

DOSSIER DE PRESSE

LANCEMENT DE LA
CONCERTATION PRÉALABLE
PORTANT SUR

le projet de création d'une 3^e ligne de tramway

VENDREDI 21 MARS 2025

Dijon rassemble





En septembre et décembre 2012, la Communauté d'agglomération du Grand Dijon, devenue Dijon métropole, mettait successivement en service les deux premières lignes de tramway du réseau Divia. Depuis, leur attractivité et leur fréquentation ont augmenté de manière constante, à l'image de l'ensemble du réseau Divia bâti autour d'une idée force : l'effet tram pour tous, au service d'une mobilité durable, inclusive et abordable favorisant la cohésion sociale et le développement économique du territoire.

Ces cinq dernières années, la fréquentation a augmenté en moyenne de 5 % par an avec une augmentation de 9% entre 2023 et 2024 sur le réseau structurant. Les Lianes arrivant par le sud de Dijon sont très chargées (exemples : la L5, la L6 ou encore la Corol) et le réseau tram est aujourd'hui proche de la saturation, particulièrement entre les stations Darcy et Université. Bien que des aménagements ponctuels aient été réalisés dans le cadre du projet Capatram pour augmenter les passages des trams aux heures de pointe, le contexte de croissance démographique de la métropole et les programmes immobiliers autour des lignes de tramway T1 et T2 devraient encore contribuer à augmenter cette dynamique de fréquentation et saturer le tramway à l'horizon de la prochaine décennie. Une situation qui, sans réponse adéquate et sans amélioration du service rendu, engendrera une forte hausse des coûts d'exploitation du réseau Divia.

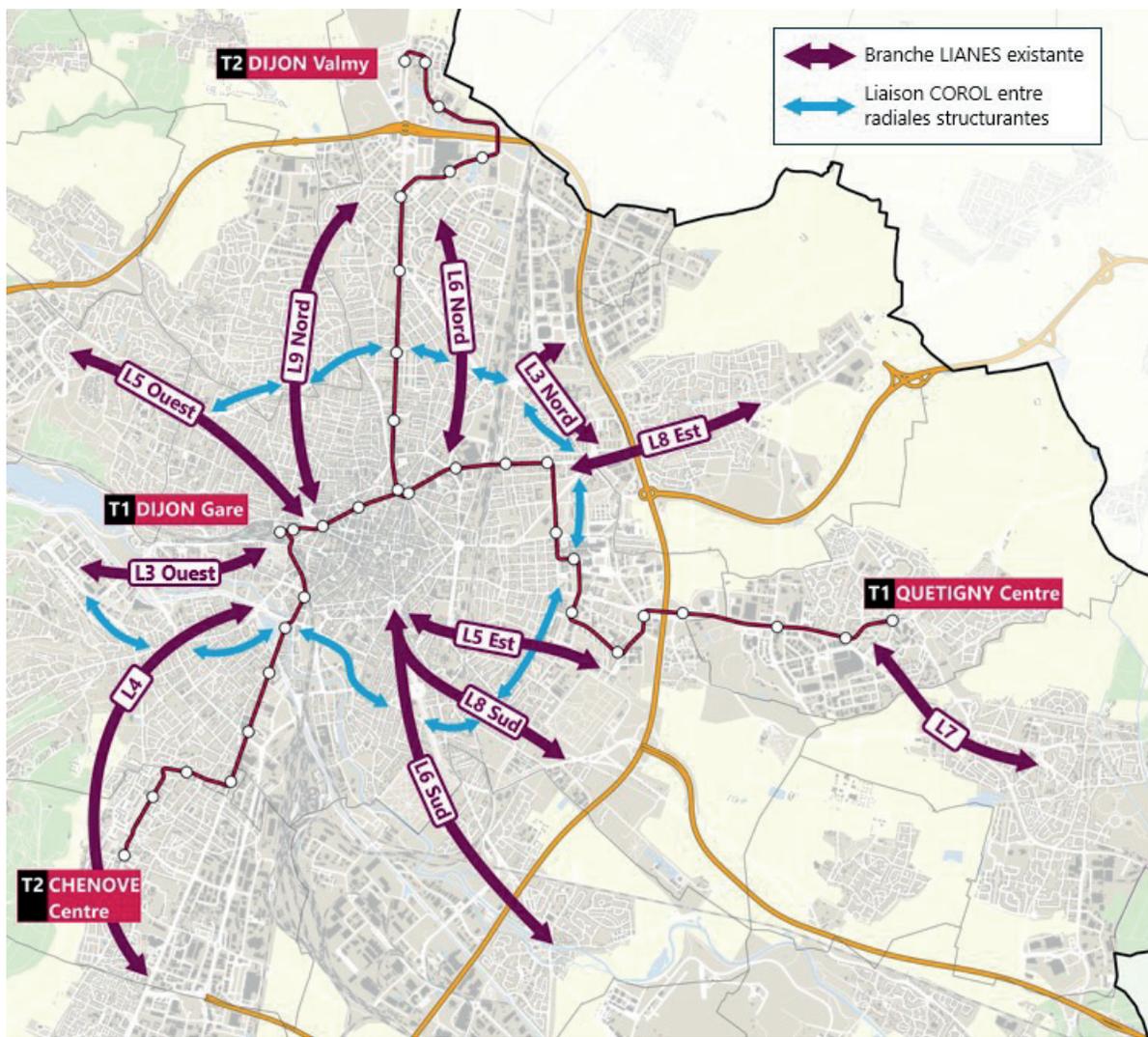
En phase avec les orientations du Projet métropolitain 2022-2030 qui fléchait la problématique de l'extension du réseau tramway existant au Sud sur l'avenue Roland Carraz, et à l'Est après Quetigny vers Chevigny en mode Tram ou TCSP, des études ont ainsi été votées, par délibération unanime du Conseil de Dijon métropole en date du 28 septembre 2023, et réalisées en analysant les opportunités d'évolution de l'ensemble du réseau structurant à l'horizon 2040.

Une dynamique de fréquentation poussant à réinterroger dès aujourd'hui l'ensemble du réseau Divia

La conclusion de ces premiers travaux montre que, au-delà d'une « simple » extension du réseau tram existant, c'est bien la création d'une véritable troisième ligne de tram qui mérite d'être considérée aujourd'hui et doit être portée à la connaissance des habitants et des acteurs socio-économiques de notre territoire, à travers l'organisation d'une grande phase de concertation préalable et publique.

Un projet d'ampleur qui entre pleinement dans les priorités du plan Climat et Biodiversité 2024-2030 voté par la collectivité, au titre notamment :

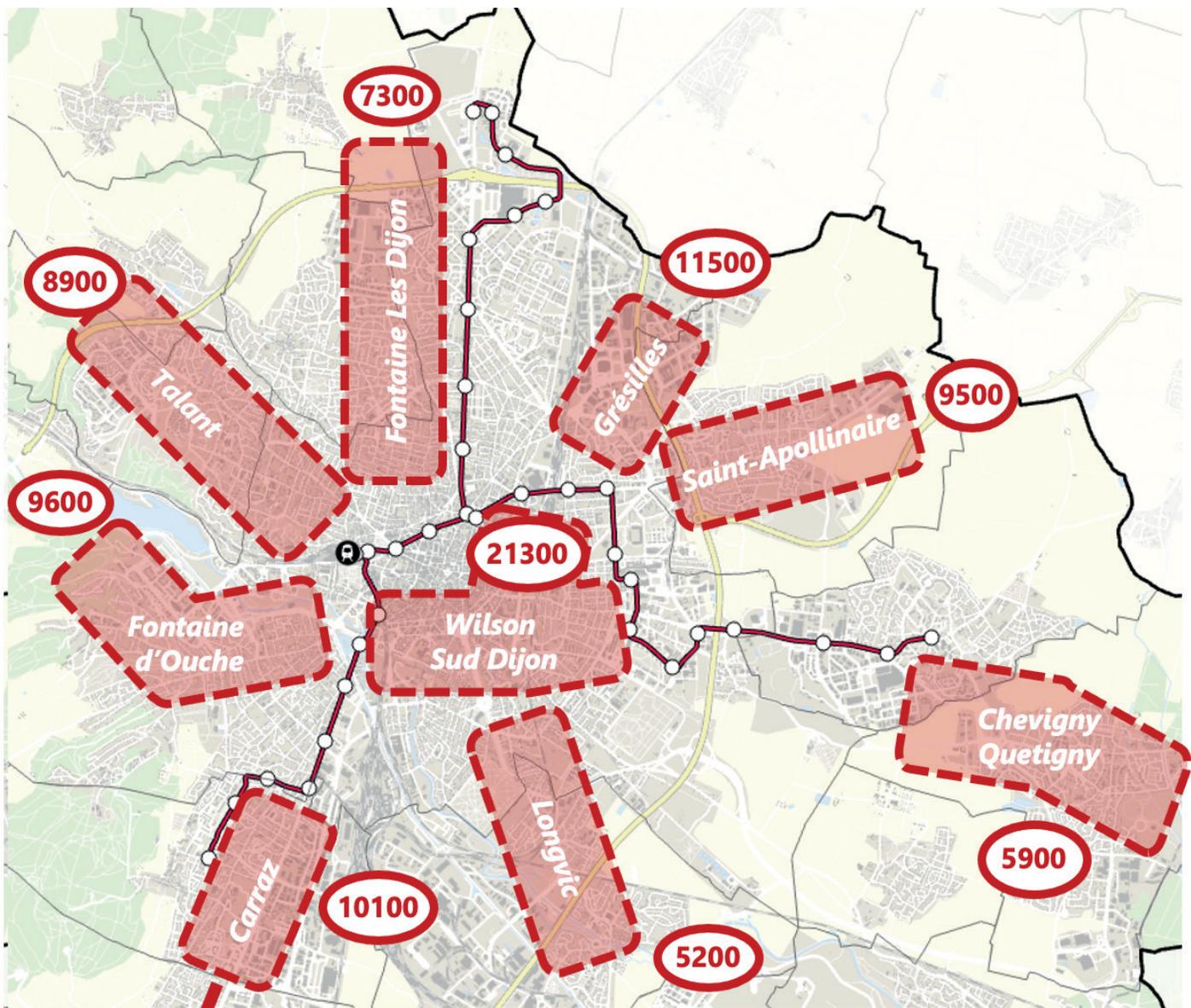
- des actions de développement du réseau de transport en commun avec un objectif ambitieux de réduire les flux pendulaires de 10% d'ici 2030,
- de la généralisation du recours aux énergies renouvelables pour le fonctionnement du réseau de transport en commun en lien avec le plan de décarbonation de la flotte de bus engagé par la métropole ; l'objectif étant de décarboner 100% de la flotte d'ici 2035, sur la base d'un mix énergétique combinant hydrogène et électricité.



Tram	Fréquence actuelle en heure de pointe	Vitesse commerciale moyenne
T1	5 min	18,2 km/h
T2	6 min	19,7 km/h

Lianes	Fréquence actuelle en heure de pointe	Vitesse commerciale moyenne hors traversée centre-ville
L3	8 min	L3 Ouest : 12,9 km/h
L4	13 min	14,5 km/h
L5	6 min	L5 Ouest : 16,6 km/h
L6	8 min	L6 Sud : 19,2 km/h L6 Nord : 16 km/h
L7	10 min	21 km/h
L8	10 min	L8 Nord : 14 km/h L8 Sud : 16,2 km/h
L9	12 min	L9 Nord : 15,4 km/h
Corol	12 min	16,5 km/h





Marsannay

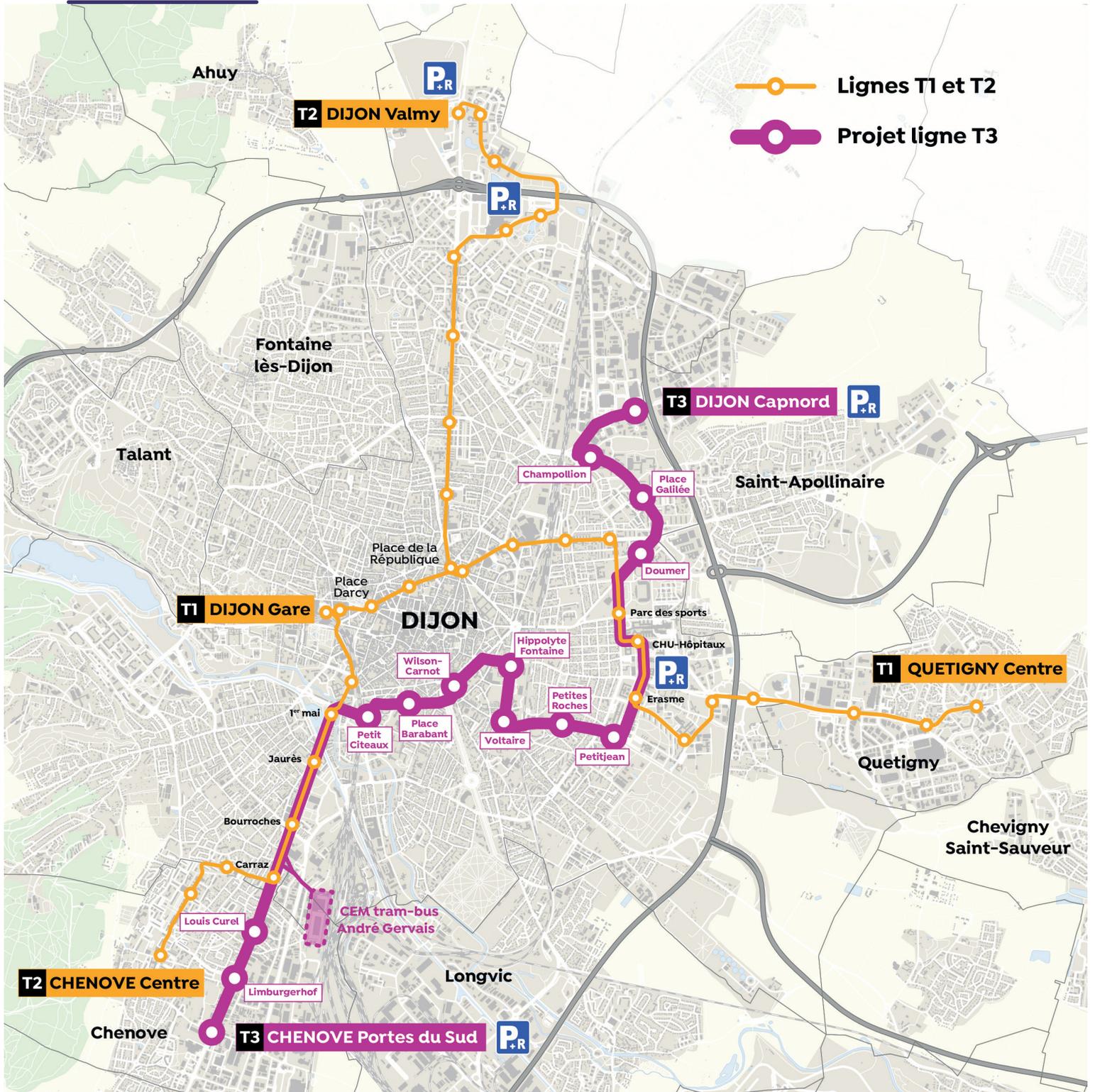
Calculs basés sur les itinéraires des LIANES existantes

Tram	Fréquence actuelle en heure de pointe	Vitesse commerciale moyenne
T1	5 min	18,2 km/h
T2	6 min	19,7 km/h

Lianes	Fréquence actuelle en heure de pointe	Vitesse commerciale moyenne hors traversée centre-ville
L3	8 min	L3 Ouest : 12,9 km/h
L4	13 min	14,5 km/h
L5	6 min	L5 Ouest : 16,6 km/h
L6	8 min	L6 Sud : 19,2 km/h L6 Nord : 16 km/h
L7	10 min	21 km/h
L8	10 min	L8 Nord : 14 km/h L8 Sud : 16,2 km/h
L9	12 min	L9 Nord : 15,4 km/h
Corol	12 min	16,5 km/h



Le projet soumis à concertation





Sur 11 scénarios différents étudiés pour répondre aux enjeux de mobilité, de développement urbain et de transition écologique tout en anticipant les besoins futurs et les gros générateurs de trafic, le plus pertinent est celui qui :

- Dessert les secteurs à plus fort potentiel de population/emplois/services à l'horizon 2040 (ceux du sud de la ville de Dijon, de Grésilles/Cap Nord et de Chenôve/Carraz)
- Permet de résoudre la saturation des lignes de tram existantes et d'anticiper celle de certaines Lianes du réseau Divia
- Est à même d'organiser une logique de parcs relais (P+R) bien positionnés

Ce scénario a permis de définir un tracé dit T3 « Chenôve/Portes du Sud <> Dijon/Cap Nord » qui, quasi à mi-parcours, desservira l'emblématique place Wilson au centre sud de Dijon.

Cette nouvelle ligne permettra de mailler l'ensemble du réseau en soutenant non seulement la ligne T1 existante qui dessert l'Université Bourgogne Europe et le CHU, mais aussi les principales lignes de bus, notamment les Lianes, qui assurent la desserte du sud dijonnais et qui sont aujourd'hui, comme exprimé plus haut, proches de la saturation.

En matière de développement urbain, le tracé répond aux besoins d'une métropole dynamique en reliant des secteurs en plein essor, dont les projets Bruges II, Terrot et Hyacinthe Vincent. Au sud, elle desservira le projet des Grands Vergers du Sud, un programme d'urbanisation structurant autour de l'avenue Roland Carraz à Chenôve, et, au nord en bordure de rocade, elle desservira la zone d'activités et commerciale Cap Nord, un pôle économique clé de l'agglomération.

En outre, cette ligne facilitera l'accès à plusieurs établissements scolaires majeurs à l'échelle de la métropole, parmi lesquels le lycée Le Castel, le groupe scolaire Saint-Joseph, le lycée Simone Weil, le lycée Hyppolite Fontaine et le lycée Gustave Eiffel, offrant ainsi une solution de mobilité efficace aux élèves, aux familles et aux enseignants, de nombreuses communes du territoire métropolitain. Enfin, en traversant le quartier des Grésilles par l'avenue Champollion, le projet de ligne T3 connecte de nombreux équipements d'intérêt général, la salle d'escalade, la piscine, le centre sportif Epirey ou encore le Centre de Rencontres Internationales (le CRI), à l'ensemble de l'agglomération.



EN SYNTHÈSE, LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET SONT :

- Un potentiel de desserte supérieur à celui projeté au moment de la conception des deux premières lignes de tramway,
- Une ligne de 10 km, sans expropriation et s'appuyant sur 3 km de tronc commun, soit 7 km de voies nouvelles,
- L'atout de disposer du Centre d'Entretien et de Maintenance tram-bus André Gervais, en capacité d'accueillir les rames supplémentaires,
- La création de 2 nouveaux parcs relais aux extrémités de la nouvelle ligne,
- Un investissement prévisionnel de moins de 200 millions d'euros pour une durée de 40 ans (comprenant les infrastructures et le matériel roulant).

TEL QU'IL SERA PRÉSENTÉ DANS LE DOSSIER DE CONCERTATION, LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET SE STRUCTURE AUTOUR DES JALONS SUIVANTS :

- **27 mars 2025** : délibération du Conseil métropolitain autorisant le lancement de la concertation préalable portant sur le projet de création d'une troisième ligne de tramway
- **Du 2 juin au 1er août** : concertation préalable
- **Fin 2026** : approbation du dossier d'enquête publique
- **2027** : déroulé de l'enquête publique
- **2028** : déclaration d'utilité publique du projet, permettant le démarrage des travaux
- **2030** : mise en service

En parallèle, des études d'adaptation du réseau de bus seront engagées en vue de maintenir et adapter un réseau structurant Divia performant qui combinera finesse de desserte, rapidité et fréquences de passage élevées.



Modalités de la concertation qui va se dérouler du 2 juin au 1^{er} août 2025

En application des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme, ce potentiel de développement d'une nouvelle ligne de tramway est soumis à concertation préalable, comme une étape fondamentale dans la vie du projet. Elle a pour objet de donner accès à une information transparente, d'informer le public et les acteurs concernés sur les aménagements prévus, de recueillir d'éventuelles observations ou demandes permettant d'enrichir l'élaboration du projet et d'éclairer les futures prises de décisions.

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DE CETTE CONCERTATION SONT LES SUIVANTS :

- faire connaître le projet aux habitants de l'agglomération et aux riverains et entendre leurs avis sur son contenu,
- identifier les facteurs permettant de favoriser le report modal de la voiture sur le tramway, et mieux comprendre les facteurs d'attractivité du tramway pour le grand public,
- anticiper les nuisances à venir lors des travaux, et en particulier leurs impacts possibles sur les activités économique et commerciale riveraines,
- mieux comprendre les attentes des habitants en matière de partage de l'espace public sur les axes empruntés par le tramway (piétons, vélos, voitures...),
- mieux comprendre les attentes sur l'articulation du projet de tramway avec le réseau de bus actuel pour anticiper le futur réseau de transports collectifs,
- et nourrir la poursuite des études, notamment le programme de maîtrise d'œuvre, qui pourront être menées dans un calendrier que décidera le Conseil métropolitain.



La concertation aura lieu du lundi 2 juin au vendredi 1er août 2025.

Pas moins de 5 réunions d'information et de débat à destination de tous les habitants de Dijon métropole seront organisées, avec la volonté d'accueillir le plus possible de participants. Sur un plan plus thématique, des ateliers de co-production seront proposés afin d'échanger autour de quelques sujets clefs (par exemple le partage de l'espace public, l'environnement et la végétalisation, l'intermodalité et l'accessibilité). Un dispositif complété par des rencontres avec le monde économique et les commerçants mais aussi des balades urbaines pour amener les habitants à « visualiser » l'insertion du tramway dans son environnement.

Des panneaux d'information seront installés à l'accueil de chacune des mairies des communes de Dijon métropole pour permettre aux visiteurs de prendre connaissance des modalités de participation à la concertation et les inviter à venir assister aux réunions publiques. Un stand itinérant sera en outre installé ponctuellement dans différents points de la métropole (fêtes et marchés, centres commerciaux, rues ou zones de commerces ...) afin d'aller à la rencontre de tous les publics.

Les principaux canaux de communication dont dispose Dijon métropole (magazine de Dijon métropole, panneaux d'affichage urbain dédiés à la collectivité, site internet, application mobile OnDijon, newsletters, journaux électroniques d'information, écrans dans les bus, les tramways et aux stations de l'ensemble du réseau Divia, réseaux sociaux, relais dans les médias locaux) seront mobilisés afin de porter à la connaissance des habitants/usagers/citoyens et des forces vives socio-économiques du territoire métropolitain la tenue de cette concertation.

Le projet sera présenté sous la forme d'une exposition permanente dans les espaces ouverts au public au siège de Dijon métropole, dans les mairies de Dijon et Chenôve, et à l'agence DiviaMobilités. Un dispositif de recueil d'avis et contributions du grand public par Internet sera mis en place (plateforme numérique de concertation et adresse mail spécifique), en complément de registres papier au siège de la métropole, en mairie de Chenôve et Dijon.

À l'issue de la concertation, le Conseil de Dijon métropole sera appelé à dresser et approuver un bilan de la concertation et à présenter les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation ainsi que les modalités de poursuite du projet tenant compte des observations recueillies auprès du public. Ce bilan sera, le cas échéant, joint au dossier d'enquête publique.