagée en faveur des transports publics et des modes doux.

Toutefois, l'accès en voiture automobile aux riverains, livraisons et personnes ayant des difficultés à se déplacer sera maintenu. L'objectif de réduction du trafic de transit sera poursuivi. Les « pendulaires » seront encouragés à utiliser les transports publics par la réduction significative et progressive du stationnement de longue durée. En contrepartie, les riverains trouveront plus facilement où stationner leur véhicule à proximité de leur logement ou de leur destination.

La création de la Liaison Nord (LINO) permettra de reporter une partie importante du trafic transitant par le centre ville vers la périphérie. La LINO est donc complémentaire à la réalisation du TCSP. Elle sera utilisée pleinement dès sa mise en service selon les évaluations de trafic réalisées par le Centre d'Etudes Techniques de L'Equipement.

Concernant les risques de report de trafic, les études ultérieures mesureront ce risque dans les rues qui pourraient devenir des itinéraires alternatifs. Des mesures d'accompagnement visant à contrôler ce trafic de report pourront alors être mises en place notamment pour éviter les traversées du secteur sauvegardé. Le report sur le Boulevard des Valendons pourra être facilement maîtrisé par l'insertion du TCSP si cet itinéraire est retenu.

Concernant l'évolution des possibilités de stationnement, les zones réglementées seront étendues afin de privilégier les résidents et le stationnement de courte durée.

Un nouveau parking réservé aux commerçants du marché de Dijon sera aménagé à proximité de la place de la République afin de libérer totalement l'espace de cette place.

La réalisation de nouveaux parkings souterrains n'est pas prévue car la réserve de capacité des parkings existants est encore importante.

Le stationnement en voirie de longue durée sera découragé ce qui permettra d'offrir plus d'emplacements libres.

Concernant les parcs relais, ou P+R, la localisation au Sud n'est pas judicieuse car trop proche du centre ville. Au cours des études futures, de nouvelles solutions seront envisagées pour faciliter l'accès aux automobilistes venant du sud de l'agglomération. La création d'un P+R au sud de l'agglomération ainsi qu'à l'ouest, en connexion avec la LINO, sera étudiée.

Le tracé desservant le Zénith permettra de valoriser ce parking comme parc relais d'une capacité pouvant atteindre un millier de places.

Le P+R de Mirande a été mis en service cet été avec 150 places d'ores et déjà disponibles (600 places prévues à terme). La tarification est attractive pour les usagers occasionnels et ce service est gratuit pour les abonnés DIVIA. Ce P+R est sécurisé par la mise en place d'un système de vidéo-protection.

Comme dans tous projets de ce type, des accès et zones de livraisons seront aménagés afin que les commerçants situés dans les voiries impactées par le TCSP puissent maintenir leur activité. Le type de véhicule de livraison utilisé devra bien sûr faire l'objet d'une attention particulière. Enfin, pour répondre à l'idée d'utiliser le TCSP pour des livraisons nocturnes, cette solution a été effectivement mise en œuvre en Allemagne mais ne correspond pas à l'organisation et aux horaires de travail des commerçants de centre ville.

La plateforme réservée du TCSP ne sera pas accessible aux taxis sauf exception ponctuelle. Les taxis devraient bénéficier de conditions de circulation améliorées dans le centre de l'agglomération et continueront à pouvoir utiliser les couloirs de bus.

Concernant la place des modes doux :

Le centre ville sera en grande partie libéré du trafic des bus Divia le traversant actuellement. Ce sera l'occasion alors de reconverter cet espace en y priorisant les modes de déplacements doux. La Communauté d'Agglomération continuera le développement de sa politique en faveur des vélos par la création de pistes cyclables. Ainsi les rues empruntées par le TCSP seront équipées d'itinéraires cyclables dans les deux sens, séparés de la circulation automobile, ou d'itinéraires alternatifs en liaison avec la ligne.

Le service de location de bicyclette Velodi est très apprécié des dijonnais mais reste adapté à des secteurs de centre ville. D'autres solutions plus spécifiques pourraient être mises en oeuvre pour certains usagers ou quartiers éloignés du centre ville.

La création de parcs vélos aux stations TCSP et dans les parcs relais est une solution intéressante qu'il faut envisager. Elle évite en effet de devoir transporter son vélo dans le TCSP où l'espace est contraint en période de pointe et permet, dans les parcs relais de profiter de la vidéo-protection.

Les vélos ne sont généralement pas admis dans les véhicules de transports publics urbains car ils occupent une place importante et présentent un risque de blessure en cas de freinage d'urgence en cas de forte affluence. Leur acceptation en dehors des périodes de pointe sera étudiée si c'est l'option tramway qui est retenue.

Le blocage de la roue d'une bicyclette dans la gorge du rail est rare. La Communauté Urbaine de Strasbourg où l'usage du vélo est très répandu et le réseau de tramway compte maintenant 53 kilomètres de lignes, n'enregistre aucune blessure ainsi provoquée. Les cyclistes apprennent à traverser les voies perpendiculairement afin d'éviter ce désagrément. La plateforme du TCSP est interdite aux cyclistes sauf ponctuellement.

Concernant les piétons, de larges trottoirs seront aménagés dans les rues situées sur le tracé du TCSP en fonction des flux de piétons attendus et des itinéraires piétons seront étudiés pour faciliter l'accès aux stations. Ainsi, à proximité du TCSP, la circulation automobile sera mieux maîtrisée, ce qui conduira à améliorer sensiblement les conditions de sécurité des piétons. L'accessibilité des stations sera également étudiée afin de répondre aux préoccupations des personnes à mobilité réduite. Il convient de rappeler que la Communauté d'Agglomération s'est dotée d'un schéma directeur d'accessibilité en 2007.

L'aménagement des places Darcy et Saint Bernard privilégiant les piétons ainsi que la préservation du mail de Chenôve seront pris en compte lors des études détaillées du TCSP.

Les impératifs de sécurité, notamment dans l'accès aux stations seront intégrés et feront l'objet d'études précises lors d'une phase ultérieure.

Concernant les pôles multimodaux :

Plusieurs pôles d'échanges multimodaux seront organisés autour du secteur sauvegardé et notamment les deux principaux déjà évoqués : la gare de Dijon Ville et la place de la République. D'autres pôles d'échanges seront également créés en périphérie notamment avec les parcs relais.

La mise en place de bonnes conditions d'échanges et de correspondances entre les TER et les deux lignes de TCSP à la gare renforceront l'attractivité des TER. La réalisation de parcs relais dans les gares desservies hors agglomérations est certainement une condition de succès des TER mais n'est pas de la compétence du Grand Dijon. La Communauté d'Agglomération interviendra toutefois à l'échelle du SCOT (Schéma de cohérence territoriale qui regroupe 116 communes pour un peu plus de 300 000 habitants).

Les cars Transco pourraient connaître une évolution de leur service si des itinéraires ou des lieux d'échange avec le réseau Divia s'avéraient plus performants après mise en service du TCSP. Les modifications éventuelles de ce réseau seront étudiées par le Conseil Général de Côte d'Or.

3.3.4 Le Développement Durable

142 expressions ont été recensées autour du développement durable. La qualité des interventions autour de ce thème témoigne d'une prise de conscience de l'importance d'un transport en commun qui favorise la cohésion sociale et le développement économique en minimisant les nuisances environnementales.

A/ Une agglomération durable

18 contributions soulignent l'importance de réaliser un investissement durable, utile pour les générations futures. Un participant rappelle que si le changement climatique est un défi planétaire, c'est au niveau local que s'élaborent les solutions les plus pertinentes et efficaces, comme la création de ce TCSP. Le tramway est avancé comme une « solution d'avenir », « un investissement plus stratégique » qu'un BHNS. Plusieurs participants ayant déjà fréquenté une ville dotée d'un tramway soulignent que le tramway change la ville et les habitudes de ses habitants.

B/ Qualité de vie et environnement

L'argument écologique est avancé par 39 participants qui s'enthousiasment du choix d'un mode de transport qui soit respectueux de l'environnement. Et c'est très souvent le tramway qui recueille le soutien des habitants pour son côté « propre » et « silencieux ». Plusieurs contributions ont ainsi évoqué la pollution sonore et visuelle

générée par les bus, et ce principalement en centre-historique. Des réactions individuelles ont porté sur l'impact sonore du TCSP par rapport au réseau actuel, ou bien sur la quantité de CO2 qui sera économisée par le TCSP. Pour certains, l'argument environnemental doit servir au choix du mode (pollution, bruit, occupation au sol, coût de l'énergie utilisée...).

Le souci de la qualité de vie et du bien-être des habitants est fréquemment formulé (plus de 30 expressions). Là encore, c'est le tramway qui est plébiscité pour sa propension à rendre la ville plus agréable, plus calme et plus harmonieuse. Il est également facteur de douceur, de convivialité et d'embellissement urbain.

Certains participants espèrent que les travaux liés à l'installation du TCSP seront l'occasion d'étendre les espaces verts, réaménager les places du centre-ville et privilégier les piétons. Deux sollicitations concernent plus précisément les espaces verts à Quetigny que les habitants souhaitent conserver. L'opportunité d'engazonner les plateformes d'un éventuel tramway apparaît comme une véritable amélioration de l'environnement urbain.

C/ Les réflexions concernant l'énergie

Certains participants saluent l'initiative d'un tel projet dans un contexte de renchérissement et de raréfaction du pétrole. La hausse du coût de l'énergie est jugée propice aux changements de comportement et à la promotion des Transports en Commun par opposition à l'usage des véhicules particuliers.

Le mode d'alimentation du futur TCSP a fait l'objet de 9 remarques. Certains ont évoqué le caractère polluant de l'énergie électrique produite par des centrales nucléaires, génératrices de déchets radioactifs.

Un participant demande quelles seront les répercussions sur la demande en électricité. L'association « Sauvons le climat » rejette l'option d'un mode de transport de type « Busway » qui serait équipé d'un moteur thermique, producteur de CO2.

Un habitant demande à ce que les énergies renouvelables soient prises en compte dans le mode d'alimentation électrique du futur TCSP. Il a été proposé de recouvrir le dépôt de plaques photovoltaïques afin de diminuer l'impact négatif de consommation énergétique d'origine nucléaire. Ce même participant s'interroge sur la quantité d'électricité consommée par un tramway en service. L'utilisation de l'énergie solaire ou encore le climat local à caractère pluvieux afin de « végétaliser le tramway » est émis comme hypothèse, ce qui offrirait un cadre propice à l'embellissement de la ville. Il est également suggéré de réfléchir à l'opportunité que pourrait constituer une alimentation électrique du TCSP via des centrales éoliennes.

Lors d'une réunion publique, un participant a émis l'hypothèse de l'augmentation du trafic automobile avec le développement des systèmes à propulsion électrique, plus économique et plus propre.

La contribution du Comité Régionale de Transport et de l'Équipement (CRTE) de Bourgogne appelle à ce qu'une logique de développement durable guide le projet, notamment en ce qui concerne l'utilisation des matériaux locaux, leur recyclage, l'équipement en autonomie des stations par des énergies renouvelables, la mise en place de récupérateurs d'eaux de pluie pour l'arrosage des plateformes engazonnées, mais aussi la démarche industrielle de fabrication des matériels.

Les Réponses du Maître d'Ouvrage :

La Communauté d'Agglomération dijonnaise s'est mobilisée autour du thème du développement durable, avec notamment la création d'une charte de l'environnement à l'automne 2004. Le projet de TCSP s'inscrit pleinement dans le sillage de cette politique volontariste. Et les nombreuses contributions reçues autour de ce thème confirme l'intérêt du public pour cette nécessité collective.

Les nombreuses expériences de villes ayant adopté un mode de transport type TCSP permettent de rendre compte des opportunités environnementales que peut apporter cette infrastructure. Outre, l'argument écologique indéniable, le TCSP est également facteur de cohésion sociale. Il constitue en effet un mode de transport solidaire et convivial. En l'espèce, l'itinéraire dessert trois quartiers en renouvellement urbain (Le Mail à Chenôve, les Grésilles à Dijon et le centre-ville à Quetigny) et participera donc au désenclavement de ces territoires, en favorisant la mobilité. La qualité de vie de toute l'agglomération sera renforcée, tant en matière de desserte, de confort et de régularité des temps de déplacement.

Par ailleurs, un TCSP participe à l'embellissement urbain tout le long du tracé, notamment en favorisant la création d'espaces verts. Les arbres seront conservés autant que possible, notamment sur les boulevards. De nombreux arbres seront plantés par ailleurs.

Les réflexions des participants de la concertation sur l'énergie viennent fortement enrichir le débat. Dans un contexte de maîtrise des flux de circulation et de lutte contre la pollution atmosphérique et le bruit, la définition du TCSP se fera en adéquation avec tous ces principes primordiaux. L'enjeu réside aujourd'hui dans la recherche du juste équilibre entre l'usage de la voiture et les autres modes de déplacements, avec pour objectif d'encourager le

report modal, c'est à dire l'utilisation des transports en commun à la place de la voiture particulière. Dans le cadre des études, la recherche de solutions optimales de dépenses énergétiques sera favorisée dans la droite ligne de la volonté des élus du Grand Dijon d'initier une politique de développement durable ambitieuse. Ainsi, la création du TCSP valorisera l'utilisation ou la compensation en énergies renouvelables et sera propice à la création de modèles de développement soutenable.

3.3.5 Les aspects économiques du projet

102 expressions ont été recensées autour de ce thème.

A/ Le coût du projet

Dix-huit personnes s'opposent au projet de TCSP en raison de son coût perçu comme élevé. Le projet est jugé trop ambitieux eu égard aux capacités financières et démographiques de l'agglomération. Il est demandé de veiller à ne pas accroître l'endettement de la ville, ou encore de hiérarchiser les priorités entre la piscine olympique, le stade Gaston Gérard et les autres projets d'infrastructures. Une question a porté sur le coût de cette concertation.

Vingt deux participants s'interrogent sur le coût du projet et souhaitent connaître les possibles répercussions sur la fiscalité locale. Le manque d'information sur ce point est également soulevé par quelques personnes. L'un d'entre eux demande des précisions et souhaite un tableau chiffré présentant les investissements, les coûts de fonctionnement, d'entretien, et les répercussions financières sur le réseau existant.

Si l'idée selon laquelle le choix du mode de transport en commun doit privilégier le moindre coût (à savoir le BHNS) est appuyée par quatre personnes, d'autres interventions saluent le choix du tramway, qui en dépit de son coût élevé, présente l'avantage d'être un investissement durable.

B/ Le financement

Le sujet a mobilisé plusieurs personnes qui souhaitent savoir comment sera financé le projet et notamment quelle sera la répartition des subventions ou le niveau d'emprunt de la communauté d'agglomération. Deux personnes ont évoqué la participation de l'Union Européenne au financement de l'opération. Lors d'une réunion publique, un participant a abordé l'opportunité du Grenelle de l'environnement et la volonté de l'Etat de contribuer au financement de lignes de TCSP.

Une contribution évoque également l'idée de favoriser un financement pour partie par les acteurs privés qui vont tirer profit de l'infrastructure.

Cinq participants déplorent l'augmentation du versement transport qui risque de nuire à l'attractivité de l'agglomération. Parmi eux, le MEDEF Côte d'Or a formulé dans un courrier adressé au Président du Grand Dijon le souhait d'obtenir une minoration du taux du Versement Transport et la progressivité de l'augmentation du taux. Lors d'une réunion publique, un participant a considéré légitime cette augmentation dans la mesure où elle favorisera le bien-être des salariés.

C/ L'exploitation du réseau

Neuf questions ont concerné le choix du futur exploitant du réseau Divia. Il est demandé à ce qu'un seul prestataire gère le TCSP et le réseau de bus. Une personne demande à ce que la délégation de service public soit confiée à une entreprise publique.

Un participant souhaite savoir combien d'emplois seront créés entre le réseau bus et le réseau TCSP, un autre si une formation pour les conducteurs de tramway sera prévu sur place.

Deux contributions encouragent à privilégier une entreprise française, qui ne soit pas une multinationale.

D/ Tarification et billettique

Huit personnes s'interrogent sur l'impact du projet sur le prix du billet. Il est souhaité que les tarifs restent attractifs, requête également relayée par la FNAUT.

Deux participants veulent que des tarifs pour les personnes âgées soient mis en place. Un habitant souhaite que la prise en charge de la carte mensuelle pour le personnel municipal soit maintenu avec l'arrivée du TCSP; un autre à ce que la validité du billet dure trois ou quatre heures afin d'avoir la possibilité de faire un aller-retour. Enfin, la gratuité du réseau est encouragée par trois personnes.

Cinq contributions concernent la billettique. Il est demandé qu'une tarification combinée soit mise en place sur le réseau, incluant également les parkings relais.

E/ Les indemnisations

Deux questions concernent l'indemnisation des commerçants situés sur le tracé dont l'activité pourrait être affectée par les travaux.

Les Réponses du Maître d'Ouvrage :

Le montant de l'opération varie en fonction du mode choisi. Il est évalué à 200 millions d'euros dans le cas d'un BHNS et à 400 millions pour un tramway

Ces montants intègrent l'ensemble des études et travaux, le matériel roulant, le dépôt et les ouvrages d'art.

Le projet sera financé par plusieurs sources:

- le versement transport dont le taux fixé à 1% passe à 1,80% de la masse salariale au 1^{er} septembre 2008*
- des subventions des collectivités territoriales: conseil général et conseil régional*
- une subvention de l'Etat, qui dans le cadre du Grenelle de l'environnement, a annoncé le financement de 1500 kilomètres de TCSP*
- le recours à l'emprunt de la Communauté d'Agglomération, notamment auprès de structures telles que la Caisse des Dépôts et Consignations ou la Banque Européenne d'Investissement.*

La Communauté d'Agglomération souhaite par ailleurs conserver une politique tarifaire qui reste parmi les plus attractives de France.

Un système de billettique intégrée sur tout le réseau de transport sera étudié et mis en place, dans le cadre de la création du TCSP. D'ores et déjà, une tarification combinée avec d'autres opérateurs de transport est mise en oeuvre (Mobigo et Mobipro qui est un abonnement combinant l'utilisation du TER et du réseau Divia). L'objectif est de proposer un système lisible, efficace et interopérable.

Enfin, une commission d'indemnisation sera mise en place pendant la phase des travaux et veillera à l'information et à l'indemnisation des commerçants dont l'activité subirait une perte de chiffres d'affaires liée au TCSP.

3.3.6 Les modalités de la concertation

23 avis exprimés concernent les modalités de la concertation

18 personnes émettent des réserves sur les modalités de la concertation selon les critères suivants:

- les grandes orientations seraient déjà décidées,
- un référendum aurait été plus démocratique,
- les communes qui ne sont pas situées sur le tracé seraient ignorées,
- les lieux de la concertation seraient mal choisis,
- le temps de la concertation est jugé trop court.

Les Réponses du Maître d'Ouvrage :

La concertation est une phase réglementaire obligatoire pour tout projet d'aménagement qui est régit par le code de l'urbanisme, art. L300-2. Elle a pour objectif de présenter au public le projet en cours de réflexion et d'élaboration de la Communauté d'Agglomération du Dijonnaise, afin de recueillir les avis, des futurs usagers, riverains, et toute personne concernée, sur le projet afin de permettre de servir de point d'appui aux décisions du Grand Dijon sur les suites à donner au projet de création de deux lignes de TCSP. Le nombre d'avis recueillis au cours de cette concertation est significatif au regard de la taille de l'agglomération et peut donc être considéré légitimement comme un bon taux de participation par rapport aux expériences de concertation dans d'autres agglomérations similaires. Il témoigne aussi d'un certain dynamisme de la participation des citoyens à la vie de l'agglomération.

Le principe du projet de TCSP a été délibéré et a obtenu l'unanimité sans abstention lors du conseil de communauté du 15 mai 2008. Ce projet présente des caractéristiques tout à fait comparables avec les conclusions du Plan de Déplacements Urbains adopté en octobre 2000. Il faut ici rappeler que ces conclusions ont d'ailleurs permis de guider les actions de la collectivité tant en terme d'urbanisme que d'organisation des transports (schéma directeur vélos, réorganisation du réseau Divia en lianes en 2004, services de proximité, etc.)

Un panneau d'information était installé dans l'ensemble des 22 communes et un dépliant de présentation du projet a été distribuée en 150 000 exemplaires dans l'ensemble du périmètre de l'agglomération. Les internautes pouvaient visualiser et télécharger le dossier complet de concertation sur le site web du Grand Dijon. Enfin, les conseils municipaux ont tous été invités à prendre date pour une présentation du projet dans leur mairie avec la mission TCSP. Les communes d'Ahuy, Chenôve, Fontaine-lès-Dijon, Quetigny et Talant ont demandé une présentation, d'autres ont demandé des exemplaires du dossier de concertation.

Le temps de la concertation a été comparable à celui pratiqué dans d'autres agglomérations pour un projet équivalent. Plus de 1000 personnes ont participé aux réunions publiques et près de 900 avis et suggestions ont été recueillis. Ces chiffres démontrent la forte participation de la population et la volonté de s'impliquer dans la réflexion et la mise en oeuvre de ce projet majeur pour l'agglomération dijonnaise. L'avancement des études fera l'objet d'une information régulière de la population de l'agglomération et d'un dialogue permanent au sein des conseils des quartiers ou d'espace de débat mis en place spécifiquement. Le Grand Dijon souhaite que ce projet soit construit dans le respect de la participation du publique au grand projet d'infrastructure de transport.

Les lieux ont été choisis selon les modalités suivantes : les mairies concernées par le tracé car c'est une nécessité réglementaire, le passage du Roi à Dijon afin de faciliter l'accessibilité aux registres, et le siège du Grand Dijon, lieu emblématique de l'agglomération.

3.3.7 Les perturbations liées aux travaux

De nombreuses remarques concernent les perturbations pendant la période des travaux jugée difficile pour les riverains particuliers et commerçants.

Une personne rappelle qu'après le « traumatisme » de la période travaux, les bénéficiaires sont nombreux lors de la mise en service. 3 personnes demandent des précisions sur le planning des travaux.

3 commerçants expriment également leurs inquiétudes à propos de la gêne occasionnée pendant les travaux et des conditions d'accès de leurs clients à leurs magasins.

Une personne s'interroge également sur les conditions de circulation des bus dans cette phase. Plusieurs personnes ainsi que l'association EVAD demandent que soient mis à disposition des vélos pour faciliter les déplacements pendant les travaux.

Les Réponses du Maître d'Ouvrage :

Durant toute la période de réalisation et de mise en oeuvre du projet, et tout particulièrement pendant la période des travaux, la Communauté d'Agglomération mettra en oeuvre toutes les mesures et procédures couramment adoptées par les autres collectivités ayant réalisé avec succès la mise en service d'une ou plusieurs lignes de TCSP.

Les particuliers riverains et les commerçants bénéficieront d'informations spécifiques et régulières tout au long de l'évolution du chantier, Ainsi des dispositions techniques particulières seront prises pour minimiser les gênes dues aux travaux comme la création d'un comité de suivi associant commerçants et riverains ou encore la mise en place de médiateurs de terrain par secteur dont la mission sera de renseigner les habitants et de recueillir leurs suggestions. De la même manière, les riverains seront informés avant chaque modification du plan de circulation dans leur quartier.

La mise à disposition d'une flotte de vélos pendant les travaux demande une organisation délicate pour offrir un réel service viable et quotidien. Cette piste sera explorée.

Dès le début des travaux une « maison du projet TCSP » sera installée à proximité du tracé. Ce lieu permettra de renseigner efficacement la population tout au long de la progression et de l'avancement des travaux.

Concernant les transports publics, la priorité sera donnée au maintien d'un service performant. Certains aménagements de parcs relais temporaires sont envisageables en périphérie de l'agglomération ainsi que la création de nouveaux couloirs bus.

Les travaux devraient débiter par des déviations de réseaux souterrains début 2010 pour s'achever fin 2012, soit 3 ans de travaux qui impacteront diversement les quartiers traversés. Il est difficile de donner plus de précision aujourd'hui sans avoir conduit les études détaillées de réalisation et identifié toutes les contraintes d'organisation du chantier. D'une façon générale, les travaux commencent en périphérie pour progresser vers le centre ville afin de ne pas créer brutalement de situation de blocage dans les secteurs les plus denses du centre.

4. LES ORIENTATIONS DONNEES AU PROJET

La concertation a permis au Grand Dijon de mieux percevoir les avis de la population et de prendre en compte ses observations pour améliorer le projet.

D'une manière générale, la forte participation témoigne d'un intérêt de la population pour le projet. Le projet de création de deux lignes de TCSP a été favorablement accueilli par la population ce qui démontre son adhésion à la création de deux lignes de TCSP dans l'agglomération dijonnaise.

Trois thèmes ont principalement suscité l'intérêt de la population:

- le choix du matériel roulant
- le tracé des deux lignes
- l'intermodalité, c'est à dire les connexions entre le projet de TCSP, le réseau de bus, la circulation routière, le stationnement, les modes doux.

Par ailleurs, d'autres thèmes ont également entraîné des observations:

- le financement de l'opération
- les perspectives de développement durable
- l'impact des travaux et le déroulement de la concertation

4.1 Le matériel roulant

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 présent bilan, que le choix s'oriente vers un TCSP de type tramway fer.

En effet, ce mode présente les avantages et intérêts suivants:

- une capacité de transport adaptée à la situation actuelle et disposant de réserves pour inscrire cet investissement dans la durée,
- un réel levier d'action autour d'un projet ambitieux au service de notre politique d'écomobilité, en adéquation avec la politique du Grand Dijon en matière environnementale et de renouvellement urbain,
- une forte attractivité d'image qui peut avoir un effet de levier sur l'ensemble de l'agglomération (dynamisme économique, cohésion sociale), et sur la fréquentation du réseau de transport collectif,
- une technologie ferroviaire éprouvée dans de nombreuses agglomérations françaises, qui permet d'envisager à terme la compatibilité avec des solutions de tram-train.

4.2 Le tracé

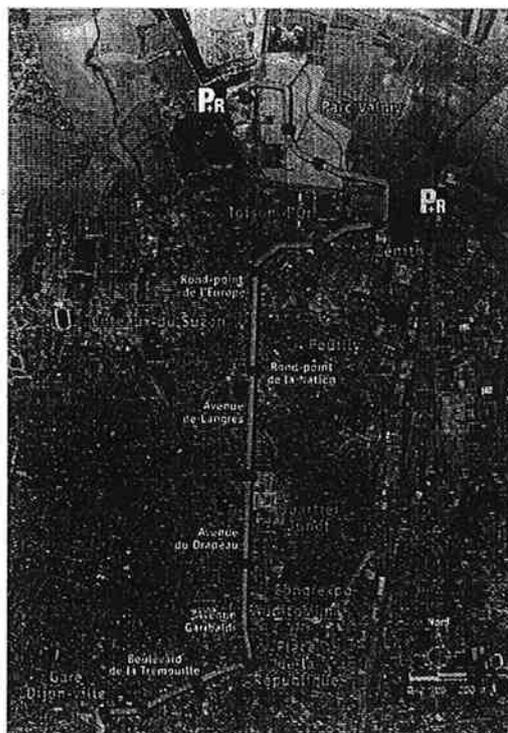
Au stade actuel des études, le tracé proposé en concertation présentait un tracé de base et des variantes dans certains secteurs.

A l'issue du bilan décrit préalablement, le tracé envisagé est le suivant :

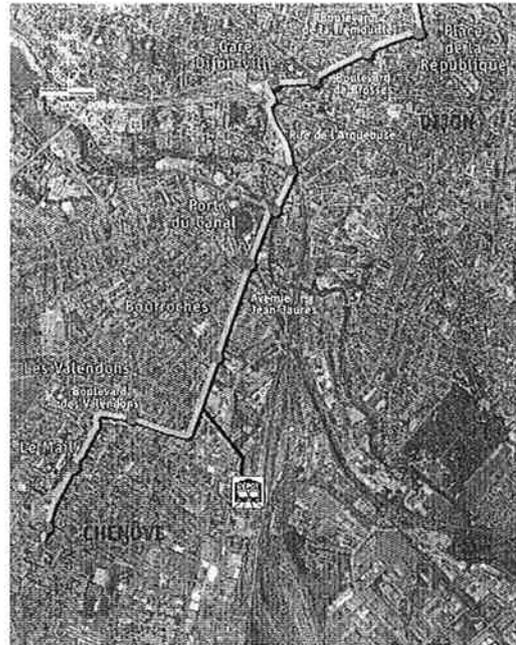
A/ Sur les variantes proposées à la concertation:

Sur la ligne A, du Nord au Sud :

- Au nord, le tracé de base desservant le Zénith, pour aller vers la place Marie de Bourgogne, en passant par le parc de la Toison d'Or est privilégié. Il permettrait ainsi la desserte de cet équipement majeur de l'agglomération les soirs d'événements, la valorisation des places de stationnement en parc-relais durant la journée et la création d'un échangeur sur la Rocade.
- le passage par le rond-point de l'Europe pour rejoindre le centre commercial de la Toison d'Or présenté en variante est privilégié, ce qui permettrait d'implanter une station au plus près du parc technologique. Le tracé empruntant les rues Bernanos et Simenon serait donc abandonné.

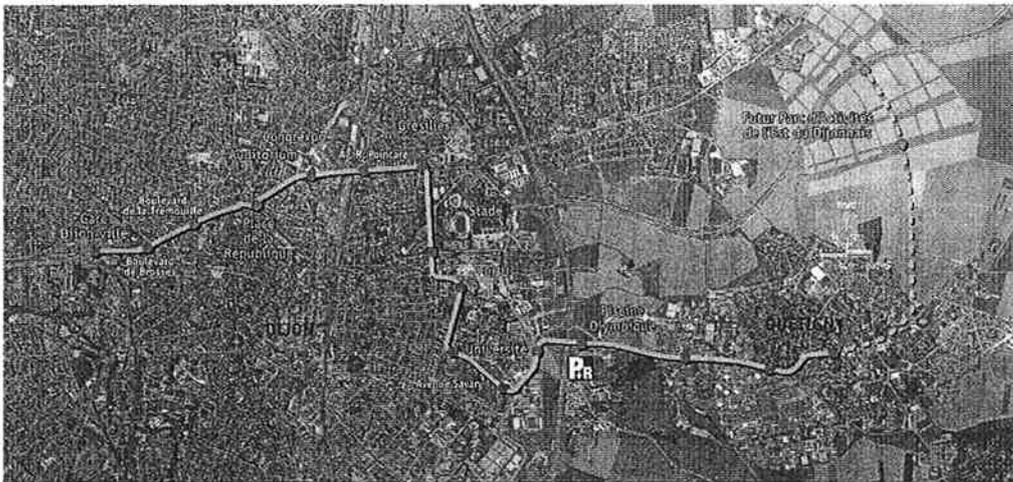


- Le tracé de base traversant le jardin botanique de l'Arquebuse serait abandonné car il suppose un impact trop conséquent sur cet espace boisé classé. L'idée d'ouvrir ce jardin sur le centre-ville reste une préoccupation qui sera prise en compte dans les études d'aménagement du secteur. La variante de la rue de l'Arquebuse est donc privilégiée, elle profiterait ainsi d'un réaménagement urbain plus respectueux des piétons et riverains. De plus, cette variante améliore le temps de parcours.
- Sur l'entrée dans le quartier du Mail à Chenôve, le tracé de base est retenu afin de préserver le maintien de l'activité du centre commercial Kennedy. La proposition de contourner la tour Kennedy ne semble pas envisageable car elle contraint fortement l'accès aux riverains et aurait un impact négatif sur les arbres du chemin du Mail que les habitants souhaitent conserver.



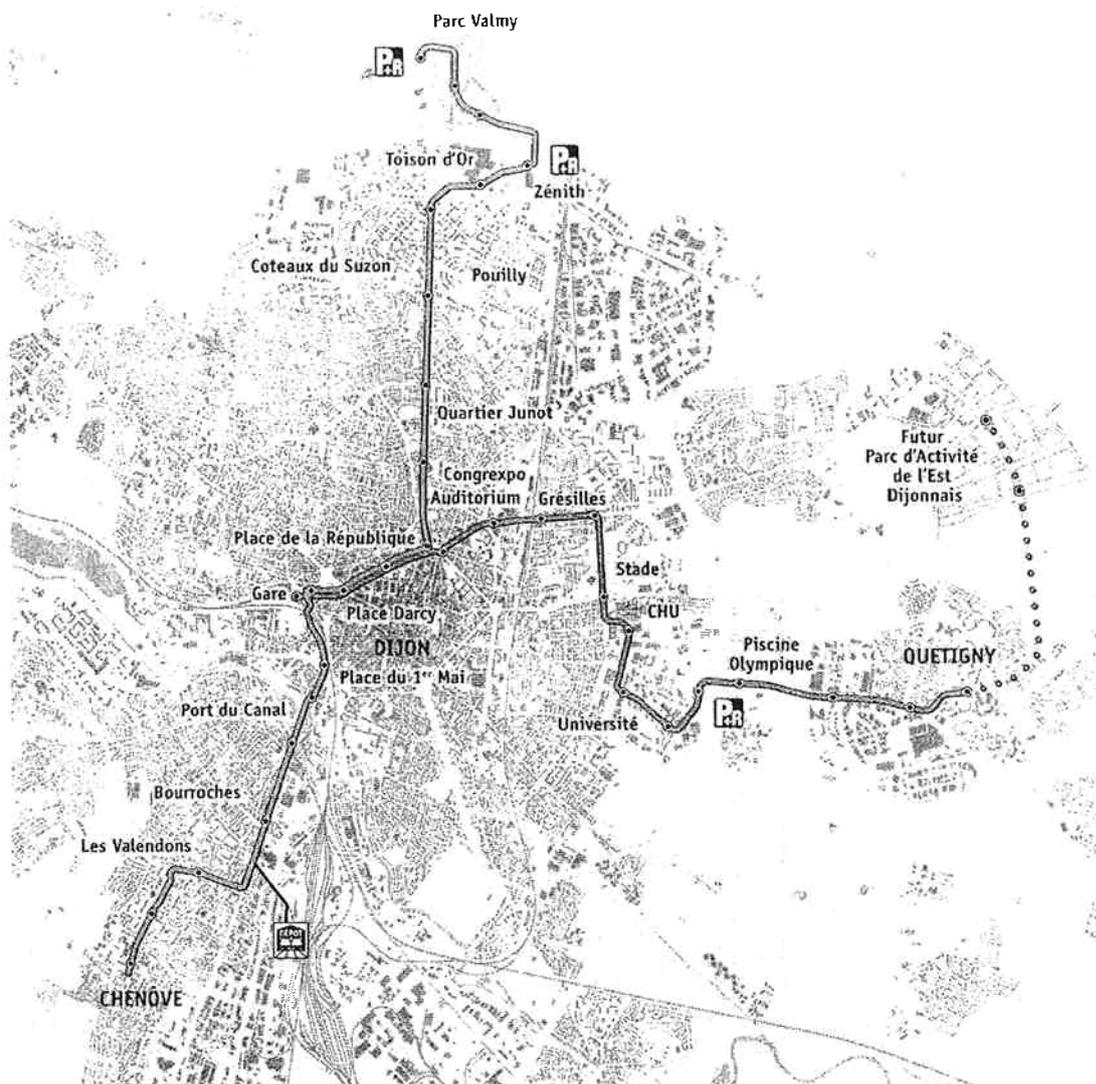
Sur la ligne B :

- Le tracé de base au sein du campus universitaire semble le plus adapté et offre une réponse pertinente aux besoins de déplacement des étudiants, sans contrevenir à une desserte efficace vers la commune de Quetigny. Par conséquent, le tracé par l'avenue Savary serait privilégié.



De manière générale, la Communauté d'Agglomération s'engage à ce que le projet intègre la possibilité d'extensions futures aux terminus et à certains points le long du tracé qui pourraient être identifiés dans le cadre d'études ultérieures afin de préserver l'avenir et tenir compte de l'évolution globale du réseau de transports en commun de l'agglomération. Ainsi, une réflexion sur l'extension d'un futur TCSP vers le quartier de la Fontaine d'Ouche à Dijon ainsi qu'à Talant pour desservir le quartier du Belvédère, va être engagée. A terme, tous les quartiers en renouvellement urbain situés en continuité urbaine avec le centre de l'agglomération pourraient être desservis par un TCSP.

Le Grand Dijon s'engage à poursuivre la démarche d'information du public sur le projet, dans le cadre des phases suivantes d'études qui préciseront les aspects du projet telle que la localisation des stations, l'insertion du système de transport dans chaque rue, etc.



C/ L'atelier -dépôt

Concernant les deux possibilités de localisation du dépôt, le Grand Dijon privilégie l'implantation au sud de l'agglomération sur le site des ateliers SNCF plutôt qu'au niveau du parc Valmy. Le site des ateliers offre l'opportunité de réhabiliter une friche industrielle emblématique de la mémoire cheminote de l'agglomération. Cet emplacement est également plus rentable en terme de coûts d'exploitation car les distances pour alimenter les lignes depuis le dépôt sont plus courtes.

Il permettra à court ou moyen terme de réunir l'ensemble des véhicules du réseau Divia, bus et TCSP, d'en assurer le remisage, le nettoyage et la maintenance. La surface est suffisante grande pour accueillir environ le double de véhicules nécessaires au TCSP et donc compatible avec de futures extensions du réseau.

Cet équipement sera conçu dans les normes de Haute Qualité Environnementale. Le Grand Dijon étudiera les moyens de valoriser ces bâtiments en installant des équipements de production d'énergie renouvelable.

4.3 L'intermodalité

L'agglomération veillera à ce que le projet soit complémentaire avec les autres modes de déplacement, et notamment les modes doux; l'objectif étant in fine, de faciliter le changement de comportement modal. Des itinéraires et stationnements cyclables seront aménagés le long du tracé du TCSP ou à proximité. Les études ultérieures prendront en compte la nécessité d'aménager des trottoirs comodes pour les piétons et des itinéraires sécurisés d'accès aux stations du TCSP.

Le parc-relais Mirande aujourd'hui desservi par la LIANE 1 pourra être étendu. L'aménagement d'un parking-relais au Nord ne pose pas de difficulté, compte tenu de la préférence affichée pour une desserte du Zénith. Au sud, un P+R dans ce secteur pourrait être desservi par une ligne de bus, au moins à moyen terme.

Plusieurs pôles d'échanges multimodaux seront organisés :

- la gare Dijon Ville en liaison avec le réseau ferroviaire grandes lignes et TER
- la place de la République, plaque tournante des 2 lignes de TCSP en liaison principale avec le réseau DIVIA
- d'autres pôles d'échanges seront également créés en périphérie notamment avec les parcs relais.

Le réseau des bus Divia sera réorganisé en complémentarité avec le réseau TCSP. Cette réorganisation sera étudiée en détail en 2009. Il est pour l'instant prématuré de décrire les lignes de ce futur réseau mais le principe de réorganisation devra conduire à alléger sensiblement le flux des bus dans le centre ville et notamment rue de la Liberté. Pour compenser cette réduction d'offre dans le centre, le réseau des navettes Diviaciti sera amélioré.

4.4 Le développement durable

Dans le cadre du projet de TCSP, les aspects environnementaux seront au centre des préoccupations et seront pris en compte dans les critères d'orientation et de choix du projet. La Communauté d'Agglomération y veillera en assurant dans son pilotage du projet un suivi spécifique de ces questions dans la droite ligne de l'engagement du Grand Dijon d'accorder une priorité au développement durable.

D'autre part, dans les phases de réalisation, les marchés de travaux et de fournitures incluront des clauses contractuelles relatives à cette préoccupation comme les contraintes de chantier, de tri et d'élimination des déchets, la préférence pour certains matériaux présentant un bilan carbone modéré, etc.

Le Grand Dijon étudiera les moyens de mise en oeuvre d'une telle démarche pour la réalisation des infrastructures. Ainsi, les bâtiments du centre de maintenance seront conçus dans une démarche Haute Qualité Environnementale. Enfin, l'usage d'un système d'échange électronique de documents et la dématérialisation des marchés publics devraient permettre de limiter significativement l'usage du papier.

Sur le plan environnemental, en permettant un meilleur partage de la rue entre le transport collectif et l'automobile, et en privilégiant le choix d'un matériel roulant à traction électrique, le TCSP permettra de lutter efficacement contre la pollution de l'air et de limiter la quantité émise de gaz à effet de serre.

Outre ces arguments écologiques indéniables, le TCSP sera également facteur de cohésion sociale en desservant trois quartiers en renouvellement urbain - Le Mail à Chenôve, les Grésilles à Dijon et le centre-ville de Quetigny. Le TCSP participera donc au développement économique et social de ces territoires, facilitera la mobilité des habitants, favorisera le lien et la mixité sociale et transformera à terme l'image de ces quartiers.

L'attractivité et le dynamisme de l'agglomération constituent également une priorité pour le Grand Dijon. Le TCSP est indéniablement un vecteur de développement et accompagnera un ensemble d'opérations connexes. Ce sera notamment l'occasion d'envisager un programme de redynamisation du commerce et des activités économiques du centre ville.

En desservant les principaux équipements et programmes de développement urbains tel que le Zénith, la Piscine Olympique, le Grand Stade, le Campus, le CHU, l'Auditorium, le Palais des Congrès, le parc des expositions, le quartier Hyacinthe Vincent et Montmuzard, la zone d'activités Valmy et Mazen-Sully, la restructuration du quartier de l'hôpital général, le projet de TCSP proposera tout à la fois une réponse efficace, durable et un moyen écologique à la demande de mobilité qu'ils vont générer.

4.5 Les aspects économiques du projet

Les investissements nécessaires à la réalisation de ce projet sont évalués entre 380 et 450 millions d'euros, compte tenu de l'orientation vers un TCSP de type tramway fer. Ils seront financés par le produit du Versement Transport qui a été augmenté au 1er septembre 2008 à 1,8% de la masse salariale. Des subventions seront également sollicitées auprès des collectivités partenaires: Conseil Général et Conseil Régional. De même, tout sera engagé afin d'obtenir le soutien le plus large de l'Etat, qui a annoncé sa participation au financement de 1500 kilomètres de TCSP dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Enfin, le recours à l'emprunt auprès de banques, permettra de sceller le financement de cette opération. Les bénéfices issus de sa réalisation seront amortis sur une période de 30 à 40 ans, en cohérence avec la durée de vie du projet.

Cet investissement est bien dimensionné par rapport à l'échelle d'une agglomération d'environ 250 000 habitants. Certes un tel montant est important, mais le Grand Dijon, en tant que maître d'ouvrage veillera à la bonne économie du projet et assurera un suivi financier des plus attentifs. De plus, les retombées de ce projet sont multiples, tant en terme de dynamisme économique, qu'en activités directement générées par le chantier lui-même.

S'agissant de la tarification, le Grand Dijon affiche la volonté de rester parmi les réseaux les moins chers de France comptant un TCSP. D'ores et déjà, une tarification combinée avec d'autres opérateurs de transport est mise en oeuvre (Mobigo et Mobipro). Parallèlement, un projet de rénovation de la billettique sera lancé afin de proposer un système lisible, efficace et interopérable (utilisation de plusieurs modes de transports avec le même titre).

V. ANNEXE

- Délibération du Conseil de Communauté de l'Agglomération Dijonnaise du 15 mai 2008 relative au lancement de la concertation préalable à la réalisation de deux lignes de TCSP