

Le Laboratoire d'idées dijonnais présente son projet

UNE NOUVELLE LIGNE DE TRAMWAY T3 POUR DIJON ET LA MÉTROPOLE

Dans une époque où les enjeux de mobilité durable et de développement économique sont au cœur des préoccupations, la création d'une troisième ligne de tramway reliant les principales zones d'activités économiques et les bassins démographiques les plus dynamiques s'impose comme une opportunité pour la métropole dijonnaise.

La saturation des deux lignes T1 et T2 existantes et la réflexion autour des services express régionaux métropolitains a incité le Laboratoire d'Idées Dijonnais (LID) à proposer un projet audacieux pour l'avenir de notre ville et de la Métropole.

Les objectifs :

Ce projet ambitieux représente un investissement majeur dans l'amélioration de la qualité de vie des habitants de Dijon. La nouvelle ligne de tramway permettra de :

- Réduire la congestion: En offrant une alternative de transport en commun fiable et rapide, le tramway contribuera à diminuer le trafic automobile et les embouteillages sur les corridors majeurs de déplacement (la rocade notamment).
- Améliorer la qualité de l'air: En favorisant l'utilisation des transports en commun, le projet encouragera une réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique
- Dynamiser l'économie locale: La construction de la troisième ligne de tramway reliant les principales zones d'emplois et les principales zones résidentielles denses, non desservies à ce jour, stimulera l'activité économique dans les quartiers desservis.
- Renforcer l'attractivité de Dijon: L'amélioration du réseau de transport en commun renforcera l'attractivité de Dijon pour les habitants, les entreprises et les touristes.



LE TRACÉ

Partant du plan des transports publics en vigueur dans la Métropole, le Laboratoire d'Idees Dijonnais, appuyé par des experts des transports et de l'aménagement urbain, a imaginé un tracé qui :

- **Prend en compte les zones résidentielles et économiques peu ou mal desservies** actuellement.
- Propose l'**utilisation des voies ferrées existantes** afin de minimiser le coût et l'impact environnemental de cette nouvelle infrastructure

La création de cette nouvelle ligne train/tram utiliserait les lignes de chemins de fer existantes dans les quartiers sud de Dijon, à Longvic, Neully-Crimolois et nécessiterait la création de voies de tramways pour relier Chevigny-Saint-Sauveur, le Parc des Expositions (connexion avec le T1) puis réutiliser le chemin de fer à Porte-Neuve jusqu'au Zénith et Valmy (connexion avec le T2).

La technologie Train / Tram est déjà utilisée en Ile-de-France, à Nantes, Lyon ou encore à Mulhouse. À Dijon, ce projet permettrait de réduire les coûts de construction, de limiter l'impact environnemental et de fluidifier les déplacements quotidiens, tout en répondant aux enjeux écologiques actuels.

Cette nouvelle ligne pourrait être **calquée 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 : Chevigny-Saint-Sauveur (2 arrêts minimum), Neully-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, Zénith et Valmy (T3a) ainsi que Monge-Cité de la gastronomie, Dijon-Gare (T3b).

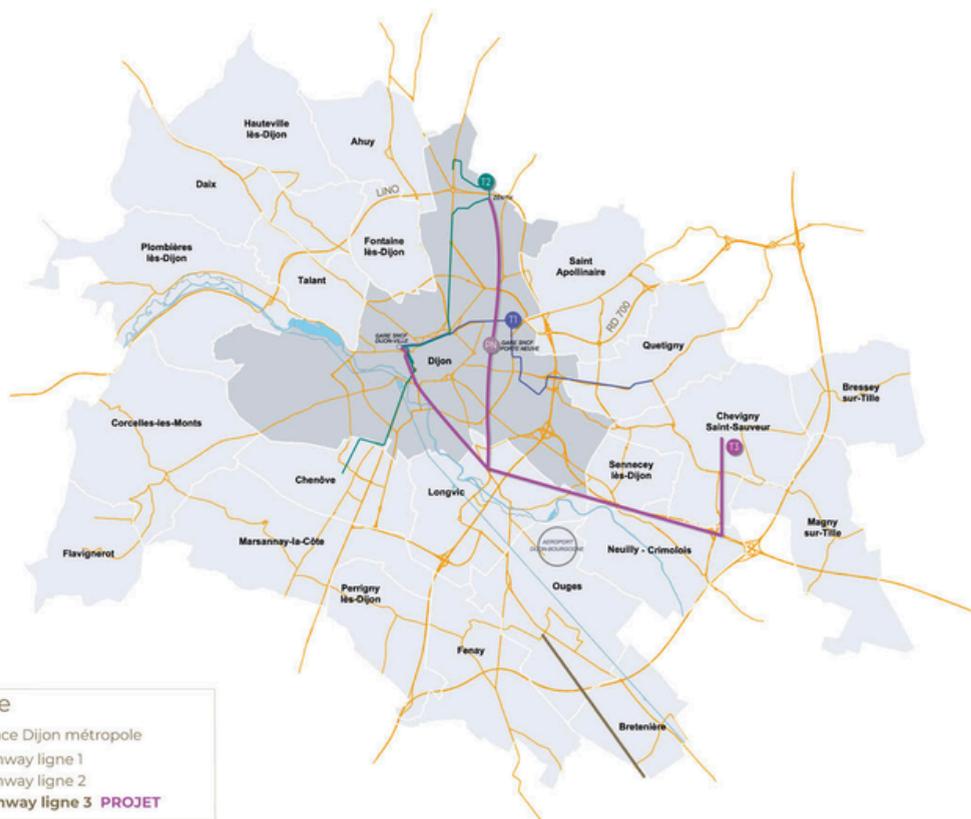
Ce projet vise également à créer une nouvelle entrée de la métropole directement à la sortie du péage de l'autoroute à Neully-Crimolois. **Par la création d'un parking relais**, l'accès aux pôles majeurs de la métropole pourrait se faire de manière rapide et pratique pour le transfert du flux routier vers le transport public.

Il sera possible de proposer une offre de transport coordonnée avec la relation TER Besançon-Dole-Dijon au niveau de l'ancienne halte de Neully-lès-Dijon, permettant le passage d'un mode de transport à l'autre et une accélération du temps de parcours majeure vers les pôles desservis.

De même, l'accès à la métropole depuis le nord sera facilité grâce à une correspondance au niveau de la halte du Zénith avec la relation TER Is-sur-Tille-Dijon vers la nouvelle ligne de tram proposée.

Ces 2 derniers exemples montrent que l'offre de transport public est grandement améliorée lorsque l'on combine parfaitement les modes de transports entre eux : voiture, train, tram. C'est ce qu'on appelle la multi-modalité. Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) doit porter cette volonté pour une Métropole de Dijon intégrée dans son département et dans sa région.

Le tracé définitif et l'implantation des arrêts seraient confirmés, après concertation, par une étude d'impact.



LE MATERIEL ROULANT



Siemens Avanto
Tram-train de Mulhouse



Alstom Citadis Dualis
Tram-train de Nantes



Alstom Citadis Dualis
Tram-train de l'Ouest-Lyonnais



Alstom Citadis Dualis
Tram-train sur les lignes T4, T11, T12 et T13 d'Île de France

LE CALENDRIER ET LA MÉTHODE

Sur la base de ce projet, **une large concertation devra être menée**, le plus tôt possible courant 2026, avec le monde économique, entreprises et employeurs publics, présents dans la Métropole ainsi qu'avec les Maires des communes de la Métropole les avis et les suggestions de chacun.

La transparence sera également de mise tout au long du processus, avec une **communication régulière sur l'avancement des travaux**.

En tenant compte de cette concertation, une étude d'impact sera alors commandée pour ajuster le tracé, les arrêts desservis, les infrastructures à créer et le matériel roulant à utiliser.

Ce calendrier suivra l'objectif ambitieux d'une mise en circulation à l'automne 2032, **pour célébrer les 20 ans du retour du Tramway à Dijon**.

LE FINANCEMENT

Pour financer la construction d'une nouvelle ligne de tramway à Dijon, plusieurs sources de financement peuvent être mobilisées, notamment celles liées aux Services express régionaux métropolitains (SERM), aux Fonds européens, ainsi qu'aux subventions de la Région Bourgogne-Franche-Comté et du Département de la Côte-d'Or.

1. FONDS DES SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS (SERM) :

Les SERM, également appelés RER métropolitains, visent à développer des transports collectifs performants autour des grandes métropoles françaises, comme Dijon Métropole. Bien que principalement axés sur le ferroviaire, ces fonds peuvent inclure des projets de tramway s'ils s'intègrent dans une stratégie multimodale de mobilité durable.

- **Montant potentiel** : En 2023, le Gouvernement a annoncé une enveloppe globale de 100 milliards d'euros d'ici 2040 pour le ferroviaire et les SERM, dont une partie (par exemple : 700 millions d'euros pour des projets pilotes comme Lille) pourrait représenter un financement pour Dijon. Une labellisation SERM par le ministère des Transports pourrait débloquer 5 à 10 % du coût total, soit environ 20 à 40 millions d'euros pour **une ligne estimée à 400 millions d'euros** (coût moyen basé sur les lignes existantes à Dijon).
- **Conditions** : Le projet doit démontrer un "choc d'offre" (fréquence élevée, report modal de la voiture vers le tram), ce qui est réalisable avec une extension vers des zones périurbaines mal desservies comme Chevigny-Saint-Sauveur ou Longvic.
- **Avantage** : Intégration dans une dynamique nationale portée par l'État.

2.FONDS EUROPÉENS :

L'Union européenne propose plusieurs fonds pour soutenir les infrastructures de transport durable, notamment le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER). Lors de la construction des lignes actuelles de tramway à Dijon (2012), le FEDER a contribué à hauteur de 5 millions d'euros. Pour une nouvelle ligne, une subvention similaire ou légèrement supérieure (6 à 10 millions d'euros) pourrait être obtenue, couvrant environ 2 à 3 % du coût total.

- **Conditions** : Le projet doit répondre aux objectifs de décarbonation et d'aménagement durable, ce qui est cohérent avec les ambitions de notre projet de ligne T3.

3. SUBVENTIONS DE LA RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ :

La région est compétente pour les transports régionaux et a déjà contribué au tramway de Dijon avec 40 millions d'euros pour les deux premières lignes.

- **Montant potentiel** : Pour une nouvelle ligne, une subvention de 30 à 50 millions d'euros pourrait être envisagée, soit 7 à 12 % du coût total.
- **Avantage** : Le projet s'aligne sur les objectifs de la région de doubler la part modale des transports collectifs d'ici 2030.
- **Conditions** : Négociation dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER), qui pourrait inclure ce projet dans ses priorités.

4. SUBVENTIONS DU DÉPARTEMENT DE LA CÔTE-D'OR :

Le département a participé à hauteur de 20 millions d'euros pour les lignes existantes, reflétant son engagement pour la mobilité et l'attractivité du territoire.

- **Montant potentiel** : Une contribution de 15 à 25 millions d'euros (environ 4 à 6 % du coût) est réaliste, surtout si la nouvelle ligne dessert des zones périurbaines ou renforce l'accès aux services publics.
- **Avantage** : Le département pourrait voir dans ce projet un levier pour le développement économique local et l'aménagement du territoire.

PROPOSITION DE PLAN DE FINANCEMENT (ESTIMATION)

Prenons un coût total hypothétique de **400 millions d'euros pour une nouvelle ligne de 10 km** (coût moyen de 40 M€/km, basé sur les standards français) :

- SERM (État) : 50 M€ (12,5 %)
- FEDER (UE) : 10 M€ (2,5 %)
- Région Bourgogne-Franche-Comté : 40 M€ (10 %)
- Département de la Côte-d'Or : 20 M€ (5 %)

Total des subventions publiques externes : 120 M€ (30 %)

Reste à financer (Dijon Métropole, emprunts, autres) : 280 M€ (70 %).

Compléments pour le Reste à Financer

- **Emprunts** : Dijon Métropole pourrait emprunter à taux avantageux ces 280 M€ auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) ou de la Caisse des Dépôts, comme pour les lignes actuelles (288 M€ en 2012).

Un appel à l'action !

Ce projet sera un des projet phares porté par le Laboratoire d'Idées Dijonnais lors des élections municipales de mars 2026, au sein de la liste à laquelle il participera.

Pour maximiser les chances de succès, les études de faisabilité seraient lancées dès 2026, en visant une labellisation SERM et des candidatures aux fonds européens dans les appels à projets 2026-2027.

Ensemble, faisons de cette troisième ligne une réalité pour une métropole plus durable, plus attractive et plus solidaire.

Axel SIBERT

Président du Laboratoire d'Idées
Dijonnais
Conseiller municipal de Dijon



Le laboratoire d'Idées dijonnais

Créé en 2023, le Laboratoire d'Idées Dijonnais (LID) réunit tous ceux qui souhaitent penser le Dijon de demain en trouvant des solutions et des idées innovantes afin que la capitale bourguignonne soit en mesure de relever ses grands défis et de garantir à ses habitants le meilleur des cadres de vie.

Dans le cadre des prochaines élections municipales, il s'inscrit dans l'initiative du Printemps dijonnais visant à réunir la droite et le centre autour d'un projet commun et d'une liste d'union.

Le
LABORATOIRE
D'IDÉES dijonnais

Le
LABORATOIRE
D'IDÉES dijonnais

Contact presse
axel.sibert@gmail.com - 06.16.91.46.54