

Communiqué de Presse
Le 21 mars 2025

Réaction d'Axel SIBERT, Conseiller municipal de Dijon et Président du Laboratoire d'Idées Dijonnais

« Le projet de 3^{ème} ligne que nous portons est plus ambitieux et plus vertueux pour Dijon et la Métropole »

L'annonce faite ce vendredi 21 mars par le Ministre-Président François Rebsamen vient conforter notre projet de 3^{ème} ligne de tram porté par le Laboratoire d'Idées Dijonnais.

Avec le Président de la Métropole, nous partageons le constat que le réseau de transports en commun de la Métropole dijonnaise doit évoluer, 13 ans après la mise en service des deux premières lignes de tramway T1 et T2. Les scénarios proposés par les études commandées par Dijon Métropole (qui ont été évoqué mais pas détaillés) valident que la mise en place d'une 3^{ème} ligne de tramway est préférable à une simple extension des lignes existantes.

Néanmoins, les objectifs poursuivis par nos deux projets sont radicalement différents.

Le projet de François Rebsamen s'inscrit dans une logique de désaturation des lignes existantes T1 et T2, qui souffrent d'une fréquentation élevée aux heures de pointe, ce qui montre l'échec des récents travaux « CAPATRAM » qui étaient censés augmenter les rotations et donc soulager le réseau aux heures de pointe.

Le Projet de 3^{ème} ligne que nous portons entre Chevigny-Saint-Sauveur et Dijon vise le triple objectif : désengorger, connecter, et verdir les déplacements domicile-travail des habitants et des travailleurs de zones résidentielles denses et les principales zones d'emplois non-desservies à ce jour par le tram.

Notre projet de 3^{ème} ligne de tramway contribuera à diminuer le trafic automobile et les embouteillages sur les corridors majeurs de déplacement (la rocade notamment) en favorisant les échanges entre les différents modes de transports : voiture, TER, tram-train, tram, bus.

François Rebsamen fait ainsi le choix de créer de nouveaux des « oubliés du tram ».

En proposant de faire passer la nouvelle ligne à Chenôve et dans le quartier des Grésilles, déjà desservis par le T1 et T2, ***François Rebsamen fait le choix de créer de nouveaux « oubliés du tram ».***

De plus, son choix de terminus à Cap Nord, non pas dans la zone artisanale, mais à proximité d'IKEA pose question alors qu'il n'y a aucune habitation et qu'il n'y a aucun intérêt à y aller à la fermeture des magasins après 20H. ***La place prise par le tram risque de produire encore plus d'embouteillage dans cette zone déjà bien congestionnée.*** Pourtant, la voiture y est là indispensable : ***qui imagine transporter son meuble IKEA en tram ?***

Notre projet de nouvelle ligne pourrait être calqué sur le modèle des RER d'Île-de-France, avec deux itinéraires :

Itinéraire T3a : Chevigny-Saint-Sauveur – Dijon Gare

Itinéraire T3b : Chevigny-Saint-Sauveur - Dijon Valmy

4 communes de la métropole pourraient être desservies par notre projet : Chevigny-Saint-Sauveur (2 arrêts minimum), Neuilly-Crimolois, Longvic (2 arrêts minimum) et Dijon qui pourraient permettre de desservir les quartiers Chevreul-Parc, Voltaire, 30 octobre-Porte Neuve, Parc des Expositions, La Vapeur et Zénith (T3a) ainsi que Monge-Cité de la gastronomie, Dijon-Gare (T3b).

Grâce à l'utilisation des voies ferrées existantes entre Neuilly-Crimolois et la Vapeur, **notre projet permet de limiter les travaux dans Dijon**, contrairement au projet présenté par le Président de la métropole qui produira énormément de nuisances sur le chantier du tronçon 1^{er} Mai – Erasme.

Notre projet est celui d'une métropole intégrée, qui rayonne sur tout son territoire et s'ouvre vers l'extérieur avec la connexion vers les réseaux ferroviaires (lignes Dijon-Is-sur-Tille et Dijon-Besançon) et vers les réseaux routiers (sortie de l'autoroute A39), à l'inverse du projet de transports de François Rebsamen qui recroqueville la métropole sur elle-même.

Ce choix technique non seulement réduit les coûts, mais préserve aussi l'environnement et la qualité de vie des Dijonnais.

Calendrier et coût du projet de François Rebsamen peu réalistes : Attention aux dérapages !

Le Ministre-Président a évoqué un investissement « aux alentours de 200 millions d'euros » pour son projet de ligne de 10 km entre Chenôve et Dijon - Cap Nord. Cela correspond à un ratio de 20 M€ / km (le même ratio qu'il y'a 13 ans !), ce qui est irréaliste même en utilisant 3km de tronc commun. Depuis, les coûts des travaux et du matériel roulant a considérablement augmenté. Les derniers tramways mis en circulation affichent un ratio coût au km aux alentours de 40 M€. Dernier exemple en date, la ligne 5 du tramway de Montpellier inaugurée ce jeudi par le Ministre François Rebsamen en personne affiche un coût total de 542M€ pour un tracé de 16 km, **soit un ratio de 34 M€/km.**

Il faut donc s'attendre à un sérieux dérapage budgétaire pour ce projet manifestement sous-estimé par François Rebsamen, à l'image des derniers projets de la ville et de la Métropole qui ont connu d'importants surcoûts (Hôtel Bouchu d'Esterno, Base nautique du lac Kir, Place du 30 octobre...)

Notre projet de 3^{ème} ligne est estimé à 400 millions d'euros tablant sur un coût maximum de 40 M€/km, qui pourra être revu à la baisse après les études d'impact grâce à la réutilisation optimale des voies ferrées existantes. De plus, notre projet générera moins de perturbations liées aux travaux et donc moins de couts induits.

Notre projet de 3^{ème} ligne de tramway est plus ambitieux pour notre ville et notre Métropole, mais aussi avec un budget et un calendrier plus réalistes.

Les deux projets sont sur la table et la concertation avec les habitants et les employeurs permettra d'apporter tout l'éclairage nécessaire à cette nouvelle infrastructure pour l'avenir de notre ville et notre métropole.

Et en 2026, lors des élections municipales, les électeurs trancheront, projet contre projet.

Axel SIBERT

Conseiller municipal de Dijon
Président du Laboratoire d'Idées Dijonnais