

# Etude de faisabilité et d'opportunité d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) – Validation de l'étude

**Rapporteur : M. Jean-Claude ROY, Vice-Président**

AVIS		
<b>Commission n°4</b>		<b>Validation du Vice-Président</b>
séance du 12/04/05	Favorable	Le 02/06/05
<b>Bureau</b>		
séance du 16/06/05	Favorable	

Inscription budgétaire	
Budget Annexe Transport <u>Décision modificative n°2</u> Imputation : 2031.815	Montant de l'opération : 200 000 € HT

## **I. Le contexte : une réseau de transport urbain pénalisé par l'augmentation du trafic automobile**

Dans le cadre des orientations définies dans le PDU et le schéma directeur, la CAGB a engagé une étude d'opportunité / faisabilité d'un transport en commun en site propre. En effet, même si le réseau GINKO donne d'excellents résultats (équivalents à ceux d'agglomérations de plus grande taille telles que Brest, Reims, Le Havre ...), il est observé une diminution de la vitesse commerciale directement liée à l'augmentation du trafic automobile : les bus demeurent confinés dans les encombrements de la circulation générale.

La solution la plus pertinente à ce problème croissant consiste à isoler les transports en commun de la circulation des véhicules privés en les faisant rouler sur des voies prioritaires appelés sites propres (TCSP). Il est apparu nécessaire d'étudier l'opportunité et la faisabilité d'une telle infrastructure.

## **II. Les objectifs : combiner développement du transport public et développement de l'agglomération.**

L'amélioration globale du réseau Ginko par la mise en place d'un TCSP se décline en plusieurs objectifs identifiés en préalable à l'étude et affinés au fur et à mesure de l'avancement de cette dernière. Ils se déclinent de la façon suivante :

- **Renforcer l'usage des transports collectifs : créer un lien social fort et préserver l'environnement**
  - ⇒ Desservir le plus grand nombre d'habitants de l'agglomération
  - ⇒ Augmenter la vitesse des transports collectifs au bénéfice des usagers
  - ⇒ Améliorer le confort des transports collectifs
  - ⇒ Assurer l'accessibilité des transports collectifs aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
  - ⇒ Accroître la part de marché des transports collectifs pour réduire les nuisances de la voiture

- **Renforcer l'usage des autres modes alternatifs à la voiture particulière : créer une chaîne de déplacement « vertueuse »**
  - ⇒ Faciliter l'intermodalité : permettre l'utilisation facile par l'utilisateur de plusieurs modes de transports lors de ses déplacements
  - ⇒ Partager l'espace public entre les différents modes de transport en permettant à chaque mode d'exister et de cohabiter dans la ville
  - ⇒ Maîtriser le trafic automobile par l'offre d'une alternative efficace à la voiture particulière
  
- **Favoriser un développement harmonieux**
  - ⇒ Relier le maximum d'espaces à vivre : espaces résidentiels, zones d'emplois, sites de loisirs,..
  - ⇒ Irriguer le centre ville de Besançon tout en limitant les nuisances de la circulation automobile
  - ⇒ Equilibrer l'urbanisation en contribuant à l'émergence de nouveaux quartiers soucieux d'une qualité de vie améliorée.

*Nota : Si l'implantation d'une infrastructure de TCSP trouve plus particulièrement sa pertinence sur le périmètre urbain de la ville de Besançon, le plus contraint (voies étroites, fortes densités urbaines, nombreux générateurs de déplacements, convergence des trafics automobiles), **le rôle du TCSP est bien d'améliorer globalement GINKO et de bénéficier à tous les usagers de l'agglomération.***

### **III. Les résultats de l'étude**

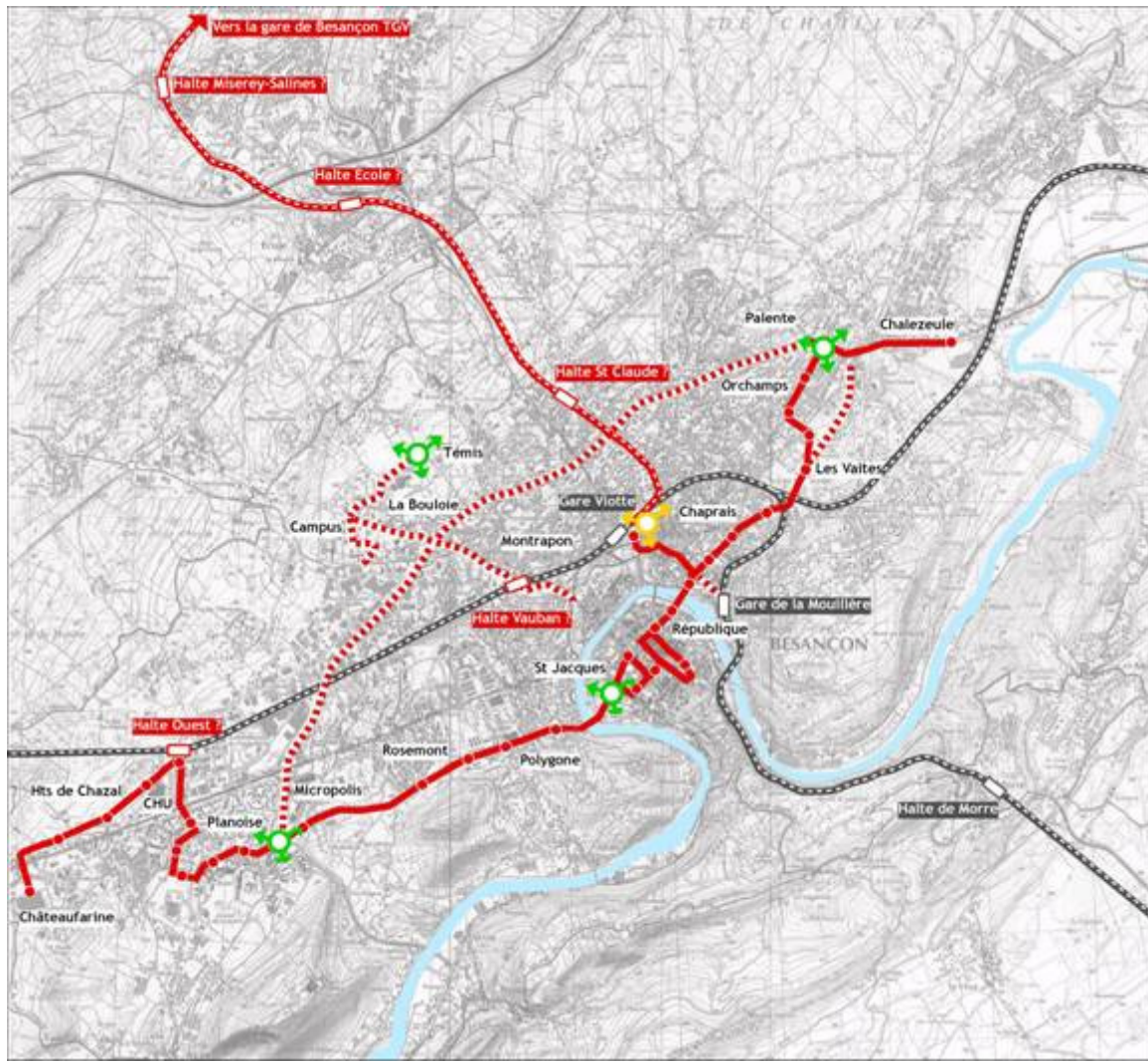
Cette étude aboutit à la définition d'une armature TCSP se plaçant fortement dans un cadre d'intermodalité et de maillage. En effet si une ligne Ouest – Est empruntée par un matériel à forte capacité (type trolley-bus) constitue l'épine dorsale du réseau, une offre bus et ferroviaire vient la compléter, le tout formant un réseau TCSP permettant de desservir environ 70 000 habitants.

Le projet global à long terme, dont la réalisation serait étalée sur une période de 10 à 12 ans, est donc constitué :

- a. De deux lignes de TCSP pour un total de 18 Km (nota : ces deux lignes font respectivement 11 et 7 Km, mais du fait d'un tronçon commun en centre-ville, l'itinéraire est constitué de 15 Km de voirie TCSP), avec un nouveau matériel à forte capacité, reliant l'ouest bisontin (Planoise – Hauts-du-Chazal) à l'est bisontin (Palente-Chalezeule), via le centre-ville et desservant la Gare Viotte ;
  
- b. D'une offre d'itinéraires TCSP en sites propre bus, sur une longueur totale de 14 Km, se déclinant sur les axes TEMIS-Campus-Vauban, Vaites-Orchamps et boulevards nord, ce dernier étant intégralement lié à la mise en œuvre d'une liaison de transit nord Est ;
  
- c. D'une liaison ferroviaire Nord (Viotte-Auxon), desservant potentiellement de nouvelles haltes ferroviaires : ce volet ferroviaire est étroitement lié aux réflexions en cours sur le système TGV dans le cadre de la réalisation de la LGV Rhin-Rhône.

Une première phase de réalisation à moyen terme (5 à 7 ans) s'appuierait sur la réalisation d'une première ligne de TCSP de 11 Km (équipée de matériel type trolleybus), sur l'axe Hauts-du-Chazal-Centre Ville-Gare Viotte, et de 7,5 kilomètres de sites propres bus (Centre Ville-Palente, TEMIS-Campus-Vauban) et du doublement d'une partie de la voie ferrée nord en fonction du dossier TGV.

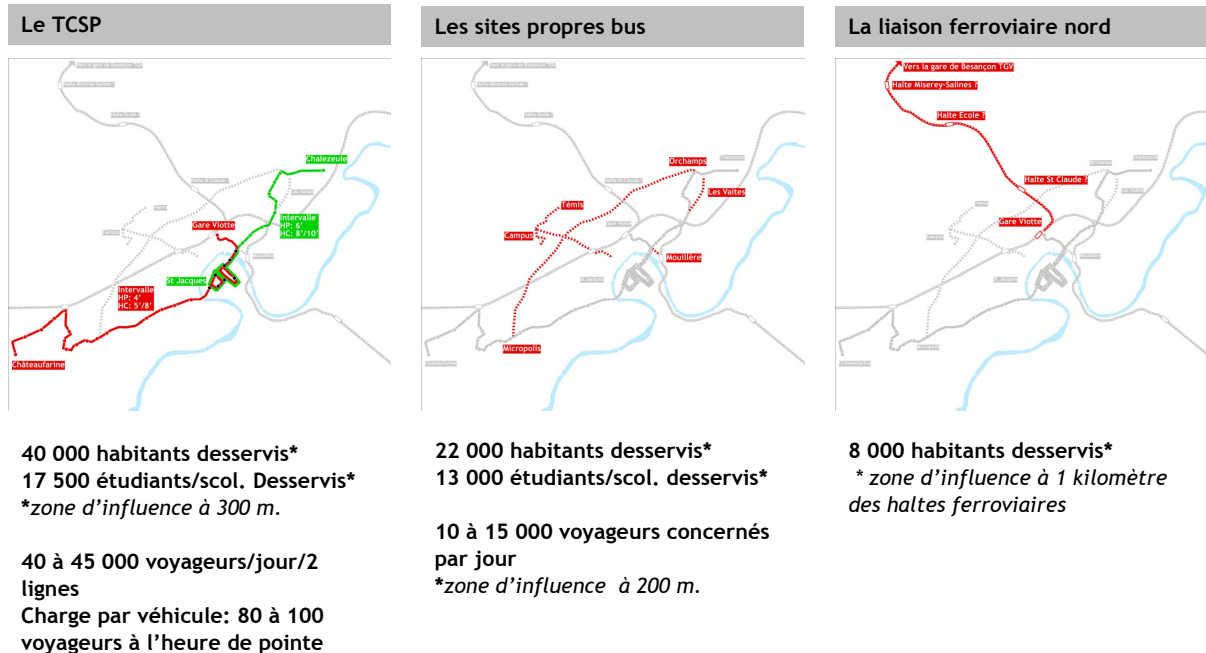
## Le projet de TCSP global : horizon 10 à 12 ans...



### Les opportunités desservies par le réseau : estimation de la clientèle

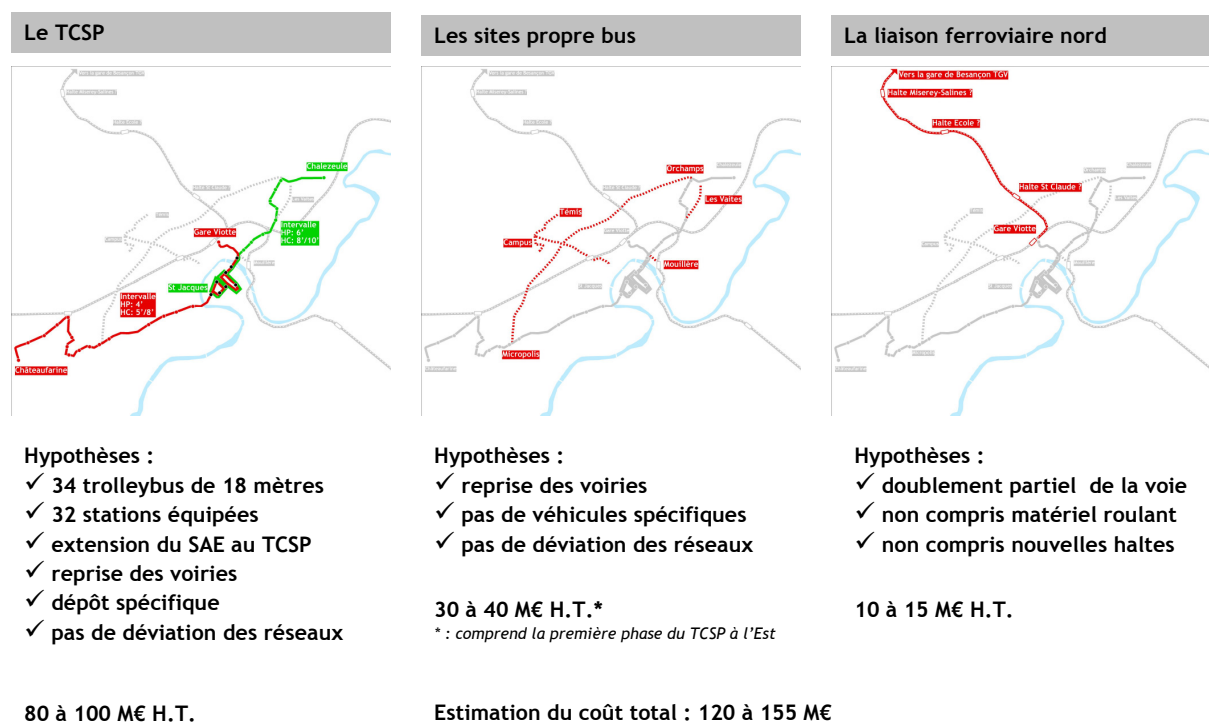
Les estimations présentées par cette étude font apparaître que 50 000 à 70 000 voyageurs/jour utiliseront le réseau TCSP, soit un gain de clientèle globale sur le réseau Ginko de 20 à 30 %.

Les seules lignes de TCSP entre les Hauts-du-Chazal et Chalezeule devraient transporter à terme environ 40.000 voyageurs/jour, soit l'équivalent de 47 % du nombre de voyageurs transportés actuellement sur l'ensemble du réseau GINKO (85.000 voyageurs/jour)



### Les coûts de réalisation de l'armature TCSP (horizon 10-12 ans)

Le coût global de réalisation du TCSP est estimé entre 120 et 155 M€ d'investissement et se décompose comme suit :



Le financement des investissements s'appuierait potentiellement sur le recours à l'emprunt et l'augmentation du taux de Versement Transport. Les analyses financières approfondies feront l'objet d'études ultérieures lors de la définition opérationnelle du projet.

Les résultats de l'étude prévoient la quasi neutralité de l'impact de ces investissements sur le bilan de fonctionnement de GINKO : en effet une augmentation des coûts d'exploitation de 1,2 M€ HT par an serait compensée par une augmentation des recettes commerciales de 1,5 à 2 M€ HT par an, soit une diminution possible du coût de fonctionnement du réseau GINKO de 0,3 à 0,8 M€ HT par an.

#### **IV. Les suites à donner**

Suite à cette étude d'opportunité-faisabilité démontrant toute la pertinence de la création d'une armature TCSP sur le réseau de transport de l'agglomération, il convient de poursuivre ce projet par une phase d'approfondissement pré-opérationnelle impliquant la réalisation d'études spécifiques préliminaires à la conception et à la mise en œuvre de cette offre TCSP.

Le coût de l'ensemble des études à mener est estimé à 600 à 900 K€ HT (soit entre 0,4 et 0,6 % du coût de l'opération). Cependant, ces études ne présentent pas le même niveau de priorité : il conviendra dans un premier temps de réaliser une étude d'insertion fonctionnelle et urbaine des 15 Km de TCSP (lignes Ouest – Est) et de l'axe ferroviaire Nord au 1/1000°. Une étude expertisant les matériels roulants potentiels devra également être rapidement effectuée. Ces deux études coûteraient respectivement environ 150 K€ HT et 50 K€ HT. La durée de réalisation de ces deux études, menées concomitamment, serait de 18 mois.

**A la majorité, 2 abstentions, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur :**

- **la validation de l'étude de faisabilité / opportunité d'un TCSP d'agglomération**
- **le lancement des deux études prioritaires, soit :**
  - **l'étude d'insertion fonctionnelle et urbaine des 15 Km de voirie TCSP et de l'axe ferroviaire nord, pour environ 150 K€ HT**
  - **l'étude d'expertise des matériels roulants, pour environ 50 K€ HT**
- **l'inscription de 200 K€ HT de crédits d'études par décision modificative n°2 du budget 2005.**

Pour extrait conforme,

Le Président

Rapport adopté à la majorité :

Pour : 114

Contre : 0

Abstention : 2