

"Croix ferroviaire" **- rendu de l'étude préalable -**

Rapporteur : M. Le Président

Rappel des phases de lancement

Par délibération du 17 décembre 1999, le Conseil Districale à l'unanimité s'est prononcé favorablement sur le principe d'une maîtrise d'ouvrage du District du Grand Besançon pour la réalisation d'une étude de faisabilité concernant la valorisation de la "croix ferroviaire" qui traverse l'agglomération bisontine.

Un courrier en date du 13 mars 2000 a informé les partenaires concernés par cette problématique (Etat, Conseil Régional, Conseil Général, TGB, Ville de Besançon, SNCF et RFF) de cette décision. Ce courrier avait également vocation à recueillir le plus rapidement possible leurs remarques et leurs propositions concernant ce partenariat.

Lors de la Conférence des Autorités Organisatrices des Transports qui s'est réunie le 31 mars 2000, le District a proposé la constitution d'un groupe de travail technique partenarial pour le lancement de l'élaboration du cahier des charges de l'étude.

Sur proposition du Groupe de Travail Technique constitué, afin d'assurer le portage de ce dossier ambitieux, le Conseil Districale du 26 mai 2000 a validé :

- que le Groupe de Travail "Aménagement du Territoire" du District élabore la stratégie et apporte une validation aux propositions districales qui seront faites dans le cadre de cette étude.
- que le District s'adjoigne les services d'un bureau d'études ou d'un Consultant qui assure, par une fonction d'assistance à maîtrise d'ouvrage, une mission de conseil et d'expertise auprès de l'équipe districale pour l'encadrement et la rédaction du cahier des charges de l'étude.

Après demande de devis auprès de plusieurs bureaux d'études et analyse de ces devis, le cabinet "RIBI & Associés" a été choisi par le Conseil Districale du 11 juillet 2000 pour assurer une prestation d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour un coût de 183.466 F TTC.

Cette prestation a commencé de manière effective au mois de septembre 2000.

Dans le cadre de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, la Commission n°4 « Transports-Déplacements » prend la suite de ce dossier.

Contenu de l'étude

Le cabinet "RIBI & Associés", en accord avec le Groupe de Travail, a mis en place une démarche d'assistance en quatre temps ayant pour objectif d'établir un pré-diagnostic sur le potentiel de développement d'un projet ferroviaire d'envergure sur un périmètre d'intervention allant de Saint-Vit à Laissey d'Ouest en Est, et de Boussières(sud-ouest)/Valdahon(sud-est) à Devecey/Auxon du Sud au Nord. Le périmètre préalable de réflexion a été plus large.

Cette démarche de pré-diagnostic a remis en cause in fine la rédaction d'un cahier des charges pour une étude pré-opérationnelle unique et d'envergure telle que prévue initialement par le Groupe de Travail.

Décomposition de la démarche :

1. Identification et synthèse des objectifs des partenaires (Septembre-Novembre 2000)

Le bureau d'études a rencontré l'ensemble des partenaires techniques pour cerner au mieux les attentes des uns et des autres pour la valorisation de la "Croix Ferroviaire". Ces entretiens ont permis une analyse dynamique des différents documents de cadrage existants (projets PDU, Schéma Régional des Transports, projets de RFF...).

Sur cette base, le bureau d'études a réalisé une première note méthodologique fixant une démarche et un programme de travail. Cette note pose les questions fondamentales pour la réalisation ou non de l'étude définitive, la prestation demandée à "RIBI & Associés" étant de déterminer par un pré-diagnostic succinct le potentiel de la croix ferroviaire dans notre agglomération.

La note d'avancement n°1 a été validée par le Groupe de Travail Technique le 3 novembre 2000. La Commission « Infrastructure » du District a pris connaissance de ce document lors de sa séance du 29 novembre 2000.

2. Traitement de toutes les questions clés relatives à l'offre et à la demande ferroviaire dans l'agglomération (Décembre 2000 - Février 2001)

Une note d'avancement n°2 a été présentée au Groupe de Travail Technique du 21 décembre 2000.

Cette note présente l'analyse dans les grandes lignes du potentiel de l'offre et de la demande ferroviaires dans notre agglomération. Elle propose déjà quelques principes de fonctionnement novateurs et d'amélioration de l'existant par la mise en place d'un système « dédié » à la seule desserte de l'agglomération (cadencement, fréquences accrues, matériel de l'agglomération, nouvelles haltes...).

Elle intègre à ces principes une ambition de transfert modal vers le ferroviaire en accord avec les projets de P.D.U.

Le potentiel de demande est estimé à 2.400 déplacements à la période de pointe du matin, soit une part modale de 17 %, alors qu'elle est aujourd'hui de l'ordre de 3 %...

3. Traitement de toutes les questions clés relatives aux infrastructures et aux coûts de fonctionnement : définition de l'opportunité de l'étude (février 2001 - Avril 2001)

Cette note traite l'ensemble de la dimension financière des projets potentiels déclinés dans la note précédente, tant en fonctionnement qu'en investissement pour la collectivité.

Investissements :

407 MF pour la variante correspondant aux ambitions du PDU ;

Fonctionnement :

170 à 235 MF pour la variante correspondant aux ambitions du PDU ;

Au sortir de cette phase, au regard des coûts estimés d'un projet très ambitieux, il s'est avéré que la rédaction d'un cahier des charges pour une étude pré-opérationnelle fine et d'envergure était prématurée. Le Groupe de Travail a souhaité la rédaction d'un rapport pédagogique de

synthèse ouvrant d'autres perspectives que la réalisation d'un système ferroviaire « dédié » sur les infrastructures ferroviaires de l'agglomération.

4. Rédaction d'un rapport final circonstancié. (mai 2001)

Ce rapport de synthèse remplace la rédaction du cahier des charges de l'étude pré-opérationnelle prévue initialement.

Ce rapport fait la synthèse des conclusions du Groupe de Travail. Il précise la pertinence d'actions ponctuelles et d'études permettant de générer de l'offre ferroviaire sans mettre en place un système dédié lourd techniquement et financièrement pour l'agglomération.

Cette amélioration circonstanciée de la « Croix ferroviaire » s'appuierait sur un partenariat accru avec le Conseil Régional, future autorité organisatrice des transports ferroviaires au 1^{er} janvier 2002.

Conclusion : des coûts disproportionnés au regard de la demande potentielle

Au regard des coûts estimés en comparaison du potentiel de demande attendu (2.400 déplacements à la période de pointe du matin), cette étude conclut qu'il n'est pas judicieux de réaliser une étude opérationnelle lourde sur un système ferroviaire périurbain dédié à la seule desserte de l'agglomération bisontine.

Les sommes avancées, notamment en fonctionnement (environ de 170 à 235 MF/an), paraissent hors de proportion pour le budget de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon. Les investissements estimés sont de 400 MF.

Les suites à donner

Cette étude ne condamne pas pour autant le développement ferroviaire de l'agglomération. Dans le cadre d'un partenariat accru avec le Conseil Régional, il est proposé d'approfondir techniquement et financièrement 3 volets spécifiques de la desserte ferroviaire de notre agglomération :

- l'axe Nord (Viotte-Auxon-Vesoul) ;
- la valorisation du chemin de fer en ville de Besançon (création de nouvelles haltes) ;
- l'aménagement de la halte du pôle santé.

Cet approfondissement sera repris dans une problématique générale, intégrant les réflexions des PDU, du Schéma Régional des Transports.

Le périmètre de la réflexion sera donc élargi, dans le cadre notamment de la conférence des A.O.T..

Dans le cadre de la régionalisation des transports à compter du 1^{er} janvier 2002, la Région devient l'autorité de référence pour le transport ferroviaire de voyageurs. La question de la desserte en T.E.R. de l'agglomération sera vue avec la Région.

A la majorité de 105 voix pour, 3 voix contre et 7 abstentions, le Conseil de Communauté valide les conclusions de l'étude et décide de travailler sur les trois axes définis par l'étude.

Pour extrait conforme,

Le Président