



Autorisation de programme pour la réalisation des études et travaux préalables à la création d'une troisième ligne de tramway de Dijon métropole

En septembre puis en décembre 2012, la Communauté de l'agglomération dijonnaise, aujourd'hui devenue Dijon métropole, a mis successivement en service les deux premières lignes de tramway du réseau Divia.

Depuis le début de leur exploitation, leur attractivité comme leur fréquentation n'ont cessé de progresser, à l'instar de l'ensemble du réseau. Au cours des cinq dernières années, la fréquentation de Divia a ainsi connu une hausse régulière, avec une croissance moyenne de 5 % par an.

Cette dynamique s'illustre notamment par une augmentation de 9 % entre 2023 et 2024 sur le réseau structurant (tramways T1 et T2, Lianes et Corol).

En 2025, la croissance de ce dernier s'est poursuivie à un rythme soutenu, de l'ordre de + 5 %. Certaines lignes, en particulier les Lianes 5 et 6 ainsi que la Corol, connaissent ainsi des charges très élevées aux heures de pointe.

Parallèlement, le réseau de tramway atteint aujourd'hui un niveau de fréquentation proche de la saturation, en particulier sur le tronçon compris entre les stations Darcy et Université. Une augmentation notable de la fréquentation est également constatée sur la ligne T2, avec une progression de 6 % entre 2024 et 2025. Au total, en 2025, les lignes T1 et T2 ont transporté en moyenne 90 000 voyageurs par jour de semaine, soit près d'un usager sur deux du réseau Divia Mobilités.

Bien que des aménagements ponctuels aient été réalisés dans le cadre du projet Capatram afin d'augmenter la fréquence des rames aux heures de pointe¹, ces mesures ne suffiront pas à répondre à la demande croissante. En l'absence d'investissements structurants, la saturation du réseau semble désormais inévitable.

Dans ce contexte marqué par une hausse continue du nombre de voyageurs et par la perspective de fortes contraintes de capacité aux heures de pointe, Dijon métropole entend donc poursuivre le développement de son réseau de tramway. En effet, celui-ci constitue désormais un levier essentiel pour accompagner les évolutions des mobilités et la croissance démographique du territoire.

De surcroît, le scénario « au fil de l'eau », sans investissements structurants, ne permettrait en aucun cas de répondre aux besoins identifiés. Il entraînerait inévitablement une dégradation progressive de la qualité de service, pouvant aller jusqu'à une diminution de l'offre, et ce au moment même où la métropole s'attache à développer des solutions d'écomobilité, en cohérence avec les priorités fixées par le Plan Climat et Biodiversité adopté en juin 2025.

Pour mémoire, ce document stratégique prévoit notamment un ensemble d'actions visant à renforcer le réseau de transport en commun, avec l'objectif ambitieux de réduire de 10 % les flux pendulaires à l'horizon 2030. Il positionne ainsi la transition écologique et le développement des mobilités durables comme des leviers majeurs d'attractivité, de cohésion sociale et d'amélioration de la qualité de vie sur le territoire.

¹ A la rentrée scolaire 2026, à l'issue des travaux réalisés dans le cadre du projet CAPATRAM, le réseau Divia bénéficiera d'une hausse de capacité de 20 % sur la ligne T1 et de 12 % sur la ligne T2 en heure de pointe, permettant d'absorber plus efficacement la demande croissante sur ces créneaux stratégiques

Pourquoi une troisième ligne de tramway (T3) ?

Le développement du réseau de tramway s'inscrit en totale cohérence avec les politiques menées par Dijon métropole, et en particulier avec les orientations du Projet métropolitain 2022-2030 qui identifient notamment l'enjeu de l'extension du réseau existant au Sud, sur l'avenue Roland Carraz, ainsi qu'à l'Est, au-delà de Quetigny, en direction de Chevigny-Saint-Sauveur, en mode tramway ou via un transport en commun en site propre (TCSP).

La réalisation des études nécessaires avait ainsi été approuvée par délibération unanime du Conseil de Dijon métropole en date du 28 septembre 2023. Celles-ci ont ensuite été réalisées en analysant les opportunités d'évolution de l'ensemble du réseau structurant à l'horizon 2040.

Dans le cadre de ces études d'opportunité et de faisabilité, un diagnostic sur les enjeux de desserte du territoire a été réalisé. Les évolutions projetées en matière de population, d'emploi et de fréquentation scolaire à l'horizon 2040 ont en particulier été analysées, en tenant compte des projets urbains identifiés à ce jour sur les quinze prochaines années.

A cet effet, le territoire a été découpé en 9 secteurs, et 11 scénarios ont été étudiés et passés au crible d'une analyse multicritères (desserte, exploitation, faisabilité, coût, etc.).

La conclusion de ces premiers travaux a montré qu'au-delà d'une « simple » extension du réseau de tramway existant (T1 et T2), la création d'une véritable troisième ligne, dite T3, méritait d'être considérée. Le parcours envisagé relie le secteur de Chenôve Portes du Sud et celui de la zone d'activités Cap Nord, avec un tracé via notamment, les secteurs 1^{er} mai, Wilson, Erasme, CHU François Mitterrand, Université Bourgogne Europe et Grésilles, avec les principaux objectifs suivants :

- **Décarboner les voyages** : pour rappel, plus de la moitié des voyages par jour sur le réseau Divia sont réalisés en tramway, mode de transport alimenté par une électricité non stockée, présentant ainsi une efficacité énergétique supérieure à celle des solutions reposant sur le stockage de l'énergie.

De surcroît, avec la mise en place récente d'ombrières photovoltaïques sur le parking du Zénith, la métropole a pour ambition de développer l'autoconsommation collective d'électricité au profit du tramway qui fonctionne majoritairement aux heures de production d'énergie solaire.

- **Profiter de cette nouvelle ligne de tramway pour repenser le réseau DIVIA**, dans l'optique, à la fois :

- de faciliter la mobilité en transports publics dans la métropole par un maillage du réseau structurant qui permettra de diminuer les correspondances,
- de proposer un accès sécurisé aux établissements scolaires, le projet de la ligne T3 desservant la majorité des lycées de la métropole (plus de la moitié des 15 700 lycéens pourront se rendre dans leur établissement avec T3),
- de renforcer la desserte du CHU et de l'Université qui, à l'issue de la mise en service de la ligne T3, seraient desservis par deux lignes de tramway,

- **Accompagner des projets majeurs d'urbanisme comme les Grands Vergers du Sud** qui ont besoin du tramway pour se développer et réciproquement. À cet égard, le succès rencontré, ainsi que la demande issue du quartier Arsenal, développé concomitamment au projet T1-T2, le confirment.

- **Permettre un accès attractif à deux zones d'activité économique majeures de la métropole** : Cap Nord et les Portes du Sud,

- **Renforcer l'offre de parking relais pour les habitants**, et en particulier ceux de la deuxième couronne qui entrent chaque jour dans la métropole,

- **Réduire le parc de bus du réseau Divia** : concrètement, 15 rames en exploitation sur T3 permettraient de supprimer environ 20 bus articulés sur le futur réseau 2030, dans un contexte de décarbonation obligatoire de la flotte à l'horizon 2035². Or, les coûts d'investissement des bus décarbonés s'avèrent nettement plus élevés (près de 800 K€ pour un bus électrique articulé contre 450 K€ pour un bus diesel hybride), et, de surcroît, leur durée de vie moyenne d'environ 15 ans est très inférieure à la durée de vie d'un tramway, estimée à 40 ans. Quant aux coûts d'exploitation, tant du bus que du tramway, ceux-ci sont principalement constitués des charges salariales. Or, plus le véhicule est de forte capacité (200 personnes contre 120 dans un bus articulé), plus son exploitation s'avère efficace économiquement.

- **Accompagner l'attractivité du centre-ville de Dijon**, à la fois locomotive économique pour l'ensemble de la métropole, et périmètre concentrant les plus importantes difficultés de partage de l'espace public, dans la perspective :

- d'offrir une meilleure accessibilité de ce secteur, de limiter les flux automobiles, et de proposer davantage de zones piétonnes ou partagées,
- d'améliorer la qualité de vie au sein des espaces publics traversés en renforçant la place de la végétation (adaptation au changement climatique) et des modes actifs,
- de mettre en valeur le patrimoine dans le secteur protégé du sud du centre-ville de Dijon.

- **Désengorger les tronçons en tension des deux lignes de tramway existantes (T1 et T2)** : le réseau est en effet très proche de la saturation pour la ligne T2 dans le secteur de l'avenue Jean Jaurès, mais également sur la ligne T1, entre les stations Darcy et Université.

Une grande phase de concertation préalable

Sur la base des études d'opportunité et de faisabilité, le conseil métropolitain, réuni en séance le 27 mars 2025, a adopté une délibération autorisant le lancement de la concertation préalable afin de porter ce projet de troisième ligne de tramway à la connaissance des habitants et des acteurs socio-économiques du territoire ³.

La concertation préalable s'est tenue entre le 2 juin et le 1^{er} août 2025, avec le déploiement d'une grande diversité d'outils d'information et la participation de près de 2 000 personnes.

Elle a fait apparaître une perception globalement favorable du projet.

Au-delà des questionnements, interrogations et propositions effectuées, la population a majoritairement intégré le tramway comme un outil structurant et apprécié de la mobilité locale.

De nombreuses contributions ont ainsi exprimé le souhait de voir le tramway se développer, que ce soit via le tracé proposé, ou via la desserte d'autres quartiers ou communes, ce qui traduit une attente forte. Le tramway est souvent perçu comme un facteur d'attractivité du territoire et un levier de désenclavement, bien plus qu'il ne suscite de rejet.

La concertation a également permis d'identifier des évolutions possibles du projet de tracé à ses deux extrémités, en lien avec la localisation des parcs relais (P+R).

² Fin de vente de véhicules thermiques en Europe en 2035 conformément au règlement européen UE 2023/851

³ L'ensemble du projet est détaillé au sein du dossier de la concertation de la page 13 à la page 40 <https://concertation3.dijon-metropole.fr/blog/le-dossier-de-la-concertation>

Ainsi, d'une part, du côté sud, la desserte de la commune de Marsannay-la-Côte sera étudiée en recherchant un terrain adapté à la réalisation d'un P+R situé proche des axes majeurs de circulation du secteur, et avec l'objectif de créer une entrée de ville plus lisible.

D'autre part, du côté nord, deux variantes de prolongement de la ligne seront étudiées pour situer un P+R plus accessible depuis la rocade :

- L'une en prolongeant la ligne rue de Cracovie afin d'atteindre le terrain de l'ex-CARSAT situé à l'angle de la rue de Cracovie et de la rue de la Redoute ;
- L'autre, évitant la rue de Cracovie pour privilégier la desserte de la ZAE Cap Nord par la rue de Mayence, et qui pourrait emprunter le site de la voie ferrée inutilisée située du côté est de la rue et appartenant à SNCF réseau.

Ces propositions d'évolutions ont été intégrées au cahier des charges du futur maître d'œuvre qui réalisera les études d'avant-projet.

Le planning de réalisation

Le bilan de la concertation a été dressé sur la période d'août et septembre 2025, puis arrêté par le conseil métropolitain par délibération du 25 septembre 2025⁴.

L'assemblée est aujourd'hui en mesure, sur la base d'un projet concerté et solidement préparé, de lancer la réalisation du projet T3, la première étape étant de choisir en commission d'appel d'offres dès début juillet 2026, le maître d'œuvre afin notamment de démarrer les études d'avant-projet.

Par la suite, les prochaines grandes étapes prévisionnelles du projet seront les suivantes :

- 2027 : enquête publique,
- 2028 : déclaration d'utilité publique du projet permettant le démarrage des travaux,
- 2030 : mise en service de la ligne T3.

Création d'une autorisation de programme

Pour mémoire, au stade des études de faisabilité, le coût global d'investissement a été évalué à près de 200 millions d'euros hors taxes, incluant, à la fois, les aménagements de façade à façade (pistes cyclables, trottoirs, végétalisation, etc.), l'ensemble des infrastructures, systèmes et matériel roulant, ainsi que l'adaptation du centre d'exploitation et de maintenance tram-bus André Gervais.

Ce montant s'entendait :

- Selon les conditions économiques de janvier 2024, donc, hors inflation (coûts de la construction des matières premières etc.) intervenue depuis début 2024 et à intervenir au cours de la période d'études et de travaux à venir,
- Hors éventuelles extensions issues de la concertation (et donc, en particulier, hors prise en compte des propositions évoquées *supra* de desserte de Marsannay-la-Côte au sud, et de variantes de prolongations envisagées au nord),
- Hors enveloppes pour aléas/circonstances imprévues.

⁴ Délibération du 25 septembre 2025 (rapport n°19 et son annexe) intitulée « Concertation préalable portant sur le projet d'une troisième ligne de tramway - Bilan de la concertation ».

Il se décompose de la manière suivante :

Poste	Coût en milliers d'euros [K€], hors taxes (<u>valeur janvier 2024</u>)
Etudes	15 600 K€
Travaux préparatoires	9 500 K€
Infrastructures	81 300 K€
Systèmes et matériel roulant	93 500 K€
TOTAL	199 900 K€

Au regard de l'ensemble des éléments précédemment exposés, il apparaît opportun et nécessaire de créer, dès à présent, une autorisation de programme, d'un périmètre provisoirement réduit aux phases préparatoires du projet, afin de permettre, en particulier :

- L'attribution du marché de maîtrise d'œuvre,
- Le lancement des études qui permettront de définir le tracé définitif tenant compte des enseignements de la concertation,
- La réalisation des travaux préalables à la création de la troisième ligne de tramway (archéologie préventive, fouilles, sondages géotechniques).

En conséquence, il est proposé **d'ouvrir, dès à présent, une autorisation de programme, d'un montant initial hors taxes de 20 millions d'euros (M€)**, couvrant uniquement, dans un premier temps, la phase du projet consacrée aux études et aux travaux préalables, ainsi que les frais de maîtrise d'œuvre sur la totalité de la durée prévisionnelle de l'opération.

Ces 20 M€ hors taxes se décomposent comme suit :

Postes de dépenses	Montant hors taxes en milliers d'euros (K€) - <u>Valeur février 2026</u>
Montant initial des études présenté en concertation (selon les conditions économiques de janvier 2024)	15 600 K€
Actualisation du montant des études selon les conditions économiques de février 2026 : +2%	400 K€
Coûts de maitrise d'œuvre supplémentaires pour les prolongements nord et sud	1 500 K€
Travaux préalables (archéologie préventives, fouilles, sondages géotechniques)	2 500 K€
TOTAL	20 000 K€

L'échéancier prévisionnel des crédits de paiement sur la période 2026-2031 est le suivant :

Etudes et travaux préalables à la création de la troisième ligne de tramway de Dijon métropole	Autorisation de Programme (AP)	Crédits de paiement (CP)					
		2026	2027	2028	2029	2030	2031
Montants de l'autorisation de programme (en € hors taxes)	20 000 000 €	2 122 000 €	5 348 000 €	6 362 000 €	3 119 000 €	2 520 000 €	529 000 €
Etudes (incluant les projets d'extension et selon les conditions économiques de février 2026)	17 500 000 €	1 622 000 €	4 348 000 €	5 362 000 €	3 119 000 €	2 520 000 €	529 000 €
Travaux préalables (archéologie préventive, fouilles, sondages géotechniques)	2 500 000 €	500 000 €	1 000 000 €	1 000 000 €			
<i>Affectation</i>		<i>Chapitres 20,21,23</i>					

Une fois les études d'avant-projet achevées, leurs conclusions permettront ensuite, dans un second temps :

- D'arrêter le périmètre définitif de l'opération,
- De mettre à jour son coût global (actualisation tenant compte de l'évolution des prix depuis janvier 2024, validation ou non des propositions d'extensions issues de la concertation, aléas etc.),
- De procéder à une révision de la présente autorisation de programme (élargissement de son périmètre en vue de couvrir l'intégralité des dépenses afférentes au projet).

Pour le financement de cette autorisation de programme, y compris dans son périmètre initial, et comme cela avait été le cas pour la réalisation des deux premières lignes de tramway, Dijon métropole sollicitera bien évidemment, auprès de tout cofinanceur/partenaire potentiel (en particulier l'Etat, la Région Bourgogne-Franche-Comté, l'Union européenne, le Département de la Côte-d'Or, et toute autre entité publique ou privée), et au taux maximum, l'ensemble des subventions susceptibles d'être accordées pour la réalisation du projet.