

Concertation sur la 3ème ligne de Tram

Dijon Avenir remettra les choses dans le bon ordre : un plan d'urbanisme et un plan de déplacement, avant d'envisager l'extension du tramway

A l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité, Dijon Avenir présente sa [contribution](#) à la concertation préalable à la création d'une troisième ligne de tramway. Pour éviter qu'une telle infrastructure permette de justifier ultérieurement une très forte augmentation de la population métropolitaine, nous proposons de remettre les choses dans un ordre logique : d'abord élaborer un nouveau Plan Local d'Urbanisme sur la base d'un objectif de croissance démographique débattu et décidé démocratiquement, avant d'envisager l'éventuelle extension du tramway.

Tram T3 : un projet qui projette l'urbanisme à Dijon jusqu'en 2040

Depuis un an, le mouvement Dijon Avenir rencontre les habitant·e·s pour imaginer avec eux la nécessaire transformation du territoire et de nos façons d'y vivre pour faire face aux crises et protéger la population. Pour anticiper et s'adapter aux crises qui impacteront la ville et ses habitant·e·s, nous pensons qu'il faut commencer par définir une vision d'avenir pour Dijon en 2050, à l'horizon d'une génération.

Dans notre [contribution](#) à la concertation préalable à la création d'une troisième ligne de tramway, nous révélons que l'étude d'opportunité de cette infrastructure à 200 millions d'euros a été faite sur une hypothèse de croissance démographique de la métropole de +30 000 habitants et +13 000 emplois d'ici 2040, en l'espace de 15 ans donc.

	Actuel	2040	Ecart	%
Population	257 000	287 000	+30 000	10% 11,7%
Emplois	141 000	154 000	+13 000	9%
Scolaires	40 700	40 700	0	x

TABLEAU 1 : SYNTHÈSE DES POTENTIELS DANS LE SECTEUR DE DIJON MÉTROPOLE

Source : présentation études Tram T3 au CODEV

Cela représente une augmentation de la population de près de 12 % soit une croissance annuelle moyenne de 0,6 %, quasiment deux fois supérieure à la croissance démographique réelle des 15 années passées (0,36 % par an en moyenne). Cette projection est à la fois très élevée et très optimiste.

Cette hypothèse de croissance étant basée sur les projets urbains identifiés par le service de l'urbanisme de Dijon Métropole, cela montre bien que la croissance démographique est largement déterminée par la politique d'urbanisme.

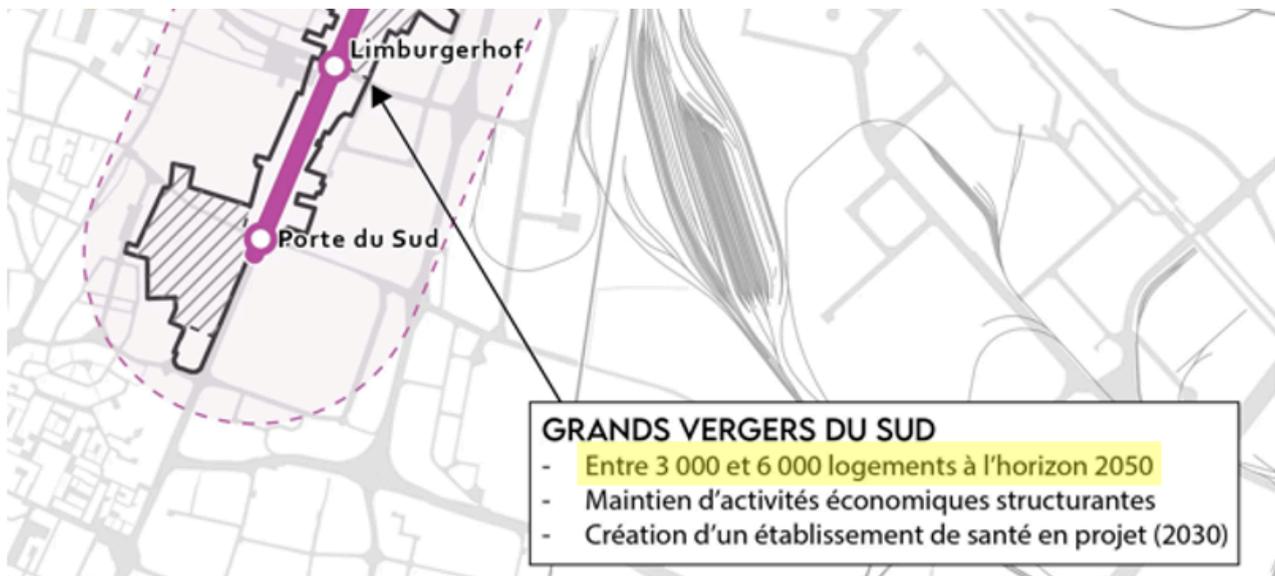
Nous considérons que la croissance démographique du territoire à long terme devrait résulter d'un choix collectif, d'une délibération démocratique, à travers un futur Plan local d'urbanisme (PLUi-HD), plutôt que d'être la conséquence de la production de logements et de zones d'activités.

Construire une 3ème ligne de tram avant de définir la trajectoire démographique que nous voulons pour notre ville et notre métropole, aurait pour effet de rendre inéluctable la surdensification urbaine le long de cette nouvelle ligne, générant en quelques années un effet de "canyon urbain" avec des constructions très hautes (le PLUi-HD autorisant R+6 le long des lignes de tram) et continues, déjà constaté le long des lignes T1/T2.

Nous pensons que les décisions d'aménagements et d'infrastructures, notamment de transport, doivent répondre et contribuer à une vision d'avenir pour la ville, et pas l'inverse. **Une infrastructure de transport est un outil au service des besoins de mobilité des habitant·e·s, et ne doit pas déterminer ou orienter par elle-même les transformations de la ville**, de son urbanisme notamment. Notre façon de voir les choses est à l'inverse de la vision portée par la Maire de Dijon et le Président de la Métropole, qui expliquent que le tramway contribue fortement à "redessiner la ville".

Zone "Grands vergers du sud" où l'on cherche les arbres

Le dossier de concertation annonce 3 000 à 6 000 nouveaux logements pour 10 000 nouveaux habitant·e·s à l'horizon 2050, sur le secteur en recomposition urbaine dit "Grands Vergers du Sud".



Ce projet urbain illustre parfaitement la nécessité de remettre les choses dans le bon ordre.

Il est clair que c'est essentiellement cet objectif de construction et de croissance démographique, absolument considérable, qui justifie le choix du tracé vers le sud de Chenôve.

10 000 nouveaux habitant·e·s feraient passer la population de Chenôve de 14 000 à 24 000, soit +70 % ! Dans l'actuel PLUi-HD, sur ce secteur Grands Vergers du Sud, [seulement 500](#)

[nouveaux logements sont programmés d'ici 2030](#). Nous pensons qu'un projet d'aménagement urbain d'une telle ampleur et aux conséquences démographiques si fortes, doit impérativement faire l'objet d'un large débat puis d'une validation démocratique, à travers l'adoption du prochain PLUi-HD dont la Métropole se dotera après l'échéance des élections municipales de 2026.

Par ailleurs, la logique de l'aménagement du territoire repose sur l'équilibre entre emploi et logement : si l'on construit des logements partout, où les habitant·e·s vont-ils travailler ? Nous identifions un risque de déséquilibre majeur dans la mutation complète en zone d'habitat, du secteur "Grands vergers du sud" jusqu'à présent largement dédié à l'activité économique.

D'autre part, ce secteur est actuellement très mal desservi par les bus alors que c'est un important bassin d'emploi. **Le besoin de transports en commun des usagers, en substitution de la voiture individuelle, c'est pour aujourd'hui, pas pour 2030 !**

Vers une ville stationnaire et participative

C'est dans le cadre d'un nouveau PLUi-HD, que Dijon Avenir mettra en chantier si les électrices et électeurs dijonnais nous font confiance, que sera défini un objectif démographique et un besoin associé de logements pour Dijon et la métropole. Face à la convergence de crises et dans un monde aux ressources limitées, nous proposons d'engager le territoire vers une trajectoire de sobriété énergétique et matérielle, tout en assurant une plus grande autonomie sur les besoins vitaux de la population, notamment l'alimentation. Pour cela, **Dijon Avenir propose un projet de "ville stationnaire", c'est-à-dire de stabilisation démographique au niveau actuel.**

Malgré cette stabilisation, il faudra toujours construire des logements, notamment pour amortir l'effet du desserrement des ménages, mais 2 à 3 fois moins qu'actuellement. En réduisant fortement le besoin de nouveaux logements comme de nouveaux emplois, cette stabilisation permettra la préservation des terres agricoles comme des espaces végétalisés en ville, à l'échelle de l'agglomération, condition impérative du projet de résilience, pour la **croissance du bien-être de ses habitant·e·s** et pour le développement de son **autonomie alimentaire** et de sa capacité à faire face aux crises collectivement.

Parce que la faculté à se déplacer dans son environnement de vie est un facteur d'égalité sociale territoriale, vecteur de bien-vivre ensemble, le volet "Déplacement" du prochain PLUi-HD à l'horizon 2050 nécessitera un haut niveau d'adhésion de la population. Ainsi, outre la mise en place de cogitations citoyennes au stade de l'élaboration, visant à recueillir la parole des habitant·e·s dans chaque quartier, de la réalisation d'une **étude globale de mobilité** pour évaluer les besoins et les potentialités à l'échelle de la métropole, Dijon Avenir pourra organiser un **Référendum d'initiative locale** pour choisir entre plusieurs scénarios de mobilités issus des données collectées.

Bref, pas une parodie de consultation, mais de quoi changer la vie des habitant·e·s, au plus près de leurs besoins !

Contact : contact@dijonavenir.fr