

DIJON

Il propose de remettre l'ancien tramway sur les rails

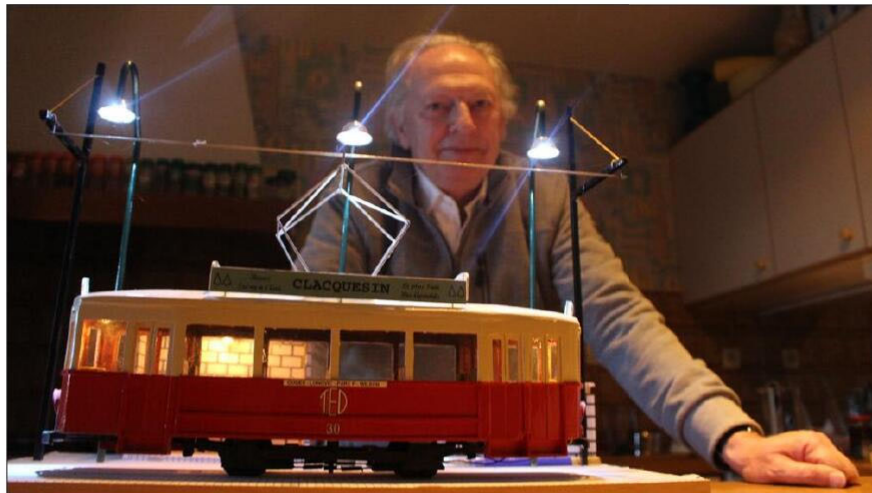
Dominique Robin nous avait fait découvrir la nouvelle vie d'anciennes motrices et remorque du tram de Dijon, transformées en bungalows en bord de Saône. Ce Talantais de 65 ans, ancien conducteur de train, rêve de remettre en circulation l'une d'entre elles. Le projet qu'il a échafaudé est entre les mains de la Métropole.

Place Darcy, la cloche bat le rappel. La vieille motrice de tramway blanche et rouge s'élance. Pourrait-on imaginer cette scène ailleurs que dans les souvenirs d'un nostalgique du ticket à 7 centimes et du *wattman* à l'uniforme marine ? L'idée peut sembler un peu folle, mais Dominique Robin a étudié minutieusement la question pendant des années. Le projet de ce Talantais : refaire circuler le tram historique de Dijon dans les rues de la cité des ducs. Pour cela, l'ancien conducteur de train, âgé de 65 ans, a retrouvé une des anciennes motrices échouée à une quarantaine de kilomètres de là, en bord de Saône, à Pagny-la-Ville (notre article du 12 février).

« Des exemples partout dans le monde »

« Le propriétaire actuel de cette caisse de motrice "type D", construite chez Lorraine-Dietrich en 1933, s'en sert de cabane. Il est d'accord pour la céder à condition que ce soit pour sa remise en service à Dijon », affirme Dominique Robin. Qui a déposé entre les mains de Thierry Falconnet, vice-président de Dijon Métropole délégué aux transports, il y a trois ans, un rapport technique de 22 pages expliquant dans les moindres détails comment procéder (lire par ailleurs).

« Il y a partout dans le monde des exemples de villes où circulent aujourd'hui des tramways anciens, ou ayant conservé le look ancien », souligne Dominique Robin. Et de citer notamment Lisbonne, Hong Kong, Istanbul ou San Francisco. « Pourquoi pas Dijon ? En France, Nantes et Lyon possèdent chacune une motrice historique en état de marche et totalement compatible avec les trams modernes. Ils cohabitent sans problème. »



Dominique Robin, qui rêve de faire rouler une vieille motrice de tramway sur le réseau actuel, pose à côté d'une maquette confectionnée pour lui par un ami. Photo archives LBP/Sébastien GRACIOTTI

La motrice historique pourrait circuler sur le réseau actuel lors d'événements

Selon lui, une fois remise en état, la motrice historique (d'une capacité de quarante places, dont dix-huit assises) pourrait circuler à la demande sur le réseau actuel des trams T1 et T2 pour des événements : mariages, tournages de film, festivités de Noël, dessertes spéciales de la Foire gastronomique ou de la Cité de la gastronomie, etc.

« Afin d'obtenir une fiabilité sans faille, les équipements électriques, qui ont été totalement démontés lorsque le matériel roulant a été vendu à la ferraille, doivent être neufs et de bonne qualité. Mais ce n'est pas un obstacle, car nous avons le savoir-faire en France », analyse Dominique Robin. Comme les anciens trams étaient plus étroits de 40 centimètres, la compatibilité avec les quais actuels des T1 et T2, prévus pour un gabarit de 2,40 mètres, devra par ailleurs être étudiée « par exemple au moyen de palettes rabattables adaptées dans les marchepieds d'origine ».

Travailler avec les élèves des lycées techniques

Électricité, mais aussi menuiserie, tôlerie, fonderie, peinture, sellerie... « La remise en état de la caisse de la motrice pourrait être effectuée en collaboration avec les lycées techniques dijonnais », imagine le Talantais. « C'est une aventure qui peut être très motivante pour les élèves, comme on a pu le voir à Lille », poursuit-il, avant de préciser : « Le but n'est pas de retrouver un équipement strictement conforme à l'origine, mais d'avoir des systèmes fiables ayant l'apparence de l'ancien et qui fonctionnent bien. Ainsi, à Hong Kong, si le look est ancien, en dessous, tout est neuf ».

Dominique Robin rêve même de voir, dans un deuxième temps, la motrice historique pourvue d'une remorque adaptée à l'accueil des personnes à mobilité réduite. « Elle pourrait être construite en reprenant le style des anciennes remorques dijonnaises, surbaissée, comme il en existait avant guerre. Elle permettrait de porter la capacité totale à une centaine de voya-

geurs. On pourrait prendre le pari de la faire en local, à partir de plans anciens. »

Des châssis trucks vendus 3 000 €

Interrogé sur le coût global d'un tel projet, l'ancien conducteur de train explique : « Il y a tellement de possibilités qu'en fonction des options choisies, l'enveloppe peut varier du simple au double ; mais pour donner une idée, des châssis trucks Brill type 79 EX de 3 mètres d'empattement, comme ceux montés d'origine en 1934 pour Dijon, ont été conservés lors des ferrailages des anciens trams bruxellois et peuvent être proposés à la vente autour de 3 000 € ».

Au final, le retraité l'assure, la reconstitution d'un tramway historique à Dijon « ne comporte pas, a priori, de difficulté particulière ». « Les savoir-faire existent, les moyens techniques, le potentiel de trafic aussi. C'est une histoire de volonté politique. »

Cloé MAKRIDES

cloe.makrides@lebienpublic.fr

Le retour d'une « ligne-navette historique » rue de la Liberté ?

Dominique Robin veut même aller plus loin. Et, pourquoi pas, remettre en service une navette sur le tracé originel (1895) de la première ligne de tramway dijonnaise de la rue de la Liberté, entre la place Darcy et la place du Théâtre. « Il y a environ 900 mètres, mais pour certaines personnes qui ont du mal à se déplacer, cela viendrait efficacement rétablir un moyen de transport doux, écologique et non polluant dans le centre-ville historique en complément de la navette Divia-City », estime-t-il. « La pose de la voie pourrait être réalisée à l'ancienne, sans recourir à une pose sur dalle bétonnée, complexe et coûteuse. Il n'y aurait besoin de décaisser que sur une cinquantaine de centimètres. » Le passionné de trams et de trains le concède, ce n'est pas la partie de son projet la plus facile à mettre en œuvre. « Mais cela apporterait de l'animation et une desserte du centre-ville. À Istanbul, ce sont les commerçants qui se sont cotisés pour poser des rails dans l'artère principale devenue piétonne, la fameuse avenue Istiklal-Caddesi, et faire rouler leurs vieilles motrices qui avaient été conservées dans un musée, après une bonne révision. » Dominique Robin raconte que cette ligne touristique et



Rue de la Liberté. Photo DR

historique de 1 640 mètres a été remise en service par la municipalité en 1990, alors que l'ancien réseau de tramway avait été supprimé en 1961. « Ce tram fait désormais partie de l'image de marque d'Istanbul et participe à l'attraction touristique de la ville. »

« Une proposition intéressante »

« J'ai reçu Dominique Robin pour qu'il puisse m'exposer son projet de tramway historique à Dijon. C'est une proposition intéressante qui mérite notre attention dans le sens où elle rappelle le patrimoine ancien de ce mode de transport à Dijon et dans les communes qui étaient alors desservies. Elle mérite d'être travaillée avec le délégataire, Keolis Dijon Mobilités, ce à quoi nous nous attelons ensemble. Un travail à ce sujet est en cours, une rame vient justement d'être retrouvée afin d'être mise à l'honneur lors des dix ans du tramway ! », a expliqué Thierry Falconnet en sa qualité de vice-président de Dijon Métropole délégué aux transports.