



Un projet financièrement soutenable

➔ **Afin d'optimiser les coûts, le Grand Dijon s'est rapproché d'autres agglomérations porteuses d'un projet comparable afin de mettre en place des groupements de commande permettant de stimuler la concurrence et de mutualiser les coûts fixes.**

Ainsi, les agglomérations de **Brest et Dijon** ont lancé un appel d'offres commun pour **l'acquisition de 52 rames de tramway** dans une démarche de standardisation maximale.

Les agglomérations de Besançon et Dijon sont **également groupées pour l'exécution des missions d'ingénierie financière indispensables** dans le cadre de ce type de projet. Cette démarche qui porte déjà ses fruits sera étendue à l'ensemble des domaines techniques du projet.

À l'issue de l'avant-projet le coût de réalisation des deux lignes de tramway correspond à un montant d'investissement de 398,9 millions d'euros HT valeur 2008, soit l'équivalent de **19,9 millions d'euros** par kilomètre de ligne commerciale, ce qui le place parmi les projets les moins chers en France.

L'approche pragmatique du Grand Dijon dans l'étude de ce projet s'est attachée à la **fonctionnalité et au choix de matériaux durables et adaptés.**

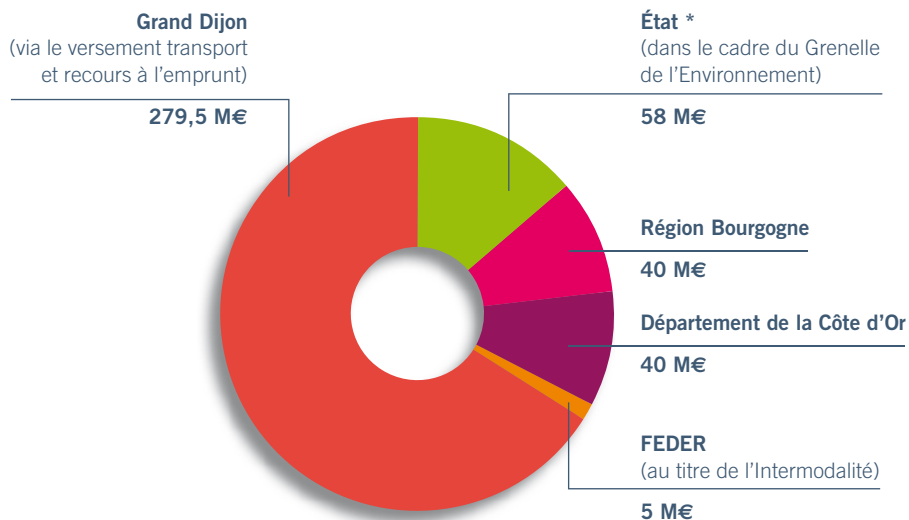
La soutenabilité financière du projet a été évaluée, tant en termes de capacité du Grand Dijon à assumer les investissements que de capacité à supporter les coûts d'exploitation du réseau.



Pour faire des économies d'échelle, le tramway du Grand Dijon aura le même design que celui de Brest, ci-dessus.

8.1. Financement des investissements

➔ **Les subventions attendues dans le cadre de ce projet s'élèvent à 143 millions d'euros HT et se répartissent de la manière suivante :**



- Après actualisation, **la charge nette à financer** ressort à 279,5 M€ financés par emprunt pour 216 M€ et autofinancés pour le solde grâce à l'augmentation du taux du versement transport de 1 % à 1,8 % au 1^{er} septembre 2008.
- La Communauté d'Agglomération Dijonnaise a obtenu **un prêt long terme bonifié de la Caisse des Dépôts et Consignations pour 100 M€**. La Banque Européenne d'Investissement sera sollicitée pour intervenir sur un niveau au moins comparable.

* La délibération du conseil de communauté du 12 novembre 2008 fait apparaître une demande de subvention de 75 M€ suite à une évaluation qui prenait en compte le matériel roulant comme éligible.

8.2. Soutenabilité du projet à long terme

➔ **L'analyse prospective** réalisée prend en compte la nécessité de financer le coût d'exploitation du réseau après sa mise en service, ainsi que l'amortissement des investissements et la couverture de la charge de la dette.

La nécessité de répondre à l'augmentation conséquente du volume des dépenses à couvrir dans le cadre du budget annexe des transports a d'ores et déjà été anticipée par l'augmentation du taux du Versement Transport à 1,8 % au 1^{er} septembre 2008.

➔ Compte tenu des hypothèses retenues sur l'évolution du produit du Versement Transport, des recettes commerciales et des dépenses d'exploitation du réseau, **le bilan financier** démontre la capacité du Grand Dijon à assumer le financement du projet :

En termes de ratios d'endettement, après une forte montée en charge de la dette sur les années 2010-2013, le budget annexe des transports devrait ramener sa capacité de désendettement en dessous de 15 ans en 2015 et en dessous de 10 ans en 2018, ce ratio étant tout à fait soutenable en comparaison avec une durée d'endettement de 25 ans environ.

➔ Cette bonne **capacité de la collectivité à se désendetter** est un atout important, puisque l'investissement sur les deux lignes de tramway ne fragilise pas sa situation financière et n'obère ainsi pas sa capacité future à entretenir le réseau et à l'étendre.

Au plan budgétaire, le budget annexe des transports pourra être équilibré dans le respect de la contrainte d'autofinancement de l'amortissement technique et financier du projet, ce qui confirme la bonne appréhension des enjeux en termes de maîtrise de l'exploitation du réseau et la capacité à investir et emprunter dans les proportions envisagées.

