

I. PRÉSENTATION DE L'AMÉNAGEMENT CHOISI.

A. ANALYSE DU TRACÉ.

Le projet comporte la construction de deux lignes reliant plusieurs communes de l'agglomération dijonnaise (250000 habitants).

Ces lignes desserviront certaines zones d'habitat, d'activités, et de nombreux équipements (loisirs, université,...).

Sur le trace sont ou seront développés :

- Des opérations de **renouvellement urbain**.
- De nouveaux quartiers d'habitat (caserne Junot, **Eco quartiers**)
- De grands équipements (piscine olympique, hôpital du bocage, Université, futur gare TGV).

L'ensemble du projet représente la construction de 30 km de lignes, pour un coût total prévu de 400 millions d'€ environ. Si le calendrier est respecté, la réalisation du projet, commencée en 2006 s'achèvera fin 2012.

La réalisation des lignes implique plus directement :

- Le déplacement des réseaux.
- La construction d'un dépôt à Chenove.
- La mise en place de « parcs-relais.

B. OBJECTIFS VISÉS À TRAVERS LA CONSTRUCTION DU TRAM.

On peut distinguer deux objectifs fondamentaux :

- Apporter une solution à la saturation de certaines lignes de bus qui atteignent plus de 30000 déplacements quotidiens
 - o Le tram en **site propre** offre une très grande régularité.
 - o Il permet de transporter un nombre plus important de passagers (50000/ jour car on peut ajouter des wagons supplémentaires en période de pointe).
 - o Ce moyen de transport est plus rapide que le bus.
- Plus largement, il s'agit d'agir en profondeur sur l'urbanisme de Dijon :
 - o « élargir » le centre ville et en donnant une plus grande unité à l'agglomération.
 - o Embellir les quartiers traversés par la qualité paysagère de l'aménagement (pelouses).
 - o Améliorer la qualité de vie des habitants (peu polluant, silencieux, temps de trajet)
 - o Encourager les **modes de transport doux** aux dépens de l'automobile (centre ville piétonnisé, automobilistes incités à laisser leur voiture à la périphérie de l'agglomération).
 - o Améliorer l'image de la ville (déjà très bonne) en termes de qualité de vie, de respect de l'environnement (cf. projet lié de canalisations de chauffage urbain, le rappel du **Grenelle de l'environnement**).

II. LES ACTEURS IMPLIQUÉS ET LES DÉBATS SUSCITÉS PAR L'AMÉNAGEMENT.

A. UN PROJET TECHNOCRATIQUE, UN DÉBAT FORTEMENT ENCADRÉ.

L'analyse du financement du projet permet d'identifier certains **acteurs institutionnels**.

- La **communauté urbaine** (« Le grand Dijon »), qui regroupe Dijon (150000 habitants) et les autres communes de l'agglomération (100000 habitants) finance près des ¾ du projet à travers l'impôt et l'emprunt.
- Les autres **collectivités territoriales** (**département** de Côte d'or et **Région** Bourgogne) et **l'État** français apportent l'essentiel du financement restant.
- L'Union européenne, à travers le **FEDER**, intervient marginalement.
- En filigrane, apparaît le rôle des **investisseurs institutionnels** (question de l'endettement public, des investissements productifs) et bien sûr des entreprises qui à travers des marchés publics (mise en concurrence) assureront la réalisation des travaux.

Le projet est le fruit d'une **décision politique et technocratique**.

- prêt, à la veille des dernières élections municipales, il a été peu discuté pendant la campagne, et mis en œuvre, immédiatement après.
- Le débat sur l'opportunité d'un tram n'a jamais été soumis à l'examen de la population
- les autorités s'identifient, selon un modèle classique en France, à **l'intérêt général**.

La question du calendrier est sensible pour le pouvoir politique (en particulier pour le maire de Dijon, également président du grand Dijon). Les désagréments du chantier peuvent être source d'impopularité, il est important que le tram fonctionne et fonctionne bien longtemps avant les prochaines élections municipales pour que le maire bénéficie de « l'effet tramway ».

Tout grand projet est cependant soumis à une **procédure d'enquête publique** qui est l'occasion d'expliquer le projet et de répondre aux préoccupations de la population. Le projet est d'autre part l'objet d'une politique de communication très intense :

- Réunion publiques,
- publications municipales,
- un site dédié
- une maison du tram
- interventions dans la presse locale.

À l'occasion de ces débats certains **groupes de pressions** ou **lobbys** se manifestent

- les associations (association de commerçants du centre-ville, cyclistes,...)
- probablement les entreprises locales (qui font pression au nom de l'emploi pour qu'une part importante du chantier leur soit confiée).

Les principales préoccupations qui émergent portent sur :

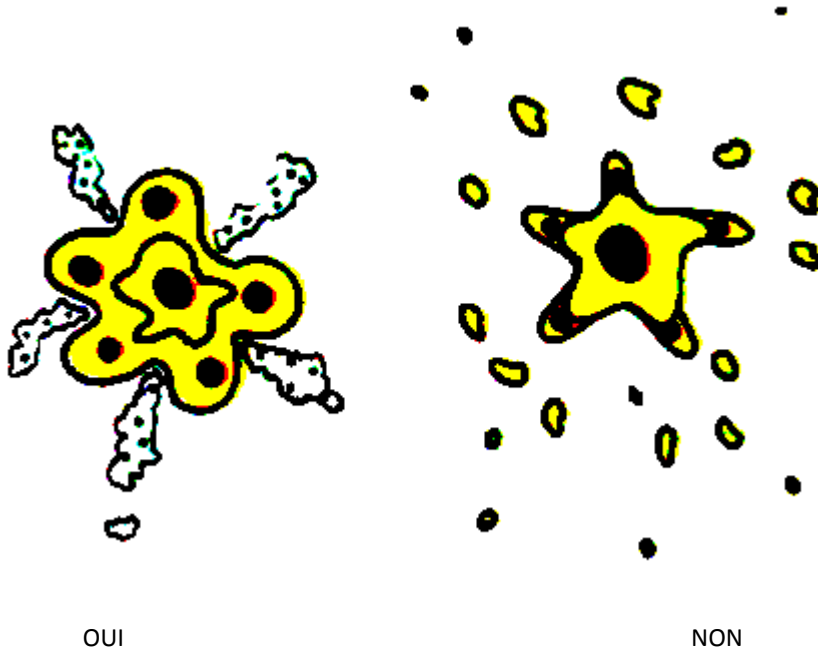
- le coût du projet (l'opposition accuse le maire de minorer le coût réel du projet et s'inquiète des conséquences sur les impôts locaux).
- L'abandon de solutions alternatives moins coûteuses (busway = bus à haute fréquence en site propre)
- L'aspect esthétique (les caténaires).
- L'efficacité réelle du nouveau réseau qui implique l'articulation du bus et du tram pour de nombreux déplacements (problème de rupture de charge).

- Les conséquences pour le commerce locale.

III. UN PROJET AUX OBJECTIFS TRÈS AMBITIEUX.

À long terme, le projet peut se comprendre comme un élément de la **transition** vers l'après pétrole qui implique :

- Le retour à une urbanisation plus dense, aux dépens d'un **étalement urbain** grand consommateur d'espace et qui ne peut subsister sous sa forme actuelle sans une énergie bon marché.



- Le choix de privilégier dans la ville les autres modes de transports (collectifs, vélo, marche à pied) aux dépens de l'automobile.
- À plus long terme, la possibilité de relier certaines zones **urbaines** à l'agglomération par le biais de gares-relais et du **train-tram**

Le projet vise également à redonner, à une plus large échelle (celle de l'agglomération) « un sens à la ville », une cohésion + grande.

- En luttant contre la marginalisation de certains quartiers (opérations de requalification urbaine, déplacements rapides et confortables pour la population de ces quartiers).
- En « élargissant » le centre-ville.

Cependant, ces objectifs ne seront pas atteints spontanément, et nécessitent une intervention publique forte :

- Les parcs relais peuvent favoriser un étalement urbain plus grand encore.
- L'effet couloir (qui valorise les localisations de part et d'autre d'une tram, sur une bande de 400 à 500 m de large), favorise la disparition de certains commerces, la **gentrification**, aux dépens de l'objectif de mixité sociale
→ la construction de logements sociaux dans cette zone est nécessaire pour l'empêcher.