

2 juin > 1^{er} août 2025 Concertation publique

3^E LIGNE DE TRAM

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

2 juin au 1er août 2025



Dijon rassemble



Contexte de la concertation préalable	3
Le projet de 3 ^e ligne de tramway	3
Enjeux et caractéristiques du projet	3
Le tracé soumis à la concertation.....	5
Le dispositif d'information et de concertation mis en œuvre.....	6
Dispositif d'information.....	6
Dispositif de participation	7
Communication sur la concertation préalable.....	16
Bilan quantitatif de la participation.....	19
Participation observée	19
Actions conduites pour diversifier les publics.....	20
Analyse qualitative des contributions	21
Méthodologie employée	21
Un constat préalable : une adhésion au principe de développement du mode tramway	22
Thème 1 : Tracé (39%).....	23
Thème 2 : Partage de l'espace public (18%).....	27
Thème 3 : Intermodalité (12%)	30
Thème 4 : Wilson et rue alentours (9%).....	33
Thème 5 : Environnement cadre de vie (8%)	35
Thème 6 : Finances (4%).....	38
Thème 7 : Concertation (3%).....	39
Thème 8 : Travaux (3%)	40
Thème 9 : choix de ce projet (2%)	42
Thème 10 : hors sujet (2%).....	43
Enseignements de la concertation	44
Annexes	47
Annexe 1 : Publications officielles au Journal Du Palais et dans le Bien Public	
Annexe 2 : Comptes rendus des réunions et ateliers	
Annexe 3 : Avis du Conseil de développement	
Annexe 4 : Avis du Comité des partenaires de la mobilité	
Annexe 5 : Cahiers d'acteurs	

Contexte de la concertation préalable

Le développement du réseau de transport en commun en site propre de Dijon Métropole s'inscrit dans les objectifs du Projet métropolitain 2022-2030. Ce projet fait de la transition écologique et du renforcement des mobilités durables des leviers essentiels d'attractivité, de cohésion sociale et d'amélioration de la qualité de vie. Face à la hausse continue de la fréquentation du réseau Divia et aux risques de saturation attendus d'ici 2040, Dijon Métropole a lancé en juin 2024 des études d'opportunité et de faisabilité pour développer le réseau. Ces travaux ont conduit à la proposition d'une nouvelle ligne de tramway, la T3, reliant *Chenôve Portes du Sud – 1er mai – Wilson – Erasme – CHU/UB – Grésilles – Cap Nord*.

Sur la base de ces études et conformément aux articles L.103-2 et suivants et R103-1 et suivants relatifs à la procédure de participation du public préalable du Code de l'urbanisme d'une part, et aux objectifs généraux de concertation fixés par les points 1°, 3° et 4° du II de l'article L120-1 du Code de l'environnement relatif à l'information et la participation des citoyens d'autre part, le Conseil métropolitain, réuni en séance le 27 mars 2025, a adopté une délibération autorisant le lancement de la concertation préalable sur ce projet de 3^{ème} ligne de tramway, définissant ses modalités et ses objectifs.

Les études engagées se sont ensuite poursuivies pour aboutir à un dossier de concertation détaillé présentant le projet à destination du grand public.

La concertation préalable s'est tenue entre le 2 juin et le 1^{er} août 2025, dans le respect des modalités précisées par délibération. Une diversité d'outils d'information et de participation a été déployée, certains en supplément de ce qui était prévu dans la délibération. L'objectif : afin de permettre aux habitants ainsi qu'aux acteurs sociaux, économiques et institutionnels du territoire de disposer d'une information neutre, accessible et complète d'une part et d'espaces diversifiés d'expression et de débat d'autre part.

Le projet de 3^e ligne de tramway

L'ensemble du projet est détaillé au sein du dossier de la concertation de la page 13 à la page 40
<https://concertationt3.dijon-metropole.fr/blog/le-dossier-de-la-concertation>

Enjeux et caractéristiques du projet

Le projet de troisième ligne de tramway a pour ambition de répondre à 3 défis majeurs : accompagner la hausse de la demande de mobilité¹, prévenir la saturation du réseau et contribuer à la décarbonation des déplacements, le tout en cohérence avec le Plan Climat et Biodiversité adopté en juin 2025.

Le projet vise en ce sens à relier des pôles générateurs de déplacements (Université, CHU, zones d'activités notamment) tout en desservant des quartiers denses du sud de l'agglomération. Le tracé proposé relie le secteur "Chenôve/Portes du Sud" au secteur "Dijon/Cap Nord" en desservant notamment sur son passage la place du 1er mai, la place Wilson, l'Université, le Centre Hospitalier Universitaire (CHU), les Grésilles.

¹ la fréquentation du réseau Divia a augmenté en moyenne de 5 % par an avec une augmentation de 9% entre 2023 et 2024.

Il tire parti de la possibilité de mutualiser certains tronçons avec les lignes T1 et T2 et intègre la recherche d'emplacements stratégiques pour la création de parkings relais aux extrémités du tracé, afin de capter les flux entrants et favoriser l'intermodalité.

Les caractéristiques du projet de ligne T3 sont ainsi :

- 11 km de voie ferrée double, sans expropriation, s'appuyant sur 3 km en tronçon commun avec les lignes T1 et T2 ;
- 21 stations dont 7 existantes sur T1 et T2
- Un potentiel de desserte Population + Emplois + Scolaires supérieur à celui projeté au stade de la conception des 2 premières lignes de tramway
- Estimation de près de 33 000 voyages/jour
- Un temps de parcours entre terminus estimé 35 minutes
- Une vitesse commerciale estimée à 19 km/h
- Une fréquence aux heures de pointe de l'ordre de 5 minutes
- Un tracé qui renforce la desserte du CHU et de l'Université, connecte de grands programmes d'habitat, deux zones d'activité-clés et parachève la desserte par le sud du centre-ville de Dijon
- 2 parkings relais prévus (1 parking relais à chaque extrémité du tracé)
- Un centre de maintenance et de remisage André Gervais déjà dimensionné pour accueillir une troisième ligne de tram
- Un projet qui constitue par ailleurs une opportunité de requalification urbaine, en améliorant la qualité des espaces publics traversés et en renforçant la place de la végétation et des modes

Le coût d'investissement du projet est estimé à 200 millions d'euros HT, aux conditions économiques de janvier 2024 et selon la répartition suivante :

Poste	Coût H.T. en k€ 2024
Etudes	15 600 k€
Travaux préparatoires	9 500 k€
Infrastructures	81 300 k€
Systèmes	93 500 k€
Total	199 900 k€

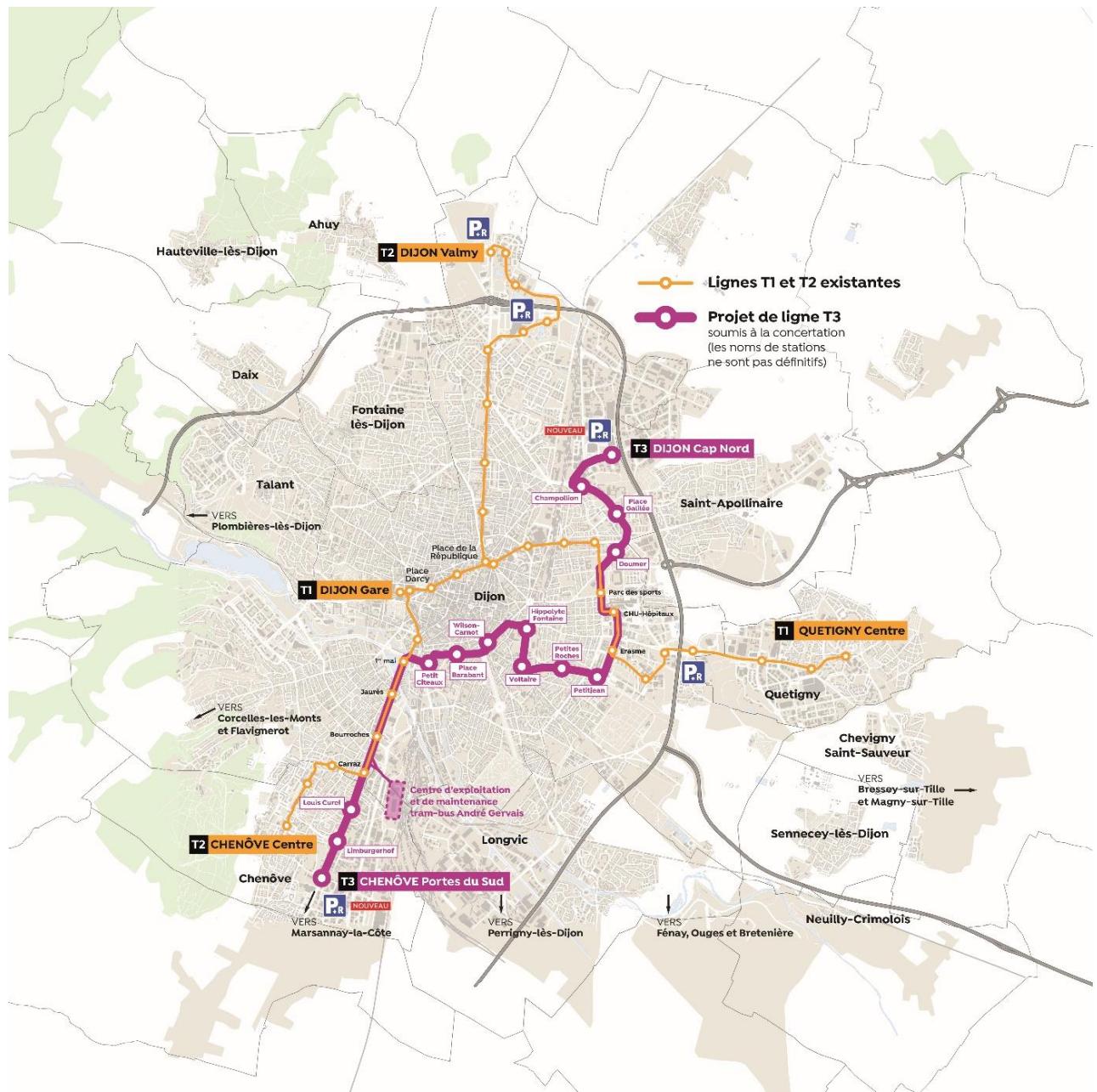
p. 49 du dossier de concertation

Le montant prend en compte l'ensemble des infrastructures, systèmes et matériel roulant ainsi que l'adaptation du centre d'exploitation et de maintenance tram-bus André Gervais.

En vue d'une mise en service en 2030, le calendrier prévoit la désignation du maître d'œuvre au second trimestre 2026, la tenue de l'enquête publique en 2027, puis le démarrage des travaux en 2028, après la déclaration d'utilité publique.

La concertation a pour vocation d'éclairer l'opportunité du projet et de débattre des principales caractéristiques. Les aspects liés au plan de circulation et à l'évolution du réseau de bus seront affinés dans la suite du processus, une fois établies les orientations générales de cette première phase.

Le tracé soumis à la concertation



Le tracé de 3^{ème} ligne de tramway soumis à concertation

Le dispositif d'information et de concertation mis en œuvre

Le dispositif d'information et de concertation s'est appuyé sur une palette d'outils à la fois physiques et numériques, avec une diversité de lieux et d'horaires pour favoriser la participation du plus grand nombre.

Dispositif d'information

Le dossier de concertation présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet a été mis à disposition, pendant toute la durée de la concertation :

- Sur le site internet de Dijon métropole <https://www.dijon-metropole.fr/> et la plateforme participative *concertationT3.dijon-metropole.fr* ;
- À chaque réunion publique et rencontre à destination des acteurs économiques et des commerçants.

Il était également consultable, au format papier, dans les lieux suivants aux horaires d'ouverture du public :

- Dans chacune des mairies des communes de Dijon métropole ;
- Au siège de Dijon métropole ;
- À l'agence DiviaMobilités.

Un panneau d'information a été installé à l'accueil de chaque mairie de Dijon Métropole pendant toute la période de concertation. Des livrets d'information de 12 pages étaient également mis à disposition afin de présenter les principales caractéristiques du projet et les modalités de participation.

Ce kit d'information était complété d'une exposition permanente présentée aux horaires d'ouverture au public au siège de Dijon métropole, dans les mairies de Dijon et Chenôve, et à l'agence DiviaMobilités.



Réunion publique au sujet de la 3ème ligne de tram à ESEO



Réunion publique au sujet de la 3ème ligne de tram à ESEO

11 stands d'information mobiles (Divia Bus tour)

Des stands d'informations facilement identifiables, aux couleurs de la concertation, ont été déployés sur 11 points du territoire pour proposer une permanence d'information et de discussion au plus proche des lieux de passage et de vie des habitants.

- Le mercredi 25 juin de 11h à 17h - Place centrale Roger Remond à Quetigny
- Le vendredi 27 juin de 13h à 17h - Parking commerces rue du Faubourg St Nicolas à Fontaine-lès-Dijon
- Le mercredi 2 juillet de 13h à 17h – Place Wilson à Dijon
- Le jeudi 3 juillet de 8h à 12h – secteur du marché des Grésilles, Place et rue Galilée à Dijon
- Le vendredi 4 juillet de 10h à 16h – Place François Rude à Dijon
- Le samedi 5 juillet de 9h30 à 12h30 – Route de Gray, parking du centre commercial à Saint-Apollinaire
- Le lundi 7 juillet de 13h à 17h – Parking centre commercial du Point du Jour à Talant
- Le mardi 8 juillet de 10h à 17h – Centre commercial Toison d'Or, Esplanade côté tramway à Dijon
- Le mercredi 9 juillet de 11h à 17h – Place de la Liberté à Chevigny
- Le jeudi 10 juillet de 13h à 17h – Esplanade du Cèdre à Chenôve
- Le vendredi 11 juillet de 13h à 17h – Esplanade Nelson Mandela à Longvic

Ces stands ont permis d'instaurer le dialogue avec plus de 100 personnes.



Divia bus tour à Chevigny Saint Sauveur



Conseil des jeunes pour le 2ème étape de l'aménagement du tramway sur Divia biocarburant - Chevigny saint Sauveur

Dispositif de participation

6 réunions publiques ouvertes à tous

- Vendredi 6 juin à 18h | Dijon métropole : 40, avenue du Drapeau à Dijon
- Lundi 16 juin à 19h | École ESEO : 9, rue Sully à Dijon
- Mardi 17 juin à 19h | Lycée Saint Joseph La Salle : 39, rue du Transvaal à Dijon
- Mercredi 18 juin à 19h | Le Cèdre : 9, esplanade de la République à Chenôve
- Mercredi 25 juin à 19h | Le Consortium : 37, rue de Longvic à Dijon
- Jeudi 3 juillet à 19h | Salle Camille Claudel : 4, rue Camille Claudel à Dijon

Ces réunions avaient pour but d'informer largement la population et de garantir à chacun la possibilité de s'exprimer sur le projet. Ces réunions ont été organisées sur des lieux particulièrement concernés par le tracé.

Nombre de participants : 1 115 personnes



Figure 1 : réunion publique au siège de la métropole



Réunion publique au siège de la 3ème ligne de tram au siège de la métropole

3 rencontres dédiées aux acteurs économiques et commerçants

- Vendredi 13 juin à 18h | CCI Côte-d'Or Saône-et-Loire : 2, avenue Marbotte à Dijon
- Jeudi 19 juin à 18h | Entreprise Pagot Savoie (ZAE Cap Nord) : 12, rue de l'Yser à Dijon
- Mardi 1er juillet à 19h | à la mairie de Chenôve

Ces rencontres visaient à intégrer les attentes spécifiques des acteurs économiques et commerçants dans la réflexion, en tenant compte des impacts potentiels du projet sur l'activité locale.

Nombre total de participants : 115 personnes



Réunion avec les acteurs du monde socio-économique

3 balades urbaines en bus le long du tracé

- Samedi 14 juin de 8h30 à 10h30
- Mercredi 9 juillet de 9h30 à 11h30
- Mercredi 9 juillet de 14h30 à 16h30

Ces balades avaient pour objectif de faciliter la compréhension du projet en le confrontant au réel, en permettant aux participants de visualiser concrètement le tracé et ses enjeux sur le terrain. Elles visaient également à favoriser la projection des habitants dans les futurs aménagements, tout en offrant un cadre propice aux échanges.

Nombre de participants : 94 personnes



Balade urbaine dans la cadre de la concertation

3 ateliers thématiques

- Samedi 14 juin de 11h à 13h | Caserne du Transvaal : 26, rue du Transvaal à Dijon
Thématique : Partage de l'espace public
- Mercredi 2 juillet de 17h à 19h | Salle Camille Claudel : 4, rue Camille Claudel à Dijon
Thématique : environnement, végétalisation et intégration paysagère
- Mercredi 9 juillet de 18h30 à 20h30 | L'entrepôt : 40, rue de Longvic à Chenôve
Thématique : intermodalité et accessibilité

Les ateliers visaient à approfondir collectivement des enjeux précis du projet, en croisant expertises techniques et expériences d'usage. Ils avaient pour objectif de faire émerger des pistes d'enrichissement du projet, partagées par un groupe.

Nombre de participants : 47 personnes



Ateliers thématiques autour du projet de troisième ligne de tramway

1 plateforme numérique, ouverte aux contributions du 2 juin au 1^{er} août 2025

La plateforme numérique <https://concertation3.dijon-metropole.fr/> a été spécifiquement créée pour la concertation.

Elle rassemblait l'ensemble des informations disponibles sur le projet dans différents formats (dossier de concertation détaillé, bande-dessinée...) et l'ensemble des évènements participatifs organisés, avec les modalités d'inscription éventuelles associées. Les comptes rendus des différents temps y étaient par ailleurs importés. La plateforme a été un élément essentiel de collecte des interrogations et remarques des habitants, grâce à 3 espaces participations :

- Je pose une question
- Je dépose une contribution individuelle
- Je dépose une contribution pour la structure que je représente (cahier d'acteur)

Elle a par ailleurs constitué un outil de centralisation des contributions (les expressions issues des registres ou des échanges s'étant tenus sur le *Divia Bus Tour* y ont par exemple été directement intégrés).

La plateforme sera accessible pour lecture du contenu jusqu'au 31 décembre 2025.

Nombre de participants : 362

Nombre de contributions : 528 (dont nombre de cahiers d'acteurs reçus : 32)

Cahier d'acteurs

Un cahier d'acteurs est une contribution écrite déposée par une organisation (institution, association, entreprise, collectivité ou groupe citoyen) afin de présenter de manière structurée ses analyses, positions et propositions sur le projet. Le propos principal de ces cahiers est ici restitué de façon synthétique, tandis que leur intégralité est consultable en annexe du présent document.

Institutionnels

1. Mairie de Perrigny-les-Dijon
2. Mairie de Marsannay-la-Côte

Groupements politiques et syndicaux

3. Construire Dijon Autrement
4. UTR 21 Retraités CFDT de Côte d'Or
5. Agir pour Dijon
6. Dijon Avenir

Structures médicales et médico-sociales

7. Centre Hospitalier Universitaire (CHU)
8. ESAT ACODEGE

Groupements éducatifs

9. Université Bourgogne Europe (UBE)
10. Institut Agro Dijon
11. Groupe scolaire Saint Joseph La Salle
12. Ensemble scolaire Saint-Michel les Arcades

Entreprises

13. Keolis Dijon Multimodalité
14. CCI Côte d'Or et Saône-et-Loire
15. EDF Bourgogne Franche-Comté
16. SNCF Réseau BFC
17. Pharmacie des Allées
18. Apave Exploitation France
19. Miss Cookies Campus
20. A.S.Clim
21. E.Leclerc Dijon
22. Pink Plaisir

Groupements professionnels, citoyens et associations

23. Santenov Dijon Bourgogne
24. Club Grand Sud
25. Union Commerciale Wilson – Rue d'Auxonne
26. France Nature Environnement 21
27. Association ICOVIL (Institut pour une meilleure connaissance de l'histoire urbaine et des villes)
28. Collectif Piétons dans la Métropole Dijonnaise (CPMD)
29. Association H2MU (Habitants Mirande Montmuzard Université)
30. Conseil syndical du bâtiment 11 boulevard Carnot, Dijon
31. Association du Faubourg Saint Pierre
32. Les Amis des Allées

4 registres permettant de recueillir les contributions par écrit

Des registres « papier » ont été mis à disposition du public aux endroits suivants :

- Au siège de Dijon métropole ;
- À l'hôtel de ville de Dijon ;
- À l'hôtel de ville de Chenôve ;
- À l'agence DiviaMobilités.

29 contributions ont été recueillies. Ces contributions ont été mises en ligne sur la plateforme numérique concertationT3.dijon-metropole.fr



Registre de concertation

1 adresse mail dédiée

concertationT3@metropole-dijon.fr

L'adresse mail a été utilisée par les participants pour les échanges relatifs aux temps présentiels (suivi des inscriptions ateliers et balades urbaines) et très ponctuellement pour interagir suite à la publication d'une réponse sur la plateforme numérique (2 courriels).

En complément, 14 courriers ont été reçus. Tous les courriers reçus ont fait l'objet de réponses individuelles.

2 instances saisies

Avis du conseil de développement



Mise en place du nouveau conseil de développement métropolitain 2025

Installé pour sa deuxième mandature le 15 mars 2025, le conseil de développement de Dijon métropole est un espace de réflexion et de dialogue à l'échelle métropolitaine. Il est composé d'habitants volontaires et de personnalités bénévoles impliquées dans la vie locale et issues des milieux économiques, sociaux, culturels, éducatifs, scientifiques, environnementaux ou associatifs des 23 communes de la métropole (120 membres au total).

Il a été saisi pour rendre son avis sur le projet de 3^{ème} ligne de tramway par courrier en date du 28 mars 2025. Un groupe projet composé de 30 membres en moyenne s'est réuni 8 fois avant de soumettre son avis à l'approbation des membres du conseil de développement réunis en format plénier le 28 juin 2025.

La particularité de la contribution du conseil de développement repose sur 2 points :

- Un parcours d'information comprenant plus de 10 auditions de services, d'élus ou d'acteurs associatifs a été mis en place pour mettre les membres dans les meilleures conditions de réflexion possibles, en tenant compte des délais impartis ;
- Les échanges continus et nourris entre les membres d'une séance à l'autre ont permis l'élaboration d'une vision collective, partagée par un groupe de citoyens issus de milieux divers.

Extrait de l'avis du conseil de développement sur le projet de 3^{ème} ligne de tramway

Le conseil de développement déclare porter “un regard positif sur le principe d’une troisième ligne de tramway, dont il partage les grands objectifs en termes d’adaptation du réseau de transports urbain aux besoins de déplacements actuels et futurs, en termes de développement durable et de qualité de service. Energies décarbonées, végétalisation, développement des mobilités douces, figurent notamment dans le rapport que le Conseil de développement a produit à l’égard du Plan climat et biodiversité de la métropole. Les explications données sur les tracés étudiés ont été reçues avec intérêt et ont permis de comprendre le choix du tracé soumis à la concertation.”

Que ce soit en matière de végétalisation, de promotion des mobilités actives ou encore de renforcement de l’accessibilité, l’avis formule une diversité de propositions pour investir les différentes opportunités perçues dans le cadre du projet de 3^{ème} ligne de tramway.

L’avis du conseil de développement, présenté en annexe dans son intégralité, a été également pris en compte dans l’analyse qualitative des contributions.

Avis du comité des partenaires de la mobilité

Le comité des partenaires de la mobilité rassemble les principaux acteurs du territoire sur les questions de mobilité. Il est composé de représentants syndicaux et patronaux, d’acteurs économiques (dont les taxis), des associations d’usagers et d’habitants, ainsi que des citoyens tirés au sort conformément à la loi Climat et Résilience.

L’objectif de ce comité est de constituer un espace de dialogue autour des projets structurants de la métropole en matière de mobilité. Il permet de partager les actualités, de discuter de l’offre, de la politique tarifaire ou encore de la qualité de service.

Le comité des partenaires de la mobilité a été invité à partager son avis et a été en particulier interrogé à partir de la question suivante : « Pensez-vous que la création de cette troisième ligne de tram aura un impact positif sur la qualité de vie et l’attractivité de la métropole ? »

Les membres ont pu s’exprimer par voie numérique entre le 6 mai et le 16 juin 2025.

La synthèse des éléments recueillis a été présenté en séance plénière le 2 juillet 2025.

Le paragraphe de résumé de la concertation a été soumis au vote des membres pour s’assurer que le groupe était en phase avec les éléments de synthèse produit par les services de la métropole (adoption à l’unanimité).

Synthèse des avis

“Le projet de la ligne T3 est globalement bien accueilli, étant perçu comme un levier d’amélioration de la mobilité urbaine et de l’accessibilité. Il s’inscrit dans une démarche respectueuse de l’environnement et vise à soutenir le développement social et économique du territoire. Toutefois, des préoccupations sont soulevées concernant certains impacts liés aux travaux et aux évolutions urbaines, ainsi que sur l’adéquation du projet aux besoins de toutes les populations”

L’avis du comité des partenaires de la mobilité, présenté en annexe dans son intégralité, a été également pris en compte dans l’analyse qualitative des contributions.

Communication sur la concertation préalable

Avis de concertation préalable

En application des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme, l'avis de concertation préalable présenté en annexe a fait l'objet :

- D'un affichage au siège de Dijon métropole le 12 mai 2025
- D'une publication dans le Journal du Palais le 12 mai 2025 sur le site internet et le 19 mai au format papier
- D'une publication dans le Bien Public le 12 mai 2025

Plan de communication multicanal

Un plan de communication multicanal a été déployé par Dijon Métropole afin d'assurer une large information et une participation active des habitants. Ce dispositif visait à faire connaître les enjeux du projet, à informer sur les modalités de contribution et à soutenir la fréquentation des événements proposés tout au long de la démarche.

1. Communication institutionnelle, presse écrite et médias locaux

Des dossiers approfondis ont été réalisés dans les magazines institutionnels Dijon Mag de mai et de juin (tirés respectivement à 104 000 et 105 000 exemplaires) et dans le magazine Dijon Métropole (153 500 exemplaires), afin d'apporter au grand public une information détaillée et pédagogique sur le projet et communiquer sur la concertation. Des relations presse ont par ailleurs été entretenues avec les médias locaux afin de relayer le lancement de la concertation, présenter les enjeux du projet et annoncer les événements publics. Peuvent être mentionnées à ce titre :

- La couverture par Le Bien Public de la conférence de presse de dévoilement du projet et de plusieurs réunions publiques de concertation.
- La couverture médiatique du projet et du déroulement de la concertation, par les médias suivants notamment : Ici Bourgogne, France 3 Bourgogne, Actu Dijon, Dijon Actualités.
- Des insertions publicitaires dans différents médias pour diffuser largement les dates de la concertation.
 - Le Bien Public : 10 pages publicitaires publiées dans le journal entre le 24 mai et le 7 juillet.
 - Dijon l'Hebdo : 4 pages publicitaires dans les numéros du 21 mai, 4 juin, 18 juin et dans le numéro spécial été 2025.
 - Infos-Dijon.com : 2 bandeaux publicitaires, 1 semaine début juin et 1 semaine début juillet.
 - J'aime Dijon : encarts publicitaires sur le site internet du média, du 2 juin au 1er août.
 - K6FM : spot pub d'une semaine diffusé au lancement de la concertation.

Au travers des actions de communication effectuées, il a par ailleurs été recherché une communication dépassant le seul cadre métropolitain, afin de tenir compte d'un bassin de vie et de déplacements qui s'étend bien au-delà des frontières administratives.

2. Affichage urbain

Une campagne d'affichage a été mise en place dans l'espace public pour donner à voir l'ouverture de la concertation et inviter à participer aux différents événements. Des affiches ont été déployées dans les lieux de passage à Dijon et dans les communes concernées par le projet.

- Types de supports : affiches 118,5 x 175cm, affiches 101,4 x 141,2cm, affiches A3, écrans numériques sur le réseau tram,
- Nombre d'affiches : 700 exemplaires
- Période de pose : du 28 mai au 4 août 2025
- Lieux d'implantation : sur Citiz, sur le réseau tram, sur le réseau bus en dos de conducteurs
- Retombées : [nombre estimé de vues, retours de terrain, etc.]

3. Documents imprimés

Des documents papier ont été élaborés pour présenter le projet de manière synthétique et pédagogique. Ils ont été mis à disposition dans des lieux publics (mairies, agences, bibliothèques) et distribués lors des événements de la concertation.

- Type de supports : oriflammes, panneaux Dibond en A0, brochures, expositions sur supports parapluie, bulletins participatifs pour déposer une contribution
- Nombre d'exemplaires : 2 oriflammes, 12 000 brochures, 3000 flyers, 5000 bulletins, 4 expositions
- Canaux de diffusion : Mairies des 23 communes et mairies annexes de la ville de Dijon, siège de Dijon Métropole, Agence Divia place Darcy, stands du Divia bus tour, présentoir disponible à chaque réunion publique, atelier thématique et balade urbaine



Réunion publique à l'école ESEO

4. Communication numérique (web)

Outre la plateforme concertation3.dijon-metropole.fr, les informations ont également été relayées sur le site institutionnel de Dijon Métropole et via le portail participatif de la Ville de Dijon. Ces canaux ont permis d'assurer une information continue et accessible, avec une présentation synthétique du projet, un calendrier des événements, des outils d'expression citoyenne et des liens vers le dossier complet. L'adresse de la plateforme a également été relayé par le Bien public, mais aussi par des sites comme jaimedijon.com, infos-dijon.com ou via des campagnes comme celle du Divia bus tour.

- Nombre de visites sur la plateforme : 3378 visites et 15332 pages vues²
- Nombre de téléchargements (carte du tracé, dossier de concertation): 730

A cela s'ajoute les chiffres relatifs à la page « Projet de création d'une 3e ligne de tramway : lancement de la concertation préalable » du site internet de Dijon métropole

- Page vue 10 260 fois
- Dossier de concertation téléchargé 230 fois

5. Réseaux sociaux

Les comptes officiels de Dijon Métropole ont relayé régulièrement les temps forts de la concertation (ouverture, réunions publiques, ateliers, clôture), à travers des publications dédiées. Des rappels événementiels ont également été publiés pour encourager la participation en amont des événements.

- Plateformes utilisées : Facebook, Instagram, LinkedIn
- Nombre de publications : 3 posts et 6 stories.
- Format(s) utilisés : Posts LinkedIn/Facebook et Story Instagram/Facebook
- Taux d'engagement moyen ou estimé :
 - Posts Facebook et LinkedIn : 2760 personnes touchées en moyenne pour chaque post
 - Stories Instagram/Facebook : 4700 personnes touchées en moyenne pour chaque story

6. Newsletter

Dans le cadre du plan de communication mis en œuvre pour la concertation préalable sur le projet de troisième ligne de tramway, une diffusion ciblée par newsletters a permis d'informer directement un large public et de soutenir la participation.

Un envoi a ainsi été réalisé auprès de **45 639 destinataires** le 2 juin 2025, date de lancement de la concertation.

Cette newsletter présentait les enjeux du projet, les modalités de contribution et redirigeait vers la plateforme dédiée et les actualités publiées sur le site institutionnel de Dijon Métropole.

Nombre de mails envoyés : 45 639

Taux d'ouverture moyen : 43,3 %

Nombre total de clics vers la plateforme de concertation : 2 233

² Un point de vigilance est mentionné : un problème d'intégration du script de suivi des données de fréquentation ne nous a pas permis de collecter les informations sur les premières deux semaines de lancement de la plateforme. Compte tenu du nombre (212) de contributions et questions déposées au 17 juin 2025, nous estimons que 40 % de visiteurs supplémentaires ont interagi avec la plateforme entre le 2 et 15 juin 2025.

Bilan quantitatif de la participation

Participation observée

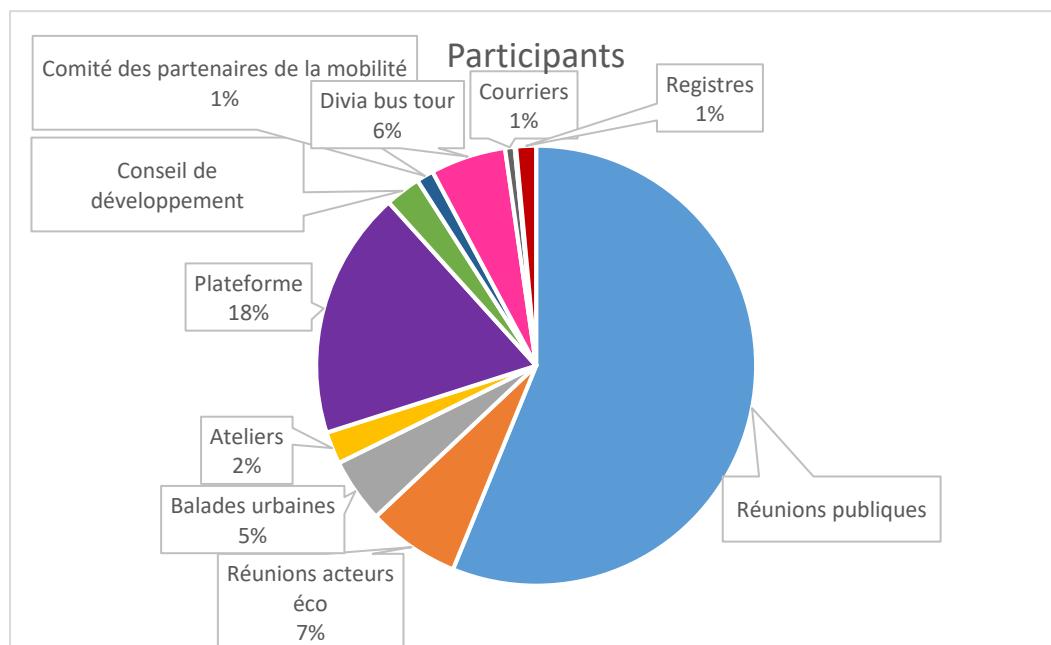
Entre le 2 juin et le 1^{er} août 2025, près de 2000 personnes ont eu une participation active dans le processus de concertation.

Par leurs modalités intrinsèquement tournées vers une participation en nombre, les réunions publiques et la plateforme numérique sont les 2 outils de concertation ayant mobilisé le plus de public.

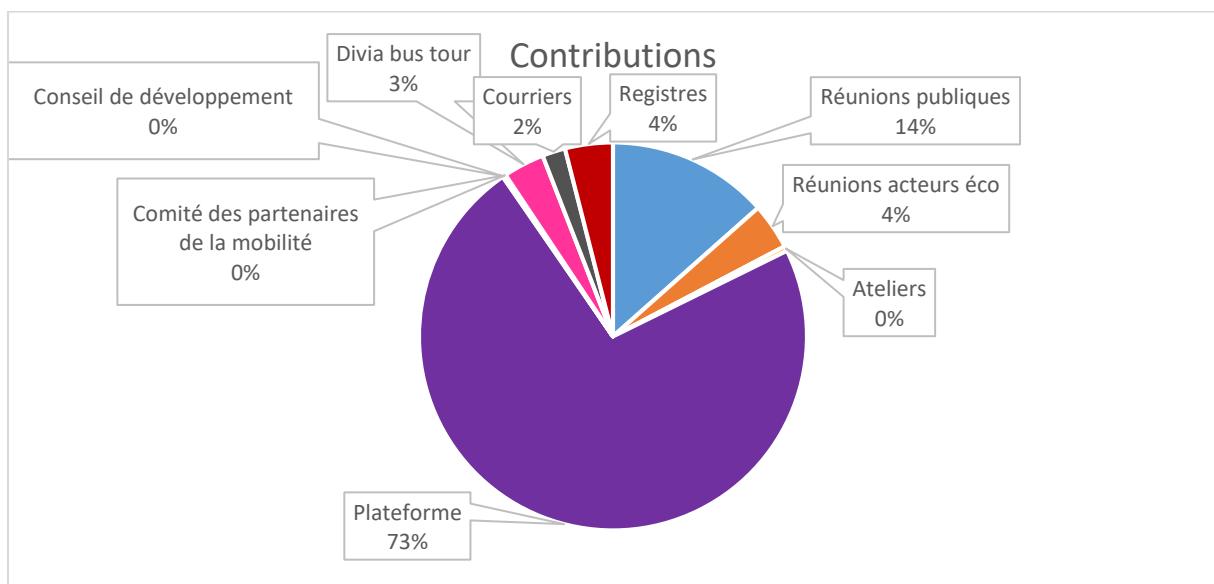
La participation en nombre plus restreint lors des ateliers ou des balades urbaines par exemple a permis de développer davantage les échanges et les contributions plus précises.

La participation observée et les contributions recueillies sont réparties comme suit :

Participants	
En réunions publiques	1115
En réunions acteurs économiques et commerçants	135
Aux balades urbaines	94
Aux ateliers	47
Sur la plateforme	362
Au Conseil de développement	52
Au Comité des partenaires de la mobilité	25
Lors du Divia bus tour	110
Par courriers	14
Sur les registres	29
Total	1983



Contributions	
En réunions publiques	98
En réunions acteurs économiques et commerçants	28
Aux ateliers	3
Sur la plateforme numérique	529
Du Conseil de développement	1
Du Comité des partenaires de la mobilité	1
Lors du Divia bus tour	25
Par courriers	14
Sur les registres	29
Total	728



Actions conduites pour diversifier les publics

Plusieurs actions de communication sur la concertation ont été menées auprès de publics cibles afin d'encourager une plus grande diversité dans les voix exprimées :

- Près de 4500 acteurs du monde socio-économiques ont été contactés dès le début de la concertation, par courriel, afin de les inviter à déposer leurs contributions via un cahier d'acteur ou en participant aux réunions qui leurs étaient dédiées.
- Les bureaux des ateliers de quartier de la Ville de Dijon ont également été informés spécifiquement grâce au soutien du service de la Participation citoyenne de la ville de Dijon.
- Au-delà de la saisine sur laquelle ils ont été mobilisés, les membres du Conseil de Développement ont également été d'importants relais sur les temps de participation en présentiel.
- Le recours à des outils d'information visuels et accessibles comme la bande-dessinée a été utilisé pour toucher le grand nombre, y compris les enfants.

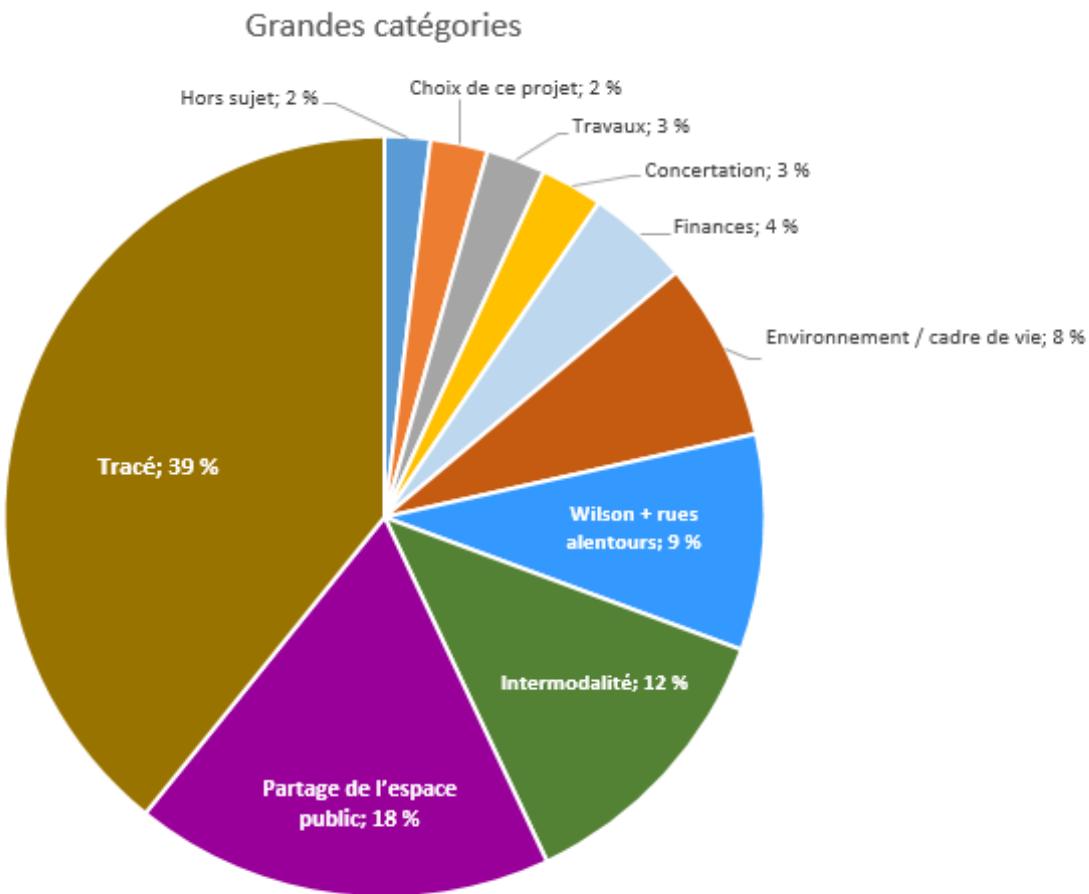
Analyse qualitative des contributions

Méthodologie employée

Dans le cadre du bilan de la concertation, l'ensemble des éléments exprimés à travers les différents canaux participatifs a été analysé. Qu'il s'agisse d'une contribution déposée sur la plateforme en ligne en tant que citoyen ou au travers des cahiers d'acteurs, d'une intervention en réunion publique ou en atelier, ou encore d'un courrier, chaque prise de parole a fait l'objet du même traitement. L'analyse des contributions a visé à recenser les sujets évoqués lors de la concertation ainsi que leur récurrence. Cela ne prétend pas à rendre compte de toute la richesse des contributions reçues, mais permet de donner une vision hiérarchisée des sujets les plus mis en avant. Ce sont au final 10 grands thèmes qui ont été identifiés, une contribution d'un participant pouvant mentionner plusieurs thèmes. Le tableau ci-dessous en fait la synthèse :

Grands thèmes	Nombre de fois où le thème a été mentionné	Pourcentage
1 Tracé	529	39%
2 Partage de l'espace public	253	18%
3 Intermodalité	170	12%
4 Wilson et rue alentours	128	9%
5 Environnement cadre de vie	106	8%
6 Finances	61	4%
7 Concertation	37	3%
8 Travaux	35	3%
9 Choix de ce projet	34	2%
10 Hors sujet	28	2%
TOTAL	1 381	100%

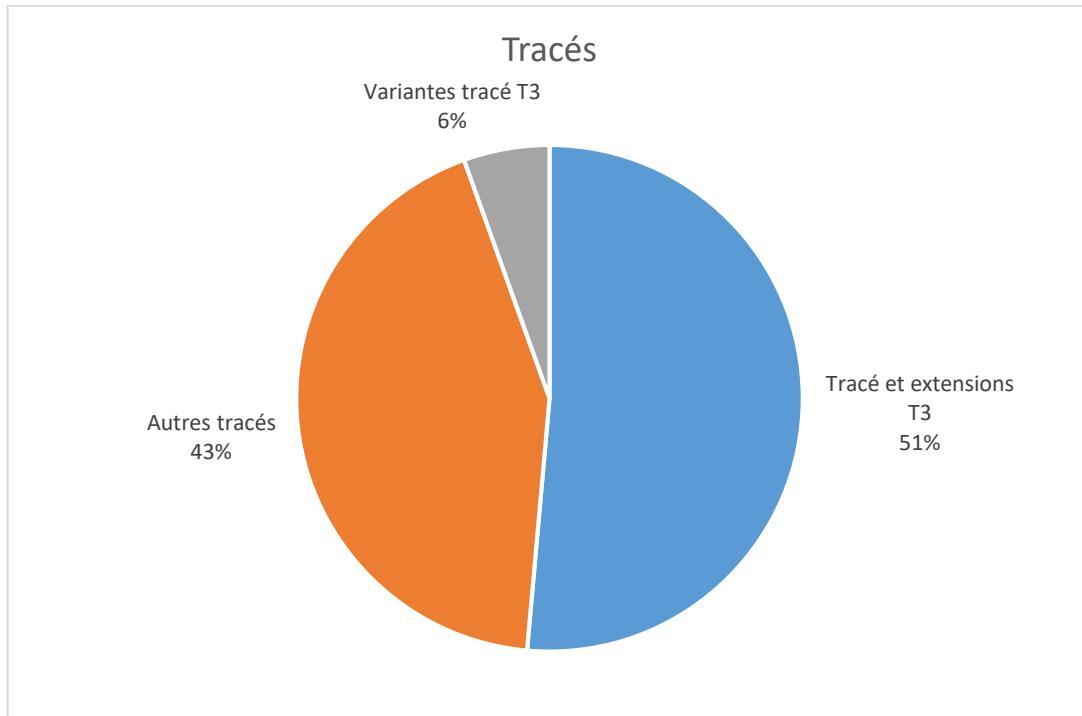
Cette analyse compta bise au total 1381 apparitions de thèmes. Le détail des thématiques est présenté par ordre décroissant de récurrence.



Un constat préalable : une adhésion au principe de développement du mode tramway

Le mode tramway bénéficie d'une image globalement positive, voire populaire. Au-delà des questionnements, interrogations et propositions faites, la population a intégré le tramway comme un outil apprécié de la mobilité locale. Les habitants ne se posent presque plus la question de l'opportunité du tramway grâce à la réussite de T1 et T2. De nombreuses contributions expriment le souhait de voir le tramway se développer que ce soit via le tracé proposé ou via la desserte d'autres quartiers ou communes, ce qui traduit une attente forte. Le tramway est souvent perçu comme un facteur d'attractivité du territoire (souligné d'ailleurs par le comité des partenaires de la mobilité) et un levier de désenclavement, bien plus qu'il ne suscite de rejet.

Thème 1 : Tracé (39%)



- **Tracé et extensions T3 (51%)**

Cette catégorie concerne les contributions sur le tracé T3 soumis à la concertation ainsi que les propositions d'extension de ce tracé de part et d'autre des deux terminus.

- **Tracé T3 (26%)**

Les contributions classées dans la catégorie "tracé T3" réunissent à la fois des interrogations, des suggestions et des remarques générales sur le tracé T3 ainsi que des soutiens et des oppositions au projet. Les demandes d'informations concernent des secteurs précis et certains aspects techniques du projet. Par exemple, les participants s'interrogent sur la possibilité d'implanter un tramway lorsque la largeur de voirie est étroite. D'autres s'interrogent sur le positionnement précis des stations ou des voies du tram dans leur secteur. Certaines contributions formulent une question à propos de la possibilité de maintenir une fréquence régulière sur les troncs communs. Le temps de parcours de T3 est questionné par des participants qui s'interrogent sur les vitesses commerciales en raison du tracé jugé sinueux par endroits. Certains participants rappellent le succès des deux premières lignes de tramway et la nécessité de soulager T1 et T2. Plusieurs contributions soulignent l'intérêt du projet T3 pour l'amélioration de la desserte, le développement des mobilités douces mais aussi la prise en compte des zones d'activité économique. Le tracé du secteur sud sur la commune de Chenôve suscite quelques interrogations. Cette commune étant considérée comme déjà bénéficiaire de ce mode de transport, certains perçoivent le T3 comme un doublon avec la ligne T2.

- **Extensions T3 (25%)**

De nombreuses contributions proposent des extensions de part et d'autre des deux terminus du tracé soumis à la concertation. Celles visant à prolonger la ligne T3 vers Marsannay-la-Côte, voire jusqu'à Perrigny-lès-Dijon représentent plus de 20 % des retours dans cette catégorie. Plusieurs contributions collectées insistent sur le fait que le projet T3 est une opportunité de requalification pour cette zone, considérée comme une entrée de ville. Les demandes émanent d'acteurs économiques, de riverains et des communes concernées, elles mettent en avant des attentes en matière de mobilités douces en soulignant la possibilité de réduire les gaz à effets de serre grâce au report modal. Plusieurs contributions proposent un parking relais mieux placé à Marsannay-la-Côte ou Perrigny-lès-Dijon afin de désengorger de manière plus efficace la circulation venant du sud. Les participants formulent également des attentes en matière d'accès aux lycées technologiques et/ou professionnels qui pourrait être facilité grâce au prolongement de T3. L'argument touristique, lié à la proximité de la route des vins, est également mentionné par certaines contributions.

D'autres contributeurs proposent une prolongation au terminus nord du projet T3 en continuant sur la rue de Cracovie jusqu'à l'ancien site de la CARSAT (2%). Cette extension est perçue comme une opportunité de pénétrer davantage dans la zone économique et de créer un parking relais sur un site aujourd'hui en friche. Cette proposition et ce P+R sont présentés comme une alternative permettant de ne pas aggraver les conditions de circulations jugées difficiles aux heures de pointe.

Plusieurs contributions proposent une extension du projet T3 qui évite la rue de Cracovie pour emprunter la rue de Mayence (2%), suggérant notamment d'utiliser les anciennes voies de chemin de fer. Cette alternative est perçue comme une opportunité de desservir le village auto mais aussi de créer une halte ferroviaire, considérée comme une correspondance intéressante entre le tramway et le TER. La possibilité de créer un parking relais au nord de la rue de Mayence est également mise en avant.

- **Autres tracés (43 %)**

La catégorie Autres tracés concerne des demandes de dessertes différentes de celles du projet T3. Des contributions estiment que T3 fait doublon avec les lignes de tramways actuelles et souhaitent qu'elle desserve des secteurs ou des communes qui ne sont pas desservis par le tram. D'autres participants font part de leurs suggestions de conserver le tracé du secteur centre et proposent de desservir des communes ou quartiers de l'ouest dijonnais (Fontaine d'Ouche, Talant...) et du sud (Longvic). A partir des trois lignes de tramway formant une maille autour du centre-ville, certaines contributions suggèrent une 4ème ligne circulaire offrant des opportunités de liaisons directes entre toutes les lignes.

Un certain nombre de contributions concernent des attentes en terme de desserte de communes ou quartiers précisément identifiées :

- Chevigny Saint Sauveur (9%) : les participants mettent en avant des besoins croissants qui ne sont pas satisfaits par le réseau de bus dont la fréquence est jugée insuffisante notamment en matinée et en soirée. Plusieurs contributions expliquent que les temps de parcours entre Chevigny-Saint-Sauveur et le centre-ville de Dijon ne sont pas attractifs et ne font pas concurrence à la voiture. Certains formulent une demande d'extension de la ligne de tramway T1 jusqu'à Chevigny-Saint-Sauveur pour répondre aux besoins, tandis que d'autres plaident pour un renforcement du réseau de bus.
- Fontaine d'Ouche (7%) : les contributeurs formulent à la fois des demandes d'amélioration de la desserte et des suggestions de desservir l'ouest dijonnais par un tramway, la Fontaine d'Ouche constituant l'un des secteurs les plus peuplés et attractifs avec le lac Kir.
- Longvic (6%) : plusieurs participants expriment leurs besoins en matière d'amélioration du réseau de transports en commun afin que l'usage des véhicules particuliers ne soit pas progressivement préféré à celui du réseau de bus, par moment saturé. La fréquence des lignes de bus est estimée insuffisante. Des contributions suggèrent une desserte en tramway car Longvic est jugée comme un secteur dynamique, en raison de son bassin d'emploi, incluant la zone industrielle de Beauregard.
- Talant (4%) : les contributions citant la commune de Talant s'inscrivent dans les attentes plus globales de desserte de l'ouest dijonnais, suggérant notamment une ligne de tramway au départ de la place Darcy.
- Fontaine-lès-Dijon (3%) : certains participants formulent des demandes d'information concernant le choix des dessertes et notamment celui de ne pas desservir Fontaine-lès-Dijon. Une part des contributions suggère un tracé desservant la commune, une autre part met en avant l'importance de maintenir une ligne de bus davantage adaptée aux besoins.
- Saint-Apollinaire (3%) : Une part des contributions propose un prolongement desservant Saint Apollinaire perçue comme une ville en expansion de par sa croissance démographique et souligne que la population active de la commune serait utilisatrice de ce mode de transport puisqu'elle travaille à Dijon. Le tramway est également perçu comme un moyen de développer les mobilités douces.

- **Variantes tracé T3 (6%)**

Cette catégorie réunit des contributions suggérant des variantes de tracé essentiellement sur le secteur centre de la ligne.

Les propositions de variante par Poincaré ou la gare de Porte Neuve ainsi que les suggestions d'alternative soit par la rue Chevreul, soit par la rue Daubenton puis Charles Dumont ou encore Auxonne représentent chacune moins de 1% de la grande catégorie "tracé".

Quelques contributions proposent des tracés alternatifs au passage sur l'esplanade Erasme (2%) en passant soit par le boulevard Gabriel, soit par le boulevard Petitjean. Ces suggestions d'alternatives sont notamment guidées par des préoccupations en matière de sécurité pour les piétons qui accèdent à la Bibliothèque Universitaire ou de préservation des arbres et de la végétalisation de l'esplanade.

Réponses du Maître d’Ouvrage

Le tracé de la ligne T3 soumis à la concertation présente le plus fort potentiel de déplacements permettant de résoudre les phénomènes de saturation des Lianes et Corol au sud-est du centre-ville de Dijon et sur les lignes T1 et T2, notamment dans le secteur du CHU et de l’UBE. Bien des idées de desserte d’autres communes ou quartiers ont été exprimées, mais leur potentiel à l’horizon 2040 est inférieur et n’apporte pas une solution aussi satisfaisante aux saturations du réseau Divia. Les principales communes et quartiers de la métropole sont aujourd’hui desservis par des Lianes qui présentent des performances comparables à des lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Après une étude d’opportunité qui a permis de définir les grandes caractéristiques du projet, le tracé proposé à la concertation a fait l’objet d’une étude de faisabilité menée par un bureau d’études international spécialisé et qui a prouvé ses compétences en assurant les missions de maîtrise d’œuvre des lignes T1 et T2. Le projet T3 est dimensionné pour être performant tout en préservant une certaine réserve de capacité qui pourra être utile à plus long terme au vu du succès déjà constaté sur T1 et T2.

Les nombreuses propositions de tracés alternatifs ont été notées et serviront aux réflexions guidant l’évolution du réseau Divia à la mise en service de T3 mais aussi pour l’avenir. Parmi elles, l’extension de la ligne T1 vers Chevigny-Saint-Sauveur est apparue trop coûteuse pour un temps de trajet qui ne serait pas concurrentiel à la voiture et un potentiel de desserte qui figure parmi les plus bas des scénarios étudiés. Ceci a motivé le lancement d’une étude pour rechercher des services Divia plus adaptés aux besoins exprimés par les habitants de Chevigny, cette étude étant menée indépendamment du projet T3.

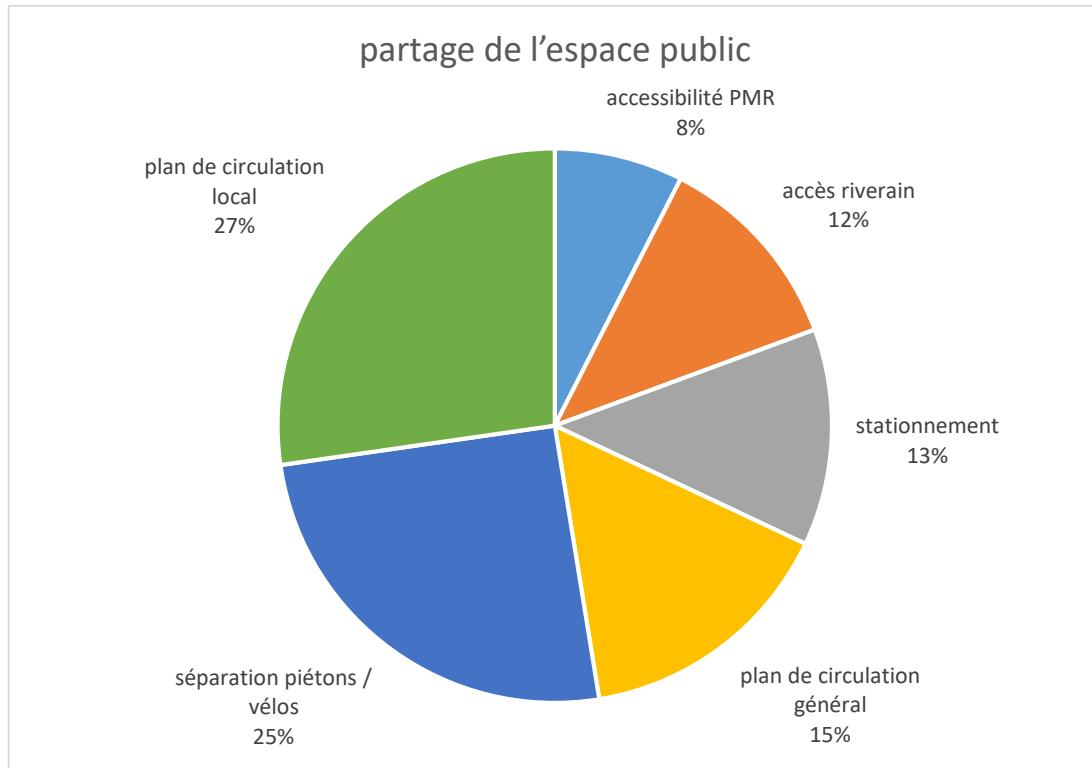
Le Maître d’Ouvrage a bien noté les remarques exprimées concernant le secteur Transvaal et notamment la participation du groupe scolaire St Joseph. L’accès en voiture par les parents d’élève restera possible grâce une zone de dépose minute aménageable dans le cadre du projet, étant souligné que le tramway est à même d’apporter une solution d'accès efficace et sûre pour les élèves et les personnels de l'établissement. A propos des services de secours, la plateforme du tramway pourra offrir une voie réservée facilitant les entrées/sorties de la caserne du Transvaal. Cette solution a déjà été mise en œuvre sur T1/T2 et permet d'accélérer les interventions des pompiers.

Différentes variantes listées dans le dossier de concertation ont été étudiées, notamment l'utilisation des rues Dumont/Daubenton, le passage par la gare de Porte Neuve, mais aussi par la rue Chevreul. Elles n'ont pas été retenues car elles ne présentent pas le même potentiel de déplacements que la solution proposée à la concertation ou emprunteraient des voies trop étroites (exemple de la rue d'Auxonne à son arrivée sur la place Wilson) et nécessiteraient la déconstruction de plusieurs bâtiments.

Le passage de T3 par la partie sud de l’Esplanade Erasme est privilégié car il permet de se connecter efficacement à la ligne T1 et de renforcer la desserte du CHU tout en s’inscrivant dans la continuité des aménagements réalisés en 2012 sur la partie nord de l'esplanade. L'insertion de la ligne sur ce secteur fera l'objet d'une grande attention et sera étudiée finement avec l’UBE lors des phases ultérieures. Les aménagements devront respecter la richesse architecturale et la conception paysagère du site mais aussi prendre en compte la sécurité des étudiants au droit de la Bibliothèque universitaire.

Le Maître d’Ouvrage étudiera le prolongement de la ligne T3 à ses deux extrémités. Au sud, la ligne de tramway permettra enfin de créer un parc relais attractif mais sa localisation exacte n'est pas encore définie. Une extension de la ligne à Marsannay-la-Côte permettrait de localiser le parc relais à l’entrée de la métropole de façon plus judicieuse, notamment en prenant en compte les axes majeurs de circulation automobile que sont la route de Beaune, la M122 et le boulevard Palissy. Au nord, des solutions d'aménagements de parcs relais seront étudiées : vers l'est, en prolongeant le projet de tracé au-delà de la rocade rue de Cracovie ; vers le nord en empruntant la rue de Mayence et notamment le site ferroviaire inutilisé par SNCF Réseau.

Thème 2 : Partage de l'espace public (18%)



- **Séparation des piétons et des vélos (25%)**

Une part des participants formule des demandes d'information au sujet de la prise en compte des modes actifs dans le projet T3. L'amélioration du partage de l'espace public entre les piétons et les cyclistes est une demande formulée par plusieurs participants au niveau individuel et collectif (ateliers, contribution du conseil de développement). Les attentes portent sur la qualité des cheminements piétons, le développement de pistes cyclables continues et sécurisées, une meilleure lisibilité des aménagements afin de diminuer les conflits d'usage entre les différents modes de déplacement et favoriser les mobilités douces. Plusieurs contributions s'interrogent également sur les aspects techniques du projet et la cohabitation des différents modes.

Les retours des ateliers thématiques s'alignent de manière générale sur les enjeux de la sécurisation des aménagements piétons et vélos. Une attention particulière a par ailleurs été portée à la lisibilité au niveau des carrefours et des places.

- **Plan de circulation local (27%)**

De nombreuses contributions expriment des inquiétudes au sujet de la fluidité du trafic automobile dans leur quartier. Certains s'interrogent sur le nombre de voies réservées aux voitures et sur les changements d'itinéraires engendrés par le projet T3, notamment sur le boulevard de l'Université, le boulevard Carnot, la rue de Mirande, la rue du Transvaal ou encore le cours du Général De Gaulle. Les participants s'interrogent également au sujet des modes de transports qui seront privilégiés dans les rues étroites. La possibilité que les voitures empruntent la plateforme du tramway est à la fois questionnée et proposée, notamment sous le Pont des Tanneries. Certains formulent des craintes quant aux nuisances sonores du tramway quand d'autres soutiennent la réduction du trafic automobile et donc de ses nuisances.

- **Plan de circulation général (15%)**

Les remarques relatives à l'impact de T3 sur la circulation générale font ressortir des questions ou inquiétudes qui nécessiteront une attention particulière dans le cadre de la réalisation du projet. Certains formulent des attentes au sujet de la fluidité du trafic automobile, des aménagements de la rocade visant à soulager les embouteillages aux heures de pointe, de l'accès au CHU ainsi qu'à la gare. Certains souhaitent connaître le plan de circulation prévu dans le cadre du projet T3.

Les ateliers thématiques expriment des attentes au sujet du maintien d'une circulation minimale afin d'accéder aux équipements et commerces.

- **Stationnement (13%)**

Plusieurs participants expriment des préoccupations à propos de la réduction des places de stationnement notamment pour les riverains. Ces contributions formulent des interrogations quant aux éventuelles évolutions du stationnement réglementé dans le cadre du projet T3, notamment sur le boulevard Voltaire. Certains saluent le stationnement réglementé et les parking relais, perçus comme un levier favorisant l'usage des mobilités douces et des transports publics.

- **Accès riverain (12%)**

Les contributions concernant les accès riverains expriment une préoccupation partagée des habitants et activités directement concernés par le tracé. Ces participations font mention de zones précises où de nombreux participants expriment une demande claire sur le maintien d'un accès fluide et sécurisé à leur domicile, garages et parking souterrain, équipements de proximité et commerces. Parmi les zones fréquemment citées figurent notamment le boulevard de l'Université, la rue du Transvaal, la rue de Mirande ou encore la rue d'Auxonne.

- **Accessibilité PMR (8%)**

Les contributions sollicitent une prise en compte des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite dans le cadre du projet T3. Le rallongement des cheminements piétons potentiellement induit par le remplacement du bus par le tramway soulève des inquiétudes. L'accessibilité des stations dans les secteurs présentant un dénivelé est identifiée comme un point à étudier avec une attention particulière. Les participants expriment par ailleurs des inquiétudes au sujet de la phase travaux et également des attentes claires en termes d'accessibilité dans la conception des aménagements. Des contributions et notamment celle du conseil de développement plaident pour une approche élargie de l'accessibilité (meilleur prise en compte des handicaps invisibles).

Les ateliers thématiques expriment des attentes d'inclusion dans les aménagements en mettant en avant la sécurité des déplacements PMR d'une part, mais aussi la prise en compte des besoins des publics non lecteurs ou non francophones (idée d'associer à chaque station un symbole visuel (animal, plante) pour faciliter le repérage).

Réponses du Maître d’Ouvrage

La préoccupation la plus largement partagée concerne la cohabitation des piétons et vélos. Les rues sont parfois trop étroites pour séparer physiquement les différentes zones réservées aux tramways, voitures, vélos et piétons. Des solutions existent en élargissant la réflexion aux rues voisines mais toutes les rues empruntées par T3 doivent pouvoir être empruntées par les piétons et les vélos mais aussi par les voitures des riverains lorsque ceux-ci disposent d'une entrée charretière. Par des aménagements ponctuels, la cohabitation maîtrisée reste possible et le projet T1/T2 en a donné quelques exemples concrets. D'une façon générale, le Maître d’Ouvrage engage dès maintenant une réflexion pour rendre plus visible les aménagements cyclables existants qui servira de modèle à suivre lors de la conception des aménagements de T3.

Quelles que soient les difficultés de circulation ou l'utilisation de rues étroites, les accès riverains en voiture disposant d'une solution de stationnement seront garantis grâce à la mise en place de zones réservées aux riverains, livreurs, artisans. Les passages étroits nécessiteront le partage de la plateforme du tramway dans le temps, c'est-à-dire par une signalisation lumineuse adaptée, ce sera le cas pour le passage sous le pont des Tanneries.

D'une façon générale, le projet de nouvelle ligne de tramway s'inscrit dans un contexte déjà favorable à une régulation du trafic automobile, porté par 3 dynamiques majeures qui contribueront à en limiter l'impact sur la circulation. D'abord, le trafic routier diminue de manière régulière et significative sur les axes structurants du sud dijonnais. Depuis 2017, une baisse de 10 % à 20 % a été observée selon les axes, notamment dans le corridor concerné par le tracé. Cette tendance traduit une évolution durable des usages, rendue possible par le renforcement de l'offre de transports en commun et l'amélioration continue des aménagements cyclables. Elle témoigne ainsi d'une capacité accrue de ces axes à absorber des flux réduits de circulation.

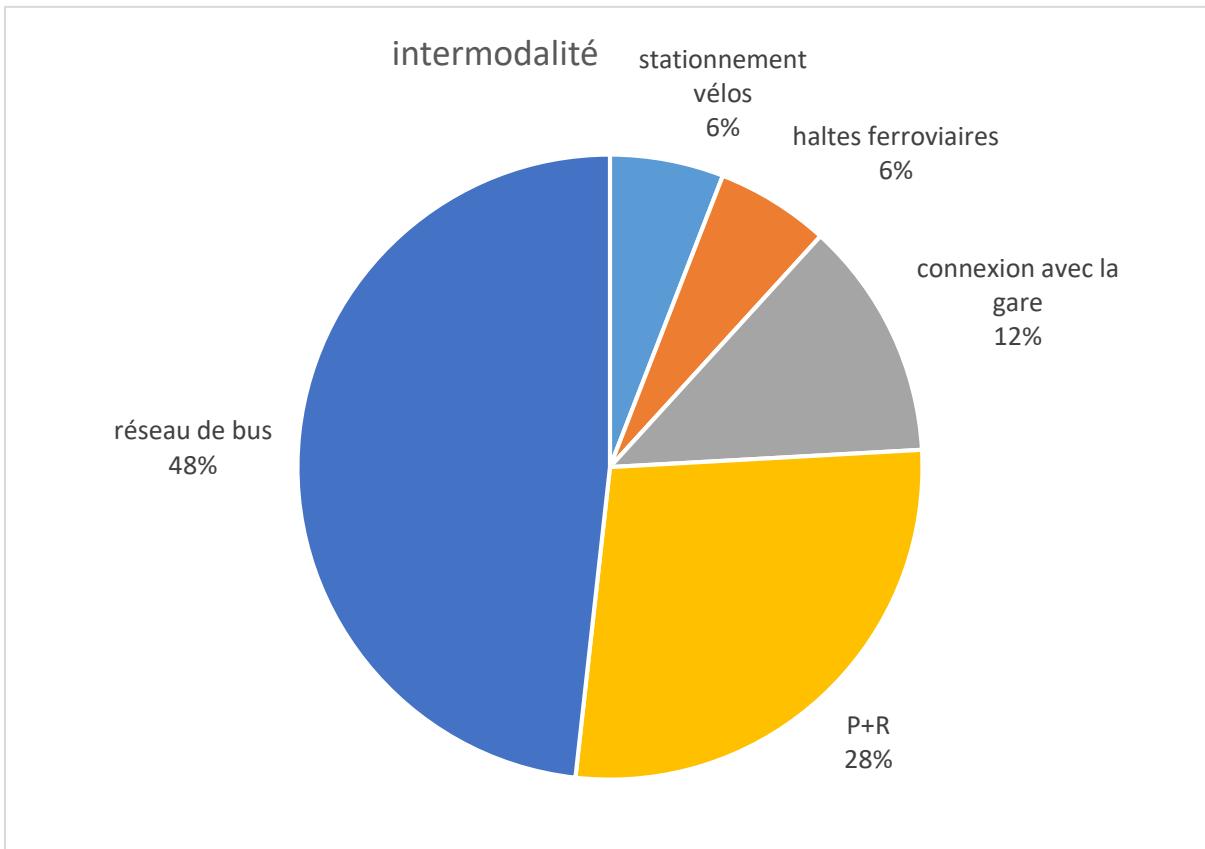
Ensuite, le projet T3 lui-même est porteur d'un fort potentiel de report modal (passage de la voiture à un autre mode de transport). D'après les modélisations, il permettrait de retirer jusqu'à 9 000 véhicules par jour aux entrées et sorties de la métropole sur les 100 000 recensés quotidiennement (avec 1 seule personne à bord pour la grande majorité).

Enfin, une part importante du trafic automobile dans le sud dijonnais (environ un tiers) est constituée de trafic de transit, moins dépendant des dessertes locales. Ce type de trafic est plus aisément réorientable vers des itinéraires périphériques, notamment la rocade et les boulevards extérieurs. Ces différents éléments conjugués devraient permettre de contenir les évolutions de trafic en zone urbaine dense. Sur la rocade, l'augmentation restera modérée (+5 %), et pourra éventuellement être accompagnée de mesures de régulation adaptées (comme l'abaissement de la vitesse) afin de préserver la fluidité du trafic.

Le stationnement gratuit est également un levier qui génère des phénomènes de voitures ventouses, c'est pourquoi beaucoup de quartiers de Dijon bénéficient d'un stationnement réglementé avec un tarif très bas pour les résidents offrant une plus grande facilité à ceux qui n'ont pas de garage. Une telle solution pourrait être envisagée en consultant les habitants concernés afin d'éviter que certaines rues à proximité des stations de T3 deviennent un parc relais improvisé.

Le mode de transport tramway a fait la preuve de son efficacité pour faciliter la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) mais il faut encore progresser notamment dans les aménagements de l'espace public. Le Maître d’Ouvrage recherchera des solutions pour améliorer les conditions d'accès aux PMR pendant les travaux notamment avec un service d'assistance individuel en cas de difficulté mais aussi par un contrôle accru du respect des conditions d'accessibilité par les entreprises.

Thème 3 : Intermodalité (12%)



- **Réseau de bus (48%)**

Une part importante des contributions concerne l'avenir du réseau de bus et donc de sa refonte dans le cadre du projet T3, notamment concernant la L5 et la ligne Pleine Lune. Des besoins sont formulés en termes d'amélioration des fréquences des lignes Corol et B12. Des attentes particulières en matière de fréquence sont également mises en avant par plusieurs participants à propos de plusieurs communes : Chevigny-Saint-Sauveur (L7), Fontaine-lès-Dijon (L9) et Longvic (L6). Enfin, certains participants proposent d'étendre le tracé de la navette Divia City, notamment jusqu'à la Place Wilson.

Le réseau de bus fait également l'objet de propositions par les participants à l'atelier thématique sur l'intermodalité, en particulier au sujet d'une liaison de Longvic à Marsannay-la-Côte et Chenôve.

- **Parkings relais (P+R) (28%)**

Certains contributeurs s'interrogent sur le financement des parkings relais et sur quelques aspects techniques tel que la place pour la végétalisation ou encore la présence d'ombrières photovoltaïques. De nombreuses contributions proposent diverses idées d'emplacement. Au nord, les parkings relais sont à la fois proposés rue de Mayence ou sur l'ancien site de la CARSAT. Au sud, plusieurs suggestions d'un P+R à Marsannay-la-Côte sont mises en avant. Elles s'appuient sur les arguments formulés en faveur d'un prolongement de T3 au sud afin d'élargir l'accès aux mobilités douces, réduire le trafic automobile et la pollution.

L'atelier thématique sur l'intermodalité suggèrent d'implanter les P+R proches des stations de tramway et insiste sur un parking relais au terminus sud, notamment à Marsannay-la-Côte.

Le Conseil de développement voit dans les parking relais une opportunité de création de plateformes multimodales associant tram, bus, vélo, autopartage et covoiturage.

- **Connexion à la gare (12%)**

Plusieurs questionnements sont formulés au sujet de l'accessibilité en transports en commun à la gare. Les interrogations concernent notamment les changements d'itinéraires engendrés par le projet T3 qui empruntera une partie du tracé de la L5. Cette dernière permet aujourd'hui un accès direct à la gare alors qu'avec T3 une correspondance sera nécessaire. Plusieurs contributions émettent des préoccupations quant à la fluidité de la circulation sur les axes suivants : boulevard Carnot, places Wilson et du 30 octobre, empruntés pour se rendre à la gare et souvent embouteillés aux heures de pointe.

- **Haltes ferroviaires (6%)**

Les participants font essentiellement part de suggestions. Celles-ci proposent de desservir la gare Porte Neuve en tramway, perçue comme un point d'échanges de voyageur intéressant grâce à la connexion avec le TER. De plus, les terrains en friche à proximité sont jugés comme des emplacements potentiels de parkings relais. Il est également proposé de créer une halte ferroviaire à Mayence en lien avec les demandes de prolongement de la ligne T3 sur cette rue en s'appuyant sur la possibilité d'utiliser les anciennes infrastructures SNCF. La gare de Neuilly fait aussi l'objet de suggestions en faveur de la remise en place d'une halte ferroviaire.

L'atelier thématique au sujet de l'intermodalité suggère également d'aménager les pôles d'échanges, en créant notamment des haltes ferroviaires.

- **Stationnement vélos (6%)**

Certains formulent des questions pour savoir si des vélos en libre-service seront mis en place dans le cadre du projet T3, avec notamment une proposition sur le campus. Quelques contributions suggèrent d'augmenter le nombre d'arceaux vélos et d'autres d'installer plus de DiviaVéloPark.

La question de pouvoir monter à bord du tramway avec son vélo est évoquée sans que cela ne fasse consensus (point de débat identifié par le conseil de développement) : pour certains cela constitue un levier fort d'intermodalité en particulier sur T3 qui est présentée comme la ligne des lycées, pour d'autres cela représente un risque en matière de sécurité.

Enfin, il est également proposé de penser le réseau Divia Vélodi comme un complément aux transports collectifs et non comme un système concurrent.

Une attente d'augmentation du nombre d'arceaux vélos et DiviaVéloPark s'est également exprimée au niveau individuel et collectif (ateliers thématiques, conseil de développement).

Réponses du Maître d’Ouvrage

La moitié des participations de ce thème concernent le réseau de transport Divia, ce qui est significatif de l'intérêt et de l'attachement des citoyens de la métropole pour son réseau de transport. Le nombre de déplacements sur le réseau Divia (155,7 voyages par an et par habitant³) est toujours en progression et dépasse déjà le niveau enregistré avant la crise de la Covid. Ce chiffre, révélateur de la fréquentation du réseau, est bien supérieur à la plupart des réseaux de transport français y compris ceux de métropoles plus importantes en nombre d'habitants. Le projet T3 est développé pour offrir des solutions de déplacements aux citoyens de la métropole mais aussi pour ceux y entrant régulièrement ou occasionnellement. Le projet s'accompagnera d'une réorganisation du réseau pour qu'il reste économiquement équilibré, notamment en supprimant les lignes ou tronçons de lignes qui seront en doublon avec T3. Certaines lignes de bus sont aujourd’hui identifiées comme nécessitant une réponse plus adaptée aux besoins des usagers, c'est le cas par exemple à Chevigny, où une étude est en cours avec la population, et à Fontaine lès Dijon. Le maillage du réseau par la ligne Corol est un succès car celle-ci, créée lors de la mise en service de T1 et T2, est en cours de saturation. Elle sera maintenue offrant ainsi une solution de maillage complémentaire au maillage autour du centre-ville de Dijon constitué par les lignes T1, T2 et T3.

Pour contribuer à la maîtrise de la circulation automobile et réduire le trafic de transit, un parc relai (P+R) devra être aménagé à chaque extrémité de T3. Des solutions de P+R en connexion avec des Lianes seront également étudiées à destination des automobilistes entrant dans la métropole mais aussi pour organiser des points de covoiturage.

T3 sera en connexion avec les deux lignes de tramway qui desservent la gare de Dijon Ville. Depuis T3, il faudra certes changer de tram pour accéder à cette dernière mais les usagers auront le choix d'utiliser plusieurs stations communes puisque T3 partage un tronçon en commun avec T1 et avec T2. Ce changement de ligne sur le même quai ou en changeant simplement de quai permet une correspondance confortable même avec des bagages.

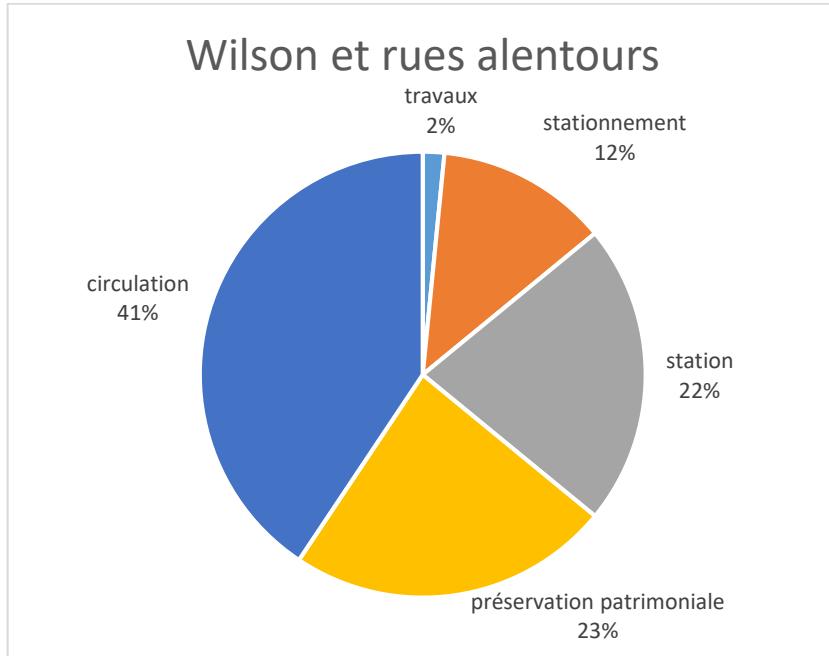
Certaines contributions ont porté sur les infrastructures ferroviaires afin qu'elles permettent tous les mouvements aux points de convergence des lignes pour préserver l'évolutivité du réseau à long terme et offrir des solutions temporaires en cas de perturbation sur la ligne. Le Maître d’Ouvrage intégrera cette préoccupation dans les études menées par le maître d’œuvre afin de réaliser les communications utiles ou au moins préserver leur faisabilité.

La création ou l'utilisation plus intensive de haltes ferroviaires, notamment à Porte Neuve et dans le secteur de Mayence, sont demandées par certains usagers. Un projet de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) est en cours de définition avec la Région Bourgogne-Franche-Comté qui est l'autorité organisatrice des transports à l'échelle régionale et qui gère des services TER et Mobigo, qu'ils soient ferroviaires ou routiers. Une connexion entre le réseau TER et les 2 lignes de tramway existe déjà à la gare de Dijon ville. A plus long terme, il pourrait être envisagé un pôle d'échange à la gare de Porte Neuve, voire avec de nouvelles haltes ferroviaires comme le long de la rue de Mayence. L'étoile ferroviaire dijonnaise est cependant fortement utilisée et ne dispose pas de grandes réserves de capacité pour augmenter l'offre à un niveau comparable avec celui d'un réseau structurant urbain.

Les offres de location de vélo et de stationnement sécurisé ou arceaux seront développées à proximité des stations T3. Ces solutions permettent d'augmenter le rayonnement des stations tramway car l'usage du vélo est particulièrement complémentaire au réseau de transport public. Toutefois emprunter le tramway avec son vélo n'est pas souhaité car les rames sont à toute heure fortement utilisées et cela pourrait poser des problèmes de capacité mais aussi de sécurité notamment en cas de freinage d'urgence.

³ Chiffres UTPF 2022 issus du rapport d'octobre 2024 (populations desservies supérieures à 250 000 habitants)

Thème 4 : Wilson et rue alentours (9%)



- **Circulation (41%)**

Une partie des participants s'inquiètent de l'arrivée du projet T3 sur la place Wilson en termes de circulation automobile. En effet, cet axe est perçu comme central dans les déplacements et est actuellement jugé comme saturé aux heures de pointe par plusieurs participants. Ceux-ci expriment des préoccupations concernant l'impact du projet T3 sur la circulation des véhicules particuliers et du réseau de bus dans le secteur. Certains s'interrogent sur les reports d'itinéraires dans les rues adjacentes et s'inquiètent de l'augmentation du trafic et des nuisances sonores pour les riverains, notamment rue Jean Baptiste Baudin. Plusieurs contributions se préoccupent de la place des voitures dans les rues alentour, en particulier rue de Mirande, rue d'Auxonne et rue de Longvic. Celle-ci fait l'objet d'une interrogation spécifique concernant la possibilité d'instaurer un double sens. La réduction du trafic automobile sur la place Wilson et le passage de la troisième ligne de tramway sont considérés par plusieurs participants comme une opportunité d'apaiser le secteur. Elle permettrait de désengorger le réseau de bus, minimiser la présence des voitures, jugée aujourd'hui comme excessive et de diminuer les nuisances sonores. De plus, certains contributeurs se questionnent au sujet des aménagements cyclables dans le secteur, notamment de leur sécurisation, en particulier sur le boulevard Carnot, rue de Mirande et rue Chabot Charny.

- **Préservation patrimoniale (23%)**

Plusieurs contributions mettent en avant des préoccupations quant à l'implantation d'un tramway. En effet, les caténaires sont considérés comme un élément pouvant dénaturer le cadre de la place Wilson. Ces contributions jugent ce lieu comme nécessitant une préservation patrimoniale et historique, en particulier pour les Allées du Parc. Celles-ci font l'objet d'inquiétudes concernant les nuisances vibratoires lors des travaux. Certains participants craignent les nuisances sonores dues au tramway. Par ailleurs, la préservation des arbres est également soutenue par un certain nombre de contributions. Toutefois, plusieurs participants expriment leur soutien au projet T3 considéré comme une opportunité d'améliorer le cadre de vie, notamment en réduisant les nuisances sonores engendrées par le trafic automobile.

- **Station (22%)**

Plusieurs contributions expriment une opposition claire à l'implantation d'une station de tramway sur la place Wilson afin de ne pas la dénaturer et conserver la perspective sur les Allées du Parc. Certains participants proposent une station de tramway rue du Transvaal ou Boulevard Carnot afin de rester proche de la place Wilson. Toutefois, il est également suggéré par plusieurs participants d'implanter une station de tramway place Wilson, notamment pour desservir les commerces à proximité et ainsi augmenter leur attractivité. Enfin, quelques contributions formulent des demandes d'information pour connaître l'emplacement de la station dans le secteur.

- **Stationnement (12%)**

Les participants expriment des inquiétudes à propos du stationnement riverain. En effet, la diminution du nombre de places inquiète les riverains, en particulier ceux du boulevard Carnot. Il est proposé de reconfigurer le zonage actuel afin de répondre aux besoins des habitants du secteur qui mettent en avant des difficultés à se stationner, notamment en longue durée.

- **Travaux (2%)**

Les contributeurs questionnent la gestion du trafic pendant la phase travaux. La protection des pilastres contre les vibrations est également mentionnée. Certaines contributions expriment une inquiétude pour l'activité commerciale et questionnent la possibilité d'indemnisation à laquelle les commerces concernés pourraient prétendre. Des participants insistent sur la nécessité de protéger les bâtiments des vibrations.

Réponses du Maître d'Ouvrage

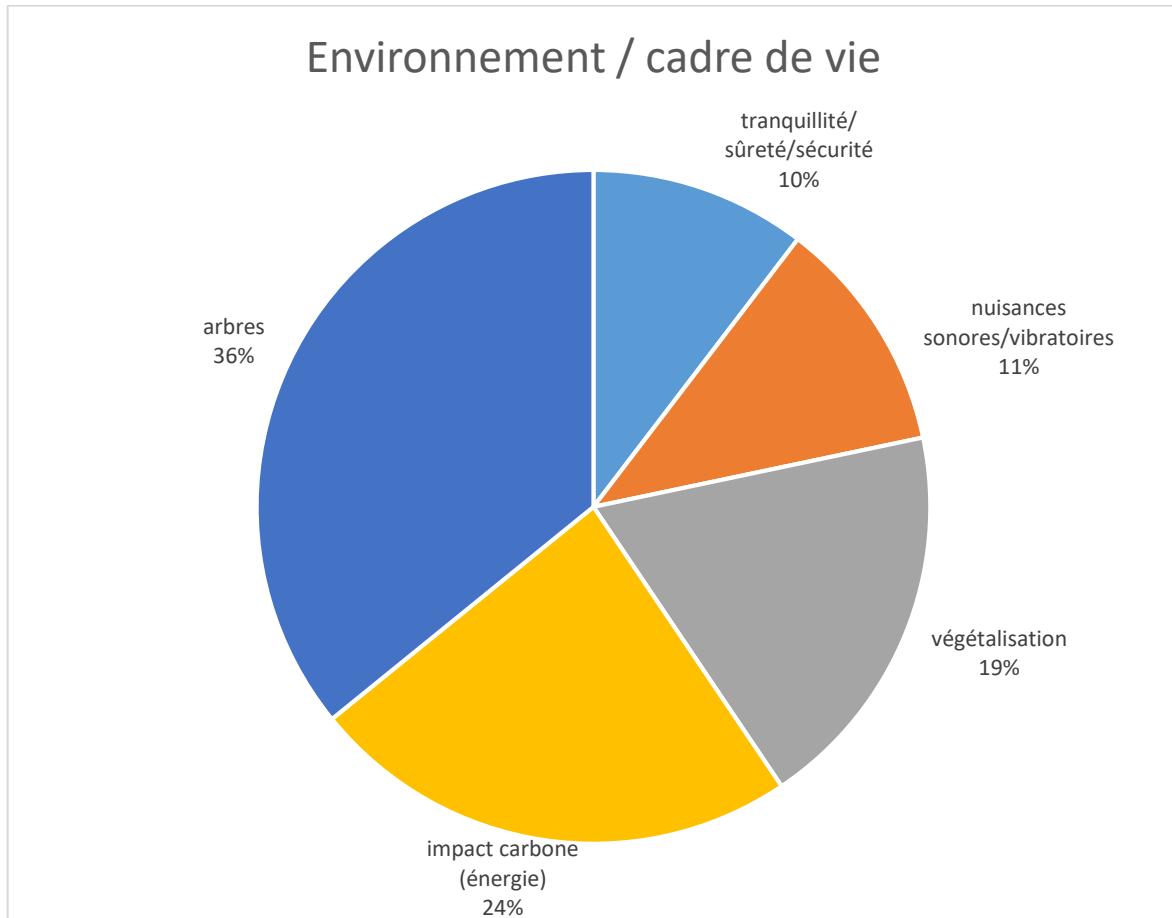
Le plan de circulation sur le secteur Wilson sera repensé avec les habitants et activités riveraines pour maintenir un accès aux usagers des parkings en ouvrage, aux riverains, livreurs et artisans tout en préservant une partie de l'espace public et de l'actuelle voirie pour connecter en mode de déplacements doux le centre de la place au centre-ville et aux Allées du Parc. L'enjeu sera le renforcement de l'attractivité de la place et la possibilité d'usages variés en toute sécurité.

Le projet envisage un maintien du stationnement au sud de la place, quelques places au nord pourraient être supprimées. Un stationnement minute pourra être aménagé pour l'accès à La Poste et aux commerces si nécessaire.

Des études seront conduites par le Maître d'Ouvrage pour implanter la station au plus proche du centre-ville. La configuration circulaire de la place Wilson n'est pas favorable à l'insertion d'une station de tramway et une implantation face aux Allées du Parc viendrait dénaturer un site classé. La zone centrale arborée devant être préservée, le début du boulevard Carnot semble le plus approprié à l'accueil d'une station.

Une attention particulière du Maître d'Ouvrage sera portée à la protection des pilastres pendant les travaux et à la préservation de la partie centrale et des arbres.

Thème 5 : Environnement cadre de vie (8%)



• Arbres (36%)

Plus d'information est demandée à propos de l'avenir des arbres présents le long du tracé du projet T3 en particulier boulevard Voltaire, de l'Université, Carnot et rue du Transvaal. Des expressions claires de soutien à la préservation des arbres présents sur ces axes mais également sur l'avenue Champollion et sur l'esplanade Erasme sont formulées par plusieurs contributeurs. Ceux-ci s'appuient sur le contexte du réchauffement climatique, les arbres étant considérés comme apportant un cadre de vie confortable lors des périodes de chaleurs en conférant des espaces ombragés et favorisant la biodiversité.

Les participants à l'atelier sur l'environnement, la végétalisation et l'intégration paysagère ont souligné l'opportunité de planter partout où cela est possible, tout en gardant une attention particulière à la question du stationnement sur des secteurs jugés sensibles (les participants à cet atelier proposent par exemple rue du Transvaal un principe de végétalisation alternant arbre et place de stationnement).

• Impact carbone (24%)

Quelques contributions émettent des questionnements sur l'alimentation en énergie de la troisième ligne de tramway. Certains considèrent que le projet T3 ne permet pas d'élargir l'accès aux mobilités douces pour les communes qui ne sont pas desservies par le tramway. Une part des participants craint la bétonisation et sont également d'avis que le projet T3 augmente les embouteillages et par

conséquent la pollution. Enfin, plusieurs considèrent la troisième ligne de tramway comme une opportunité de diminuer le nombre de véhicules particuliers, en favorisant le report modal de ceux-ci vers les transports collectifs à faible émission carbone.

- **Végétalisation (19%)**

Les contributions expriment leur volonté de préserver la végétalisation dans le cadre du projet T3 et encouragent son développement. Dans le contexte du réchauffement climatique, certaines contributions estiment que le projet T3 est une opportunité de développement des espaces verts. Ceux-ci sont jugés nécessaires car ils procurent des espaces ombragés et permettent de lutter contre les îlots de chaleur. Ces arguments sont également mis en avant par quelques contributions proposant de végétaliser/fleurir les arrêts de bus et tramways.

L'atelier thématique soulève des demandes claires en termes de végétalisation. Les participants suggèrent de penser la végétalisation dans le cadre du réchauffement climatique en choisissant une palette végétale adaptée et en prenant en compte les questions d'infiltration et de récupération des eaux pluviales. Au-delà de la question de la fraîcheur, la végétalisation est perçue comme un levier majeur d'amélioration du cadre de vie.

- **Nuisances sonores/vibratoires (11%)**

Il est demandé si le projet T3 pourra apaiser les nuisances sonores dues aux services d'urgences empruntant actuellement le boulevard Carnot. Il est également questionné si l'engazonnement peut limiter la propagation du bruit. Les nuisances sonores font l'objet de préoccupations, en particulier sur l'esplanade Erasme et pour les riverains directement concernés par le tracé, notamment rue du Transvaal et boulevard de l'Université. L'impact des vibrations sur le bâti pendant la phase travaux et après la mise en service de T3 fait l'objet d'inquiétudes, le boulevard de l'Université et la rue du Transvaal sont cités. Le projet T3 est perçu par des participants comme une occasion de diminuer le trafic automobile et les nuisances sonores qui lui sont liées. Il est suggéré de remplacer les bus par les tramways car ceux-ci sont considérés comme moins bruyants. Enfin, des attentes en termes d'atténuation des crissements dans les virages des lignes de tramways sont exprimées.

- **Tranquillité/sûreté/sécurité (10%)**

Des attentes en termes d'aménagements sécurisés le long du tracé sont formulées. De manière générale, les participants expriment la volonté de préserver le cadre de vie pour les riverains directement concernés. Enfin, quelques contributions craignent les incivilités aux abords des stations et leur impact sur la qualité de vie des riverains ainsi que la dégradation de l'ambiance urbaine, notamment place Wilson.

Réponses du Maître d’Ouvrage

Conscient des enjeux du réchauffement urbain, le Maître d’Ouvrage s’engage dans la mise en œuvre du projet à faire en sorte que le solde soit positif en nombre d’arbres et en surfaces d’espaces verts. Le respect des arbres existants, particulièrement en alignement, sera une priorité même si certains d’entre eux devront être remplacés car leur localisation ne permet pas l’insertion en courbe des voies du tramway ou que leur état sanitaire présente des risques pour les passants et les infrastructures de transport.

La végétalisation est une priorité du Maître d’Ouvrage et les espaces routiers seront le plus possible remplacés par des espaces verts, par exemple rond-point du 8 Mai 1945 ou au croisement Champollion/Dallas. La plateforme sera engazonnée autant que faire se peut notamment quand elle ne sera pas partagée avec une circulation de desserte locale ou avec les services de secours.

En termes d’impact carbone, le tramway est un véhicule électrique directement connecté au réseau de distribution minimisant les pertes et n’ayant pas besoin de stockage. L’énergie produite lors du freinage est réinjectée sur la ligne et peut être utilisée par une autre rame du réseau. Enfin le contact fer-fer est le plus efficace en consommation grâce à la limitation des frottements. Ces avantages en font le mode de transport mécanisé urbain le plus sobre en énergie par personne transportée. Lors de l’instruction des impacts environnementaux du projet, une étude bruit sera réalisée et portée à la connaissance par une enquête publique. Il en sera de même pour l’évaluation de l’impact carbone du projet sur l’ensemble de son cycle de vie.

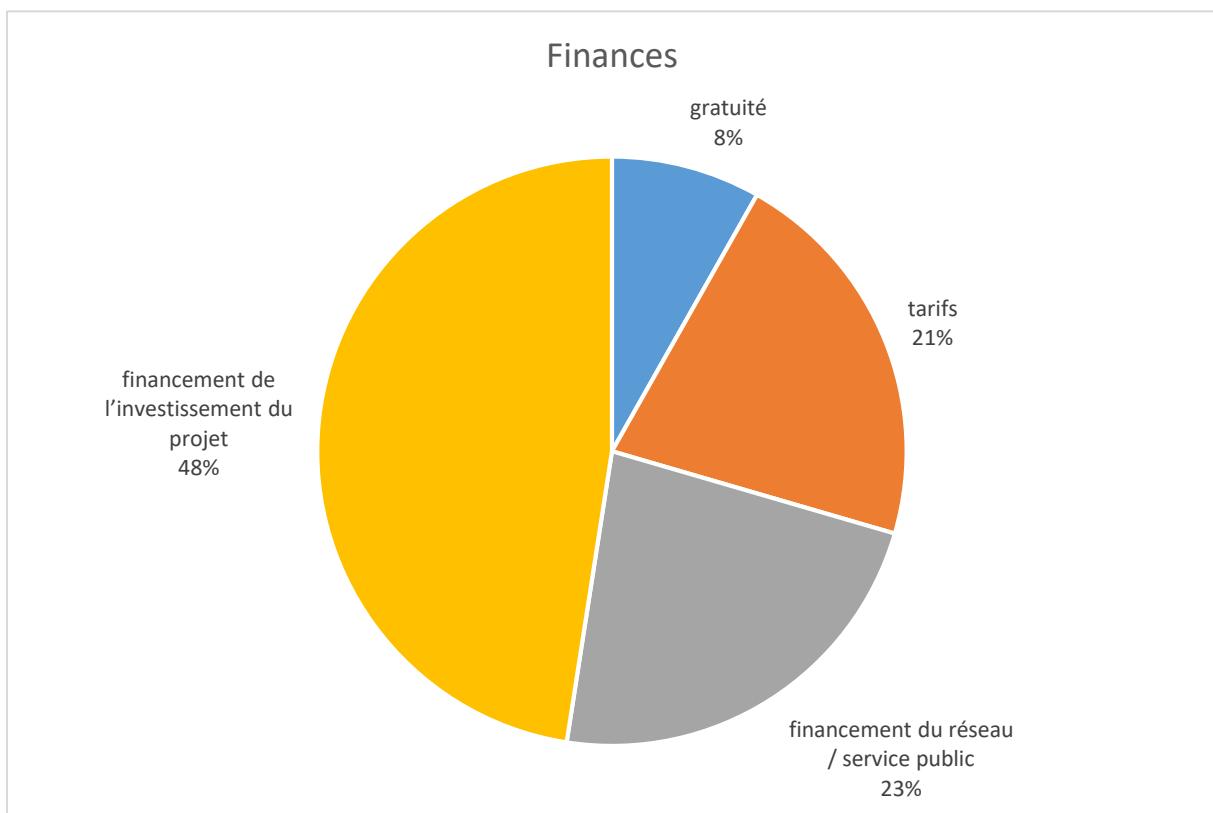
La limitation de la circulation et notamment l’effet de la suppression estimée d’environ 9000 voitures entrant dans la métropole quotidiennement est favorable à l’amélioration du cadre de vie. La création de T1/T2 a permis de supprimer une « autoroute » urbaine De Brosses/Trémouille / Devosge et de reporter une part importante du trafic sur les transports publics et les modes actifs. C’est cette politique que poursuit le Maître d’Ouvrage et qui a des résultats mesurables plaçant Dijon comme troisième ville française en termes de qualité de l’air au regard des particules fines.

En ce qui concerne les nuisances sonores, le tramway émet des sons notamment pour se signaler et réduire les risques de collisions avec des piétons ou cyclistes distraits. Ces nuisances sonores sont malheureusement indispensables mais bien inférieures à celles des voitures. Il est aussi constaté des crissements en courbe liés à un manque de graissage notamment juste après un épisode pluvieux. Le Maître d’Ouvrage étudiera des solutions plus efficaces par un graissage intégré à la voie ferrée tel qu’il a déjà été mis en œuvre par exemple à Lyon.

Des dispositifs de vidéoprotection installés dans chacune des stations et couplés à un éclairage adapté sont de nature à apporter des premières réponses en termes de tranquillité urbaine. Par ailleurs, les données d’accidentologies montrent de manière générale que le nombre de collisions avec tiers et le nombre d’accidents voyageurs dus à des chutes dans les véhicules est moins important en mode tramway qu’en mode bus.

Enfin, il est envisagé de prévoir plusieurs zones de manœuvre pour éviter les secteurs qui subiraient des troubles temporaires. Celles-ci permettront de maintenir un service de transport en excluant la zone perturbée.

Thème 6 : Finances (4%)



- **Financement de l'investissement du projet (48%)**

Les participants soulèvent des questions concernant la nécessité d'un investissement aussi conséquent. Certains s'opposent au projet estimant que les bénéfices attendus ne justifient pas un investissement aussi important. A l'inverse des soutiens sont exprimés car le coût peut être amorti sur 40 ans et le projet T3 est perçu comme un générateur d'emplois. Il est suggéré de rembourser les deux premières lignes de tramway avant le projet T3. Enfin, certains s'interrogent sur les subventions auxquels ce projet peut prétendre.

- **Financement du réseau/service public (23%)**

La rentabilité du réseau ainsi que l'impact sur l'impôt foncier suscitent des interrogations. Plusieurs contributions expriment leur avis à propos de l'imposition des habitants, qui financent une partie du service public et pour lesquels un retour d'investissement est attendu.

- **Tarifs (21%)**

Les contributions s'interrogent sur l'impact du projet T3 sur le prix du ticket et de la tarification générale du réseau. Certains voient dans le projet T3 une opportunité de réviser la grille tarifaire pour accroître sa lisibilité et sa dimension solidaire (Conseil de développement notamment). En particulier, la question de la tarification étudiante est également soulevée.

- **Gratuité (8%)**

La gratuité des transports en commun fait l'objet de propositions variées. Certains proposent une gratuité généralisée, l'exemple de Montpellier est cité. D'autres propositions suggèrent un critère s'appuyant sur l'âge, la gratuité pour les plus de 75 ans est par exemple proposée. Enfin, il est également souhaité que les lycéens bénéficient des transports collectifs gratuits, les participants mettent en avant le fait que la région Bourgogne Franche-Comté ait mis en place cette gratuité pour les autres communes.

Réponses du Maître d'Ouvrage

La réalisation d'une ligne de tramway représente un coût d'investissement important pour la métropole. Lorsqu'il se justifie par une forte fréquentation attendue, c'est un investissement utile et efficace. La durée de vie du matériel roulant est de l'ordre de 40 ans alors que les bus ont une durée de vie de 15 à 20 ans. Quant aux coûts d'exploitation, ils sont principalement constitués des charges salariales. Plus le véhicule est de forte capacité, plus son exploitation est donc efficace économiquement.

Le projet, avant la phase de lancement des travaux, fera l'objet d'études détaillées qui permettront de réaliser notamment une étude d'impact et de rentabilité socio-économique démontrant l'intérêt du projet pour le plus grand nombre. Tous ces éléments seront présentés en enquête publique et permettront aux citoyens d'avoir une vision objective sur le projet qui, au stade de la concertation préalable, n'a été étudié que sous l'angle de son opportunité et de sa faisabilité.

Les transports publics sont financés principalement par les entreprises et les usagers ainsi que par une part minoritaire issue de l'impôt local. La gratuité du réseau Divia n'est pas retenue à ce jour car elle compromettrait la capacité de Dijon métropole à maintenir un réseau performant dans un contexte sociétal où la demande d'alternatives à la voiture ne fera qu'augmenter.

Thème 7 : Concertation (3%)

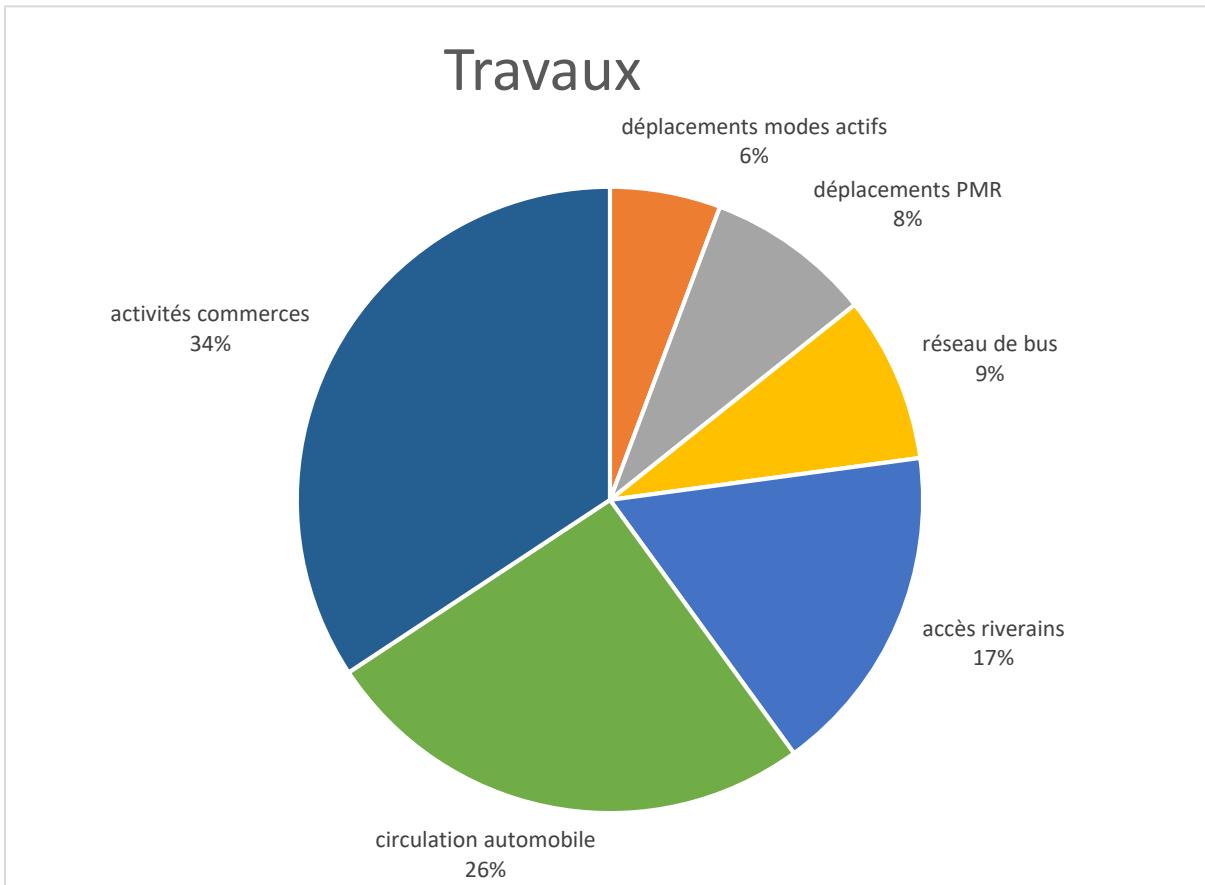
Une partie des participants s'interroge sur le devenir des contributions et ont exprimé le souhait de mieux comprendre dans quelle mesure le projet reste ouvert à l'évolution à ce stade de la démarche. Un dispositif de sondage a même été proposé.

Si certains contributeurs saluent le dispositif de concertation déployé, d'autres émettent des réserves quant à la prise en compte des remarques, avis et suggestions formulés.

Réponses du Maître d'Ouvrage

Le Maître d'Ouvrage remercie tous les contributeurs pour leurs suggestions et idées qui permettront sans aucun doute d'améliorer le projet. Les propositions constructives collectées pendant la concertation constituent un outil précieux d'aide à la décision pour les élus et les services de la collectivité. Elles serviront à alimenter les réflexions pour définir le programme puis les études du projet qui seront présentés lors de l'enquête publique.

Thème 8 : Travaux (3%)



- **Activités commerces (34%)**

Les contributions mettent en avant des préoccupations au sujet de l'activité commerciale lors de la phase travaux. Quelques-unes sont d'avis que le tracé du T3 isole les commerces sur la section boulevard Voltaire – place Wilson et que les commerces de la rue d'Auxonne sont pénalisés. Des attentes en termes de maintiens d'accès aux commerces sont formulés. Le comité des partenaires de la mobilité souligne l'importance d'une stratégie de travaux anticipée et concertée.

- **Circulation automobile (26%)**

Des remarques sur les complications de la circulation générale lors des travaux sont exprimées par les participants. Un maintien de la circulation par les entreprises de travaux publics est demandé.

- **Accès riverains (17%)**

Les participants expriment des interrogations concernant l'accès à leurs domiciles et garages pendant les travaux.

- **Réseau de bus (9%)**

Les participants formulent des interrogations concernant la refonte du réseau de bus afin de savoir si celle-ci aura lieu avant ou après les travaux. L'organisation du réseau de bus pendant les travaux suscite des questionnements, notamment au sujet de la L5, par ailleurs cité en tant que ligne à maintenir pendant la période travaux.

- **Déplacements PMR (8%)**

Des inquiétudes au sujet des déplacements lors des travaux sont formulées compte tenu des difficultés que ces périodes peuvent engendrer pour les PMR.

- **Déplacements modes actifs (6%)**

Il est suggéré de privilégier les aménagements cyclables lors des travaux puisque le vélo est perçu comme un moyen de transport permettant une adaptation aisée aux changements d'itinéraires.

Réponses du Maître d’Ouvrage

La phase de travaux d’infrastructures d’un projet de tramway engendre des désagréments pour les riverains et des difficultés temporaires dans les déplacements aux alentours du chantier.

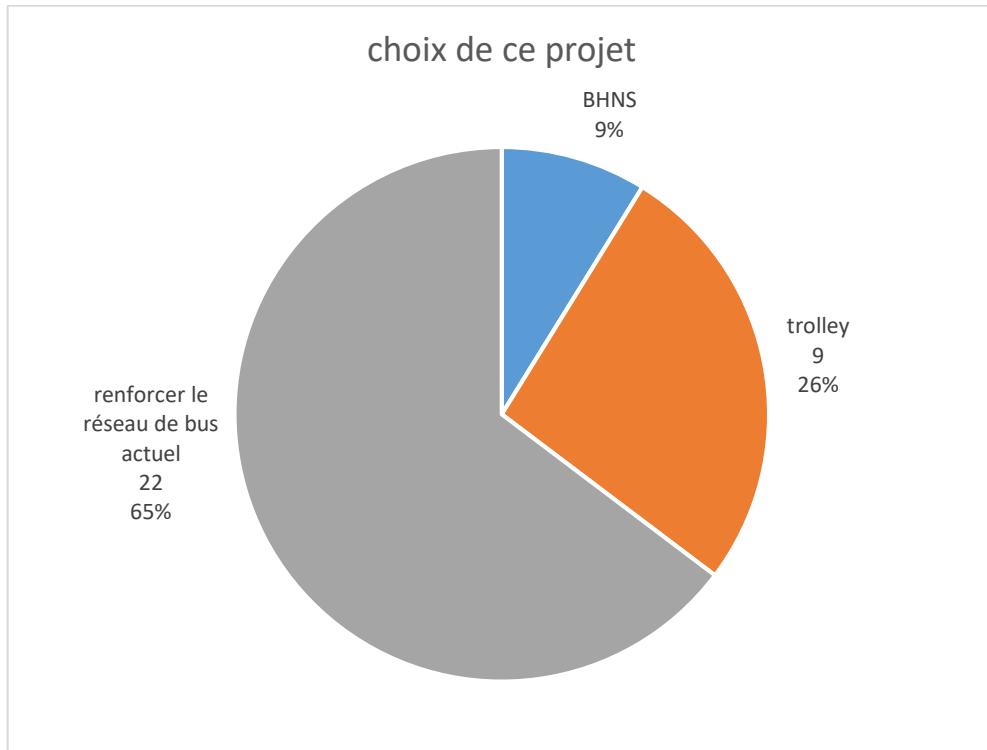
Lors de la réalisation des lignes T1 et T2, un important dispositif de communication et d’accompagnement des riverains, commerçants, professionnels avait été mis en place. Le dispositif sera reconduit et amélioré grâce aux remarques des différentes catégories d’usagers de l’espace public.

Le Maître d’Ouvrage mettra en place une commission d’indemnisation des commerçants directement affectés par le chantier et ayant subi une baisse de chiffre d’affaire dans la période de perturbations des accès.

En termes de gêne au trafic automobile, des itinéraires de déviation seront mis en place accompagnés d’un dispositif de communication largement diffusé à l’échelle de l’agglomération et auprès des riverains et professionnels de chaque secteur en travaux. Les riverains ne disposant pas de solution de stationnement pendant la durée du chantier pourront être aidés par un abonnement temporaire gratuit dans un parking en ouvrage si celui-ci est suffisamment proche de leur domicile.

Un groupe de médiateurs sera mobilisé pour venir en aide aux riverains et aux commerçants et alerter le Maître d’Ouvrage en cas de difficultés d'accès. Une attention particulière sera portée aux PMR résidant ou travaillant à proximité du chantier particulièrement gênés dans leurs déplacements.

Thème 9 : choix de ce projet (2%)



- **Renforcer le réseau de bus actuels (65%)**

Les participants s'interrogent sur la préférence du projet de troisième ligne de tramway plutôt qu'un renforcement du réseau de bus. Plusieurs contributions suggèrent d'adopter cette option car les coûts financiers sont moins élevés, la mise en service plus rapide et l'infrastructure plus flexible et facilement adaptable.

- **Trolleybus (26%)**

Il est demandé pourquoi le choix du trolleybus n'a pas été préféré à celui du projet T3. Certains proposent cette option puisque l'investissement économique est moins important. De plus, le trolleybus est jugé comme plus écologique et facile à modifier en fonction de l'évolution de la ville.

- **BHNS (9%)**

Les contributions formulent des interrogations pour connaître la raison pour laquelle le développement d'un bus à haut niveau de service n'a pas été sélectionné alors que le BHNS permet une desserte plus fine comme à Fontaine d'Ouche. Le BHNS est également perçu comme un moyen de transport facilement adaptable selon les besoins.

Réponses du Maître d’Ouvrage

Le mode de transport retenu pour T3, à savoir le tramway, répond au besoin de capacité sur les principaux axes où la demande de déplacement est importante. Ce n'est pas un hasard si les lignes passant dans le secteur sud du centre-ville de Dijon enregistrent les plus importantes saturations du réseau. Le choix du tramway répond donc à cette nécessité de capacité avec des véhicules permettant de transporter 200 personnes alors qu'un bus articulé n'en transporte que 120. Le choix du mode s'impose en cohérence avec un réseau préexistant de 2 lignes et qui donne toute satisfaction.

Le choix d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est moins durable car les véhicules ont une durée de vie de 15 à 20 ans alors qu'un tramway peut circuler 40 ans. Le BHNS est plus cher en exploitation à la personne transportée, les charges salariales de l'exploitant constituant la plus grande part des coûts d'exploitation du réseau. Enfin, le tramway a fait ses preuves en termes de confort, d'attractivité et d'accessibilité. Il est généralement constaté que les P+R situés à proximité d'une ligne de tramway et d'un grand axe de circulation sont fortement sollicités alors que des expérimentations avec des lignes de bus sont restées peu concluantes.

Depuis la mise en place du concept des lignes à haut niveau de service (Lianes) et du projet « Prioribus » qui donne la priorité aux bus aux feux tricolores, ces lianes sont devenues de véritables BHNS avec des performances très proches de ce qui est constaté dans d'autres métropoles. Investir dans de nouveaux aménagements pour ces lignes restera toujours d'actualité pour améliorer le service Divia mais ceci ne permettra pas de résoudre à moyen terme les phénomènes de saturation identifiés lors des études d'opportunité et de faisabilité.

Option pertinente dans les agglomérations qui ont toujours conservé ce type de matériel roulant (Limoges, Lyon, Grenoble...), la question du trolleybus perpétue un débat qui se situe davantage sur la source d'énergie alimentant les véhicules que sur un véritable projet de développement des transports publics. Les trolleybus présentent des avantages par rapport aux autres solutions de bus décarbonés, en particulier du point de vue de l'autonomie, mais ont beaucoup moins de souplesse d'itinéraire en exploitation. Par ailleurs, le marché du matériel roulant est plus restreint et cette solution nécessite des infrastructures d'alimentation à insérer dans le milieu urbain sans présenter les avantages de confort, accessibilité et capacité du tramway.

Thème 10 : hors sujet (2%)

Les contributions de cette catégorie traitent de sujets qui ne concernent pas spécifiquement le projet T3 comme par exemple des demandes de mises en places de pistes cycles ou arceaux vélos sur des axes non empruntés par la future ligne de tram ou encore une aide à la rénovation thermique de logement mais également des affichages dans d'autres langues dans les stations de tram et bus et des annonces orales en anglais.

Enseignements de la concertation

Ce chapitre présente les évolutions du programme de réalisation du projet de création de troisième ligne de tramway souhaitées par le Maître d’Ouvrage suite à l’analyse détaillée des contributions enregistrées pendant la concertation préalable.

Le tracé

Les évolutions du projet retenues par le Maître d’Ouvrage concernent la localisation des parcs-relais (P+R) aux extrémités de la ligne engendrant un prolongement nécessaire de celle-ci. Du côté sud, la desserte de la commune de Marsannay-la-Côte sera étudiée en recherchant un terrain adapté à la réalisation d’un P+R situé proche des axes majeurs de circulation du secteur avec l’objectif de créer une entrée de ville plus lisible.

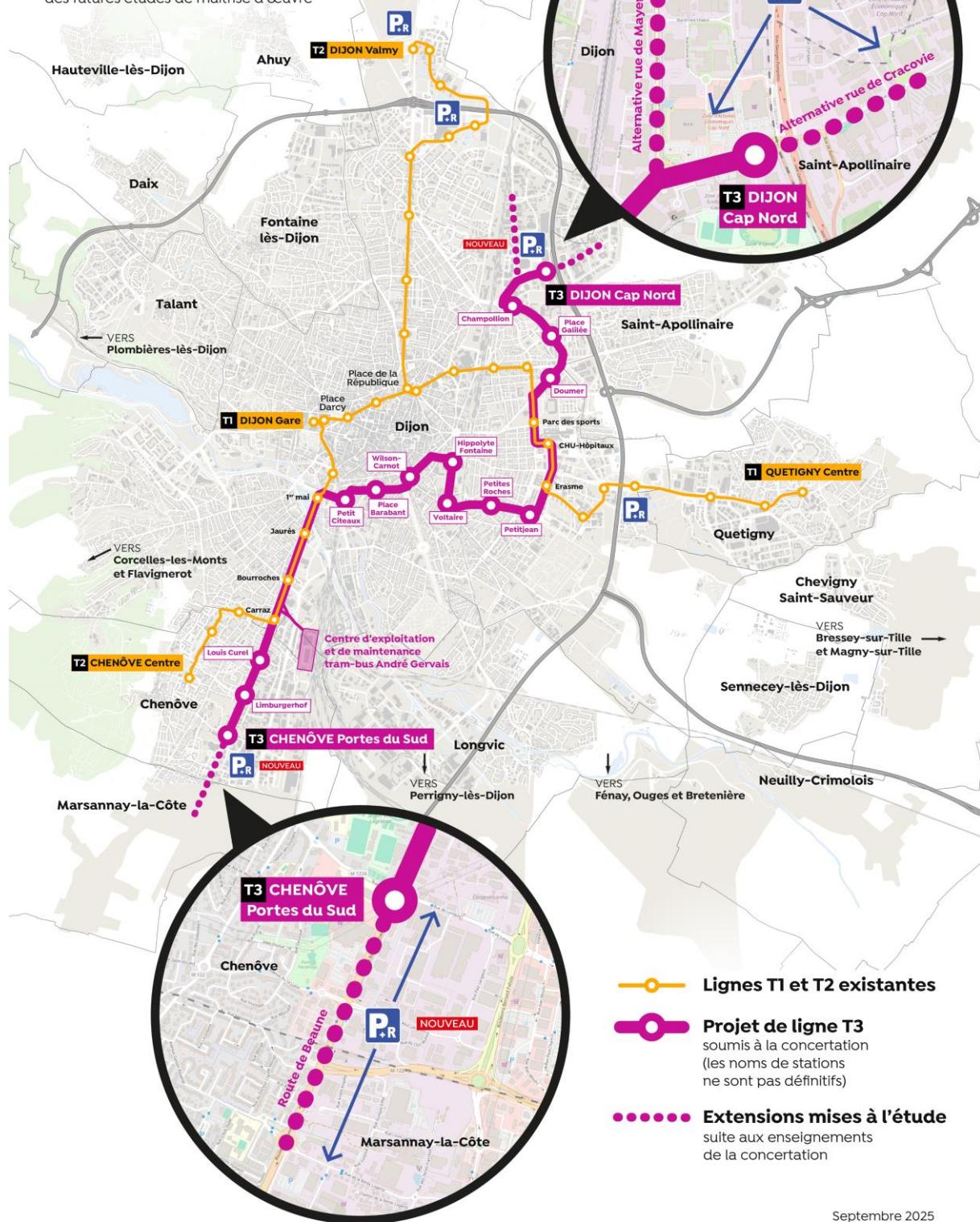
Du côté nord, deux variantes de prolongement de la ligne seront étudiées pour situer un P+R plus accessible depuis la rocade :

- L’une en prolongeant la ligne rue de Cracovie afin d’atteindre le terrain de l’ex CARSAT situé à l’angle de la rue de Cracovie et de la rue de la Redoute
- L’autre, évitant la rue de Cracovie pour privilégier la desserte de la ZAE Cap Nord par la rue de Mayence en empruntant le site de la voie ferrée inutilisée située du côté est de la rue et appartenant à SNCF réseau.

CONCERTATION T3

PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION DU TRACÉ

à intégrer dans le cahier des charges
des futures études de maîtrise d'œuvre



Septembre 2025

Le partage de l'espace

A propos de la rue du Transvaal et des inquiétudes du groupe scolaire St Joseph, l'accès en voiture par les parents d'élève restera possible grâce à une zone de dépose minute aménageable dans le cadre du projet, étant souligné que le tramway sera à même d'apporter une solution d'accès efficace et sûre pour les élèves et les personnels de l'établissement. A propos des services de secours, la plateforme du tramway pourra offrir une voie réservée facilitant les entrées/sorties des véhicules d'intervention de la caserne du Transvaal.

Sans attendre les études de conception de T3, le Maître d'Ouvrage engagera à court terme une réflexion pour améliorer la lisibilité et la sécurité des aménagements cyclables dont les conclusions serviront de modèle à suivre pour la réalisation des aménagements de T3.

Le Maître d'Ouvrage travaillera sur la gestion de la rocade pour en améliorer la capacité et pour que cet axe majeur de circulation puisse jouer son rôle d'accès aux quartiers et communes de la métropole tout en décourageant le trafic de transit. Progressivement l'évolution du trafic automobile à l'intérieur de la métropole devrait diminuer grâce à l'évolution sociétale des habitudes de mobilité, le développement des projets en faveur des transports publics et modes actifs notamment par la mise en place partenarial du Schéma Express Régional Métropolitain (SERM).

Le Maître d'Ouvrage souhaite donner le choix de la mise en place d'un stationnement réglementé aux habitants des quartiers traversés par T3 et où le stationnement en voirie est encore gratuit favorisant des phénomènes de voitures ventouses.

L'intermodalité

Le Maître d'Ouvrage mènera une étude d'évolution du réseau Divia avec comme principaux objectifs :

- De maintenir un réseau économiquement équilibré,
- D'améliorer l'efficacité du réseau de transport public grâce à la complémentarité bus-tramway
- De conserver les Lianes
- De modifier l'itinéraire de la Corol pour la maintenir comme ligne circulaire en évitant les doublons avec le tramway T3

Les offres de location de vélo et de stationnement sécurisé ou arceaux seront développées à proximité des stations T3.

Le secteur Wilson

Le plan de circulation sur le secteur Wilson sera repensé avec les habitants et activités riveraines pour maintenir un accès aux usagers des parkings en ouvrage, aux riverains, livreurs et artisans tout en préservant une partie de l'espace public et de l'actuelle voirie pour connecter en mode de déplacements doux le centre de la place au centre-ville et aux Allées du Parc. L'enjeu sera le renforcement de l'attractivité de la place et la possibilité d'usages variés en toute sécurité.

Des études seront conduites par le Maître d'Ouvrage pour implanter la station au plus proche du centre-ville tout en préservant la zone centrale arborée et en évitant son implantation face aux allées du parc afin de ne pas dénaturer un site classé.

Une attention particulière du Maître d’Ouvrage sera portée à la protection des pilastres pendant les travaux et à la préservation de la partie centrale et des arbres.

L'environnement et le cadre de vie

Le nombre d'arbres et le développement des surfaces d'espace vert seront une priorité du Maître d’Ouvrage, notamment en choisissant une plateforme végétalisée quand ceci sera possible.

Lorsque le tracé emprunte des axes où des arbres sont déjà présents, l'objectif sera de les préserver autant que possible. C'est le cas des grands alignements sur les boulevard Carnot, Voltaire ou l'avenue Champollion par exemple. Certains arbres malades ou fragiles devront cependant être coupés pour assurer la sécurité des habitants, indépendamment du projet T3.

Le Maître d’Ouvrage retient l'idée exprimée que les infrastructures ferroviaires devront permettre tous les mouvements aux points de convergence des lignes de tramway afin de préserver l'évolutivité du réseau à long terme et d'offrir des solutions temporaires en cas de perturbation sur la ligne

Pour remédier aux crissements en courbe liés à un manque de graissage notamment juste après un épisode pluvieux, le Maître d’Ouvrage étudiera des solutions plus efficaces par un graissage intégré à la voie ferrée.

Annexes

Annexe 1 : Publications officielles au Journal Du Palais et dans le Bien Public

Annexe 2 : Comptes rendus des réunions et ateliers

Annexe 3 : Avis du Conseil de développement

Annexe 4 : Avis du Comité des partenaires de la mobilité

Annexe 5 : Cahiers d'acteurs