

ÉCOMOBILITÉ

Si la mise en place en 2004 du principe de Lignes A Niveau Elevé de Service (LIANES) a marqué une première étape vers un réseau de transport en commun performant, le réseau de bus Divia est aujourd'hui au maximum de sa capacité de développement. Seule la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) va permettre de franchir un nouveau cap dans l'offre, pour gagner des parts de marché sur l'automobile.

Désirs de tramway

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.

Ainsi, 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 donc étudié dès 2006 la faisabilité de lignes de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) qui répondent dans la durée aux besoins de mobilité induits par le dynamisme et l'attractivité de la capitale régionale de la Bourgogne. S'appuyant sur les expériences menées en France et en Europe, y compris dans de nombreuses agglomérations comparables en taille au Grand Dijon, il s'agit bien de créer les conditions d'une mobilité durable, qui permette à tous de se déplacer facilement, qui favorise la cohésion sociale et le développement économique, en minimisant les nuisances environnementales. Mieux desservir les quartiers d'habitat et les zones urbaines sensibles, relier les grands équipements et les zones d'activités, faciliter les liaisons

domicile/travail ou encore désengorger la circulation en centre-ville, tels sont d'ailleurs 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.

Une large concertation publique

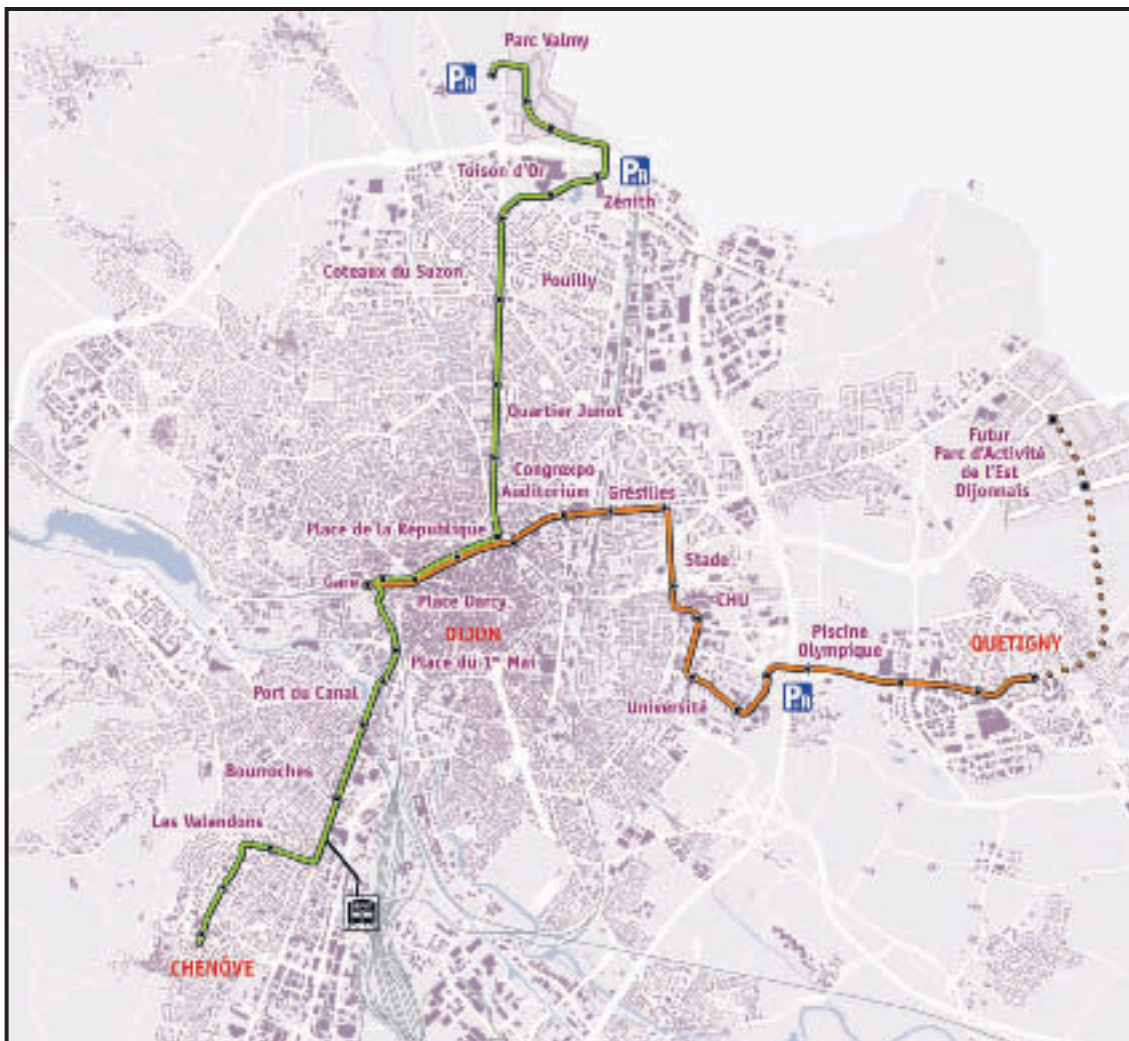
C'est dans cette perspective que les 82 élus du Grand Dijon ont voté à l'unanimité le 15 mai dernier le lancement d'une concertation préalable à la création de deux lignes de TCSP dans l'agglomération, totalisant environ 20 km. Largement relayée par la presse, cette concertation, qui s'est tenue du 2 juin au 11 juillet 2008, a eu pour objectif de présenter au public l'état d'avancement de cet ambitieux dossier afin de prendre en compte le plus en amont possible les avis et les suggestions. Tramway, "busway", axes prioritairement desservis et itinéraires, tout a été versé au débat de la population. Six réunions publiques, 27 mairies et mairies annexes mobilisées, des outils de communication et d'expression adaptés pour tous, du dépliant au site internet, de l'urne au registre, rien n'a été laissé

au hasard pour éclairer le jugement de chacun.

La participation remarquable des Grands Dijonnais a d'ailleurs prouvé l'intérêt qu'ils portent à ce projet : plus de mille personnes lors des présentations publiques et presque autant de contributions écrites, toutes rassemblées et synthétisées dans le bilan de concertation que le Conseil d'agglomération a approuvé le 25 septembre dernier.

A sa lecture, qui s'articule de façon thématique entre le recueil exhaustif des observations et les réponses, précises, du maître d'ouvrage, on retiendra que le principe de création de deux lignes de TCSP a été favorablement accueilli par la population qui s'est exprimée, confirmant très nettement l'opportunité du projet. D'une manière plus détaillée, si un certain nombre de questions ont été légitimement émises sur le terrain du financement de l'opération, du développement durable ou encore des éventuels impacts provoqués par les travaux, trois thèmes ont principalement suscité l'intérêt de la population : le choix du matériel roulant, le tracé des deux lignes et l'intermodalité, c'est à dire les connexions entre le projet de TCSP au sens strict, le réseau de bus, la circulation routière, le stationnement et les modes "doux".





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. Ce bilan de concertation est pendant plus d'un mois mis à la disposition du public : consultable et téléchargeable sur le site du Grand Dijon www.grand-dijon.fr ainsi qu'à l'accueil de l'ensemble des mairies du territoire communautaire, il va servir de point d'appui aux décisions du Grand Dijon sur les suites à donner au projet, en particulier lors de la poursuite des études nécessaires à sa concrétisation : études dites d'impact mais aussi futur plan de circulation ou réorganisation du réseau Divia. L'avancement de ces études qui permettront également de préciser la localisation des stations et l'insertion du système de transport dans chaque rue concernée, va donc faire l'objet dans les prochains mois d'une information régulière de la population de l'agglomération et d'un dialogue permanent, notamment à travers l'organisation d'un nouveau cycle de réunions publiques. Le tout en amont de la phase d'enquête publique qui interviendrait mi-2009 pour permettre, après la déclaration d'utilité publique, de démarrer les travaux préalables dès 2010, puis les travaux de réalisation sur 2011-2012. Mise en service prévue début 2013. ■

De cette phase d'échanges intenses et directs avec le public, mais aussi après analyse des préoccupations recensées au travers des avis dudit bilan aujourd'hui mis à la disposition du public (lire modalités ci-dessous), il ressort 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, notamment dans le cadre des études en cours avec les collectivités partenaires sur la création de haltes ferroviaires.

Le dossier complet : www.grand-dijon.fr

Du point de vue du tracé des deux lignes retenues (cartographie ci-dessus) en tenant compte des observations des habitants, la Communauté d'agglomération affirme à l'heure du bilan de la concertation un certain nombre d'engagements. Ainsi, le projet intégrera autant que faire se peut les possibilités d'extensions futures aux terminus et à certains