

## François Rebsamen, sénateur-maire de Dijon, président du Grand Dijon : « Il était temps de passer au tramway »

### Ville Rail & Transports : Pourquoi un tramway à Dijon ?

**François Rebsamen :** Pourquoi un tram ? Ce n'est pas l'effet d'une mode, mais un vrai choix politique. Parce que c'est un moyen de transport écologique qui permet de refaçonner la ville. La nécessité s'est imposée d'autant plus que notre réseau de bus, qui est reconnu comme l'un des grands et beaux réseaux de bus en France, est maintenant saturé sur certaines lignes. Certaines dépassent les 30 000 voyageurs par jour ! On a souvent sur l'axe de traversée du centre-ville des trains de bus qui se suivent. D'où une perte de régularité, des difficultés de cadencement aux horaires de pointe.

Il était temps, je le crois, de passer à l'étape suivante, le tramway. D'ailleurs, tous les experts disent qu'on a le niveau d'une ligne de tram à partir de 30 000 voyageurs par jour. On attend une augmentation sensible du nombre de voyageurs, et en compensation – pour nous, c'est un enjeu, une volonté – une diminution de l'usage de la voiture en ville. En outre, le tram permet de désenclaver certains quartiers de la ville – et j'y tiens beaucoup –, les zones urbaines sensibles de Chenôve, les Grésilles à Dijon et le centre de Quetigny.

Nous avons aujourd'hui avec le tram et le développement d'autres modes de transports dits doux comme le vélo l'opportunité de reconfigurer la ville, de redévelopper autrement notre hypercentre, l'un des plus grands secteurs sauvegardés de France, qui n'est pas adapté à la traversée de véhicules de transit. Il faut agir ! Le tramway va se faire conjointement avec la piétonnisation du centre-ville (que la ville de Dijon prendra à sa charge, elle ne fait pas partie de la note du tram). Le point majeur sera la piétonnisation de la rue de la Liberté, qui est l'axe central, actuellement parcouru par des centaines de bus. Elle sera entreprise dès le tramway terminé.

**VR&T : Un tramway à Dijon, n'est-ce pas trop ambitieux ? L'agglomération peut-elle se le payer ?**

**F. R. :** Je ne pense pas que soit un rêve de



Grand Dijon

**François Rebsamen,**  
sénateur-maire de Dijon.

grandeur, une folie... Ça a été bien calculé. Nous avons pris notre temps : je voulais d'abord réorganiser les bus pour voir jusqu'où l'on pouvait aller. Nous avons donc fait une vraie réorganisation d'un réseau de bus qui s'érodait, nous avons créé des sites propres. Cette réorganisation du réseau de bus nous a permis de gagner jusqu'à 6 % de voyageurs, mais comme je le disais, nous arrivons à saturation. Et après quatre ans de progression, la vitesse commerciale baisse à nouveau. Sur la ligne 1 qui va jusqu'à Quetigny, par exemple, il suffit d'un feu rouge ou d'un incident, et tout est décalé.

Dijon est la seizième ville française, la vingtième agglomération. Est-ce assez pour avoir un tramway ? Pour avoir regardé les autres agglomérations qui s'y collent [sourire], oui. Il

ya des villes de moindre importance qui ont pu réaliser cet investissement. Je pense au Mans, je pense à Mulhouse, je pense à Brest qui se lance... Nous ne sommes pas la plus petite agglomération à se lancer dans cette aventure. De plus, les études montrent que la fréquentation devrait être importante. On attend 45 000 voyageurs par jour sur la première ligne, 42 000 sur la seconde. Et ce sont des fourchettes basses !

Nous avons des finances qui sont bonnes et saines au niveau de l'agglomération, très en deçà de la moyenne pour ce qui concerne l'endettement. Nous sommes de plus arrivés, avec le retour de l'Etat dans le financement des transports publics et le partenariat avec la région et le département, à un niveau de subventions qui est supérieur à ce que je pensais pouvoir obtenir : avec un peu plus de 110 millions d'euros, c'est à peu près le quart du total (puisque l'on s'est pris 10 % de marge de manœuvre, peut-être qu'on dépassera un peu les 400 millions). Les calculs financiers font apparaître un pic de remboursement d'emprunt en 2015/16. Mais nous avons une

agglomération assez dynamique en matière de rentrées fiscales, et nous avons augmenté le versement transport, qui va passer de 25 à 45 millions d'euros par an. L'agglomération est en état de supporter cela !

**VR&T : Pour votre TCSP, vous auriez pu choisir un busway (site propre de bus) ou un tramway sur pneus ?**

**F. R. :** Mon opposition me dit sans arrêt : « Pourquoi n'avez-vous pas fait un

busway ? » Deux réflexions : Nantes a fait son busway après le tram, en complément. Je pense que le busway peut être à un moment un élément important pour compléter le tram. D'ailleurs, sur de futures lignes, je n'écarte pas l'idée de compléter un jour notre réseau – moi ou mes successeurs – soit par des lignes nou-

*« Le fait d'avoir attendu un peu pour le tramway nous permet de bénéficier du retour d'expérience des autres villes, c'est important. »*

velles ou par des extensions de lignes, soit par la mise en place de busways. J'ai bien dit compléter. Mais en ce qui concerne nos deux premières lignes, qui seront chargées, nous nous sommes inquiétés de la capacité des busways : l'avantage du tram, c'est qu'on peut plus facilement rajouter des rames, et on peut les rallonger si besoin est.

Quant au pneu, on s'est aperçu que l'aspect ferré, disons les choses comme ça, incitait plus l'automobiliste à quitter sa voiture. En plus, on a été à l'essentiel en matière de technologie. On n'a pas voulu inventer, on ne s'est pas dit qu'on allait être des précurseurs : on a vu les difficultés à Nancy, notamment. Avec le tram sur fer, on a une technologie qui nous paraît maîtrisée. En plus, le conseil régional nous a incités à réfléchir à la problématique tram-train – on l'avait déjà en tête, bien sûr –, qui ne peut se faire évidemment qu'avec le fer. On va donc avoir des empattements, des écartements des voies, compatibles avec le tram-train. Nous pourrions donc avoir à terme, à échéance de quinze ou vingt ans, un développement intéressant.

Le fait d'avoir attendu un peu pour le tramway nous permet de bénéficier du retour d'expérience des autres villes, c'est important.

### **VR&T : Ne plus faire passer l'axe majeur des transports en commun à travers l'hypercentre, une révolution culturelle ?**

**F. R. :** Mon prédécesseur avait une vision « voitures et bus ». Pas de vélos : ils étaient interdits dans le secteur sauvegardé. Nous avons renversé la problématique. Nous nous sommes aperçus après des études que les véhicules de transit choisissent de passer par le centre-ville. C'est une habitude terrible qui a été prise à Dijon, vu qu'on n'a jamais achevé la rocade. Ma première décision a été de créer des couloirs de bus – ce que j'ai fait sous la vindicte des conservateurs de tout poil –, ce qui a permis de limiter l'entrée des voitures dans la ville. Cela a provoqué d'énormes embouteillages qui m'ont valu les foudres de la presse locale ! Nous avons aussi réfléchi au problème des trains de bus dans la rue de la Liberté. En restructurant le réseau en 2004, nous avons fait passer le nombre de bus de 1 350 par jour à 850, ce qui est encore beaucoup. Mais nous avons déjà dû en rajouter pour répondre à la demande. Nous avons aussi introduit des bus au gaz, la pollution au centre-ville était insupportable.

L'idée est maintenant clairement affirmée : piétonnisation progressive d'une partie du secteur sauvegardé, mise en valeur des places et de la rue de la Liberté pour le commerce, renforcement des navettes électriques gratuites de centre-ville. Les gens s'y préparent, et c'est assez attendu. Dans l'hypercentre, ce sont les commerçants eux-mêmes qui sont demandeurs, à condition qu'il y ait toujours des points d'accès sur les côtés. Il faut garantir la possibilité de desserte du centre-ville au maximum, soit par les navettes électriques, soit en vélo, soit même en voiture puisqu'on pourra toujours accéder à nos parkings qui sont peu utilisés aujourd'hui. Mais on ne pourra pas le traverser en voiture. Il sera divisé en cinq pétales qui seront cloisonnés.

En fait, nous devons trouver un équilibre, car il faut faire attention avec la piétonnisation totale : je ne veux pas que le centre-ville devienne un espace vide et mort le soir, surtout l'hiver. J'ai vu ce que cela pouvait donner en Italie, en janvier, février ou mars... Il faut que l'on garde de la vie même dans les moments les moins riants. On réfléchit donc à des navettes tard le soir, etc. Evidemment, l'été, il y a du monde !

En outre, avec le tram, le centre-ville va s'étendre progressivement, la place de la République va devenir un point de centralité. Dijon se confinait dans son secteur sauvegardé et avait du mal à franchir les portes du château !

### **VR&T : Des idées pour la suite ?**

**F. R. :** Il y a bien sûr la question de la desserte de la gare TGV de Porte-Neuve, mais elle n'est prévue qu'à l'horizon 2025. Ça ne sera vraisemblablement pas moi qui le ferai, je ne mourrai pas maire de Dijon ! Quelqu'un s'y collera. Il faudra voir aussi si on peut boucler le tramway sur les boulevards au sud, c'est compliqué.

En attendant, nous avons lancé des études d'extension sur Fontaine-d'Ouche, au sud-ouest, qui est une sorte de petite ville de

10 000 habitants à l'écart. Mais c'est un quartier très étendu où notre réseau de bus est déjà très performant. Il va être très compliqué à desservir pour satisfaire les habitants. Au sud, il ne faut pas aller trop loin. On rentrerait en compétition avec le train et nous ne le voulons pas. Une des hypothèses serait de rejoindre une halte ferroviaire sur la voie ferrée qui conduit vers Beaune. À l'est, nous allons aménager un nouveau parc technologique, et l'idée d'un prolongement est inscrite dans les schémas, mais il faudra affiner les études.

Pour le moment, nous sommes concentrés sur la réalisation de ces 19 km, ce qui est déjà assez perturbant pour un maire qui se lance dans ce genre d'opération.

### **VR&T : Pourquoi ce partenariat avec Brest pour l'achat des rames ?**

**F. R. :** Nous avons eu l'idée de partenariats dès le début pour essayer de diminuer les coûts. Il y a eu un premier partenariat d'ingénierie financière avec Besançon, et nous faisons dans le

*« Pour le moment, nous sommes concentrés sur la réalisation de ces 19 km, ce qui est déjà assez perturbant pour un maire qui se lance dans ce genre d'opération. »*

cadre d'Interreg un partenariat sur les centres de maintenance. Voyant les projets de trams fleurir après les élections municipales, je me suis dit : pourquoi est-ce qu'on n'essaierait pas d'acheter ensemble du matériel si on a les mêmes types de tram ? J'ai fait une réunion à Paris avec le maire de Tours, le maire de Besançon, le maire de Brest. J'avais convié aussi, parce que je ne voulais pas faire un club socialiste, le maire du Havre : ils m'ont dit au Havre qu'ils avaient des problèmes de dates, et il n'est pas venu. Là-dessus, Besançon n'a pas le même timing, et Tours se trouve confrontée au problème de l'alimentation par le sol. Nous nous sommes donc retrouvés avec Brest, et vu que Brest était en avance sur nous, nous nous sommes dit que c'était une bonne occasion d'accrocher notre wagon. Cela nous permettait de rattraper un peu notre retard. Nous avons repris le design de Brest : la seule chose que m'a demandée François Cuillandre, c'est de ne pas prendre sa couleur. Notre tram sera donc cassis. □