

EXTRAIT DU REGISTRE
des
délibérations du Conseil de Communauté

N° délib. : 000659

Séance du jeudi 20 novembre 2008

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la C.C.I.D - 46 avenue Villarceau à Besançon, sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Conseillers communautaires en exercice : 138

Étaient présents : **Amagney :** Thomas JAVAUX **Arguel :** André AVIS **Audeux :** Françoise GALLIOU **Auxon-Dessous :** Jacques CANAL, Jacques THIEBAUT (représenté par Jean-Pierre BASSELIN) **Auxon-Dessus :** Serge RUTKOWSKI, Geneviève VERRON **Avanne Aveney :** Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD **Besançon :** Hayatte AKODAD (jusqu'au rapport 8.3), Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN, Catherine BALLOT, Nicolas BODIN, Patrick BONTEMPS, Martine BULTOT, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI (à partir du rapport 1.1.1), Jean-Jacques DEMONET, Cyril DEVESA, Emmanuel DUMONT, Odile FAIVRE-PETITJEAN, Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN, Didier GENDRAUD, Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX (jusqu'au rapport 8.3), Nicolas GUILLEMET, Lazhar HAKKAR, Martine JEANNIN, Solange JOLY, Jean-Sébastien LEUBA (à partir du rapport 5.1), Christophe LIME, Michel LOYAT, Annie MENETRIER (à partir du rapport 4.1), Franck MONNEUR, Jacqueline PANIER, Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE, Béatrice RONZI, Jean-Claude ROY, Edouard SASSARD, Joëlle SCHIRRER, Corinne TISSIER, Sylvie WANLIN, Nicole WEINMAN **Beure :** Philippe CHANEY, Auguste KOELLER (représenté par Michel PIDANCET) **Boussières :** Roland DEMESMAY **Braillans :** Alain BLESSEMAILLE **Busy :** Philippe SIMONIN **Chaleze :** Christophe CURTY (représenté par Roger GREMION) **Chalezeule :** Raymond REYLE **Champagney :** Claude VOIDEY **Champvans les Moulins :** Jean-Marie ROTH **Chatillon le Duc :** Denis GALLET, Philippe GUILLAUME **Chaucenne :** Bernard VOUGNON **Chaufontaine :** Christiane BEUCLER **Chemaudin :** Bruno COSTANTINI, Gilbert GAVIGNET **Dannemarie sur Crête :** Jean-Pierre PROST **Deluz :** Sylvaine BARASSI **Ecole Valentin :** André BAVEREL, Yves GUYEN (à partir du rapport 2.1) **Fontain :** Jean-Paul DILLSCHNEIDER **François :** Françoise GILLET, Claude PREIONI **Genes :** Jean SIMONDON (représenté par Maryse MILLET) **Grandfontaine :** François LOPEZ, Laurent SANSEIGNE **La Chevillotte :** Jean PIQUARD **La Vèze :** Jacques CURTY **Larnod :** Gisèle ARDIET (représentée par M. Hugues TRUDET) **Le Gratteris :** Cédric LINDECKER **Mamirolle :** Daniel HUOT, Didier MARQUER **Marchaux :** Bernard BECOULET **Mazerolles le Salin :** Daniel PARIS **Miserey Salines :** Marcel FELT, Denis JOLY **Montfaucon :** Michel CARTERON, Pierre CONTOZ **Montferrand le Château :** Marcel COTTINY, Pascal DUCHEZEAU (représenté par Mme Séverine MONLLOR) **Morre :** Jean-Michel CAYUELA, Gérard VALLET **Nancray :** Jean-Pierre MARTIN (représenté par Mme Josette LANGUEBIEN), Daniel ROLET **Noironte :** Bernard MADOUX **Novillars :** Philippe BELUCHE **Osselle :** Jacques MENIGOZ **Pelousey :** Catherine BARTHELET, Claude OYTANA **Pirey :** Robert STEPOURJINE **Pouilley les Vignes :** Jean-Marc BOUSSET (représenté par M. Dominique CLERGET jusqu'au rapport 8.3), Jean-Michel FAIVRE **Rancenay :** Michel LETHIER **Roche lez Beupré :** Stéphane COURBET, Jean-Pierre ISSARTEL (représenté par M. Joël JOSSO) **Routelle :** Claude SIMONIN **Saône :** Maryse BILLOT, Alain VIENNET **Serre les Sapins :** Gabriel BAULIEU, Christian BOILLEY **Tallenay :** Jean-Yves PRALON **Vaire Arcier :** Patrick RACINE **Vaire le Petit :** Michèle DE WILDE **Vaux les Prés :** Bernard GAVIGNET

Étaient absents : **Besançon :** Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Pascal BONNET, Françoise BRANGET, Yves-Michel DAHOUI, Béatrice FALCINELLA, Fanny GERDIL, Abdel GHEZALI, Valérie HINCELIN, Sylvie JEANNIN, Jacques MARIOT, Carine MICHEL, Nohzat MOUNTASSIR, Michel OMOURI, Elisabeth PEQUIGNOT, Jean ROSSELOT, Marie-Noëlle SCHOELLER **Boussières :** Bertrand ASTRIC **Champoux :** Thierry CHATOT **Dannemarie sur Crête :** Gérard GALLIOT **Novillars :** Bernard BOURDAIS **Pirey :** Jacques COINTET **Pugey :** Marie-Noëlle LATHUILIERE **Thise :** Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH **Thoraise :** Jean-Michel MAY **Torpes :** Bernard LAURENT, **Torpes :** Patrick VERDIER

Secrétaire de séance : Béatrice RONZI

Procurations de vote :

Mandants : H. AKODAD (à partir du rapport 2.1), T. BENNETEAU DE LAPRAIRIE, F. BRANGET, Y.-M. DAHOUI, A. GHEZALI, J.-P. GOVIGNAUX (à partir du rapport 2.1), V. HINCELIN, J.-S. LEUBA (jusqu'au rapport 0.2), C. MICHEL, N. MOUNTASSIR, M. OMOURI, E. PEQUIGNOT, J. ROSSELOT, M.-N. SCHOELLER, B. ASTRIC, Y. GUYEN (jusqu'au rapport 8.3), B. BOURDAIS, M.-N. LATUILIERE, J.-M. MAY.

Mandataires : B. RONZI (à partir du rapport 2.1), M. BULTOT, C. VOIDEY, J.-J. DEMONET, F. FELLMANN, J.-C. ROY (à partir du rapport 2.1), F. PRESSE, N. BODIN (jusqu'au rapport 0.2), S. WANLIN, N. GUILLEMET, M. JEANNIN, C. GELIN, E. SASSARD, E. DUMONT, J.-P. TAILLARD, A. BAVEREL (jusqu'au rapport 8.3), P. BELUCHE, A. AVIS, R. DEMESMAY.

Objet : Point d'information sur l'avancement du projet de TCSP : premiers enseignements de la concertation préalable et indications sur les conditions financières de la mise en oeuvre du projet

Point d'information sur l'avancement du projet de TCSP : premiers enseignements de la concertation préalable et indications sur les conditions financières de la mise en oeuvre du projet

Rapporteur : Jean-Claude ROY, Vice-Président

Résumé :

La présente délibération porte sur l'avancement du projet de TCSP de l'agglomération bisontine. Plus particulièrement :

- premiers enseignements de la concertation préalable,
- conditions financières de la mise en oeuvre du projet.

I. Préambule

Par délibération du 16 décembre 2005, le Conseil de Communauté a voté le principe de réalisation d'un réseau de TCSP. Après les études de faisabilité réalisées en 2006 et 2007, sur un axe structurant Est-Ouest, et le lancement de différents contrats d'assistance à maîtrise d'ouvrage, le lancement de la concertation publique préalable a été décidé par le Conseil du 5 mai 2008. Cette concertation, dont les modalités et les premiers résultats sont présentés ci-après, s'est tenue en septembre et octobre 2008.

L'objectif en terme de délais est de définir le projet de référence, d'une part pour le dépôt d'un dossier de candidature à l'appel à projets lancé par l'Etat en vue d'obtenir une subvention et d'autre part pour préciser le dossier de DUP et le déposer en mai 2009, en vue d'obtenir la DUP vers mi-2010, l'enquête publique, prochaine étape de concertation, étant prévue vers septembre 2009.

A/ Contexte du dossier d'appel à projets

Suite au Grenelle de l'environnement, l'Etat a annoncé à l'issue du conseil des ministres du 22 octobre dernier le lancement d'un appel à projets de TCSP hors Ile-de-France, visant à participer financièrement à la création de 1500 kms de lignes d'ici à 2020. L'objectif est de réduire à cette date, les émissions de CO2 de 20 %.

La circulaire concernant cet appel à projets a été publiée le 6 novembre et en terme de délais, 3 mois sont prévus pour l'élaboration des dossiers par les différents autorités organisatrices de transports urbains (AOTU)*, soit jusqu'au 30 janvier 2009.

B/ Contenu du dossier

Schématiquement l'Etat dans sa proposition subventionne :

- 25 % de l'infrastructure de transport pour les Tramway, avec un plafond subventionnable de 20 M€/km,
- 25 % pour les bus à haut niveau de service (BHNS) électriques ou trolleybus, avec un plafond subventionnable à 8 M€/km,
- 20 % pour les BHNS thermiques, avec un plafond subventionnable à 5 M€/km.

Sont également subventionnables, les pôles d'échange et les parkings à vélos.

450 M€ de moyens d'engagement sont prévus pour cet appel à projets, auxquels s'ajoute une enveloppe spécifique de 260 M€ pour les aménagements d'espaces publics au titre du désenclavement des quartiers, dans le cadre de la politique de la ville.

Le dossier devra être constitué de :

- un « document-chapeau » présentant les stratégies de développement urbain à moyen et long terme à l'échelle de l'agglomération, explicitant le positionnement du projet dans la hiérarchie des réseaux de transports urbains et suburbains qui structurent l'agglomération et détaillant le projet urbain dans lequel s'inscrit le projet de transport urbain proposé et explicitant les moyens de répondre aux objectifs nationaux en termes de développement durable,
- une délibération approuvant le projet,
- le plan de déplacements urbains,
- les évolutions des règles d'urbanisme prévues pour accompagner le projet,
- une carte des densités de population et d'emploi actuelles et prévisionnelles des zones desservies, particulièrement dans les quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville, la liste exhaustive des grands équipements, bassins d'emploi, quartiers desservis et l'offre de service correspondante, ainsi que leur localisation sur le futur plan de desserte, les éléments d'analyse socio-économique ayant conduit au choix du mode de transport,
- une estimation des gains de CO₂,
- une étude de prévision de trafics,
- l'organisation physique, spatiale et temporelle de desserte actuelle et du projet envisagé,
- un bilan financier prévisionnel pluriannuel pour l'autorité organisatrice, tant en investissement (avec un estimatif détaillé par poste) qu'en exploitation,
- le calendrier et l'état d'avancement de l'opération.

C/ Calendrier des actions du TCSP du Grand Besançon

La remise du dossier d'appel à projets étant initialement prévue le 1^{er} décembre 2008, le Grand Besançon avait établi un calendrier décisionnel avec vote sur le projet de référence et sur le plan de financement :

- en Bureau le 5 novembre 2008,
- en Conseil communautaire le 20 novembre 2008.

Dans un contexte temporel fort contraint, ce délai supplémentaire (30 janvier) apparaît comme une opportunité de parfaire le dossier, en approfondissant les restitutions de la 1^{ère} phase de concertation préalable d'une part, mais aussi les différentes études en cours, techniques et financières notamment.

En conséquence, outre une première information en Conseil du 20 novembre, le vote du projet de référence et de son financement est proposé :

- en Bureau le 27 novembre 2008,
- en Conseil communautaire le 18 décembre 2008.

II. La concertation préalable

A/ Contexte réglementaire

Une concertation préalable, telle que prévue par l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme, doit être organisée avant certains projets d'aménagement, notamment la « réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 millions d'€ » (R 300-1).

La concertation doit, pendant toute la durée d'élaboration du projet, associer le public, les habitants, les associations et toute personne intéressée, en vue de présenter l'état des réflexions et des études et de recueillir l'avis de tous publics concernés. Un premier bilan de la concertation préalable est prévu à l'issue des réunions publiques de présentation du projet et des entrevues informelles.

B/ Public consulté

Dans le cadre du projet bisontin la CAGB a consulté :

- les associations d'usagers (FNAUT, AUTAB),
- le Conseil de Développement Participatif,
- les représentants des Conseils de Quartiers,
- les associations de commerçants, petits commerces et grandes surfaces,
- la Chambre de Commerce et de l'Industrie,
- les représentants des dirigeants d'entreprises, MEDEF, CGPME, UIMM,
- la direction du travail et les services fiscaux,
- les services de l'Etat, la Préfecture et les services instructeurs du dossier de DUP,
- l'Architecte des Bâtiments de France, et Renaissance du Vieux Besançon,
- les gestionnaires des réseaux de distribution sous voirie,
- la Ville de Besançon et la commune de Chalezeule.

Ainsi que par le biais de réunions publiques :

- l'ensemble des habitants de l'agglomération,
- les habitants des quartiers traversés, les habitants des secteurs de l'agglomération concernés.

C/ Restitution des éléments d'information présentés

Une présentation projetée (jointe en annexe) a permis de présenter les grandes composantes du projet, en termes d'enjeux, d'historique, de contexte, d'objectifs, et de préciser quelques aspects techniques.

Le choix du système (BHNS ou Tramway) ainsi que les variantes de tracé étaient ouverts aux réflexions, propositions et critiques.

Une synthèse des premiers enseignements de cette concertation (annexée à cette délibération) a été remise sur table en séance.

D/ Calendrier du bilan de la concertation

La délibération du 5 mai 2008 prévoyait que le Conseil de Communauté serait amené à tirer un premier bilan, puis le bilan définitif de la concertation à l'ouverture de l'enquête publique, et enfin à adopter le projet définitif, en trois étapes formalisées par délibération.

Considérant le calendrier contraint pour le dépôt du dossier sur l'appel à projets de l'Etat, il est nécessaire de répreciser le calendrier du bilan de la concertation, qui pourrait se dérouler ainsi :

- premiers enseignements de la concertation lors du Conseil de Communauté du 20 novembre 2008,
- bilan de la concertation lors du Conseil de Communauté du 18 décembre 2008,
- adoption du projet de référence lors du Conseil de Communauté du 18 décembre 2008.

III. Financement du projet

A/ La mise en place du groupe de travail finances TCSP, conjoint CAGB et Ville de Besançon

Afin de disposer d'analyses financières exhaustives, et compte tenu de l'implication concrète des deux instances (très) directement concernées, la CAGB et la Ville de Besançon ont travaillé conjointement pour répondre à la question suivante : comment et à quelles conditions financer le TCSP ?

L'objectif est d'éclairer les décideurs en identifiant toutes les questions, tous les champs d'arbitrage et toutes les options de financement d'un TCSP.

Le groupe de travail finances était composé d'élus de la CAGB et de la Ville, des équipes de Direction générale, des services financiers et techniques des deux structures, de la direction de projets TCSP de la CAGB, ainsi qu'un cabinet spécialisé dans la prospective financière, Ressources Consultants Finances.

Il a travaillé en parallèle au groupe technique. Il n'avait aucun pouvoir décisionnel. Le groupe de travail finances s'est réuni à cinq reprises en formation plénière entre le mois de juin et le mois de novembre et il a remis ses conclusions le 3 novembre.

B/ La méthodologie mise en oeuvre

Le projet de TCSP a fait l'objet d'analyses financières à court, moyen et long termes, afin d'identifier toutes les questions et toutes les options de son financement, sans exclusive. La CAGB et la Ville de Besançon ont travaillé de façon partenariale, avec l'aide, pour la CAGB, d'un bureau d'études spécialisé dans la prospective financière.

- Les simulations financières ont été réalisées sur une période longue, allant jusqu'en 2039, afin d'intégrer l'amortissement des emprunts et l'ensemble du coût du TCSP quel que soit le choix du système (investissement initial, coût de fonctionnement).
- Par principe, le niveau d'incertitudes augmente proportionnellement avec les durées des simulations. De plus, le contexte actuel est marqué par des incertitudes économiques et financières, par un Projet de Loi de Finances 2009 comprenant des baisses des concours de l'Etat et par des réformes annoncées des collectivités locales et de leur fiscalité.
- Aussi, les scénarios et les simulations effectuées sont fondés sur des hypothèses prudentes sur l'ensemble des paramètres (produit attendu de versement transport, subventions attendues de l'Etat, surcoût net de l'exploitation du TCSP par rapport à l'actuelle Délégation de Service Public GINKO, etc...).
- Des hypothèses **très volontaristes** ont aussi été retenues en matière d'évolution des charges de personnel (limitation à +3 % /an), d'évolution des charges courantes hors personnel (de +1 % à +2 % /an selon les scénarios), et sur un cadrage minimal en matière d'investissement qui s'assouplit quand le coût total du projet de TCSP diminue (hypothèses de réduction de 2,4 M€ du PPI actuel 2008-2011, décalage de 7 M€ sur 2012-2014, puis niveau d'investissement de 11 M€ par an après 2012).
- Une cinquantaine de simulations ont été réalisées avec l'appui, pour la CAGB, d'un bureau d'études spécialisé dans la prospective financière. Les résultats de la rétrospective et des prospectives de ce bureau d'études ont été présentés en Bureau le 5 novembre 2008 et en commission n°1 Finances, ressources humaines, communication et TIC le 14 novembre.

C/ Les résultats des études de faisabilité financière

- Deux hypothèses hautes de TCSP ont tout d'abord été analysées (cf tableau détaillé en annexe)

L'hypothèse de départ consistait à examiner les modalités de financement de la réalisation d'un tramway de 14 kilomètres (Hauts du Chazal Marnières, via le centre ville) sur le mandat actuel, pour un coût de référence de 255 M€ (valeur 2008). Puis le groupe de travail a demandé une simulation alternative d'un tramway à 278 M€, intégrant notamment l'option de tracé Palente.

Dans le scénario à 278 M€ (scénario A) :

- le TCSP et les grands entretiens de renouvellement ne seraient pas intégralement financés par le produit du versement transports (malgré le taux relevé à 1,80 %). Une subvention d'équilibre du budget principal au budget TCSP devrait être versée de 2,9 M€ par an en moyenne,
- une hausse de la TP de 10% sur 2009-2018, le recadrage de l'investissement et la limitation à 1% d'évolution pour les charges courantes hors personnel (!) permet d'obtenir une épargne nette positive sur toute la période (point bas en 2014 : 0,6 M€),
- le ratio encours/épargne brute se stabiliserait à 11,4 années en 2018 mais l'épargne nette continuerait de décroître en fin de période,
- la situation ainsi obtenue n'esquisse pas un équilibre durable : le groupe de travail a proposé de rejeter ce scénario.

Dans le scénario à 255 M€ (scénario B) :

- comme dans le précédent scénario, le budget TCSP ne serait pas autonome,
- ce scénario conduirait à une situation qui n'est pas totalement satisfaisante en 2018. L'équilibre obtenu est matérialisé par la stabilisation de l'encours et de l'épargne nette à partir de 2015 conduisant à un délai de désendettement de 7,5 années en 2018,
- néanmoins, on considère que le niveau d'épargne obtenu (3,5 M€) est insuffisant dans le contexte d'incertitude actuel : le groupe de travail a proposé de retenir plutôt l'un des scénarios suivants (scénario C ou scénario D).

- Deux hypothèses alternatives à 200 M€ + ou - 20 M€ (cf tableau détaillé en annexe)

Les deux scénarios diffèrent par le choix du système :

- l'un est un tramway économique à 217 M€ (scénario C) présentant les mêmes caractéristiques techniques d'investissement et de grand renouvellement que les autres tramways,
- alors que l'autre est un mode de type BHNS à 172 M€ (scénario D) nécessitant un investissement moindre au départ mais présentant des durées de vie du matériel deux fois moins longues que le tramway (15 ans au lieu de 30 ans).

Pour arriver à des simulations comparables, le cycle de vie du BHNS a été doublé (avec renouvellement évalué) afin d'atteindre les 30 ans des scénarios de tramway.

Dans les deux cas, la simulation d'un TCSP à 200 M€ (+ ou - 20 M€) conduirait à une autonomie financière totale de cette opération. La croissance du produit VT offre une sécurité financière en cas d'aléas ou d'évolution moins favorable du VT moins favorable, et permettrait peut-être de rembourser la dette du TCSP plus rapidement.

Dans ce contexte d'hypothèses, sur le budget principal, il serait peut-être possible d'augmenter les dépenses d'investissement de 7 M€ au total entre 2015 et 2018 par rapport au cadrage minimal initial, tout en maintenant l'épargne nette à 5,4 M€ en 2018 et en stabilisant l'encours de la CAGB en fin de période. Ce faisant, le ratio de désendettement se stabiliserait autour de 5,6 années en 2018.

Si le tracé de Palente était retenu, il ne modifierait pas fondamentalement les résultats des scénarios C ou D ; mais il conviendrait alors d'avoir à l'esprit qu'il s'agirait de majorer l'investissement pour les scénarios C et D.

Conclusions du groupe de travail finances TCSP :

Dans le contexte actuel d'incertitude financière, seuls les scénarios d'autonomie financière du TCSP (tramway économique ou BHNS à 200 M€ + ou - 20 M€) permettraient à la CAGB d'aboutir au niveau de sécurité financière qu'elle s'est fixée. Le groupe de travail a proposé de retenir cette fourchette de coût d'objectif.

Le groupe a insisté sur le contexte économique incertain, sur les diminutions des concours de l'Etat en général et sur la réforme annoncée de la fiscalité locale. Si bien que même le scénario à 200 M€ + ou - 20 M€ implique une forte rigueur budgétaire (rigueur budgétaire qui s'imposerait d'ailleurs même hors TCSP), avec une croissance des charges courantes calée sur celles des ressources afin d'éviter tout effet de ciseaux.

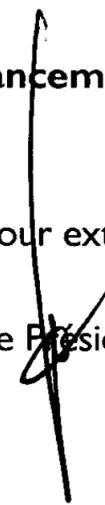
Enfin, le groupe a noté que, pour la CAGB, la croissance du besoin de financement des budgets annexes (transport hors TCSP et CRR) est une contrainte majeure pour l'équilibre budgétaire. Le niveau de la DSP actuelle et sa progression, qui seront renégociés dans un avenir proche, sont des données fondamentales pour les équilibres futurs.

Le Bureau de la CAGB du 5 novembre 2008 a validé à l'unanimité les conclusions du groupe de travail.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- valide le calendrier reprecisé de la concertation au 18 décembre 2008,
- prend connaissance des différents éléments sur l'avancement du projet de TCSP.

Pour extrait conforme
Le Président



Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 125

Contre : 0

Abstention : 0

Hypothèses de TCSP				Cadrage sur le budget principal			Résultat Budget Principal				
Mode	durée de vie	Invest. (val 2008)	Subv.	DSP nette	fonct. courant	investissement	levier fiscal	Autonomie TCSP	Epargne nette 2008	Enc/EpB 2008	équilibre stable
Tramway (A)	30 ans	278 M€	64 M€	3 M€ 4%	évol° pers : 3%	réduct° PPI actuel : -2,4 M€ & décalage PPI actuel : 7 M€	Var° tx TP 10% de 2009 à 2018	non	1 M€	11,4 années	non
					évol° autres : 1%	11 M€ après 2012					
Tramway (B)	30 ans	255 M€	60 M€	3 M€ 4%	évol° pers : 3%	réduct° PPI actuel : -2,4 M€ & décalage PPI actuel : 7 M€	Var° tx TP 10% de 2009 à 2018	non	3,5 M€	7,5 années	oui mais niveau insuffisant
					évol° autres : 1,5%	11 M€ après 2012					
Hypothèses de TCSP				Cadrage sur le budget principal			Résultat Budget Principal				
Mode	durée de vie	Invest. (val 2008)	Subv.	DSP nette	fonct. courant	investissement	levier fiscal	Autonomie TCSP	Epargne nette 2008	Enc/EpB 2008	équilibre stable
Tramway Eco (C)	30 ans	217 M€	60 M€	3,7 M€ 4%	évol° pers : 3%	recherche de l'investissement maximum supplémentaire	Var° tx TP 10% de 2009 à 2018	oui	5,4 M€	5,6 années	oui
					évol° autres : 2%						
BHNS (D)	15 ans	172 M€	44 M€	2,9 M€ 4%	évol° pers : 3%	recherche de l'investissement maximum supplémentaire	Var° tx TP 10% de 2009 à 2018	oui	5,4 M€	5,6 années	oui
					évol° autres : 2%						

Délibération du jeudi 20 novembre 2008

Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon

Réunion publique le lundi 27 octobre 2008



Dans le cadre de la concertation préalable à partir du 29 septembre 2008

Grand Besançon



C'est dans le contexte actuel d'une politique active de développement durable que les Plans de Déplacements Urbains se sont développés en France. Ces derniers sont des outils d'organisation des transports, de la circulation et du stationnement.

Leur objectif est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de déplacements et la protection de l'environnement.

L'Agglomération du Grand Besançon s'est depuis longtemps engagée en faveur des modes de déplacements non polluants et de la qualité de ses transports en commun. Depuis 2002, elle a développé son réseau en le portant au niveau de performance de ceux d'agglomérations de plus grande taille.

Malgré ses excellents résultats, le réseau de bus GINKO atteint aujourd'hui ses limites, conséquence directe de l'augmentation du trafic automobile.

Il s'agit donc pour le réseau de l'Agglomération de franchir un nouveau pallier pour conserver, voire améliorer ses performances. Le Transport en Commun en Site Propre est l'outil de cette ambition.



Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon

Deliberation du jeudi 20 novembre 2008

Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

Grand Besançon



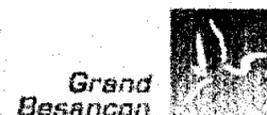
9/27

Pour se préparer à répondre à plus de mobilité dans l'avenir, tout en tenant compte de la dimension environnementale et du développement durable, l'Agglomération du Grand Besançon a, dès 2001, décliné les grands objectifs de sa politique de déplacements :

- Renforcer l'usage des transports collectifs pour créer un lien social fort et préserver l'environnement ;
- Renforcer l'usage des autres modes alternatifs à la voiture particulière ;
- Favoriser un développement urbain harmonieux en synergie avec le Transport en Commun en Site Propre.



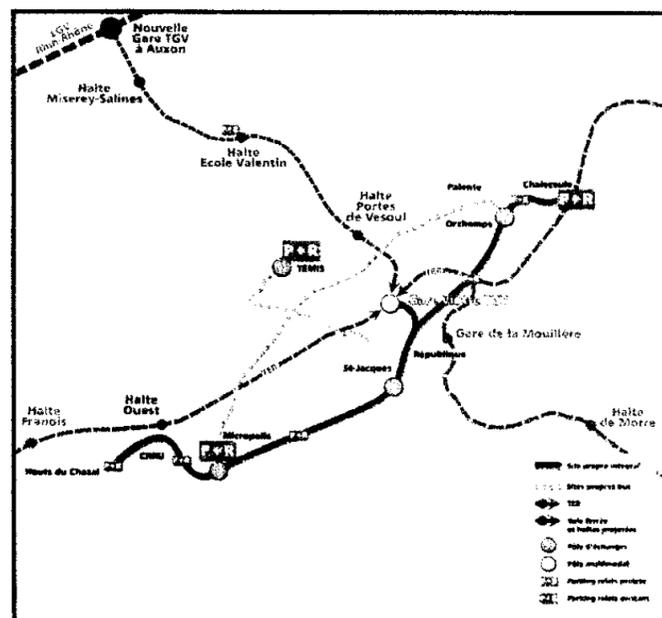
Un **nouveau transport en commun**
pour **l'Agglomération du Grand Besançon**



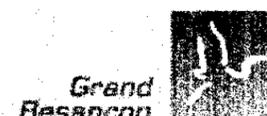
Ce projet de TCSP est intégré dans l'actualisation du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération, en cours de réalisation.

L'Agglomération a réalisé en 2005, en lien avec la Ville de Besançon, une étude d'opportunité et de faisabilité pour la mise en place d'un réseau TCSP d'agglomération. Elle a mis en évidence 4 axes forts, par lesquels devra passer le TCSP pour répondre au mieux à ses objectifs :

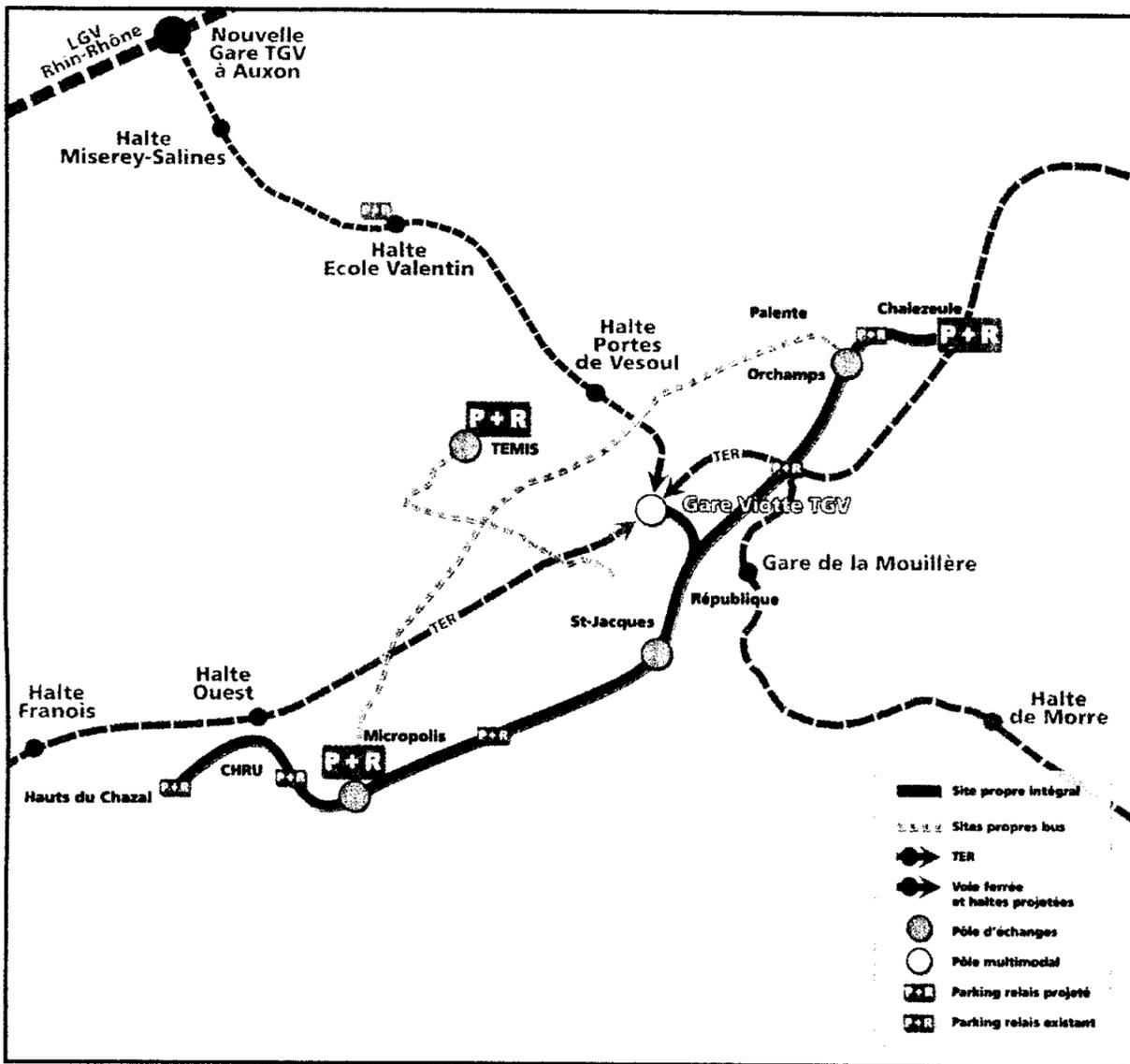
- des itinéraires de sites propres bus sur les axes TEMIS-Campus-Vauban et Boulevards nord ;
- un système TGV à deux gares (gare Viotte TGV - nouvelle gare TGV située à Auxon) reliées par une liaison ferroviaire à 3 haltes (Miserey-Salines, Ecole-Valentin, Portes de Vesoul) ;
- une ligne en site propre intégral reliant l'ouest de l'agglomération du Grand Besançon (Planoise-Hauts du Chazal) à l'est de l'agglomération (Palente-Chalezeule) via le centre-ville et desservant la gare Viotte TGV avec un matériel à forte capacité ;
- une complémentarité avec le réseau de bus Ginko.



Un **nouveau transport en commun**
pour **l'Agglomération du Grand Besançon**
Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

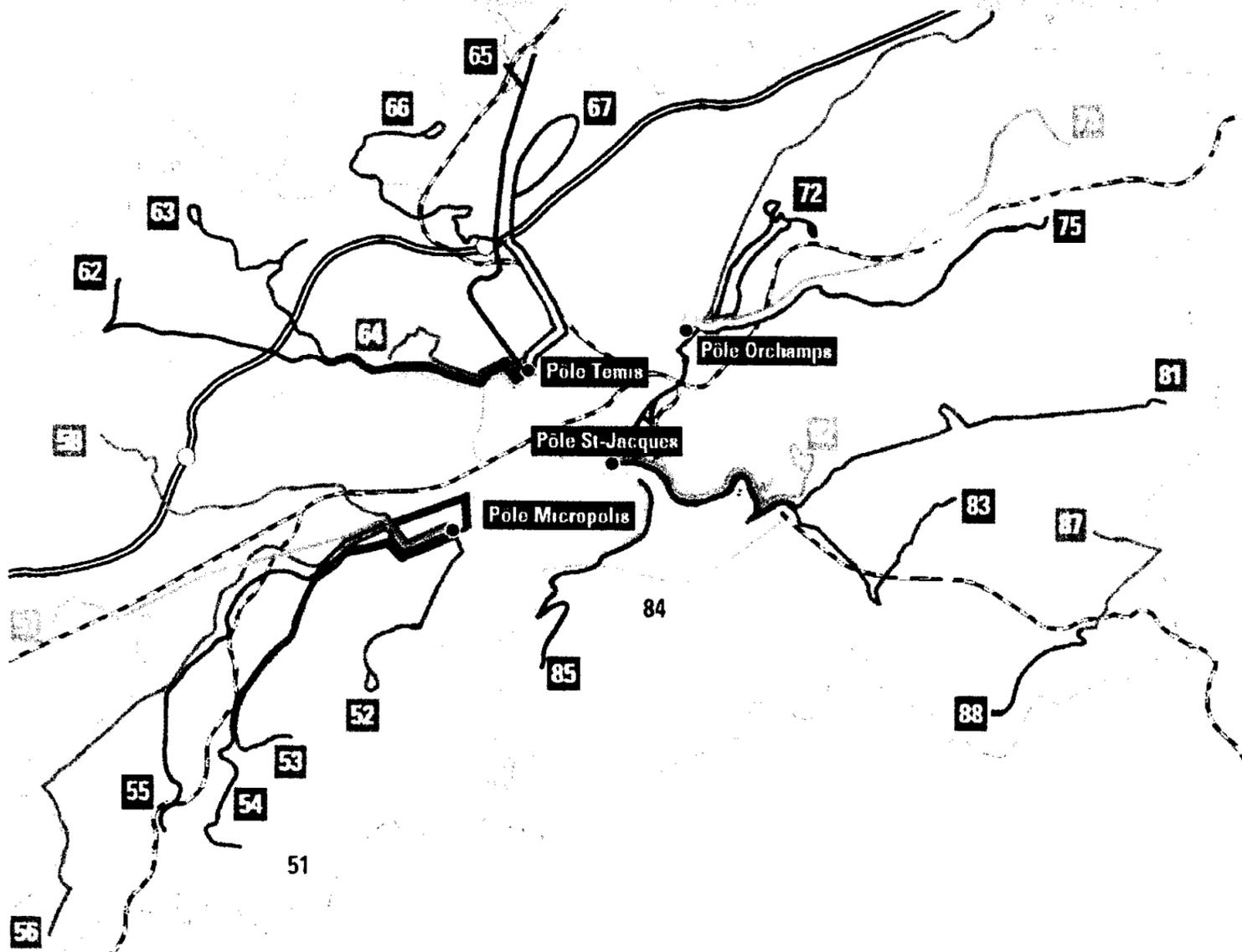
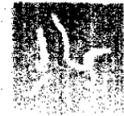


10/27



- des sites propres bus ;
- une liaison ferroviaire à 3 haltes ;
- une ligne en site propre intégral ;
- une complémentarité avec le réseau de bus.

Grand Besançon



Grand Besançon



Délibération du jeudi 20 novembre 2008
 Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

La Communauté d'Agglomération souhaite réorganiser son réseau de transport autour de l'axe structurant que formera le TCSP.

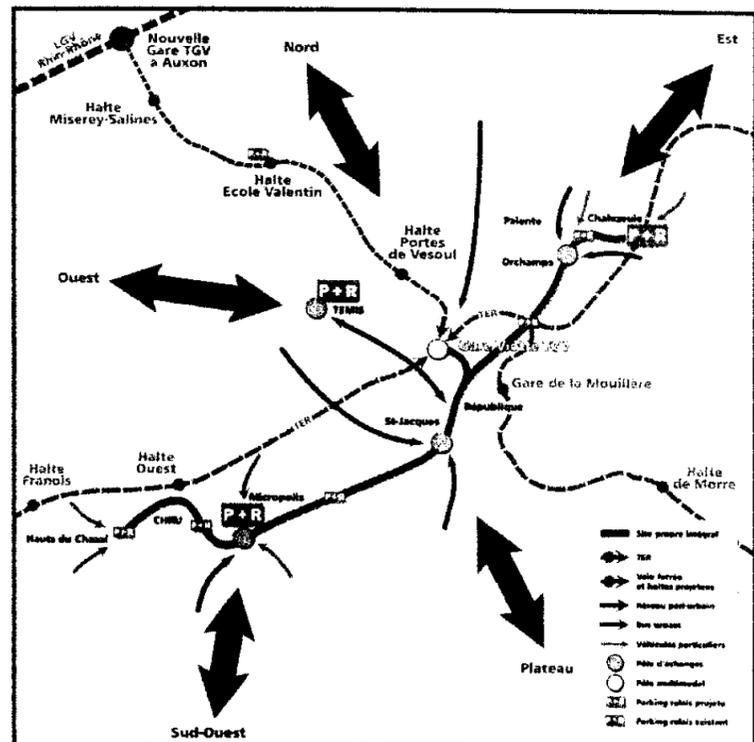
La mise en place du TCSP sera l'occasion de redessiner la carte des transports en commun. Le parcours de certaines lignes du réseau GINKO sera modifié.

La politique de stationnement sera elle aussi repensée.

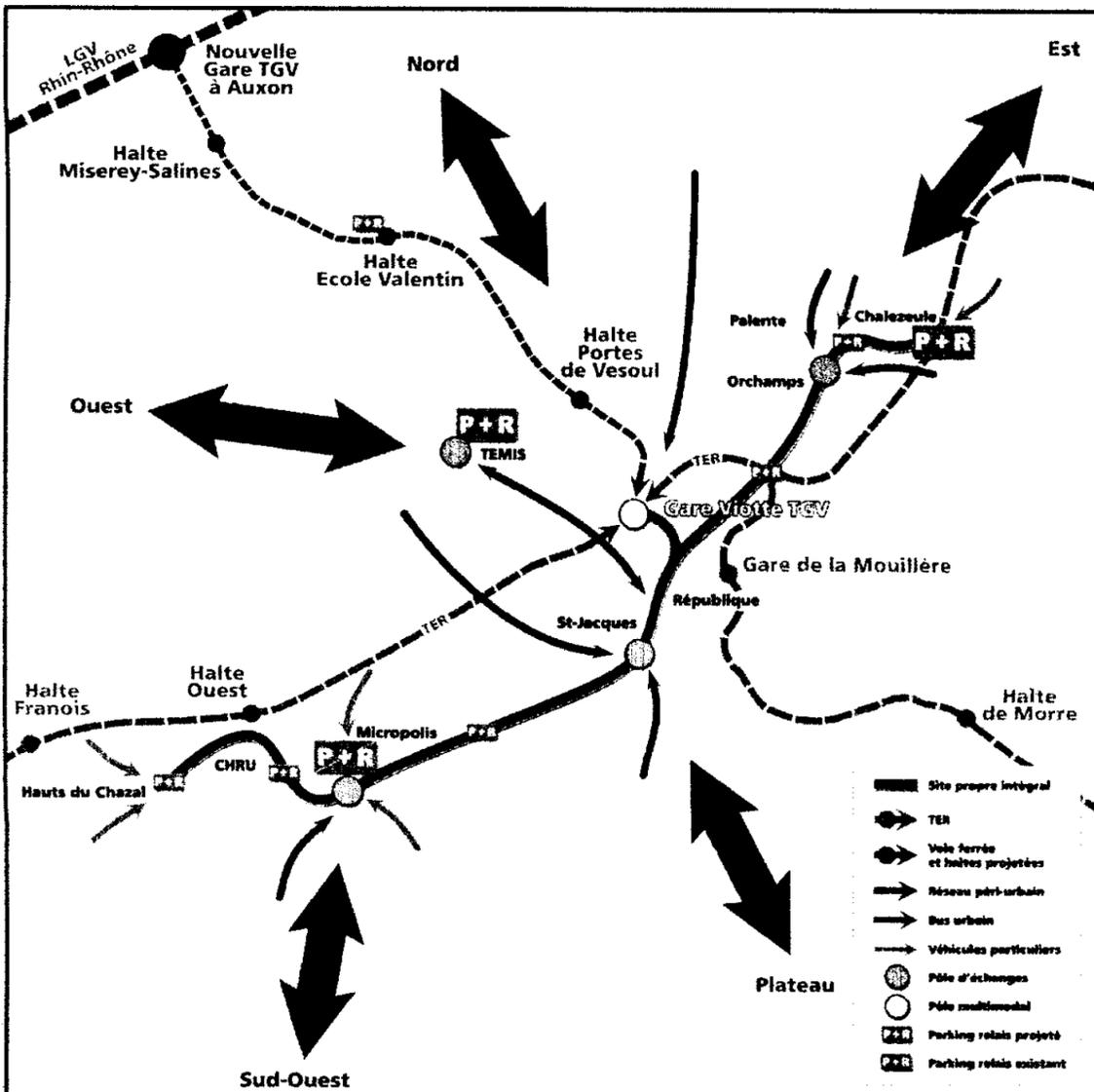
Les pôles d'échanges existants (Micropolis, Saint-Jacques et Orchamps) seront réaménagés pour faciliter les correspondances entre le réseau périurbain, le réseau urbain et le TCSP et le réseau de pistes cyclables.

La gare Viotte TGV sera le grand pôle d'échanges multimodal au cœur de la croix ferroviaire et assurera le lien entre les 3 échelles de transport : urbain, périurbain et national.

Des parcs-relais attractifs, point de convergence et d'accès au réseau de transports collectifs, seront créés pour encourager les automobilistes à utiliser le TCSP. Des véloparcs sont aussi envisagés.



Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon



- le parcours de certaines lignes du réseau GINKO sera modifié
- la politique de stationnement sera elle aussi repensée
- les pôles d'échanges existants seront réaménagés
- la gare Viotte TGV sera le grand pôle d'échanges multimodal
- des parcs-relais attractifs seront créés

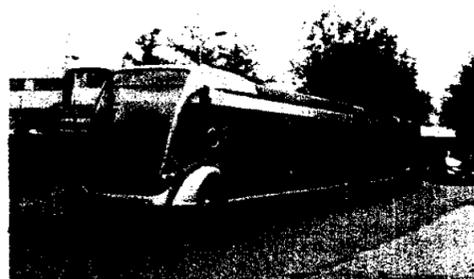
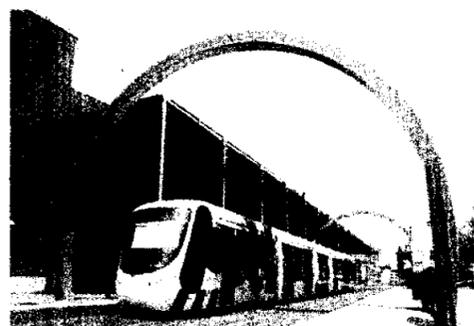


Délibération du jeudi 20 novembre 2008

Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

Le sigle T.C.S.P. désigne tout système de Transport en Commun en Site Propre, c'est-à-dire qui circule sur une voie réservée, tels que :

- les **métros** et chemins de fer urbains ;
- les **tramways sur fer** ;
- les **tramways sur pneu** ;
- mais encore les **bus à haut niveau de service**, guidés ou non, disposant d'un couloir propre.



Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon



Au-delà d'une simple voie réservée, un projet de TCSP recouvre d'autres enjeux forts :

- favoriser les déplacements en les rendant plus attractifs et en garantissant leur qualité, leur régularité, leur fréquence et leur confort ;
- redéfinir le partage de l'espace public et le valoriser ;
- soutenir le dynamisme économique de l'agglomération.

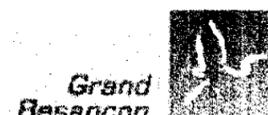
Le Transport en Commun en Site Propre est un mode de transport peu polluant, moins bruyant, moins cher pour l'utilisateur que les voitures particulières.



Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon

Delibération du Jeudi 20 novembre 2008

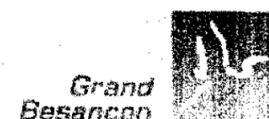
Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon



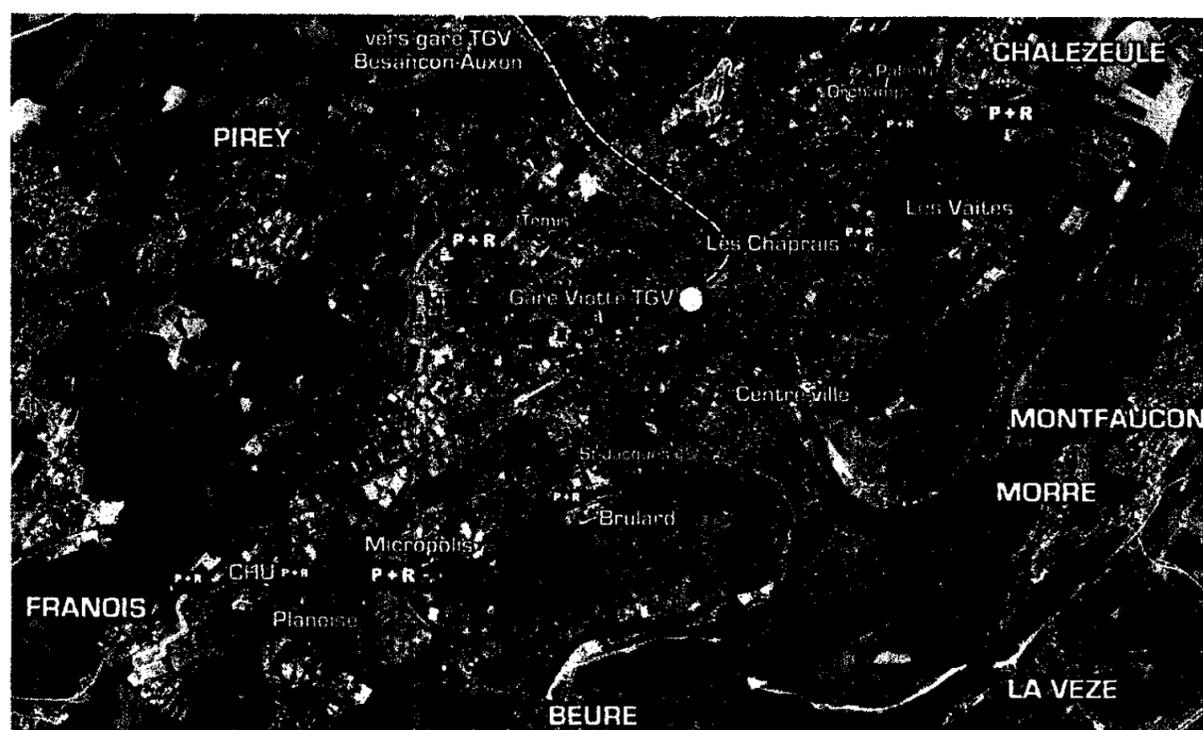
Appel à projets « TCSP » (hors Ile-de-France) de l'État dans le cadre du Grenelle de l'Environnement :

▪ Angers	Tramway	▪ Lyon	Métro, Tramway, Trolleybus
▪ Antibes	Tramway	▪ Metz	BHNS
▪ Bordeaux	Tramway et Tram-Train	▪ Montpellier	Tramway
▪ Brest	Tramway (fer)	▪ Orléans	Tramway
▪ Grand Besançon	TCSP	▪ Reims	Tramway
▪ Caen	BHNS	▪ Rennes	Métro
▪ Clermont-Ferrand	Tramway (pneu)	▪ Saint-Brieuc	BHNS
▪ Dijon	Tramway (fer)	▪ Toulouse	Métro et BHNS
▪ Douai	TCSP	▪ Tours	Tramway (fer) et BHNS thermique
▪ Grenoble	Tramway	▪ Valenciennes	Tramway (fer)
▪ Le Havre	Tramway (fer)		
▪ Lens	Tramway (fer)		

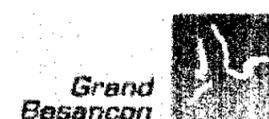
Un **nouveau transport en commun**
pour **l'Agglomération du Grand Besançon**



Le projet proposé consiste en une ligne de Transport en Commun en Site Propre de 14 km entre l'ouest de l'agglomération (les Hauts du Chazal) et l'est de l'agglomération (la ZAC des Marnières/Chalezeule) avec une antenne vers la gare Viotte TGV. 28 stations sont envisagées sur cette ligne. Des **parcs-relais** attractifs, éléments indispensables à la réussite du TCSP d'agglomération, seront également créés.

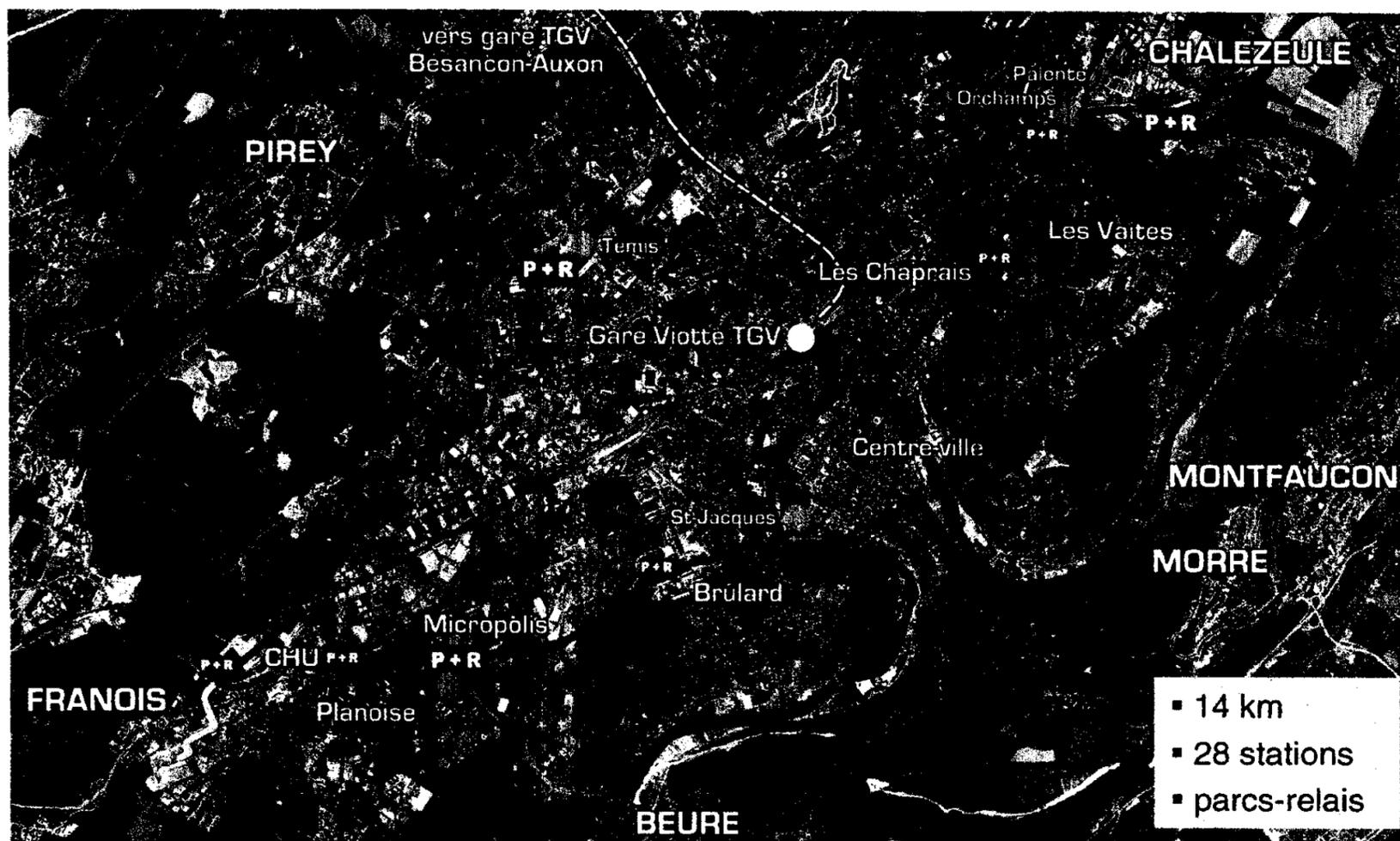


Un **nouveau transport en commun**
pour **l'Agglomération du Grand Besançon**
Délibération du jeudi 20 novembre 2008



Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

14/27

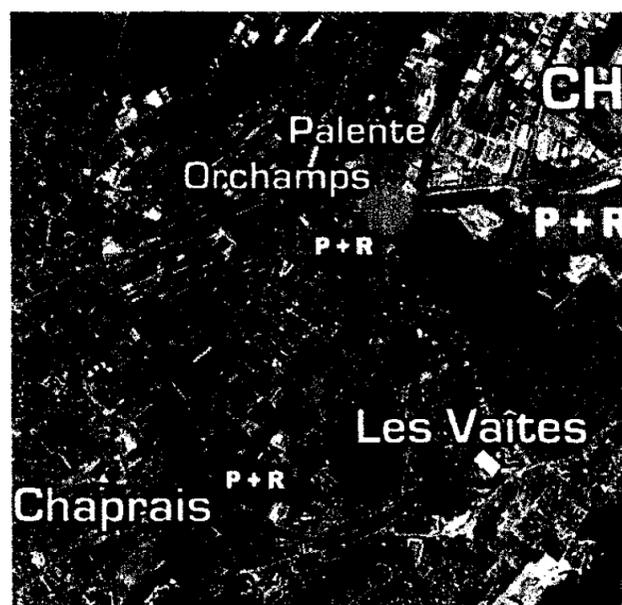
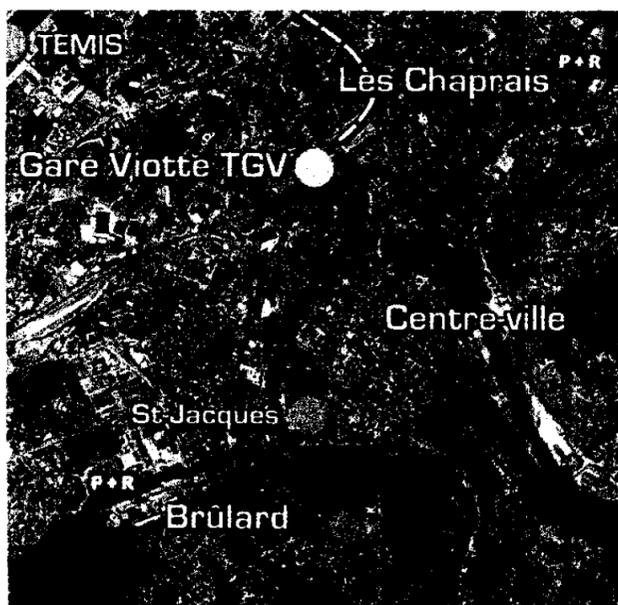


Un **nouveau transport** en commun
pour l'**Agglomération du Grand Besançon**

Grand
Besançon

Des variantes de tracé...

- avec la desserte du centre-ville qui pourra se faire soit par les quais, soit par la boucle ;
- et l'Est de Besançon qui sera relié soit par Les Vaïtes, soit par Les Vaïtes/Palente.



... et un éventuel prolongement vers Chateaufarine

Un **nouveau transport** en commun
pour l'**Agglomération du Grand Besançon**
Délibération du jeudi 20 novembre 2008

Grand
Besançon

Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

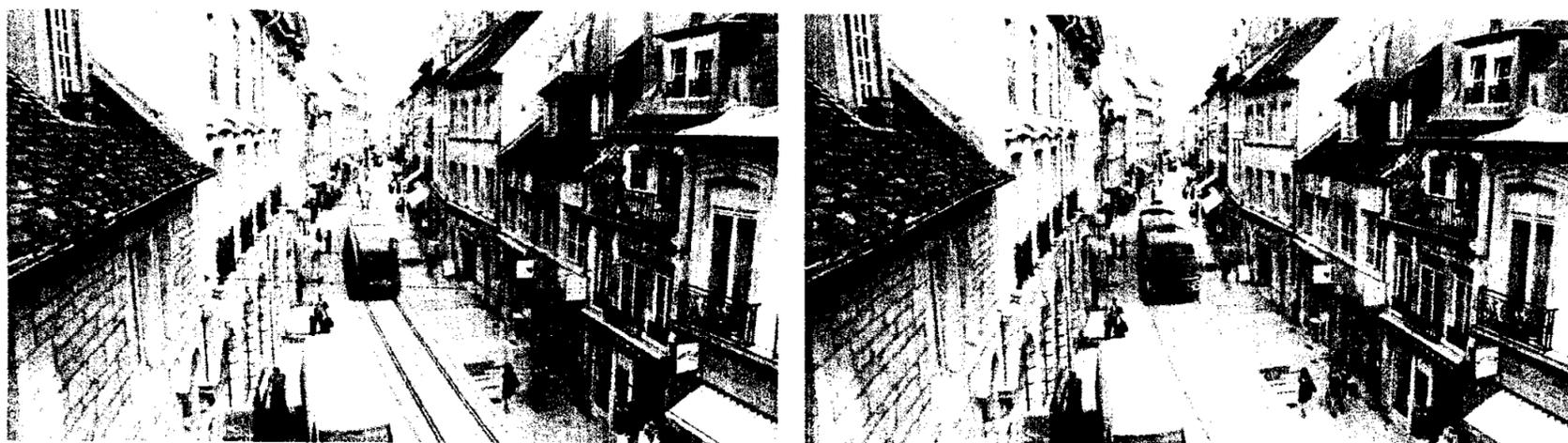
15/27

La Boucle

Le passage par la Boucle permettrait une desserte centrale et équilibrée du centre-ville, en s'inscrivant au cœur de la zone piétonne et de ses nombreux commerces.

Par ailleurs, il limiterait les nuisances sonores, grâce à la réduction du nombre de bus empruntant les rues étroites du centre-ville, notamment dans la Grande Rue.

Cependant un tel choix implique une plateforme en voie unique et donc une circulation en alternance. Ce dispositif est proposé ici pour donner un maximum d'espaces aux usagers de la rue : piétons, riverains sortant de leur garage, livraisons des commerces...



Un **nouveau transport en commun**
pour **l'Agglomération du Grand Besançon**



Les quais

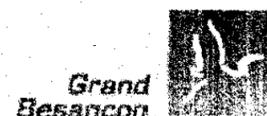
La circulation automobile serait pacifiée et des mesures, visant à maîtriser le trafic accompagneraient le projet pour garantir une bonne fluidité.

Une station située au débouché du Pont Battant permettrait de mieux desservir le quartier du Battant et d'accéder au centre-ville en quelques minutes.

L'espace existant sur les quais permet d'imaginer un passage du TCSP en double voie, mais cela nécessiterait la suppression de l'alignement d'arbres existants.



Un **nouveau transport en commun**
pour **l'Agglomération du Grand Besançon**
Délibération du jeudi 20 novembre 2008



Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

16/27

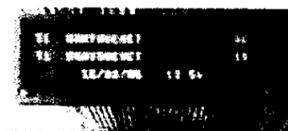
Le Transport en Commun en Site Propre est véritablement au service de la mobilité durable.

Grâce à un couloir dédié il est prioritaire sur les autres modes de déplacement. Il est ainsi plus fiable, plus rapide, mais aussi plus fréquent et régulier.

L'accessibilité pour tous est garantie par l'aménagement de quais rehaussés pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées ou accompagnées de jeunes enfants.

Avec un couloir identifié, une signalisation particulière et la priorité sur la circulation automobile, le TCSP est aussi un moyen de déplacement sécurisé.

Enfin, le TCSP permettra de réduire les nuisances sonores et la pollution du trafic des voitures et bus en centre-ville.

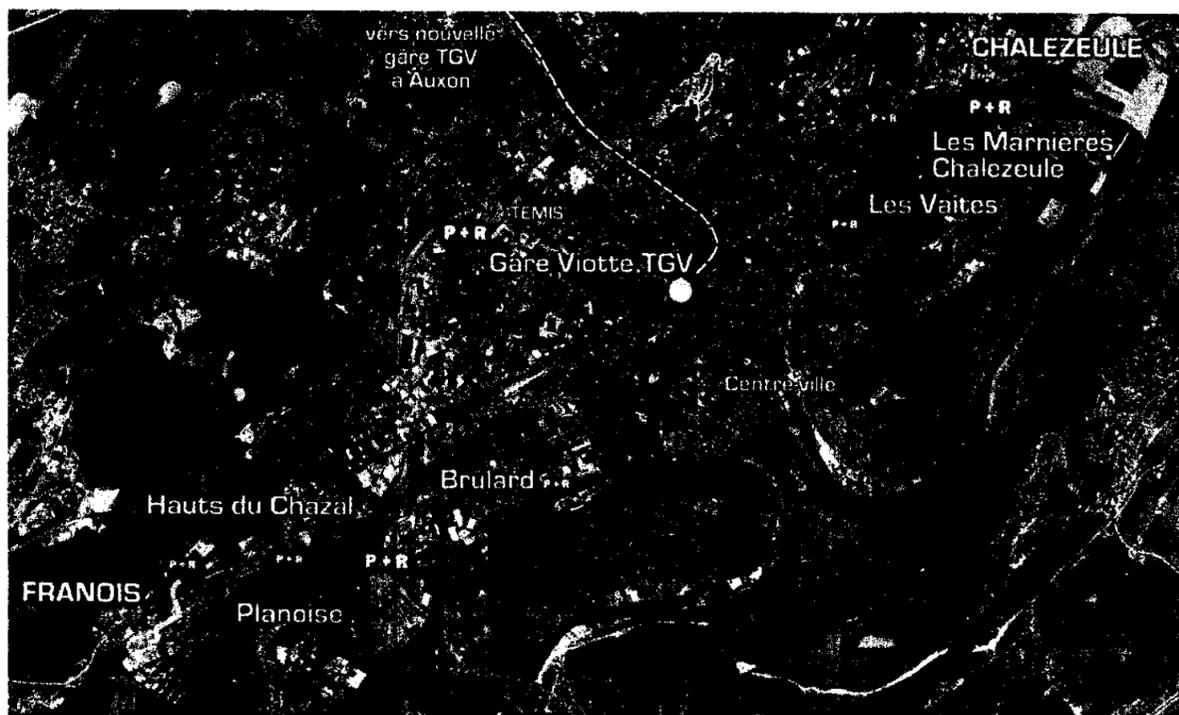


Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon



C'est un véritable projet urbain qui accompagne le projet de TCSP, afin qu'il devienne un élément fort d'identité pour toute l'agglomération du Grand Besançon.

Un certain nombre de grands projets d'aménagement sont en cours de réalisation le long de son tracé. Ils vont générer des besoins de déplacements supplémentaires avec la création de logements, d'emplois, de services et de commerces.



Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon

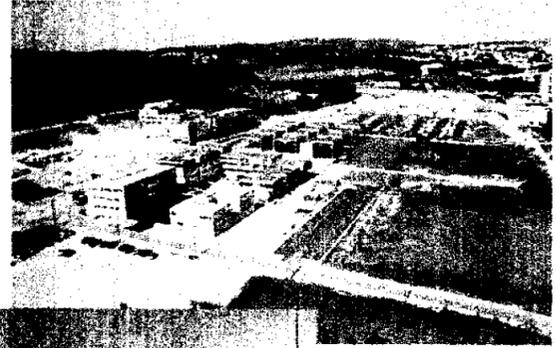
Délibération du jeudi 20 novembre 2008

Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon



Le TCSP a comme objectifs :

- à l'ouest : de transporter de nombreux voyageurs, de valoriser les deux projets d'aménagement des Hauts du Chazal et de Brûlard/Polygone et de desservir les équipements majeurs (CHU, Université...);
- vers la gare : de relier le centre-ville et la gare et d'être un des éléments structurants du projet de pôle tertiaire Viotte ;
- au nord : d'assurer la complémentarité avec la liaison ferroviaire (TER/TGV) ;
- à l'est, au-delà de la bifurcation vers la gare : de structurer le futur écoquartier des Vaïtes et le pôle commercial des Marnières/Chalezeule.



Il fera le lien entre les quartiers denses de l'agglomération.

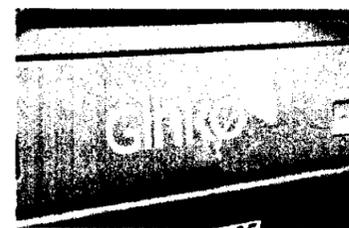
Un **nouveau transport en commun**
pour **l'Agglomération du Grand Besançon**



Développer un TCSP performant pour l'agglomération du Grand Besançon, c'est l'occasion de réorganiser l'offre en transports en commun à l'échelle d'une agglomération de près de 180 000 habitants, dans un bassin de vie de plus de 200 000 habitants.

Le Transport en Commun en Site Propre proposera :

- des fréquences pouvant aller jusqu'à 5 minutes par sens aux heures de pointe ;
- une amplitude de service très large (de 5h30 à 1h00) ;
- un matériel moderne et confortable pouvant accueillir 150 à 200 voyageurs ;
- une information sur les destinations des véhicules et les temps d'attente aux stations ;
- une incitation forte pour les usagers des communes périphériques à utiliser le TCSP en remplacement des voitures particulières (plus chères et moins rapides).



Il constituera un axe au cœur de l'intermodalité en contact avec tous les réseaux de transport irriguant l'agglomération.

Le trafic attendu dans le TCSP est de 35 000 à 45 000 voyageurs par jour à la mise en service en 2014.

Un **nouveau transport en commun**
pour **l'Agglomération du Grand Besançon**
Délibération du jeudi 20 novembre 2008



Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

18/27

Le financement d'un projet de Transport en Commun en Site Propre est assuré par :

- les recettes tarifaires,
- la taxe dite VT « Versement Transport » (levée auprès des entreprises, des collectivités et des établissements publics et privés de plus de 9 salariés),
- le concours d'autres acteurs tels que les collectivités territoriales et locales partenaires, l'Europe, ...
- et bien sûr des subventions de l'Etat dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

Le choix du mode de transport (tramway sur fer ou sur pneu, bus à haut niveau de service...) se fera ainsi au regard des contraintes techniques et budgétaires, le financement du projet étant estimé entre 180 et 300 millions d'euros.



Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon

Grand
Besançon



Pour enrichir ce projet de vos remarques et suggestions et vous tenir informés de son actualité, l'Agglomération du Grand Besançon a décidé d'engager une phase de concertation publique préalable.

Des réunions publiques et des expositions se dérouleront durant les mois d'octobre et de novembre 2008 dans les principaux secteurs de l'agglomération.

Après analyse de vos différentes remarques et observations, viendra la phase d'études techniques détaillées.

L'enquête publique, deuxième phase de consultation de la population, se tiendra courant 2009 pour une déclaration d'utilité publique du projet en 2010.

Les travaux pourront alors être progressivement engagés, avec un objectif de mise en service en début d'année 2014.

Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon

Participez à la 1^{ère} réunion publique
Micropolis
lundi 13 octobre 2008

Expositions publiques
à partir du 14 octobre 2008

Dans le cadre de la concertation publique
à partir du 29 septembre 2008

Contacts : 03 81 65 02 28
grandbesancon.fr

Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon

Délibération du jeudi 20 novembre 2008

Grand
Besançon



Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

19/27

Votre avis nous intéresse

1 réunion générale

Une réunion publique générale pour l'ensemble des habitants de l'Agglomération

le mardi 13 Octobre à 20h30
Micropolis

2 réunions de secteurs

le vendredi 24 Octobre à 20h30
Communes de l'Agglomération Secteurs Ouest/Nord
Maison de l'Industrie (TEMIS, à côté du lycée LEDOUX)

3 réunions de quartiers

le mercredi 15 Octobre à 20h30
Planoise et Grette
Salle Mandela (Planoise)

le lundi 20 Octobre à 20h30
Centre Ville
Petit Kursaal

le mercredi 22 Octobre à 20h30
Chaprais/Cras/Palente/Orchamps/Vaites
Gymnase Jean Zay (Orchamps)

le lundi 27 Octobre à 20h30
Communes de l'Agglomération Secteurs Sud-Ouest/Est/Plateau
Micropolis

Exposition publique

à partir du mardi 14 Octobre 2008
• La City - Grand Besançon
4, rue Gabriel Plançon à Besançon
• Mairie de Besançon
• Galerie commerciale Carrefour Chalezeule
• Mairie de Franois

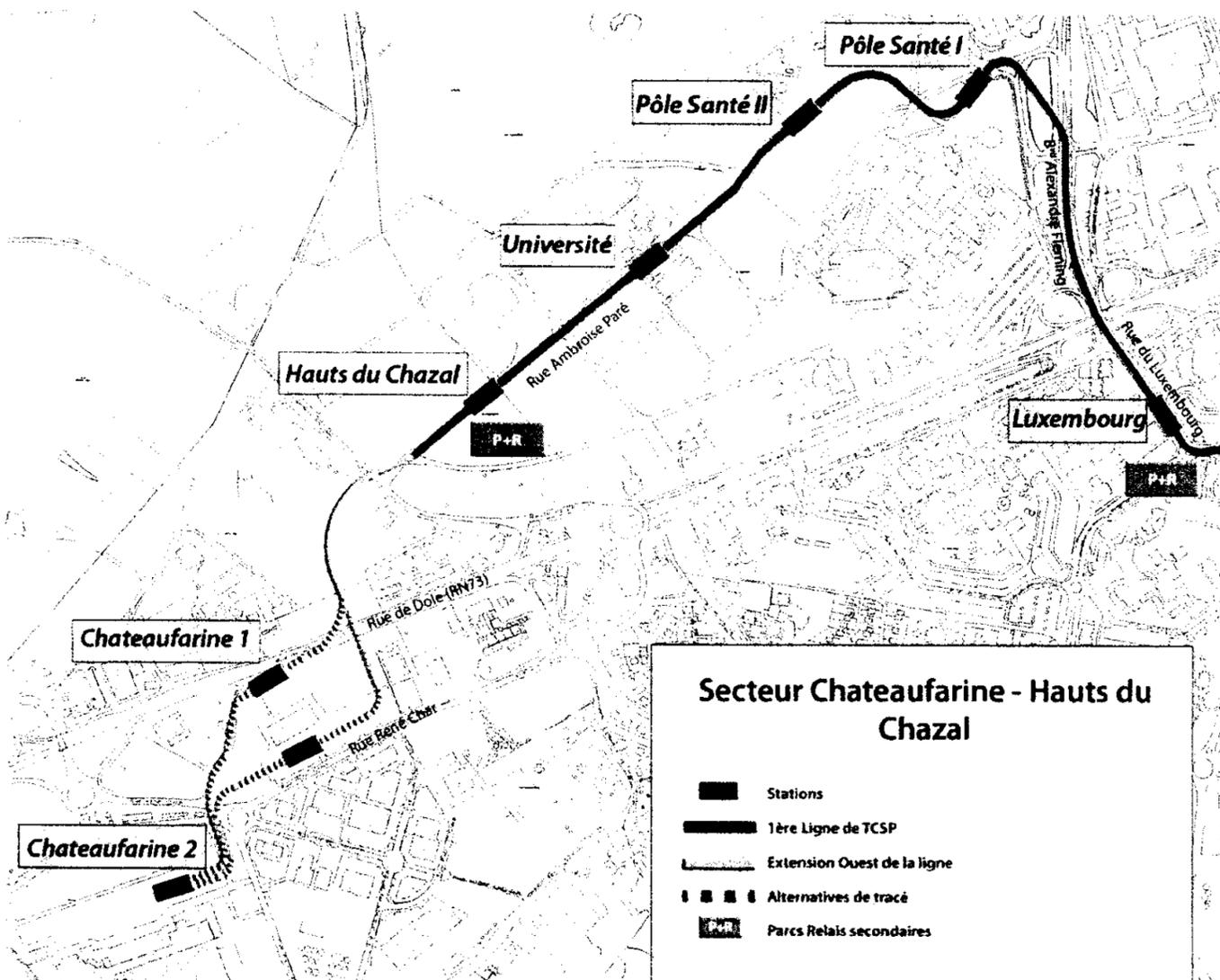
Où se renseigner ?

Communauté d'Agglomération du Grand Besançon
La City - 4, rue Gabriel Plançon à Besançon

03 81 65 02 28
www.grandbesancon.fr

Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon

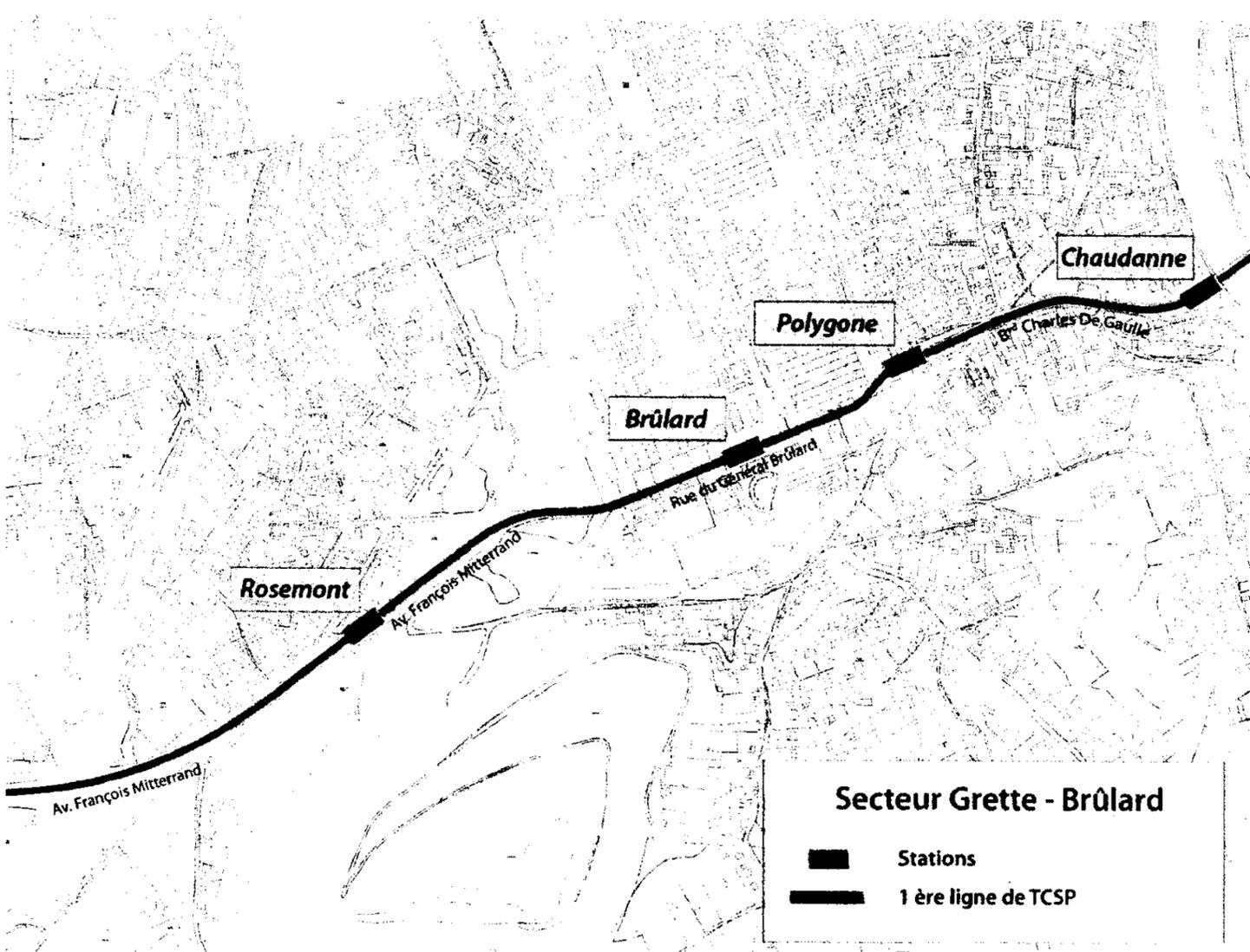
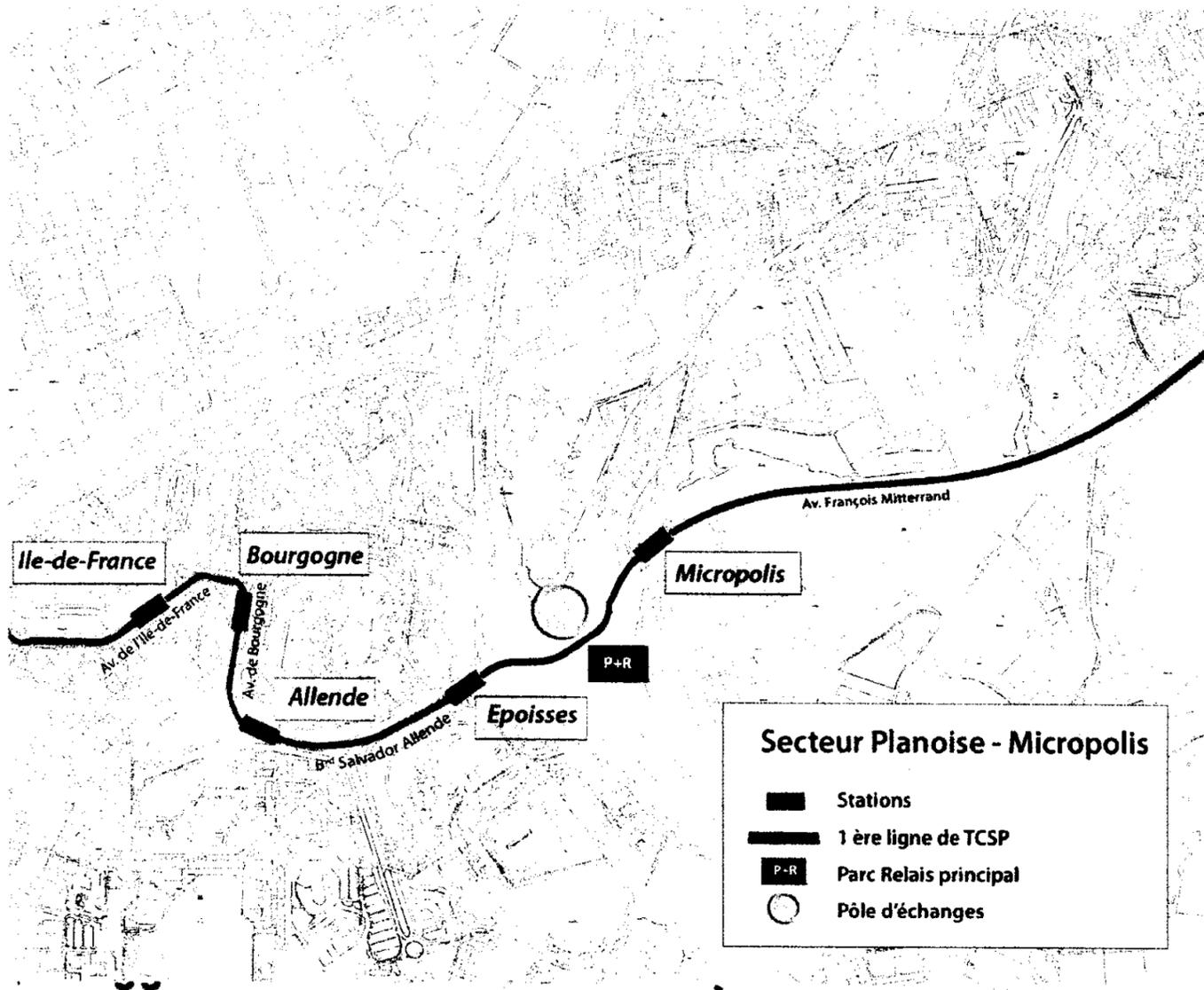
Grand Besançon



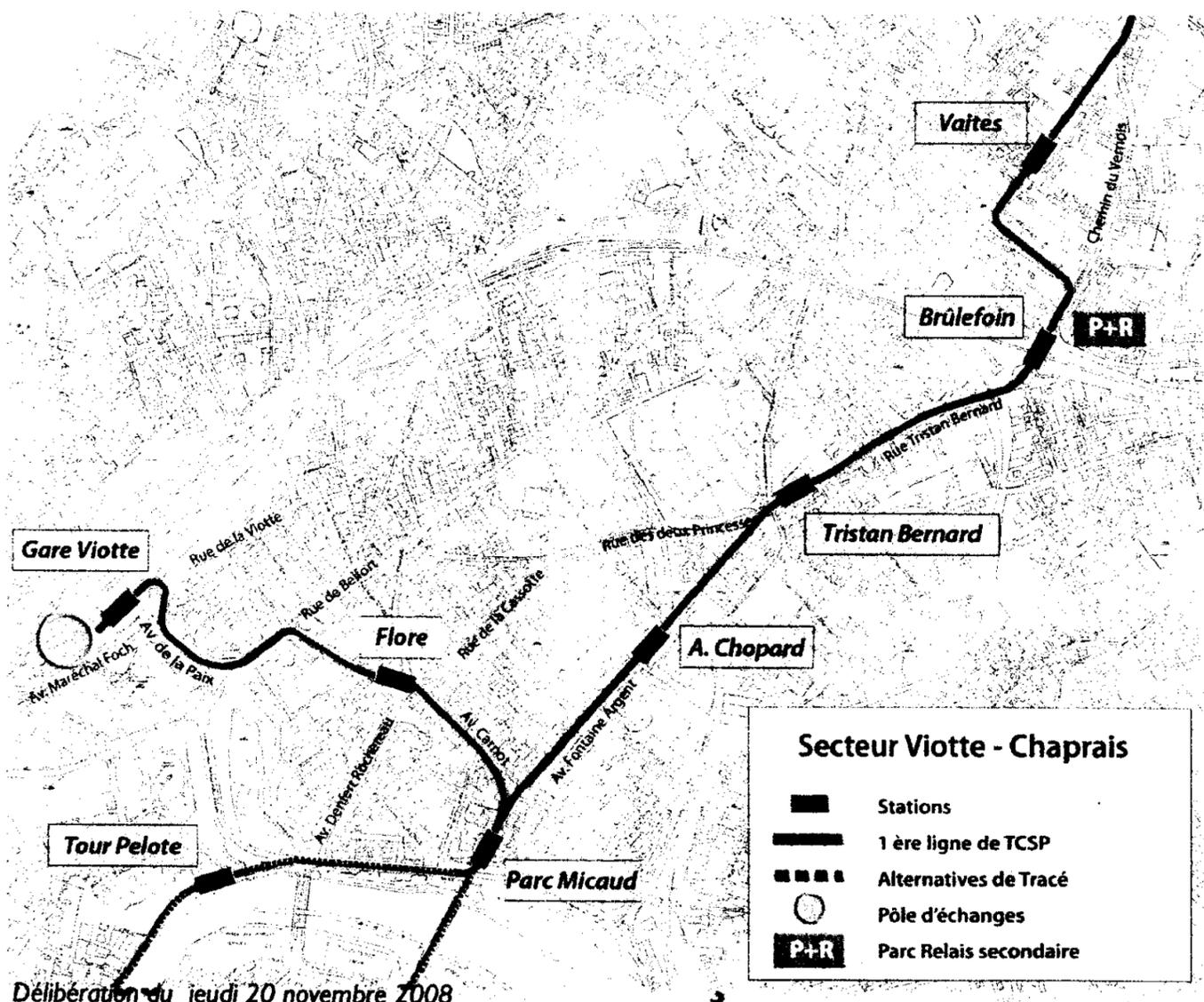
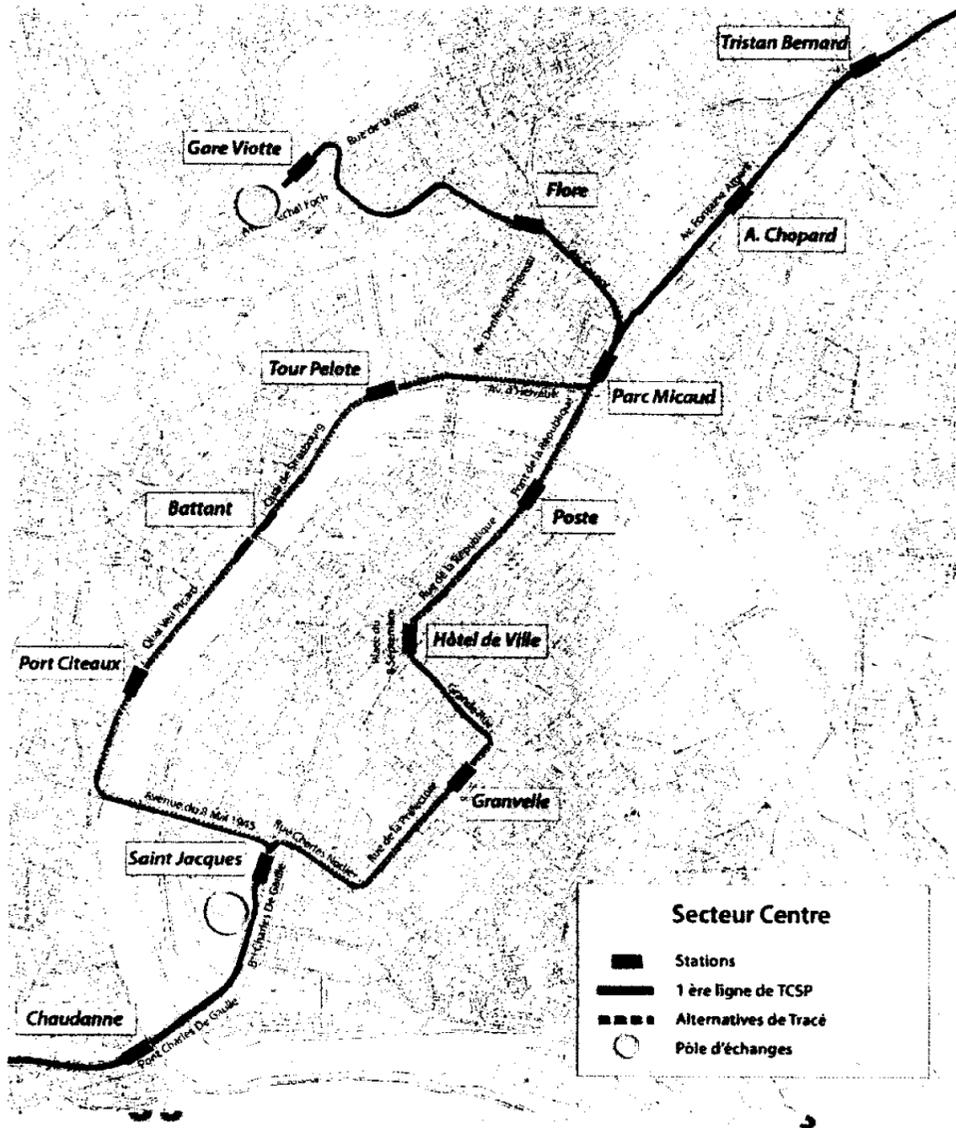
Grand Besançon



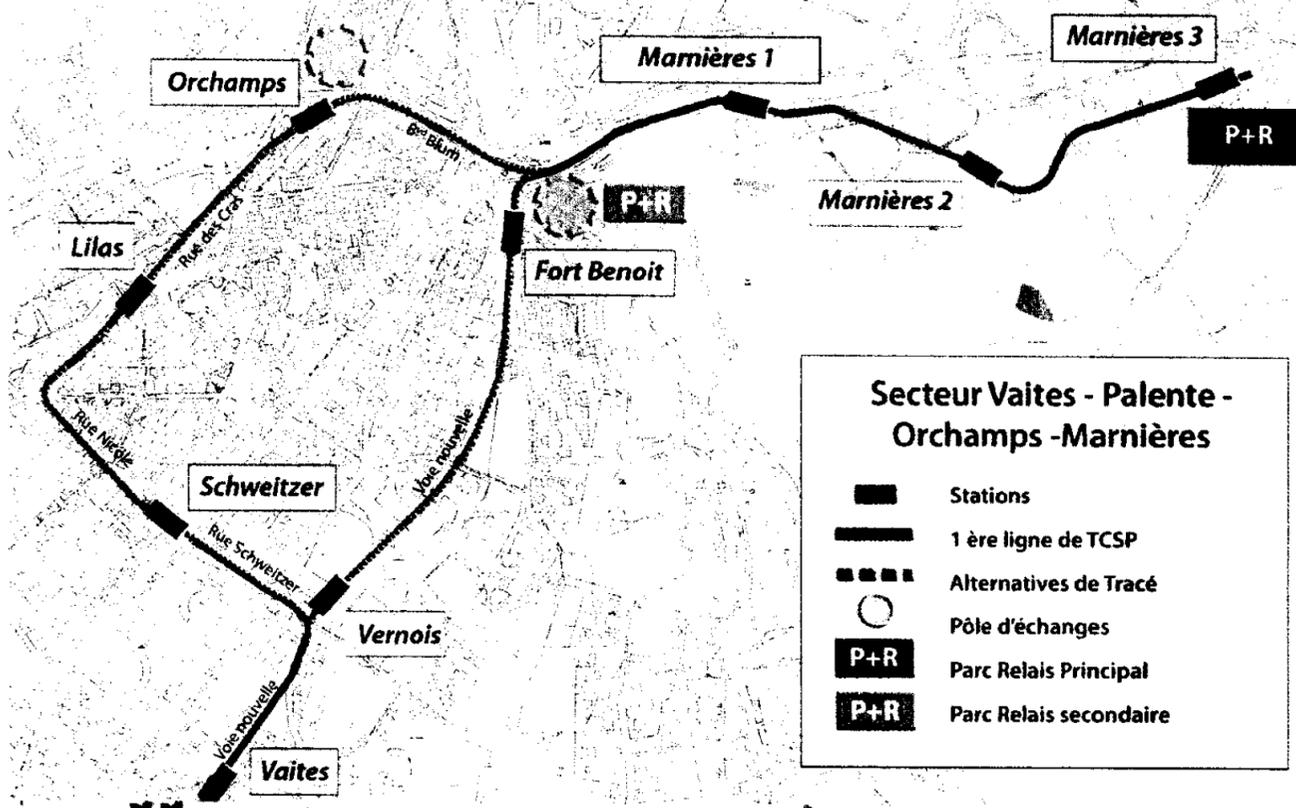
Délibération du jeudi 20 novembre 2008
Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon



Délibération du jeudi 20 novembre 2008
 Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon



Délibération du jeudi 20 novembre 2008
 Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon



Un nouveau transport en commun pour l'Agglomération du Grand Besançon

Premiers éléments de synthèse sur la concertation

REMARQUES GENERALES SUR LA CONCERTATION

POINTS POSITIFS

- Une adhésion massive au projet de TCSP
- Pas d'opposition forte
- Des remarques de qualité de la part des participants. On note, en effet, un niveau de connaissance important.
- Emergence de bonnes idées (parkings relais avec réapprovisionnement pour les voitures électriques, services proposés, emplacements de certains parkings relais...)

POINTS NEGATIFS

Des inquiétudes existent mais cela est tout à fait normal. Elles concernent :

- Les travaux, leur durée et leur impact en général et sur le commerce local
- Les nuisances sonores, esthétiques, des champs magnétiques, des déchets nucléaires sur une solution électrique

REMARQUES PAR THEMES

TRACE

❖ Boucle ou quais ?

→ 2/3 boucle 1/3 quai

Sur les réunions publiques, les choix se portent plus vers la Boucle mais quand on ajoute les fiches d'expression et mails reçus, on obtient des avis favorables pour les quais.

Au final donc on a un équilibre entre les deux tracés.

Cependant de nombreux participants ont fait entendre leur opposition à l'arrachage des arbres sur les quais, on les a donc comptabilisés dans le choix de la Boucle.

Ce qui au final nous amène à une quantification de 2/3 pour la Boucle et 1/3 pour les quais.

❖ Palente / Orchamp et Vaïtes

→ Avis massifs en faveur de la desserte d'Orchamps / Palente. Les participants font ressortir que ce tracé est plus pertinent et qu'aux Vaïtes, il n'y a pas de population à desservir (Nord-Est de la zone)

❖ Chateaufarine

→ Un nombre important de participants a fait ressortir qu'il fallait amener la ligne jusqu'à Chateaufarine car ce secteur souffrait d'encombrement.

On en a parlé aussi....

→ Les participants ont noté leur inquiétude sur les difficultés liées au passage du TCSP dans la Boucle.

→ Beaucoup de participants ont aussi évoqué l'idée du SAS sur les quais ou d'une voie unique.

→ Beaucoup de remarques et discussions sur le passage ou pas rue de Dôle, rue de Belfort, Avenue Fontaine-Argent.

MATERIEL ROULANT

❖ **Tramway fer**

De nombreux participants se sont exprimés en faveur du tramway fer. Ils soulignent le saut qualitatif que permettrait ce type de matériel. Ils insistent aussi sur l'idée que le TCSP se construit pour une durée d'années conséquente et qu'il faut donc oser un projet ambitieux. Ils soulignent que ce type de matériel pourra, à terme, permettre une connexion avec le fer.

→ Ces avis sont à pondérer car ils ont été en grande partie donnés par des associations spécialisées dans les transports ou par des gens qui connaissaient bien le sujet Tramway Fer.

❖ **BHNS guidé ou non / Tram pneu**

Les participants sont plus hésitants sur ce type de matériel intermédiaire. Ils font ressortir des exemples pris dans d'autres villes qui n'ont pas été très positifs. Dans ce cas de figure, les avis viennent plus d'une impression générale, de rumeurs entendues alors que dans le choix du tram fer, les participants ont de réelles connaissances techniques. Certains soulignent aussi que ce type de solution ne donnera pas l'impression qu'il y a de véritable changement avec le système actuel.

❖ **Amélioration du système existant**

Une part non négligeable de participants insiste sur l'idée qu'il faudrait aujourd'hui simplement améliorer le système existant en créant des voies réservées au bus.

FINANCEMENT

2 tendances se dessinent sur la question du financement.

❖ **Financement optimum**

Une partie des participants disent qu'il faut oser l'investissement pour avoir un système performant. Un TCSP a une longue durée de vie et ils pensent qu'à terme, c'est la bonne solution.

❖ **Financement prudent**

L'autre partie pense qu'il faut avoir une attitude prudente. Au regard du contexte économique, aujourd'hui, ils soulignent que l'Agglomération ne doit pas s'endetter trop fortement. Ces participants font aussi ressortir qu'ils ne veulent pas que le TCSP pèse sur leur fiscalité.

A noter...

→ D'une façon générale, les citoyens ont le sentiment qu'ils vivent une situation paradoxale. Car de nombreuses remarques soulignent que si le budget se situe autour des 200 millions d'Euros, l'agglomération ne peut pas se « payer » un tram fer. Ils s'interrogent donc sur la pertinence de la consultation sur le matériel roulant.

REDEPLOIEMENT DES TRANSPORTS AVEC LE TCSP

❖ Parkings

Sur la question du redéploiement du réseau, la grande majorité des participants fait ressortir la nécessité de créer des parkings relais et d'améliorer ceux qui existent. Ils se disent frustrés pour certains car aujourd'hui le projet manque de précision concernant leur emplacement et certains secteurs sont oubliés.

La concertation a fait ressortir aussi l'idée de rendre payant les parkings gratuits du centre-ville pour inciter les gens à utiliser le TCSP.

❖ Intermodalité

Dans l'ensemble, les citoyens ont bien compris l'importance de la réorganisation du réseau. Ils demandent donc que le TCSP crée des liens avec le train et avec les cheminements cyclables.

Certains habitants des communes alentours ont le sentiment que le TCSP va être fait pour les Bisontins et se sentent en marge du projet.

Beaucoup ont aussi demandé si dans le cas du tracé en centre-ville, les bus seraient maintenus dans la Boucle.

On en a parlé aussi...

Un sujet est revenu de façon récurrente et insistante. Il concerne le réseau ferroviaire. Beaucoup ont dit qu'il existait à Besançon une croix ferroviaire et qu'il fallait avant de faire un TCSP valoriser ce type de déplacement. Donc beaucoup sont intervenus sur l'utilité de créer des haltes ferroviaires à tel ou tel endroit, Franois ou Chalezeule par exemple...