

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

**François Rebsamen :** (...) 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 (...) 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'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.

On attend 45 000 voyageurs par jour sur la première ligne, 42 000 sur la seconde. Et ce sont des fourchettes basses !

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). (...)

***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 soit par des lignes nouvelles ou par des extensions de lignes, soit par la mise en place de busways. (...) 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, le conseil régional nous a incités à réfléchir à la problématique tramtrain, qui ne peut se faire évidemment qu'avec le fer. (...)

***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. (...) 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. (...) Il faut garantir la possibilité de desserte du centre-ville au maximum, soit par les navettes électriques, soit en vélo, soit même en voiture puisque l'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. (...)

***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 cadre d'Interreg un partenariat sur les centres de maintenance. Nous nous sommes (...) 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.