

## > Pourquoi un tramway à Dijon ?

*La question, légitime, en taraude plus d'un. Un tramway, comme ceux adoptés par toutes les grandes villes, c'est la garantie d'un réseau de transport moderne et performant. Voici plusieurs raisons d'opter pour le tram...*

**D**e longue date, les habitants du Grand Dijon aiment leurs transports en commun, qu'ils utilisent assidûment (140 voyages par an et par habitant contre une moyenne de 90 dans les agglomérations françaises). Au point qu'aujourd'hui, le réseau de transports urbains a atteint ses limites de capacité de développement.

### **Divia peut aller plus loin encore**

Le réseau Divia, mis en place en octobre 2004, est organisé autour de sept « lignes à niveau élevé de service » qui offrent une fréquence et une amplitude importantes (premier bus avant 6h du matin,

dernier bus après minuit, quelques minutes entre chaque passage seulement). Constituant l'armature du réseau, ces « lianes » transportent plusieurs milliers de voyageurs par jour (plus de 30 000 pour la liane 1, entre Talant et Quetigny/Chevigny). Or, 30 000 passagers par jour, c'est la capacité maximale d'une ligne où ne circulent pourtant que des bus articulés – le niveau de saturation est atteint – et c'est le seuil au-delà duquel le tramway devient sérieusement envisageable. D'autre part, les bus se retrouvent englués dans la circulation : malgré les quelques sites propres et couloirs bus déjà aménagés, malgré les feux prioritaires, malgré la suppression des

arrêts sur trottoir qui font perdre du temps au démarrage, les bus ne parviennent pas à tenir la fréquence. La vitesse commerciale moyenne de Divia est passée de 17,7 kilomètres par heure en 2004 à 17 kilomètres par heure en 2007. Cette chute n'a l'air de rien mais elle est très significative pour n'importe quel expert en la matière (et sensible pour les usagers aux heures de pointe).

Autrement dit, les lianes ont prouvé leur intérêt, leur viabilité, permettant de regagner des voyageurs et d'attirer une clientèle nouvelle vers les transports publics. Mais, victimes de leur succès, elles montrent aujourd'hui leurs limites. Pour développer encore l'usage

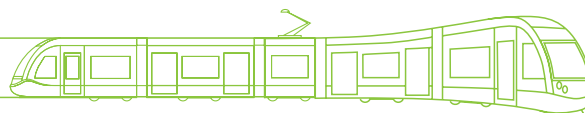
des transports publics et réduire l'usage de la voiture en ville, il faut aller plus loin. Le tramway est un signe fort adressé aux usagers des transports publics et à ceux qui, séduits, vont le devenir : gage de qualité, de ponctualité, de confort, le « tram » a tous les atouts pour changer leur vie quotidienne. En mieux.

### **Un mode de transport adapté à la dimension de la ville**

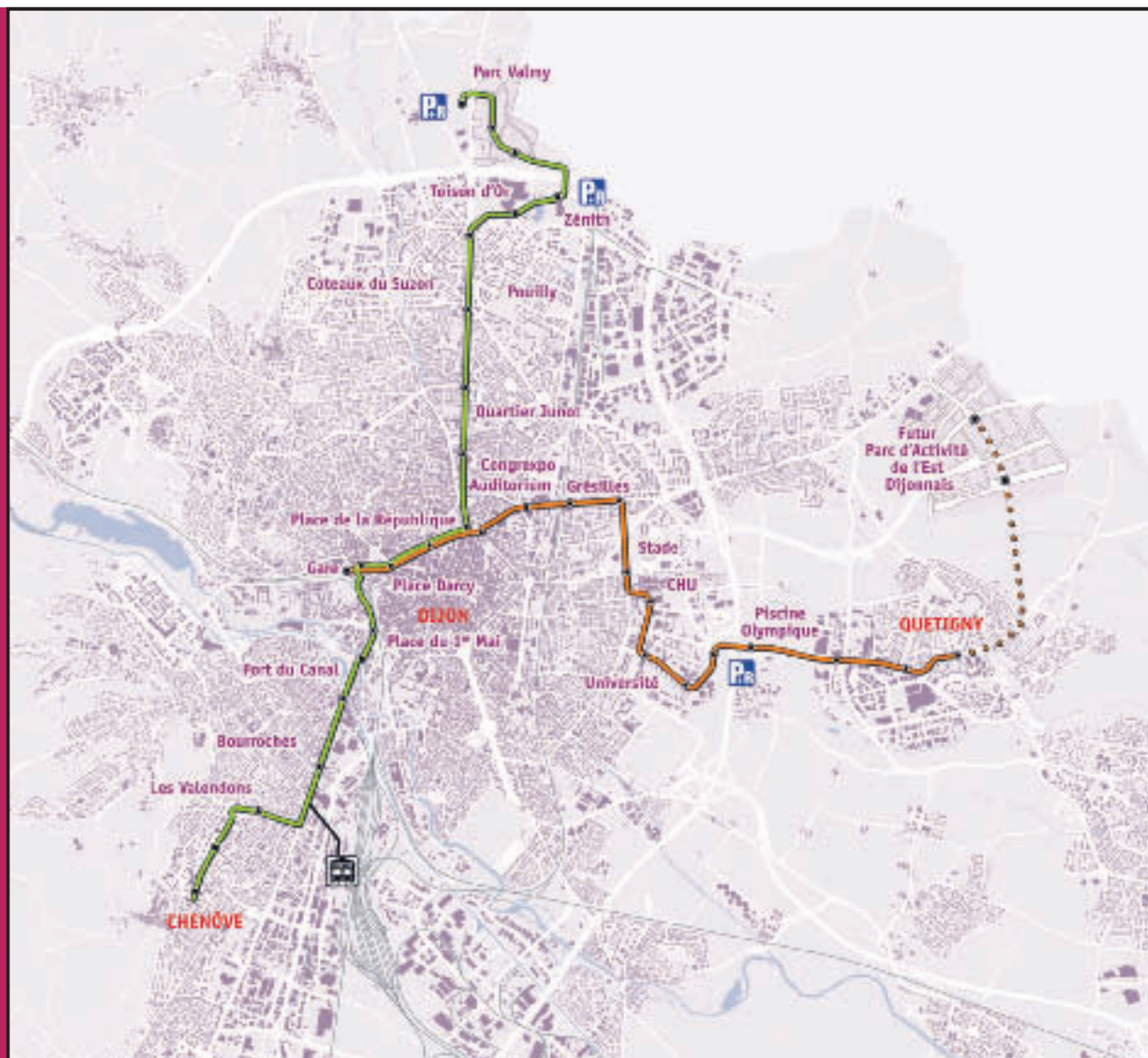
Plus que le nombre d'habitants de l'agglomération, le critère décisif est le nombre de passagers à transporter, qui dépend davantage de l'organisation spatiale et du dynamisme de la ville. Le projet dijonnais table sur 87 000 voyageurs par jour pour les deux premières lignes en 2015, soit un ratio supérieur aux 30 000 passagers quotidiens requis par ligne. Les lianes de l'actuel réseau Divia transportent déjà plus de passagers que certaines lignes de tramway en France : à 2 900 passagers par jour et par kilomètre, la liane 5 (gare-campus) transporte davantage de monde que la deuxième ligne du tramway de Montpellier ou que le tramway d'Orléans. À 2 000 passagers par jour et par kilomètre, la liane 1 (Talant-Quetigny/Chevigny) est au même niveau de fréquentation que le tramway lillois. Démesuré pour Dijon, le tramway ? L'argument ne résiste pas longtemps à l'analyse. ■



*Les 194 138 habitants de l'agglomération du Mans ont inauguré leur première ligne de tramway (15 km) en 2007*



*Le tram va desservir les grands équipements publics (gare, CHU, campus universitaire, Zénith, auditorium, Dijon Congresspo, piscine olympique, grand stade), des zones commerciales (Toison d'Or, Grand Quetigny), des zones d'activités (quartiers d'affaires du nord de la ville, Clemenceau, parc d'activités de l'Est dijonnais à terme), des quartiers en renouvellement urbain (Mail à Chenôve, Grésilles à Dijon, Quetigny centre), les futurs grands quartiers d'habitation (hôpital général, hôpital militaire, et Junot déjà) et bien sûr le centre-ville.*



## Les itinéraires du tram

En desservant directement 43 sites et équipements majeurs, dont 3 quartiers en renouvellement urbain, les 20 km de ligne de tram couvrent les trois axes prioritaires où se concentrent les plus fortes demandes de déplacements.

Les prévisions montrent que grâce au tram, le réseau Divia va gagner 25% de fréquentation supplémentaire en 2013 pour atteindre 185 000 voyages par jour dont près de 90 000 seront assurés en tram.

La première ligne partira de Chenôve, desservira la gare, la place Darcy et la place de la République, puis filera vers la Toison d'Or pour marquer un arrêt au parc d'activités Valmy après avoir desservi le Zénith.

La deuxième ligne partira du parvis de la gare (comme l'actuelle ligne 5), se rendra à République également (1 km de tronçon commun avec la première ligne), puis se dirigera vers le quartier Clemenceau, marquera l'arrêt à l'entrée du quartier des Grésilles, bifurquera pour desservir le grand stade et la patinoire, le Bocage central, le campus universitaire, le secteur Portes de Mirande dont la piscine olympique ; direction enfin Quetigny.

Des parkings-relais, situés quand c'est possible à l'entrée de l'agglomération et/ou aux abords des grands axes de circulation, permettront de limiter le nombre de voitures pénétrant dans la ville : les automobilistes seront invités à laisser leur véhicule à l'est (parking-relais de Mirande, déjà ouvert) et au nord (parking-relais Valmy et Zénith/Toison d'Or).

Les lignes envisagées ne traversent pas le centre-ville, mais le tangent par le nord et l'ouest en empruntant les boulevards haussmanniens. « Détrônant » la place Darcy et le coin du Miroir, la place de la République est vouée à devenir le principal site de correspondances pour les transports urbains. Réaménagée et enfin mise en valeur, elle pourra être reliée au cœur de ville par des navettes type Diviaciti (les bientôt 15 000 abonnés à Vélodi et ceux qui aiment la marche y trouveront également leur compte).

Du coup, la rue de la Liberté pourrait être libérée de ses files de bus ininterrompues : toutes les options seront ouvertes pour un réaménagement global du centre-ville débarrassé du trafic automobile de transit qui le handicape depuis trop longtemps.