

Projet de mise en oeuvre d'un réseau de Transports en Commun en Site Propre d'agglomération – Décision de réalisation

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

AVIS		
Bureau		Validation du Vice-Président
Séance du 1/12/05	Favorable	Le 16/11/05

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

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) approuvés par la CAGB le 8 juin 2001 doivent répondre à l'ensemble des objectifs prévus par les dispositions des articles 28 et suivants de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI, 30 décembre 1982) dans leur rédaction issue, d'une part, de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU du 13 décembre 2000) et, d'autre part, de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (loi du 11 février 2005).

Dans le cadre des orientations définies dans les PDU de 2001, complétées par le schéma directeur de l'agglomération bisontine (SDAB), la CAGB a réalisé sur la période 2004-2005 une étude d'opportunité / faisabilité pour la réalisation d'un réseau de transport en commun en site propre (TCSP). 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.

Afin de répondre aux enjeux des PDU en proposant un réseau de transport public plus performant (fréquence, rapidité, confort, accessibilité,...) et restreindre ainsi l'usage de la voiture particulière dans l'agglomération, 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).

II. Les objectifs : combiner développement du transport public et développement de l'agglomération par la création d'un réseau TCSP

La mise en place d'un réseau TCSP sur l'agglomération bisontine répond à plusieurs objectifs :

- **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 liées à la voiture particulière.

- **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
 - ⇒ équilibrer l'urbanisation en contribuant à l'émergence de nouveaux quartiers soucieux d'une qualité de vie améliorée.

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), **l'objectif du TCSP est bien d'améliorer globalement GINKO et de bénéficier à tous les usagers de l'agglomération.**

III. Les principes du réseau TCSP

Les résultats de l'étude d'opportunité/faisabilité d'un réseau TCSP d'agglomération, validée par délibération le 8 juillet 2005, a abouti 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.

Définition du réseau TCSP à l'horizon 10 à 12 ans

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

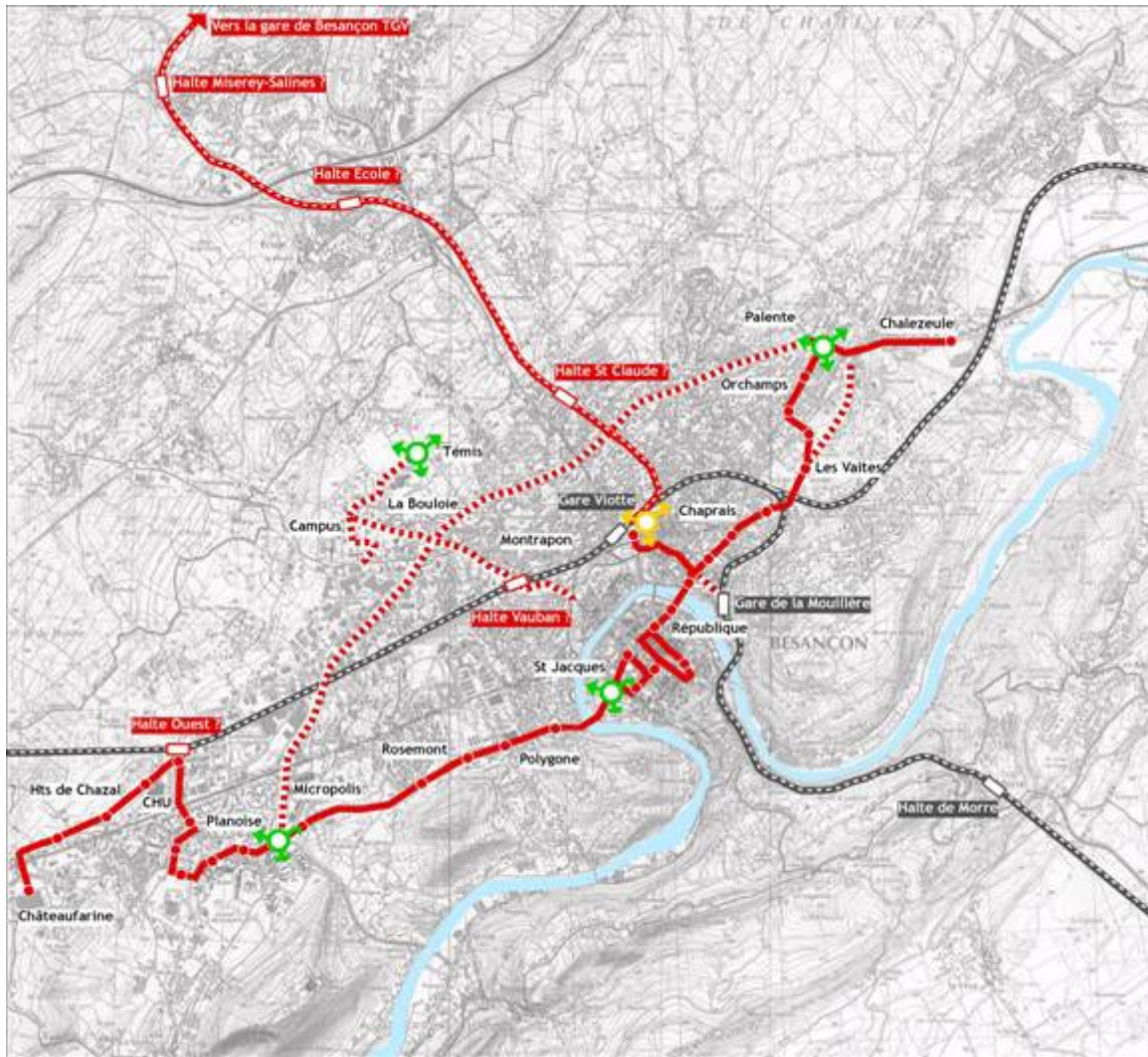
- a. De deux lignes en site propre intégral routier pour un total estimé à 18 Km (nota : ces deux lignes font respectivement environ 11 et 7 Km, mais du fait d'un tronçon commun en centre-ville, l'itinéraire est constitué de 15 Km de voirie TCSP), avec un nouveau matériel à forte capacité, reliant l'ouest 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 en sites propre bus, sur une longueur totale estimée à 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 en site propre intégral d'environ 11 Km (équipée potentiellement de matériel type trolleybus), sur l'axe Hauts-du-Chazal-Centre Ville-Gare Viotte, et d'environ 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 de l'avancement du projet TGV Rhin-Rhône.

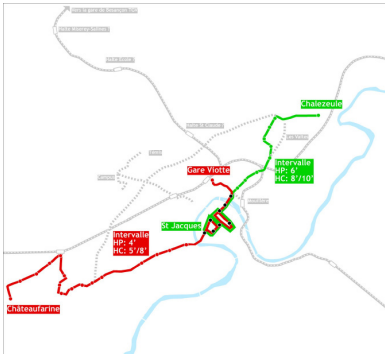
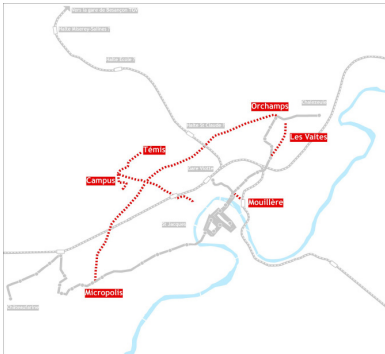
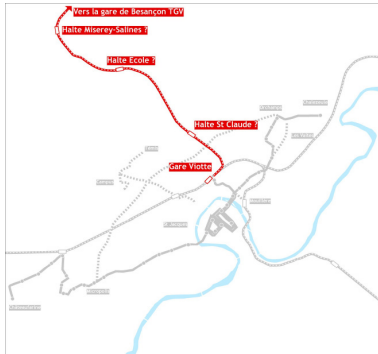
Le réseau de TCSP à l'horizon 10 à 12 ans



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

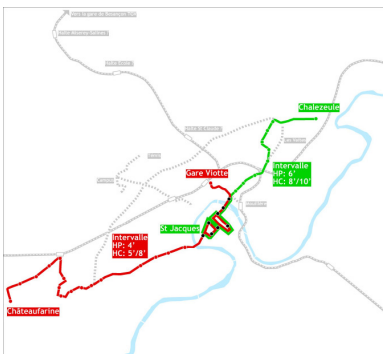
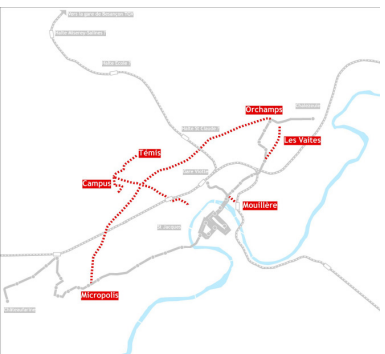
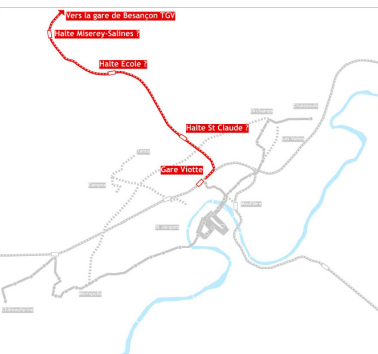
Les estimations présentées par cette étude font apparaître que 50 000 à 70 000 voyageurs/jour utiliseraient le réseau TCSP, soit un gain de clientèle globale sur le réseau Ginko de 20 à 30 %.

Les seules lignes de TCSP en site propre intégral 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).

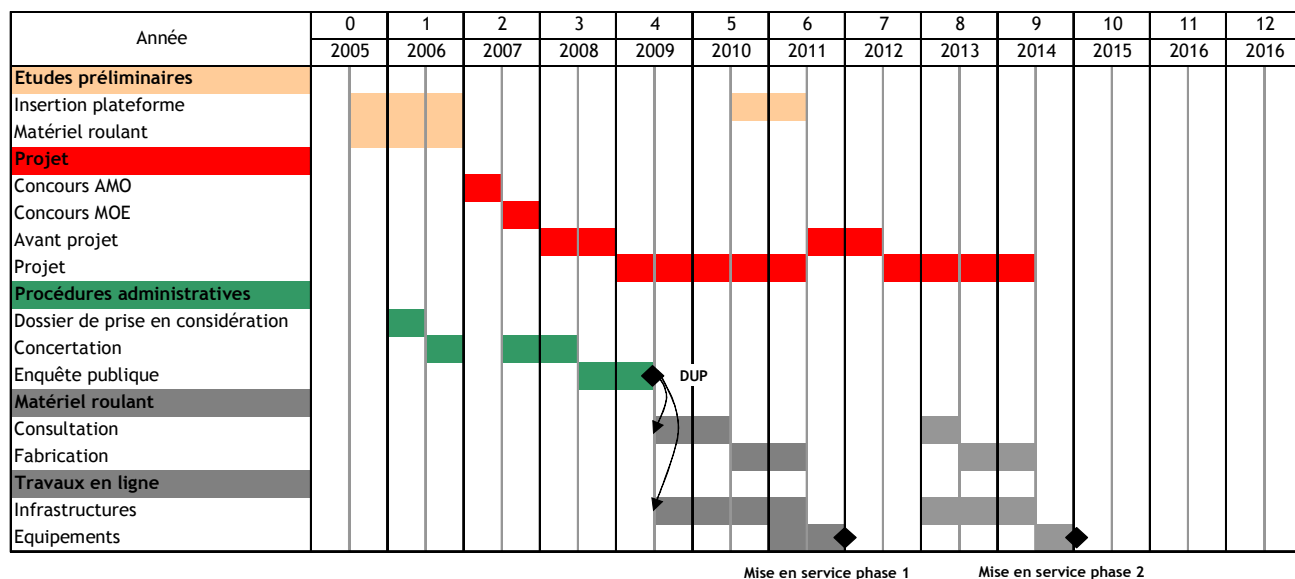
Le site propre intégral	Les sites propres bus	La liaison ferroviaire nord
		
<p>40 000 habitants desservis* 17 500 étudiants/scol. Desservis* *zone d'influence à 300 m.</p> <p>40 à 45 000 voyageurs/jour/2 lignes Charge par véhicule: 80 à 100 voyageurs à l'heure de pointe</p>	<p>22 000 habitants desservis* 13 000 étudiants/scol. desservis* 10 à 15 000 voyageurs concernés par jour *zone d'influence à 200 m.</p>	<p>8 000 habitants desservis* * zone d'influence à 1 kilomètre des haltes ferroviaires</p>

Estimation des coûts de réalisation du réseau TCSP (horizon 10-12 ans)

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

Le site propre intégral	Les sites propre bus	La liaison ferroviaire nord
		
<p>Hypothèses :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 34 trolleybus de 18 mètres ✓ 32 stations équipées ✓ extension du SAE au TCSP ✓ reprise des voiries ✓ dépôt spécifique ✓ pas de déviation des réseaux <p>80 à 100 M€ H.T.</p>	<p>Hypothèses :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ reprise des voiries ✓ pas de véhicules spécifiques ✓ pas de déviation des réseaux <p>30 à 40 M€ H.T.* * : comprend la première phase du TCSP à l'Est</p> <p>Estimation du coût total : 120 à 155 M€</p>	<p>Hypothèses :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ doublement partiel de la voie ✓ non compris matériel roulant ✓ non compris nouvelles haltes <p>10 à 15 M€ H.T.</p>

Planning prévisionnel de l'opération globale



En fonction de ce planning, les travaux pour la réalisation du réseau TCSP pourraient donc démarrer dans un délai maximum de 5 ans.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sur la base des études existantes, :

- décide du principe de la réalisation d'une infrastructure de transport collectif en site propre en mode routier et ferroviaire devant transporter à terme, de manière estimative, 50 000 à 70 000 voyageurs/jour,
- prend acte que la réalisation de cette infrastructure devrait représenter un engagement financier, pour la CAGB, de l'ordre de 120 à 155 millions d'euros hors taxe valeur 2005 (Montant que les études à venir auront vocation à préciser),
- prend acte que les travaux de réalisation de cette infrastructure démarreraient dans un délai maximum de cinq ans à compter de la date de la délibération. Cette décision permettrait alors de dé plafonner le versement transport (VT). Si les travaux n'étaient pas réalisés dans les 5 ans, le taux de VT serait alors ramené 1,05 %, taux en vigueur au 31 décembre 2005.
- autorise Monsieur le Président à signer tous les actes et documents inhérents à l'exécution de la présente délibération.

Pour extrait conforme,

Le Président

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 111

Contre : 0

Abstention : 0