

Restructuration du réseau de transport de l'agglomération

Rapporteur : M. Le Président

Rappel

A compter du 1^{er} septembre 2002, les 57 communes de l'agglomération devront être desservies par un réseau d'agglomération unique intégrant à la fois les spécificités d'une desserte urbaine et d'une desserte périurbaine (fréquences différentes, matériel différent,...).

Cet objectif à atteindre nécessite une restructuration des réseaux Ctb et TGB existants accompagné d'une extension sur 22 communes actuellement desservies seulement pour les transports scolaires du Conseil Général.

Depuis juillet dernier les études sont engagées pour définir la structure du réseau (tracé des lignes et équipements intermodaux) et le niveau de service optimum au regard des attentes de la population et des contraintes budgétaires. L'offre de service doit être encore affinée ligne par ligne en terme de niveau de fréquence et du matériel mis en œuvre.

Ces études s'appuient sur les deux P.D.U de l'agglomération, le Schéma Directeur, les enquêtes menées sur les réseaux et l'ensemble des données socio-économiques disponibles (RGP99, carte scolaire, origine-destination des étudiants...).

Le réseau d'agglomération de septembre 2002 s'articule autour d'une refonte profonde du réseau périurbain, de la création de pôles d'échanges en entrée de ville (interconnexion de l'urbain et du périurbain) et de l'adaptation du réseau urbain à une nouvelle intermodalité avec un réseau périurbain renforcé.

En juillet dernier, la Commission « Transports-Déplacements » avait validé le schéma de principe structurant l'armature du réseau pour septembre 2002.

Le 27 novembre, la Commission « Transport-Déplacements » a consacré la totalité de sa séance à l'étude des projets de lignes et de pôles d'échanges.

1. Les grands principes d'un nouveau réseau périurbain

Un réseau actuel limité en service et en intermodalité

Le réseau actuel est composé de 17 lignes desservant 36 communes avec en moyenne 4 bus par sens par jour (spécifiques scolaires compris). Le réseau est principalement tourné vers les scolaires, ceux-ci représentant plus de 85 % des usagers. Les lignes sont en correspondances entre elles sur le territoire bisontins. La correspondance avec les lignes urbaines n'est assurée que sur le centre-ville, aux Orchamps et au terminus des Causses.

De nombreuses enquêtes de satisfaction, dont la dernière en avril dernier, ont fait ressortir des attentes des usagers en matière de ponctualité, d'amélioration des temps de parcours et de fréquence. Il a été par ailleurs constaté une lisibilité très moyenne de l'offre : horaires complexes et variables selon les jours de la semaine, titres nombreux et tarification peu simple, ...

Un réseau restructuré tourné vers l'amélioration de l'offre

Les études en cours s'appuient sur un concept d'offre novateur :

- Une offre lisible : il s'agit d'avoir désormais un concept de ligne, comme sur le réseau urbain, avec une continuité dans l'offre toute l'année et un principe généralisé de convergence vers les pôles d'échanges d'entrée de ville.
- Une offre standardisée : l'offre doit être désormais dimensionnée par commune en fonction de critères objectifs (poids de population, flux domicile-travail,...).
- Une offre qualitative : l'offre doit être améliorée en matière d'information et de communication (avec les usagers, avec les services chargés du contrôle de l'exploitation) et en terme de service assuré, ponctualité, gestion des correspondances,...
- Une offre compétitive : le temps de parcours doit être inférieur à 30 minutes du bout de ligne aux pôles d'échanges urbains ; l'offre nouvelle doit permettre de desservir les principaux pôles générateurs de déplacements dans l'agglomération (commerces, équipements d'agglomération,...).

Les dessins des lignes selon ces principes

Lors de la commission « Transports-Déplacements » du 27 novembre, un projet comprenant 26 futures lignes du réseau périurbain réparties sur 4 secteurs géographiques a été présenté. Ces lignes reprennent les principes déclinés précédemment : en moyenne 20 à 25 minutes de temps de parcours, correspondance aux pôles d'échanges urbains, une offre accrue,....

Il s'agit de projets de lignes qui présentent dans certains cas plusieurs variantes. Ces projets, affinés, pourraient faire l'objet de présentation auprès des conseils municipaux des secteurs à la fin du mois de janvier.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur :

- **Les grands principes de la restructuration du réseau périurbain ;**
- **La nécessité de présenter le détail de cette restructuration aux conseillers municipaux dans le cadre de réunions de secteur.**

2. La création de pôles d'échanges d'entrée de ville

Un réseau organisé autour de 3 pôles d'échanges

L'organisation du réseau sur des espaces fondamentalement différents (densité urbaine ; étalement périurbain) impose la mise en place de correspondances améliorées entre des lignes périurbaines radiales vers Besançon et des lignes urbaines rayonnantes dans Besançon. L'intermodalité est l'un des principes fondateurs du réseau de septembre 2002 : intermodalité urbain/périurbain, intermodalité tarifaire routier/ferroviaire,....

La restructuration de septembre 2002, pour fonctionner de manière optimale, s'appuie sur 3 pôles d'échanges (plate-forme de correspondance entre bus et cars) situées en entrée de ville sur des sites stratégiques : Orchamps (entrée Est, groupes scolaires, activités), Ledoux (Entrée Nord, groupes scolaires, Campus, Activités TEMIS) et Micropolis (Entrée Sud-Ouest, Groupes scolaires, équipements, commerces).

Seul le pôle d'échanges d'Orchamps est opérationnel aujourd'hui.

Pour septembre 2002 : 2 pôles d'échanges à réaliser

Les pôles de Ledoux et Micropolis nécessitent la réalisation d'aménagements de voirie. Les études en cours ont pour objectif de définir le détail du programme : nombre de bus et cars en heure de pointe et en heure creuse, nombre de quais nécessaires, accessibilité, nature des équipements d'information des usagers à mettre en œuvre, abris à prévoir, nature des infrastructures...

Au niveau des programmes, ces pôles d'échanges sont estimés à 4 MF HT chacun, parking-relais compris pour Micropolis. De manière prévisionnelle, on peut attendre un co-financement de l'Etat à hauteur de 35 % et de la Région et du Département à hauteur de 10 % chacun comme dans le cadre de l'opération de réaménagement du parvis de la Gare Viotte. Une demande de subvention devra être faite dans ce sens, ces projets étant inscrits dans les P.D.U approuvés par l'agglomération.

Ces programmes, déjà bien avancés, vont permettre de réaliser l'Avant-projet sommaire (APS) qui présentera le « dessin » et le coût détaillés de ces équipements.

Pour tenir l'objectif de septembre 2002, les travaux doivent être réalisés au plus tard en juillet et en août 2002. Pour assurer la réalisation des travaux, une procédure d'appel d'offre devra être lancée dès janvier-février après la validation de l'APS. Un dossier de demande de subvention auprès des co-financeurs potentiels devra être réalisé à la même date.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur :

- **Le principe de la réalisation de deux pôles d'échanges stratégiques à Ledoux et à Micropolis afin d'assurer au mieux l'intermodalité entre le réseau urbain et le réseau périurbain ;**
- **La réalisation d'un Avant-Projet Sommaire détaillant les deux pôles d'échanges ;**
- **L'autorisation à donner à Monsieur le Président pour lancer la procédure de demande de subvention et pour signer avec les partenaires co-financeurs les conventions relatives au financement de ces opérations d'aménagement ;**
- **L'autorisation à donner à Monsieur le Président pour signer toutes les pièces relatives à la procédure d'appel d'offre, et le cas échéant, aux avenants, dans la limite des crédits inscrits au budget.**

3. Les grands principes de la restructuration du réseau urbain

Les modifications à attendre sur le réseau urbain concernent essentiellement pour septembre 2002 l'amélioration de certains dysfonctionnements actuels des lignes urbaines et la prise en compte d'une nécessaire interconnexion avec le réseau périurbain aux pôles d'échanges.

Un réseau urbain évoluant dans la continuité

Les principes qui régissent l'évolution du réseau urbain sont :

- Assurer la continuité de l'offre périurbaine en desservant efficacement les pôles d'échanges
- Perturber le moins possible les habitudes de déplacement de la clientèle actuelle
- Maintenir une offre de transport attractive et efficace en centre-ville
- Améliorer la desserte des équipements structurants de l'agglomération : polyclinique, campus, Gare Viotte,...

- Améliorer de façon globale le temps de trajet pour les usagers

Le réseau urbain va devoir assurer des correspondances efficaces (fréquentes et rapides) entre les pôles d'échanges et les différents générateurs de Besançon, dont le centre-ville. Il s'agit de projets de lignes qui devront faire l'objet d'une concertation appropriée.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur :

- **les grands principes de la restructuration du réseau urbain ;**
- **les modalités selon lesquelles la concertation devra être organisée**

Pour extrait conforme,

Le Président