

**“ La construction des deux lignes du tramway débute par des déviations de réseaux des concessionnaires (eau, gaz, électricité...) qui vont durer plusieurs mois. Depuis un an, les élus et les services du Grand Dijon n'ont pas ménagé leur peine pour faire avancer ce projet ambitieux : 400 millions d'euros d'investissement, trois ans de travaux, 20 kilomètres de desserte, 32 rames "cassis" signées Alstom... Avec le tram, Dijon entre dans le XXI<sup>e</sup> siècle et dans une nouvelle ère où le développement sera durable. ”**

# Le Grand Dijon const

## > L'essentiel

**C**'est une date clé à marquer d'une pierre blanche : le 17 décembre 2009, le préfet de Côte-d'Or signait la déclaration d'utilité publique (DUP) du tramway de Dijon. Par ce document, qui conclut la procédure de concertation et légitime le projet, le représentant de l'Etat donnait son feu vert à un projet historique et aux travaux entamés officiellement le 18 janvier 2010.

Pendant ces derniers mois, les services du Grand Dijon ont travaillé d'arrache-pied pour achever le projet et préparer la phase des travaux, qui sera la plus compacte possible afin de perturber la vie des riverains et des commerçants le moins longtemps possible. Le bouclage financier du projet a évidemment préoccupé les élus du Grand Dijon : dès le 25 juin, François Rebsamen signait avec la Caisse des dépôts et consignations un prêt de 100 millions d'euros ; fin 2009, le conseil régional de Bourgogne et le conseil général de Côte-d'Or donnaient leur accord pour un engagement financier respectivement de 40 et 20 millions d'euros ; l'Etat, pour sa part, avait accordé 47 millions d'euros au Grand Dijon dès le 30 avril, dans le cadre d'un appel à projets « transports en commun en site propre » mené dans la foulée du Grenelle de l'environnement. Quant à la nécessaire concertation autour du projet, elle s'est traduite par une première présentation du projet au public dès le printemps 2008, puis par l'organisation d'ateliers, début 2009, et surtout par une enquête publique de quatre semaines, en juin 2009, au terme de laquelle le préfet a donc signé la DUP. Pendant les travaux, une maison du tram, place Darcy, des brochures par secteur ainsi qu'un site internet dédié permettront aux habitants de s'informer et de faire connaître leurs observations. Car il n'y a pas de grand projet qui ne soit partagé avec la population. ■



## > Le projet tramway dans ses grandes lignes

**L**e Grand Dijon va investir 400 millions d'euros, d'ici à 2013 (dont 94 millions d'euros dès cette année), pour construire deux lignes de tramway dans l'agglomération, soit un tracé de 20 kilomètres ponctué par une trentaine de stations. Dès janvier 2013, 32 rames Citadis couleur cassis fabriquées par Alstom

emprunteront ce réseau, sept jours sur sept, desservant Chenôve au sud, Toison d'Or, Zénith et parc Valmy au nord, sites hospitalo-universitaires, équipements sportifs et Quetigny à l'est, non sans avoir longé le centre-ville et desservi la gare. Ce projet majeur s'accompagnera d'une refonte complète du réseau de

transports publics Divia, qui sera amorcé d'ailleurs dès cette année, à la fois pour anticiper l'arrivée du tram et pour tenir compte des travaux. Objectif : faire bénéficier de « l'effet tram » tous les habitants et visiteurs du Grand Dijon. L'engagement des travaux est une date importante d'un projet qui est sur les rails depuis plus de deux

# ruit son tram laissez-vous guider !



ans. Il faut rappeler que, dès 2006, le Grand Dijon avait commandité une étude sur la réalisation d'un « transport en commun en site propre » (TCSP), afin de doter la capitale bourguignonne d'un moyen de transport public moderne, et de permettre au réseau Divia, « victime » en quelque sorte de son succès, de prendre un nouvel essor. Avec une capacité attendue de 90 000 passagers par jour, le tramway est tout à la fois un moyen de transport de

masse, rapide et confortable, qui va doper la fréquentation des transports en commun, mais aussi contribuer à donner à Dijon un visage nouveau, plus moderne. Les axes et les places traversés par le tramway seront en effet profondément remaniés, au bénéfice d'un meilleur partage de l'espace public entre les transports publics, les voitures mais aussi les piétons et les vélos. Le point de départ de l'aventure, c'est le plan de déplacements

urbains adopté en 2001, prévoyant la mise en place un TCSP. Principe validé par les élus du Grand Dijon le 15 mai 2008, juste avant une première opération de concertation (du 2 juin au 11 juillet 2008). Le choix technique du tramway sur fer est entériné en novembre 2008. Et la déclaration d'utilité publique signée à peine un an plus tard, ce qui montre à quel point le Grand Dijon a su piloter son tramway avec efficacité. ■

## les dates clés

- **2006**  
Lancement des études de faisabilité
- **15 MAI AU 11 JUILLET 2008**  
Concertation préalable
- **12 NOVEMBRE 2008**  
Vote du Grand Dijon sur le projet de tramway
- **30 AVRIL 2009**  
Engagement de l'Etat à hauteur de 47 millions d'euros
- **25 MAI AU 29 JUIN 2009**  
Enquête publique
- **25 JUIN 2009**  
Signature d'un prêt de 100 millions d'euros avec la Caisse des dépôts
- **15 SEPTEMBRE 2009**  
Achat des rames à Alstom, avec Brest Métropole océane
- **17 SEPTEMBRE 2009**  
Acquisitions des anciens ateliers SNCF situés rue des Ateliers
- **17 DECEMBRE 2009**  
Déclaration d'utilité publique
- **18 JANVIER 2010**  
Début des travaux préparatoires et déviation de réseaux
- **ETE 2010**  
Démarrage des travaux d'ouvrage d'art
- **OCTOBRE 2010**  
Démarrage des travaux de la plate-forme
- **A PARTIR DE JUIN 2012**  
Essais, sur l'avenue Jean-Jaurès
- **DEBUT 2013**  
Mise en service des deux lignes