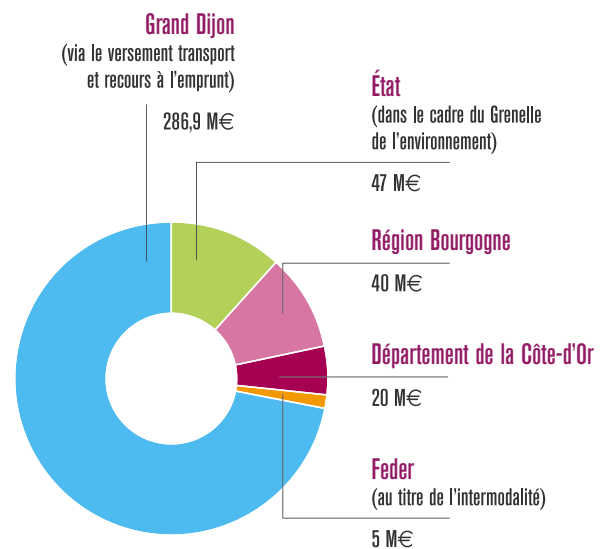


> Un investissement sans précédent à Dijon

La construction des deux lignes de tramway va coûter 400 millions d'euros. Jamais un tel investissement n'avait été engagé dans l'agglomération dijonnaise. C'est pourquoi le Grand Dijon a sollicité l'appui de partenaires financiers et entrepris des « montages » destinés à réduire les coûts...

Jamais une telle somme n'avait été investie sur une seule opération dans l'agglomération dijonnaise. À 400 millions d'euros (20 millions d'euros du kilomètre en moyenne selon les ratios fournis par l'État), le tramway est un des projets les plus chers de l'histoire de la capitale régionale. Le Grand Dijon a clairement affiché, dès le démarrage du projet, son intention de ne pas faire porter le coût de l'infrastructure sur des ménages déjà fortement sollicités : le financement se parta-

gera entre les recettes du « versement transport » dû par les entreprises de plus de 9 salariés, les subventions accordées par l'Etat, le conseil régional de Bourgogne, le conseil général de Côte-d'Or et l'emprunt. En 2009, avant même que ne soit signée la Déclaration d'Utilité Publique, le Grand Dijon avait bouclé le tour de table. Le taux du versement transport, qui stagnait depuis les années 70 à 1 % de la masse salariale, a d'abord été porté à 1,8 %, soit le maximum autorisé. En juin, il a



signé un engagement pour un prêt de 100 millions d'euros avec la Caisse des dépôts et consignations. À la même période, l'État a notifié son engagement à hauteur de 47 millions d'euros, dans la foulée de l'appel à projets sur les transports publics, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Et

puis en décembre, coup sur coup, conseil régional et conseil général ont confirmé leur engagement, à hauteur de 40 et de 20 millions d'euros respectivement. Ajoutons enfin qu'un prêt de 200 millions d'euros est en cours de négociation avec la Banque Européenne d'Investissement.



Interview... André Gervais

Conseiller du Grand Dijon délégué au tramway

Que répondez-vous à ceux qui vous parlent de dépenses pharaoniques pour ce tramway ?

Je réponds que la somme engagée est optimisée au-delà de nos espérances. À 20 millions d'euros du kilomètre, nous serons moins chers que des villes comme Montpellier (24 millions), Nice (40 millions), Orléans (26,6 millions) ou Reims (30 millions). Nous aurons l'un des tramways les moins coûteux au regard de sa performance.

Comment avez-vous réussi ce « miracle » ?

Nous bénéficions d'abord de l'expérience des autres villes, qui se sont déjà équipées d'un tram. Et puis notre projet est bien élaboré : le tracé, simple, emprunte des artères larges, ce qui réduit l'importance des travaux, implique un faible nombre de démolitions et évite la construction d'ouvrages d'art – nous n'en avons prévu que trois : le centre de maintenance, le passage sous

Des économies substantielles

Mais dans le même temps, le Grand Dijon cherchait à rationaliser les coûts... L'opération la plus exemplaire et saluée largement par la presse nationale est le partenariat noué avec la communauté urbaine de Brest : en passant commande ensemble des matériels roulants pour leurs réseaux de tram respectifs, Brest et Dijon ont obtenu d'Alstom, le constructeur retenu, une baisse de 25 % du prix de chaque rame,

qui reviendra au final à deux millions d'euros. Un accord qui fait des envieux ailleurs en France, où 14 villes ont déjà adopté le modèle Citadis. Un autre partenariat du même genre a été conclu avec le Grand Besançon, pour de l'ingénierie financière : il s'agit là d'étudier ensemble les moyens de dépenser moins... L'autre opération pertinente sur le plan financier, c'est la construction du futur centre de maintenance des transports publics de l'agglomé-

ration, prévu rue des Ateliers, à cheval sur Dijon et Chenôve : en s'inscrivant, avec Rotterdam, Bruxelles et Blackpool (Angleterre) dans le programme européen TramStore 21, le Grand Dijon va bénéficier, outre un précieux partage d'expériences en matière de « Haute Qualité Environnementale », d'une subvention européenne de près d'un million d'euros, sur un montant total d'investissement estimé à 35 millions d'euros. ■



la rocade pour desservir Valmy et puis le pont sur le canal avenue Jean-Jaurès, qu'il aurait fallu reprendre de toute façon. Et puis les partenariats noués avec Brest, avec Besançon, ou dans le cadre de TramStore21, nous permettent de réaliser des économies importantes.

Etes-vous inquiet quant à l'impact des travaux sur la vie de la ville ?

Nous avons bien préparé la phase chantier et nous jouerons la carte de l'information maxi-

male aux riverains et aux commerçants. Que les gens se rassurent : nous maintenons les services publics, notamment les bus et le ramassage des déchets, et puis évidemment l'accès aux immeubles et aux commerces ! Enfin, nous avons commencé à prouver sur d'autres opérations (le pont Kennedy, les boulevards l'été dernier...) que nous étions capables de conduire de tels chantiers avec des perturbations minimisées au maximum.

La DUP, comment ça marche ?

Après un mois d'enquête publique, au cours duquel 444 observations ont été recueillies, le préfet de Côte-d'Or a signé la déclaration d'utilité publique (DUP) du tramway du Grand Dijon le 17 décembre 2009. La commission d'enquête avait rendu son rapport fin octobre, quatre mois après l'ouverture de l'enquête. Un rapport qui émettait un avis favorable au projet, en l'assortissant de trois réserves et de huit recommandations. Les réserves portaient sur l'évacuation des eaux pluviales dans le secteur de Valmy et sous le centre de maintenance, sur la nécessité de mener une étude d'impact des vibrations liées au fonctionnement du tram, et enfin sur la vigilance face à la distance séparant les stations du tram et la nécessité de repenser point par point le réseau Divia en tenant compte de ces distances. Le Grand Dijon a répondu à ces observations qui ne remettaient pas en cause l'économie globale du projet. Et c'est ainsi que le tram de Dijon peut voir le jour...