« Une troisième ligne de tram pour une métropole qui avance »

Le 27 mars 2025 fait date pour l'histoire de Dijon métropole. Ce jour-là, les élus métropolitains, réunis en conseil, ont franchi une étape décisive en votant le lancement de la concertation préalable portant sur la création d'une troisième ligne de tramway. Sur les 84 votants, 76 se sont exprimés pour, 2 contre et 6 n'ont pas pris part au vote. Ce projet ambitieux vise à renforcer l'offre de transports en commun, à répondre aux besoins des habitants et à accompagner le développement du territoire. François Rebsamen, président de Dijon métropole, revient sur les enjeux de cette nouvelle infrastructure et sur les perspectives qu'elle ouvre dès l'horizon 2030.

262 311 HABITANTS

239,95 KM² DE SUPERFICIE

417,94 M€ DE BUDGET EN 2024

metropole-dijon.fr

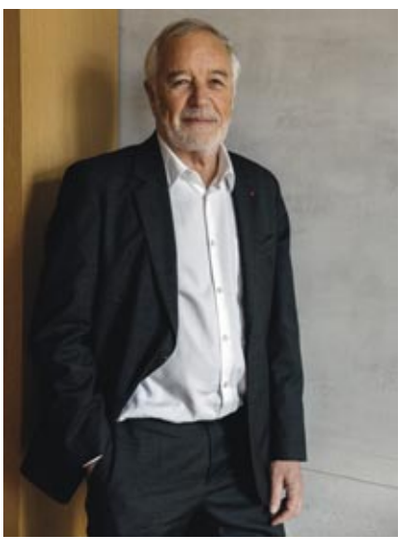
LES 23 COMMUNES DE DIJON MÉTROPOLE

AHUY (1 613 HABITANTS)
BRESSEY-SUR-TILLE (1 136 H)
BRETENIÈRE (924 H)
CHENÔVE (14 612 H)
CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR (11 158 H)
CORCELLES-LES-MONTS (654 H)
DAIX (1 564 H)
DIJON (162 650 H)
FÉNAY (1 737 H)
FLAVIGNEROT (227 H)
FONTAINE-LÈS-DIJON (9 050 H)
HAUTEVILLE-LÈS-DIJON (1 238 H)
LONGVIC (8 803 H)
MAGNY-SUR-TILLE (901 H)
MARSANNAY-LA-CÔTE (5 385 H)
NEUILLY-CRIMOLOIS (3 179 H)
OUGES (1 614 H)
PERRIGNY-LÈS-DIJON (2 274 H)
PLOMBIÈRES-LÈS-DIJON (2 580 H)
QUETIGNY (9 218 H)
SAINT-APOLLINAIRE (7 587 H)
SENNECEY-LÈS-DIJON (2 100 H)
TALANT (12 107 H)

* Population totale au 1er janvier 2024, source Insee.

PROCHAIN CONSEIL MÉTROPOLITAIN
JEUDI 26 JUIN À 17H30
40, AVENUE DU DRAPEAU
ET EN DIRECT SUR METROPOLE-DIJON.FR

Pourquoi une nouvelle ligne de tram ?



François Rebsamen : d'abord, permettez-moi d'être fier de ce que nous avons construit ! À Dijon métropole, nous sommes depuis plus de 20 ans à la pointe en matière de transport public. Dès 2004, nous avons mis en place un réseau parmi les plus performants de France, digne des plus grandes agglomérations. Ces dernières années, la dynamique autour des mobilités s'est encore accélérée. Après la pandémie de Covid-19, la fréquentation du réseau Divia a connu une croissance soutenue, de l'ordre de 5% par an, avec une hausse notable de 9% entre 2023 et 2024 sur les lignes de tram et les Lianes de bus. Preuve que les citoyens sont prêts à privilégier des modes de déplacement plus écologiques et pratiques quand on leur en donne la possibilité… Aujourd'hui, notre réseau atteint des niveaux de fréquentation proches de la saturation à certaines heures et sur certains tronçons. Si des améliorations sont en cours, notamment grâce au chantier Capatram (lire page 8) qui permet d'augmenter la fréquence des rames aux heures de pointe, cela ne suffira pas à absorber la demande à moyen terme. Rester immobiles face à cette réalité serait irresponsable.

Depuis quand ce projet est-il sur la table ?

Le projet métropolitain 2022-2030, adopté il y a 2 ans et demi, a posé les bases d'une réflexion sur l'extension du réseau tram, notamment vers le sud, sur l'avenue Roland Carraz, et vers l'est, après Quetigny en direction de Chevigny-Saint-Sauveur, en mode tram ou autre transport en commun en site propre. Des études d'opportunité et de faisabilité, votées à l'unanimité par les élus du conseil métropolitain, ont été réalisées afin d'analyser l'évolution de l'ensemble du réseau structurant à l'horizon 2040.

… /…

Leurs conclusions sont sans équivoque : la création d'une troisième ligne de tramway s'impose comme la solution la plus pertinente, à la fois sur le plan économique et et eu égard aux critères et à la densité de population à desservir, qu'il s'agisse des habitants, des salariés et des scolaires. Nous allons présenter cette troisième ligne à l'ensemble des habitants et des acteurs socio-économiques du territoire, lors d'une concertation publique, qui expliquera tous les enjeux et permettra d'écouter toutes les remarques susceptibles d'enrichir le projet au stade de son élaboration.

Comment le parcours proposé a-t-il été construit ?

Pour imaginer le tracé le plus adapté à notre territoire, les ingénieurs ont étudié 11 scénarios avec des données extrêmement techniques, explorant toutes les directions – nord, sud, est et ouest. Leur objectif : concevoir une ligne qui répond aux enjeux de mobilité, de développement urbain et de transition écologique, tout en anticipant les besoins futurs de notre métropole. Le tracé retenu s'étend sur un peu plus de 10 kilomètres, dont 3 empruntent des infrastructures existantes soit 7 kilomètres de voies nouvelles. Il relie le sud à Chenôve, autour de l'avenue Roland Carraz, à la zone économique et commerciale de Cap Nord, via la place Wilson en plein centre de Dijon et des secteurs d'habitat en plein essor tels le quartier Terrot boulevard Voltaire ou Hyacinthe Vincent.
Cette nouvelle ligne allégera T1, très encombrée entre Darcy et Université. Elle renforcera la desserte directe du CHU et de l'université, en provenance de tout le sud de la métropole. Elle viendra soutenir les principales lignes de bus, notamment les Lianes, qui assurent la desserte du sud dijonnais et sont aujourd'hui elles-aussi très chargées. Elle facilitera aussi l'accès à de nombreux équipements sportifs et scolaires tels que les lycées Le Castel, Simone Weil, Gustave Eiffel ou encore Hippolyte Fontaine – lycée de secteur de Dijon, Longvic et Neuilly-Crimolois –, offrant ainsi une solution de mobilité efficace aux jeunes et familles de toute l'agglomération. Enfin, en traversant le quartier des Grésilles par l'avenue Champollion, le projet de ligne T3 connectera 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.

Un tram, c'est aussi un sacré changement dans le paysage…

Le tram a métamorphosé les avenues de Langres, du Drapeau, Jean-Jaurès à Dijon, les centres-villes de Chenôve et Quetigny pour ne citer que ces endroits… Au-delà du renforcement de notre offre de transport, ce projet est effectivement une formidable opportunité pour transformer notre espace public. Comme pour les deux premières lignes, nous végétaliserons chaque fois que possible en plantant des dizaines d'arbres et en engazonnant les voies. Pour mémoire, nous avons planté 2 500 arbres le long des deux premières lignes de tram ! Certaines grandes artères seront totalement repensées pour améliorer le cadre de vie.
Prenons l'exemple de la route de Beaune et de son prolongement sur l'avenue Roland Carraz.

Aujourd'hui, tout le monde s'accorde à dire que cet axe est purement fonctionnel et peu esthétique, alors qu'il peut devenir un véritable espace apaisé et agréable à vivre. Peut-être faudra-t-il aller encore plus loin dans les années futures. Enfin autre avantage de ce tracé, et pas des moindres : il ne nécessite aucune expropriation.

Quel avenir pour les bus ?

Le tram est la colonne vertébrale de notre réseau : il véhicule aujourd'hui plus de la moitié des usagers DiviaMobilités. Mais il ne peut, ni ne doit aller partout. Son coût et son impact sur la voirie imposent de le déployer là où il est le plus pertinent. Dans certains secteurs comme Fontaine d'Ouche à Dijon par exemple, le bus reste la meilleure solution pour assurer une desserte efficace avec une finesse qu'on ne pourrait pas obtenir avec le tram. La performance et la force de notre réseau est la combinaison entre cette finesse de desserte, la rapidité et la fréquence élevée de nos lignes à la fois de tram et de bus. Un réseau, c'est un tout. Bien sûr, l'arrivée de cette nouvelle ligne de tram s'accompagnera d'une adaptation du réseau de bus. Il est un peu tôt pour définir avec précision cette réorganisation mais on peut dire que les axes desservant les communes de la métropole seront bien sûr confortés et qu'il faudra étudier finement les connexions au nouveau réseau tram.

Quelle place pour la voiture ?

Bon nombre d'habitants et de professionnels ont besoin de la voiture. Cependant, il est nécessaire de continuer à réduire le trafic de transit qui nuit à la qualité de vie et à l'environnement. Actuellement, près de 100 000 véhicules entrent ou sortent chaque jour de la métropole, avec une moyenne de seulement 1,04 personne par voiture. Notre plan Climat et biodiversité fixe un objectif ambitieux : réduire de 10% les flux de véhicules domicile-travail d'ici 2030. L'intermodalité est au cœur du projet : deux parking-relais seront créés aux terminus – au nord, près de la rocade, et au sud – pour permettre à chacun de combiner les modes de transport.

Comment ce projet s'intègre-t-il à la politique globale des transports de la métropole ?

Les mobilités sont un défi majeur. Chaque jour, nous devons nous interroger sur la meilleure manière de nous déplacer sans perdre trop de temps, sans trop polluer et sans trop dépenser d'argent. C'est un équilibre difficile à trouver et il faut beaucoup anticiper. Le tramway est une puissante réponse à ces enjeux D'ailleurs, de nombreuses grandes villes de France ont aussi des projets en cours. Et puis c'est aussi évidemment un choix écologique : zéro émission de gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air déjà très bonne à Dijon et réduction du bruit.
En parallèle, nous allons d'ailleurs continuer à moderniser notre flotte en intégrant des bus décarbonés qui roulent à l'hydrogène ou à l'électricité. Objectif : que l'intégralité de notre parc soit, comme on dit, « décarbonée » en 2035.

Informer
Débattre

Concertation publique du 2 juin au 1er août

Dans le cadre du projet de troisième ligne de tram, Dijon métropole organise une large concertation publique, en application du code de l'urbanisme (articles L103-2 et suivants). Habitants, acteurs associatifs, économiques et institutionnels sont invités à contribuer à la réflexion sur cet aménagement structurant pour enrichir le projet au stade de son élaboration. Cette démarche a pour objectif d'informer, de recueillir les avis et d'anticiper les grands enjeux : partage de l'espace public, intermodalité avec les autres modes de déplacements…

À partir du 2 juin, l'information sur la concertation sera consultable dans les mairies des 23 communes de la métropole et une plateforme en ligne permettra à chacun de s'exprimer. À compter de cette date également, des registres papier seront disponibles au siège de la métropole, 40 avenue du Drapeau, ainsi que dans les mairies de Dijon et Chenôve. Pour nourrir le débat, six réunions publiques seront proposées, chacune étant ouverte à tous les habitants quel que soit leur lieu de résidence. Des temps d'échanges particulièrement dédiés aux acteurs économiques et commerçants seront organisés. Trois ateliers thématiques seront ouverts (sur inscription à partir du 2 juin), ainsi que trois balades urbaines (sur inscription à partir du 2 juin) pour mieux comprendre l'insertion du tramway dans son environnement.

La plateforme en ligne **concertationT3.dijon-metropole.fr** sera ouverte à compter du 2 juin.

Réunions publiques ouvertes à tous les habitants

- **Vendredi 6 juin à 18h | Dijon métropole : 40, avenue du Drapeau à Dijon**
- **Lundi 16 juin à 19h | École ESEO : 9, rue Sully à Dijon**
- **Mardi 17 juin à 19h | Lycée Saint Joseph La Salle : 39, rue du Transvaal à Dijon**
- **Mercredi 18 juin à 19h | Le Cèdre : 9, esplanade de la République à Chenôve**
- **Mercredi 25 juin à 19h | Le Consortium : 37, rue de Longvic à Dijon**
- **Jeudi 3 juillet à 19h | Salle Camille Claudel : 4, rue Camille Claudel à Dijon**

Rencontres dédiées aux acteurs du monde économique

- **Vendredi 13 juin à 18h | CCI Côte-d'Or Saône-et-Loire : 2, avenue Marbotte à Dijon**
- **Jeudi 19 juin à 18h | Entreprise Pagot Savoie (ZAE Cap Nord) : 12, rue de l'Yser à Dijon**
- **Mardi 1er juillet à 19h | Escale Charcot : avenue du 14-Juillet à Chenôve**

Balades urbaines en bus le long du tracé

(sur inscription à compter du 2 juin, le point de rendez-vous sera précisé)

- **Samedi 14 juin de 8h30 à 10h30**
- **Mercredi 2 juillet de 14h30 à 16h30**
- **Mercredi 9 juillet de 14h30 à 16h30**

Ateliers thématiques

(sur inscription à compter du 2 juin)

- **Samedi 14 juin de 11h à 13h | Caserne du Transvaal : 26, rue du Transvaal à Dijon / partage de l'espace public**
- **Mercredi 2 juillet de 17h à 19h | Salle Camille Claudel : 4, rue Camille Claudel à Dijon / environnement, végétalisation et intégration paysagère**
- **Mercredi 9 juillet de 18h30 à 20h30 | L'entrepôt : 40, rue de Longvic à Chenôve / intermodalité et accessibilité**

François Rebsamen, président de Dijon métropole, Thierry Falconnet, vice-président de Dijon métropole en charge des mobilités et du transport, et maire de Chenôve, Nathalie Koenders, maire de Dijon et première vice-présidente de Dijon métropole en charge des mobilités actives, et Dominique Martin-Gendre, adjointe à la maire de Dijon et conseillère métropolitaine déléguée en charge des aménagements de voirie, de la gestion de proximité de l'espace public et des transports, seront présents à ces rendez-vous selon les thématiques et les secteurs.

Les principales caractéristiques du projet

- Un potentiel de desserte supérieur à T1 et à T2.
- Une ligne d'un peu plus de 10 kilomètres, sans expropriation et s'appuyant sur 3 kilomètres de tronc commun, soit un peu plus de 7 kilomètres de voies nouvelles.
- La création de 2 nouveaux parcs-relais aux extrémités de la nouvelle ligne.
- Un investissement prévisionnel de 200 millions d'euros pour une durée de 40 ans (comprenant les infrastructures et le matériel roulant).

Les points-clés pour comprendre le projet

1 UNE FORTE DYNAMIQUE DE FRÉQUENTATION QUI IMPOSE D'AGIR

L'attractivité et la fréquentation des deux lignes de tram mises en service en 2012 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 de Divia a progressé en moyenne de 5% par an avec une augmentation de 9% entre 2023 et 2024 sur le réseau structurant. Les Lianes 5, 6 et la Corol sont chargées, principalement dans le secteur sud de Dijon, et le réseau tram est aujourd'hui proche de la saturation, particulièrement entre les stations Darcy et Université. Des aménagements ponctuels sont en cours dans le cadre du projet Capatram pour augmenter la fréquence des trams aux heures de pointe (lire notre encadré), qui ne pourront toutefois suffire à l'horizon de la prochaine décennie. Sans réponse adéquate améliorant le service rendu, la situation risque au contraire de se dégrader en engendrant une forte hausse des coûts d'exploitation du réseau.

Dans le cadre des études de faisabilité décidées par le conseil métropolitain en septembre 2023, les ingénieurs ont analysé les opportunités d'évolution de l'ensemble du réseau structurant à l'horizon 2040. Les études concluent à la création d'une 3e ligne de tram aujourd'hui 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. Il s'agit d'informer le public et de lui offrir la faculté de donner son avis en amont, à un stade où le projet est essentiellement défini par ses objectifs et encore en phase d'élaboration.

Capatram
Une réponse nécessaire à la saturation des lignes T1 et T2 en attendant la T3

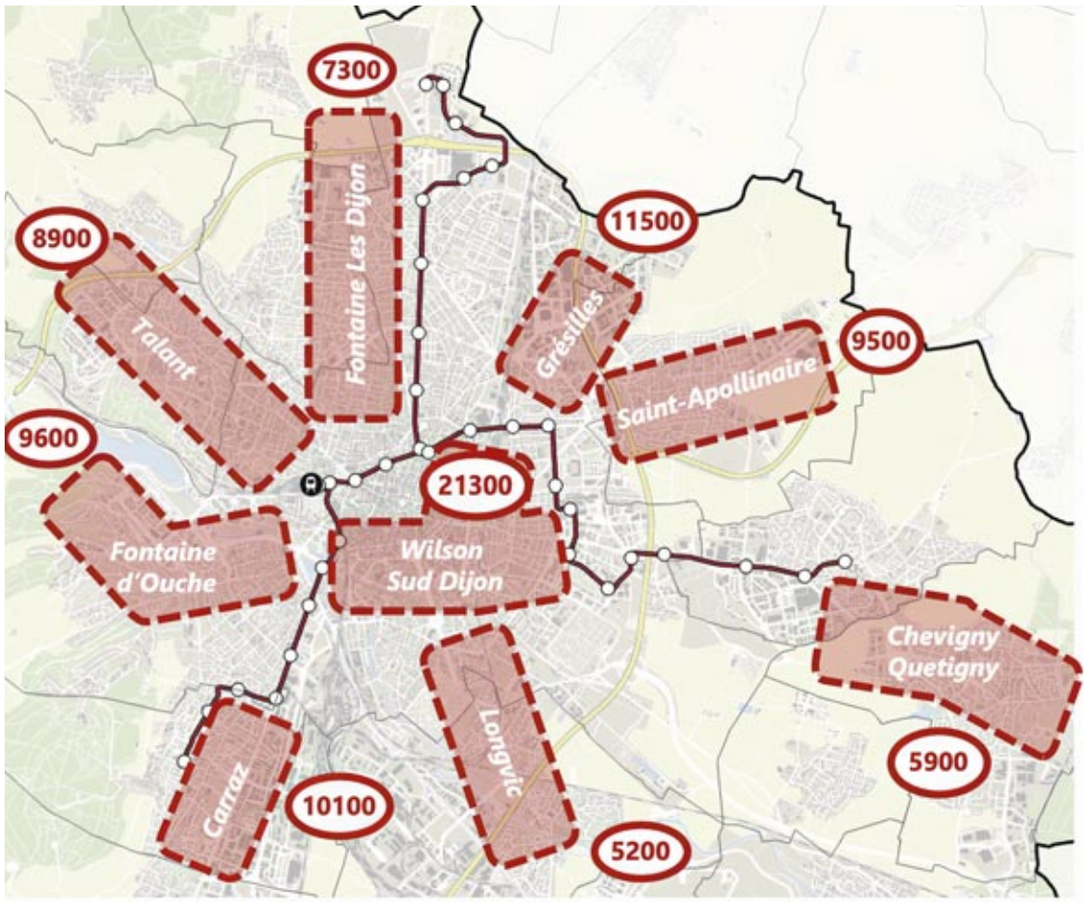
Chaque jour, 180 000 voyages sont effectués sur le réseau Divia, dont la moitié en tram. En 2007, ce chiffre s'élevait à 140 000 voyages par jour. L'arrivée du tram en 2012 a donc permis d'augmenter l'usage des transports en commun de presque 30% ! Cependant, 13 ans plus tard, les trams sont souvent saturés en heures de pointe. Face à ce succès, la métropole a lancé le programme Capatram (pour CAPAcité TRAMway), consistant à réaliser des aménagements techniques à différentes stations pour gagner quelques minutes ou même secondes à chaque passage et ainsi augmenter le nombre de trams aux heures de pointe : 8 allers-retours supplémentaires entre Gare et Mazen-Sully sur T1 et 4 allers-retours supplémentaires entre Chenôve et Valmy sur T2. Les bénéfices des premiers travaux aux stations Foch Gare, Valmy et Carraz sont déjà visibles : la ponctualité des trams à la Gare est maintenant supérieure à 90% (contre 85% précédemment). Ce printemps et jusqu'à la rentrée, les stations Mazen-Sully et Quetigny Centre – La Parenthèse seront concernées à leur tour par ces travaux. Le projet Capatram apporte une réponse à court terme pour réduire la saturation aux heures de pointe des lignes T1 et T2, en attendant la 3e ligne de tram.

2 NEUF SECTEURS PASSÉS AU CRIBLE DE L'ANALYSE TECHNIQUE MULTI-CRITÈRES

Les études de faisabilité et d'oppportunité votées par les élus fin 2023 ont consisté à poser un diagnostic sur les enjeux de desserte du territoire. Les évolutions de population projetées à l'horizon 2040 ont été analysées en tenant compte des projets urbains aujourd'hui identifiés sur les 15 prochaines années. À cet effet, le territoire a été découpé en neuf secteurs :

- **Deux secteurs identifiés dans le projet métropolitain** (l'avenue Carraz en direction de Chenôve, et Quetigny en direction de Chevigny-Saint-Sauveur),
- **Quatre secteurs correspondants aux communes situées sur le réseau structurant, desservies par des Lianes** (Fontaine-lès-Dijon, Longvic, Saint-Apollinaire et Talant),
- **Trois secteurs sur Dijon à forte densité de population** (Fontaine d'Ouche, Wilson-sud Dijon et Grésilles).

Les ingénieurs ont engagé un travail fin sur la base de ce qu'ils appellent exactement le critère population-emplois-scolaires (P+E+S). Ce critère prend en compte le potentiel de personnes desservies par kilomètre, à l'intérieur d'une bande de 500 mètres de part et d'autre de chacun des axes considérés.



Population+emplois+scolaires desservis par secteur à l'horizon 2040
Les valeurs correspondent aux P+E+S calculés par kilomètre dans une bande de 500 mètres autour de chacune des lignes étudiées.

Sur la base de ces neuf secteurs que vous retrouvez dans le schéma ci-dessus, 11 scénarios ont été étudiés par les ingénieurs experts et passés au crible d'une analyse reposant sur des critères très techniques. Le scénario retenu, qui a permis de définir le tracé soumis à concertation publique, est celui :

- **Desservant les secteurs avec les potentiels de desserte les plus forts en terme de P+E+S** (Wilson-sud de Dijon, puis le secteur des Grésilles, ensuite le secteur Carraz).
- **Desservant des zones d'activités économiques-clés de Dijon métropole** (Portes du Sud et Cap Nord) ainsi que des secteurs et programmes d'habitat en plein essor dont les projets Grands Vergers du Sud, Bruges II, Terrot, Hyacinthe Vincent.
- **Desservant de nombreux établissements scolaires majeurs,** parmi lesquels les lycée Le Castel, Saint-Joseph, Simone Weil, Hippolyte Fontaine et Gustave Eiffel.
- **Permettant d'économiser un tiers du linéaire de voie ferrée à construire** en utilisant deux tronçons en commun avec les lignes de tram existantes. L'un sur l'avenue Jean Jaurès (T2) et l'autre pour desservir l'université Bourgogne-Europe et le CHU (T1, dont la charge va s'alléger), offrant une réelle alternative d'accès à ces deux établissements identifiés comme les plus importants générateurs de déplacement au niveau régional.
- **Allègeant les principales lignes de bus, notamment les Lianes** qui assurent la desserte du sud dijonnais et qui sont aujourd'hui proches de la saturation.
- **Permettant la création de deux nouveaux parcs-relais** (P+R) bien positionnés.
- **Ne nécessitant aucune expropriation.**

3 UNE 3E LIGNE À FORT POTENTIEL DE DESSERTE

S'étendant sur près de 300 hectares, les quelque 1 000 entreprises de Cap Nord forment un vivier d'emplois majeur (12 000 emplois privés), avec un potentiel de développement important, notamment sur le site de l'ex-usine de la Chocolaterie de Bourgogne. Un nouveau parc-relais sera créé au terminus nord de T3, à proximité de la rocade. La partie centrale, se distingue par une forte densité de population, d'emplois et de services. La place Wilson devient un centre de desserte majeur. À l'autre bout du projet de 3e ligne, outre la dynamique portée par le club d'entreprises Grand Sud (9 400 emplois privés), le futur programme Grands Vergers du Sud porté par la mairie de Chenôve avec l'appui de la métropole représente un enjeu de desserte considérable : sur 3 kilomètres de long et une cinquantaine d'hectares, se dessine à l'horizon de la décennie 2040-2050 un potentiel de 3 000 à 6 000 logements soit l'équivalent de 5 000 à 10 000 nouveaux habitants. Contrairement à ce que certains ont déjà évoqué, T3 n'est clairement pas une desserte « en doublon » sur Chenôve : elle vient apporter un service essentiel et nouveau à tous les salariés des nombreuses entreprises du secteur et accompagner ce grand programme d'habitat. La nouvelle ligne va accélérer la requalification de l'entrée sud de la métropole que chacun appelle de ses vœux depuis bien longtemps (habitants, professionnels, touristes et œnotourismes…). Au terminus sud de T3, un nouveau parking relais sera également créé et une nouvelle étude sera lancée afin d'analyser les potentiels de desserte et les coûts d'un tracé qui se prolongerait peut-être par la suite. Marsannay-la-Côte accueille en effet une partie de la zone d'activités Portes du Sud tout comme la commune de Perrigny-lès-Dijon.

4 LE CHOIX DU TRAM À COÛT OPTIMISÉ

Faire fonctionner le réseau Divia tel qu'il est régulièrement plébiscité coûte 105 millions d'euros par an (dépenses retracées au sein d'un budget annexe dédié), ce qui représente près d'un tiers du budget total de Dijon métropole. Face à ces dépenses, le budget annexe des transports compte deux principales sources de recettes : la vente des tickets et abonnements Divia pour 24 millions d'euros par an, et le versement mobilité pour 72 millions d'euros – il s'agit de la taxe de 2% de la masse salariale versée par les employeurs de plus de 11 salariés. Dijon métropole doit en outre chaque année mobiliser son budget principal pour garantir le fonctionnement des services et soutenir en partie les investissements.

Dans ce cadre budgétaire, l'investissement prévisionnel de 200 millions d'euros pour la création et la mise en service de la ligne T3, comprenant les infrastructures et le matériel roulant, est planifié pour une durée de « vie » de l'équipement estimée à 40 ans. Dijon métropole entend également se rapprocher de l'État, de la Région Bourgogne-Franche-Comté et du Conseil départemental de la Côte-d'Or pour la recherche de subventions. Elle l'avait fait pour T1 et T2 en 2012, dont le coût total était de 400 millions d'euros.

T3, un projet financièrement rationalisé

L'utilisation de deux troncs communs avec les lignes de tram existantes – ce qui diminue de 3 kilomètres le linéaire de voies ferrées à créer –, les économies réalisées sur le nombre de bus qu'il n'y aura pas à acheter mais aussi l'atout de disposer déjà d'un centre d'entretien et de maintenance conçu dès l'origine pour accueillir les futures rames d'une nouvelle ligne de tram font de T3 un projet à coût rationalisé.

À noter encore : l'anticipation de commande du nouveau matériel roulant dans le cadre de la réalisation de T3 pourra permettre, sans dégrader le service sur T1 et T2, de procéder au gros entretien à mi-vie des rames actuelles dont la durée de vie peut être prolongée de 20 années supplémentaires si elles sont rénovées à temps. Enfin, la métropole développe des projets photovoltaïques – par exemple la couverture du parking du Zénith en ombrières photovoltaïques – afin d'autoconsommer l'énergie produite par le tram et de sécuriser ainsi son alimentation électrique.

5 MIEUX CERNER LES BESOINS ET LES ATTENTES DES HABITANTS DE CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR

Concernant la desserte de Chevigny-Saint-Sauveur, les études de faisabilité et d'opportunité ont montré qu'une extension tram de Quetigny vers Chevigny n'était pas réaliste pour plusieurs raisons :

- Un coût important, de l'ordre de 80 à 90 millions d'euros, pour un potentiel de desserte dans les plus faibles des 11 scénarios analysés (lire page 9).
- Un temps de parcours en tram pour rejoindre le centre de Dijon trop élevé et donc insuffisamment concurrentiel pour inciter vraiment les usagers à ne pas utiliser la voiture.

En accord avec le maire de la commune, une nouvelle étude est engagée afin d'identifier une meilleure solution de desserte par bus avec une partie du linéaire en site propre, offrant un temps de parcours et des fréquences de nature à répondre aux besoins et attentes des habitants.

6 CONCERTER DÈS AUJOURD'HUI POUR UNE MISE EN SERVICE DE T3 EN 2030

Le projet de création d'une nouvelle ligne de tram impose une concertation préalable régie par le code de l'urbanisme. Il s'agit d'une étape obligatoire et fondamentale visant à informer le public et à lui permettre de donner son avis en amont, à un stade où le projet est encore en phase d'élaboration. Les habitants et les forces socio-économiques du territoire ont ainsi une première occasion de prendre la parole, d'écouter et de venir débattre avec les techniciens et les élus. Après le bilan de cette concertation publique, puis le choix du maître d'œuvre et toutes les études techniques, viendra le stade de l'enquête publique où de nouveaux dispositifs d'expression officiels permettront à nouveau à la population et aux acteurs socio-économiques de s'exprimer.

Le planning prévisionnel du projet

27 mars 2025 Délibération du conseil métropolitain autorisant le lancement de la concertation préalable portant sur le projet de création d'une 3e ligne de tram.

2 juin - 1er août 2025 Concertation préalable.

Automne 2025 Bilan de la concertation.

Second trimestre 2026 Choix du maître d'œuvre, réalisation des études techniques et de l'étude d'impact.

Début 2027 Enquête publique.

Mi-2028 Déclaration d'utilité publique permettant le démarrage des travaux.

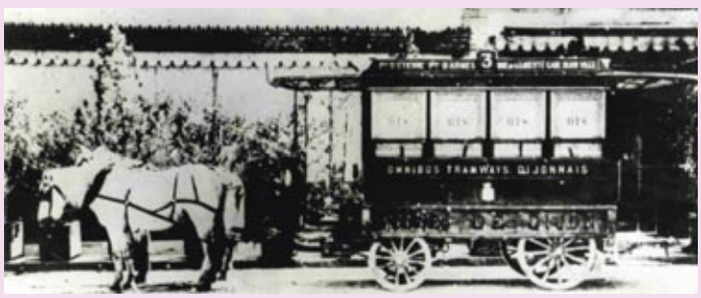
2030 Mise en service de la ligne T3.

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

L'histoire se trame

Dijon métropole et le tramway, c'est une histoire de mouvements et de choix politiques déterminants. De l'essor des premières lignes hippomobiles en 1888 à la suppression du tram en 1961, puis son grand retour en 2012, chaque décision a reflété une vision du progrès et surtout une réponse aux besoins des habitants.

1 Premiers tramways à traction hippomobile • 1888



C'est là le véritable acte de naissance des transports en commun dijonnais. Dijon déploie des omnibus à deux chevaux, appelés cars Ripert. Ces véhicules, exploités par la compagnie des Omnibus tramways de Dijon (OTD), offrent une meilleure régularité et une plus grande capacité par rapport aux diligences traditionnelles. Deux lignes voient d'abord le jour : l'une relie la gare de Dijon à la place Saint-Pierre (Wilson) en passant par la rue de la Liberté, le théâtre et la rue Chabot-Charny. L'autre joint la place de la République au pont Napoléon (actuelle place du 1er Mai). En 1890, les cars Ripert transportent 9 200 voyageurs par semaine.

2 Électrification du réseau • 1895

Face aux progrès techniques, Dijon modernise son réseau en remplaçant la traction animale par des tramways électriques. En 1894, la compagnie des Tramways électriques de Dijon (TED) voit le jour. À la fin des années 1920, l'équipe municipale de Gaston Gérard réfléchit à l'introduction de l'autobus pour compléter ou remplacer les tramways, jugés lents, bruyants et gênants pour la circulation naissante des automobiles et des cyclistes. Une convention est signée entre la ville et la TED pour un réseau de bus complémentaire. Dès 1950, trois modes de transport cohabitent à Dijon : tramways, trolleybus et autobus.

3 Fin des tramways électriques • 1961

Comme dans de nombreuses villes françaises, le tramway est progressivement abandonné au profit de l'autobus, jugé plus souple et plus économique à l'époque. Le 1er décembre, le dernier tramway de la ligne « 1/6 », reliant la gare de Dijon-Ville à la base aérienne 102 de Dijon-Longvic, via les Allées du parc et l'ancienne ligne dite d'Ouges, rentre définitivement au dépôt.

4 Création de la STRD • 1965

Dijon réorganise son réseau de transports avec la création de la Société des transports de la région dijonnaise (STRD), qui gère désormais les bus, devenus le mode de transport principal de l'agglomération.
En 1966, le dernier trolleybus est retiré de la circulation, marquant la fin de 71 ans de traction électrique à Dijon. La priorité est alors donnée à l'aménagement routier pour faciliter la circulation automobile.
En 1974, le réseau STRD atteint un record avec près de 17,7 millions de voyageurs annuels. 4 ans plus tard, la rue de la Liberté est fermée à la circulation automobile (sauf la nuit), laissant place aux premiers bus articulés. Elle devient l'axe structurant du réseau : jusqu'en 2012, plus de 1 000 bus y circulent chaque jour dans les deux sens.

5 Lancement de Divia · 2004

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et accompagner le développement de l'agglomération, le Grand Dijon crée Divia. Objectif : proposer une offre plus cohérente, plus performante et mieux adaptée à l'évolution du territoire. En plus d'un nouveau nom et d'une nouvelle identité visuelle, le réseau se modernise en profondeur : mise en service de bus fonctionnant au gaz naturel, élargissement des communes desservies… À partir de 2008, de nouveaux outils viennent renforcer le service, comme la géolocalisation des véhicules et l'information voyageurs en temps réel, progressivement déployées sur l'ensemble du réseau.

6 Vers un retour du tram · 12 novembre 2008

Le Grand Dijon vote officiellement le projet de réintroduction du tramway. Après des études et une phase de concertation, les élus approuvent la création de deux lignes en site propre : T1 reliant la gare à Quetigny et T2 reliant Chenôve à Valmy, avec un tronc commun entre la gare et la place de la République.

7 Première soudure de rail · 11 mars 2011

Devant les habitants et les élus, le premier rail est soudé boulevard Trimolet sur la ligne T1, symbolisant l'avancée concrète des travaux. Au total, 14 mois et 4 443 soudures seront nécessaires pour achever le chantier.

8 Livraison de rame · 26 janvier 2012

La première rame de tramway est livrée à Dijon. Le week-end suivant, son dévoilement au grand public attire plus de 15 000 personnes aux Ateliers André Gervais, centre d'exploitation et de maintenance tram-bus, situé à Dijon.

9 Mise en service de la ligne T1 · 1er septembre 2012

Le tramway fait son grand retour à Dijon avec l'inauguration de la ligne T1 (8 kilomètres, 17 stations) reliant la gare à Quetigny. L'événement suscite un véritable engouement populaire, attirant une foule immense tout au long du parcours, des Grésilles à la place de la République. Aux stations, les Dijonnais se pressent pour embarquer dans les rames couleur cassis, symboles de cette nouvelle ère des transports urbains. Ce week-end inaugural marque ainsi une adhésion massive au retour du tramway, attendu depuis plus de 50 ans.

10 Ouverture de la ligne T2 · 8 décembre 2012

La deuxième ligne du tramway (12 kilomètres, 21 stations) est inaugurée, complétant le réseau avec une liaison entre Chenôve centre et Valmy.

27 mars 2025

Les élus de Dijon métropole votent le lancement de la concertation préalable portant sur le projet de troisième ligne de tramway qui reliera Portes du Sud-Chenôve à ZAE Cap Nord-Dijon, via la place Wilson. Une grande phase de concertation préalable s'ouvre le 2 juin pour deux mois.