

## > Transport exemplaire pour agglomération exemplaire

*Le tramway sur rails est sans conteste le mode de transport public le plus « écologique » qui soit. Pas étonnant qu'il ait été retenu dans une agglomération qui ambitionne de devenir une référence européenne en matière environnementale. Sa construction va par ailleurs permettre de mettre en œuvre de nouvelles solutions pour une ville plus durable.*

Parce qu'il fonctionne à l'électricité et ne génère donc pas de gaz à effet de serre, parce qu'il « glisse » sur des rails et ne perd pas d'énergie du fait du frottement des pneus sur la chaussée, parce qu'avec une capacité de plus de 200 passagers, il supprime de la voirie des dizaines de voitures inutiles, le tramway est incontestablement un moyen de transport public « écologique ». Silencieux, circulant sur des axes qui lui sont réservés, il contribue à « apaiser » la cité, en faisant la part belle aux piétons, aux cyclistes, aux modes électriques (navettes, transporteurs...). Et puis il façonne un autre urbanisme : sa plate-forme étant engazonnée à 75 % et son

itinéraire jalonné d'arbres, il contribue également à « verdir » la ville ; les places qu'il traverse devant être repensées, il provoque finalement un réaménagement de sites jusqu'alors dévolus d'abord à la voiture – la métamorphose sera particulièrement visible sur l'axe Darcy-République, voué à devenir un véritable espace de flânerie, partie intégrante du centre-ville. Le tramway a par ailleurs des effets indirects : il peut inciter à la rénovation des façades ou des magasins le long des axes qu'il emprunte. Bref, il accélère les mutations de la ville vers une cité plus durable et respectueuse de l'environnement.

### Eau verte : pluie synonyme d'économies

Pour renforcer ce caractère écologique, dans une agglomération qui ambitionne de devenir une référence européenne en matière d'environnement, le Grand Dijon promet l'utilisation « d'eau verte » pour l'entretien des espaces verts liés au tramway. Concrètement, il s'agira de récupérer les eaux pluviales sur plusieurs sites situés le long des deux lignes, et d'utiliser cette eau pour arroser le gazon qui couvrira la plate-forme sur environ 15 kilomètres ! Pour limiter le recours à l'eau potable, tellement précieuse, pour l'arrosage nocturne (entre 1h et 5h du matin) des quelque 100 000 mètres carrés d'herbe du tram, 10 points d'alimentation sont envisagés le long du parcours. Il reste à obtenir des autorisations pour certains d'entre eux (par exemple pour les eaux tirées des piscines), mais il est d'ores et déjà acquis que les eaux pluviales seront récupérées en toiture du futur centre de maintenance des transports publics. L'eau de nappe du parking Trémouille, pompée chaque jour pour éviter l'inondation du

chiffre clé

2000

c'est le nombre d'arbres qui seront plantés dans le cadre de la réalisation du tram. Seulement 300 à 350 arbres seront arrachés et 2000 arbres seront conservés le long du parcours.

parking (500 mètres cubes quotidiens), est également vouée à arroser la plate-forme. Ces points d'alimentation pourront également servir à d'autres usages : nettoyage de la voirie, lavage des bus et des tramways...

Le Grand Dijon devrait également profiter des travaux préparatoires pour installer des dispositifs de récupération de la chaleur dans le réseau d'assainissement de la ville. Baptisé « Degré bleu », ce programme permettrait de pomper la chaleur des réseaux d'assainissement pour chauffer le centre de maintenance des transports publics, rue des Ateliers. ■



La plate-forme engazonnée du tramway de Grenoble

## > Un réseau de chaleur sous le tramway

Un réseau de chaleur, ce sont des tuyaux qui véhiculent de l'eau chaude, utilisée pour chauffer des bâtiments. Il en existe un peu partout en France, à l'échelle d'un quartier ou d'un site industriel. Le projet du Grand Dijon est d'une tout autre ampleur. Il s'agit de profiter des travaux de construction du tramway, qui vont obliger à creuser les chaussées sur près de 10 kilomètres, pour installer un réseau de ce type qui

desservira alors une grande partie de l'agglomération. Une opération inédite en France. Dans le nord de l'agglomération, le réseau relierait la zone Valmy au quartier République puis à Clemenceau, aux Grésilles et au campus.

À chaque extrémité (en plus de de l'usine d'incinération), une chaufferie biomasse de puissance 7 MW produira l'eau surchauffée à haute pression qui sera transportée dans le réseau

et distribuée aux consommateurs. Ce réseau sera capable de véhiculer 150 000 mégawatts par an pour chauffer des sites comme le campus, le quartier des Grésilles et l'hôpital du Bocage. « Il est difficile pour une agglomération de se doter d'un tel réseau en raison de l'importance du coût engendré, souligne Jean-Patrick Masson, vice-président du Grand Dijon. Ici, nous profitons des tranchées ouvertes dans le cadre des

travaux de construction du tramway, et nous réalisons des économies d'échelle. » Au sud de l'agglomération, un réseau du même type devrait être installé, mais l'étude est encore en cours. En tout état de cause, le réseau de chaleur devrait permettre de réduire par 3,5 les rejets de gaz à effet de serre pour chaque secteur concerné – l'objectif de Kyoto étant une diminution par quatre à l'horizon 2050. ■



© Ferrand Sigal

### Dépôt des tramways : un projet modèle

Sur le site des anciens ateliers de la SNCF, dont le bâtiment principal (14 000 mètres carrés) sera conservé, le futur centre de maintenance des bus et des tramways de l'agglomération dijonnaise se veut exemplaire sur le plan environnemental. Sur ce site à haute qualité environnementale (HQE), conçu par le cabinet d'architectes

lyonnais Ferrand-Sigal (qui a déjà construit des dépôts à Lyon, à Grenoble ou à Strasbourg), il est prévu de récupérer les eaux de pluie pour le lavage des véhicules, de produire l'électricité nécessaire grâce à des panneaux photovoltaïques... Les bureaux, qui abriteront le siège de Divia, seront à basse consommation (BBC).