



EXTRAIT DU REGISTRE
des
délibérations du Conseil de Communauté

N° délib. : 000666

Séance du jeudi 18 décembre 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 **Audeux :** Françoise GALLIOU **Auxon-Dessous :** Jacques CANAL, Jacques THIEBAUT (représenté par Jean-Pierre BASSELIN) **Auxon-Dessus :** Serge RUTKOWSKI **Avanne Aveney :** Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD **Besançon :** Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN, Catherine BALLOT, Nicolas BODIN, Pascal BONNET, Françoise BRANGET, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI (à partir du rapport 2.1), Yves-Michel DAHOUI (jusqu'au rapport 9.1), Jean-Jacques DEMONET, Cyril DEVESA, Emmanuel DUMONT, Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA (jusqu'au rapport 9.1), Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN, Didier GENDRAUD, Fanny GERDIL, Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Nicolas GUILLEMET (à partir du rapport 7.1), Lazhar HAKKAR, Valérie HINCELIN, Martine JEANNIN, Solange JOLY, Christophe LIME, Michel LOYAT, Jacques MARIOT, Annie MENETRIER, Franck MONNEUR, Nohzat MOUNTASSIR, Michel OMOURI, Jacqueline PANIER, Elisabeth PEQUIGNOT, Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE, Béatrice RONZI, Jean ROSSELOT, Jean-Claude ROY, Edouard SASSARD, Joëlle SCHIRRER, Marie-Noëlle SCHOELLER, Corinne TISSIER, Sylvie WANLIN, Nicole WEINMAN **Beure :** Philippe CHANEY, Auguste KOELLER **Boussières :** Bertrand ASTRIC, Roland DEMESMAY **Braillans :** Alain BLESSEMAILLE **Busy :** Philippe SIMONIN **Chaleze :** Christophe CURTY **Chalezeule :** Raymond REYLE (jusqu'au rapport 9.1 puis représenté par Christian MAGNIN-FEYSOT) **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 :** Gérard GALLIOT (à partir du rapport 1.1.1) **Deluz :** Sylvaine BARASSI **Ecole Valentin :** André BAVEREL, Yves GUYEN (jusqu'au rapport 2.3) **Fontain :** Jean-Paul DILLSCHNEIDER **François :** Claude PREIONI **Genes :** Jean SIMONDON **Grandfontaine :** François LOPEZ, Laurent SANSEIGNE **La Chevillotte :** Jean PIQUARD **La Vèze :** Jacques CURTY **Larnod :** Gisèle ARDIET (représentée par Hugues TRUDET) **Le Gratteris :** Cédric LINDECKER **Mamirolle :** Daniel HUOT, Didier MARQUER **Marchaux :** Bernard BECOULET (jusqu'au rapport 9.1 puis représenté par Brigitte Vionnet) **Mazerolles le Salin :** Daniel PARIS **Miserey Salines :** Marcel FELT, Denis JOLY **Montfaucon :** Michel CARTERON, Pierre CONTOZ **Montferrand le Château :** Marcel COTTINY, Pascal DUCHEZEAU **Morre :** Jean-Michel CAYUELA, Gérard VALLET **Nancray :** Jean-Pierre MARTIN, Daniel ROLET (à partir du rapport 1.1.1) **Noironte :** Bernard MADOUX **Novillars :** Philippe BELUCHE (jusqu'au rapport 2.5), Bernard BOURDAIS (jusqu'au rapport 2.5) **Osselle :** Jacques MENIGOZ (jusqu'au rapport 3.5) **Pelousey :** Catherine BARTHELET (représentée par Serge ARMELLINI), Claude OYTANA **Pirey :** Jacques COINTET, Robert STEPOURJINE **Pouilley les Vignes :** Jean-Michel FAIVRE **Pughey :** Marie-Noëlle LATHUILIERE (représentée par Jean-François HUMBERT) **Rancenay :** Michel LETHIER **Roche lez Beaupré :** Stéphane COURBET, Jean-Pierre ISSARTEL (jusqu'au rapport 9.1 puis représenté par Joël JOSSO) **Routelle :** Claude SIMONIN **Saône :** Maryse BILLOT, Alain VIENNET **Serre les Sapins :** Gabriel BAULIEU, Christian BOILLEY **Tallenay :** Jean-Yves PRALON **Thoraïse :** Jean-Michel MAY (représenté par Cédric BREVOT) **Torpes :** Bernard LAURENT (jusqu'au rapport 9.1) **Vaire Arcier :** Patrick RACINE **Vaire le Petit :** Michèle DE WILDE **Vaux les Prés :** Bernard GAVIGNET (à partir du rapport 7.6) **Vorges les Pins :** Patrick VERDIER

Étaient absents : **Arguel :** André AVIS **Auxon-Dessus :** Geneviève VERRO **Besançon :** Hayatte AKODAD, Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Patrick BONTEMPS, Martine BULTOT, Abdel GHEZALI, Sylvie JEANNIN, Jean-Sébastien LEUBA, Carine MICHEL, **Champoux :** Thierry CHATOT **Dannemarie sur Crête :** Jean-Pierre PROST, **François :** Françoise GILLET **Pouilley les Vignes :** Jean-Marc BOUSSET **Thise :** Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH

Secrétaire de séance : Béatrice RONZI

Procurations de vote :

Mandants : **Besançon :** Hayatte AKODAD, Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Patrick BONTEMPS, Martine BULTOT, Benoît CYPRIANI (jusqu'au rapport 9.1), Yves-Michel DAHOUI (à partir du rapport 2.1), Béatrice FALCINELLA (à partir du rapport 2.1), Abdel GHEZALI, Nicolas GUILLEMET (jusqu'au rapport 1.2.3), Sylvie JEANNIN, Jean-Sébastien LEUBA, Carine MICHEL, Françoise GILLET, Jean-Marc BOUSSET, Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH.

Mandataires : Françoise FELLMANN, Marie-Noëlle SCHOELLER, Jean-François GIRARD, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Cyril DEVESA (jusqu'au rapport 9.1), Jean-Pierre GOVIGNAUX (à partir du rapport 2.1), Nicole WEINMAN (à partir du rapport 2.1), Béatrice RONZI, Nohzat MOUNTASSIR (jusqu'au rapport 1.2.3), Jacqueline PANIER, Nicolas BODIN, Sylvie WANLIN, Claude PREIONI, Jean-Michel FAIVRE, Jean-Louis FOUSSERET, Bernard BECOULET (puis Brigitte VIONNET à partir du rapport 2.1).

Objet : TCSP : bilan de la concertation préalable

TCSF : bilan de la concertation préalable

Rapporteur : Jean-Claude ROY, Vice-Président

Résumé :

Conformément à la délibération du 5 mai 2008, complétée par les délibérations du 25 juin 2008 et du 20 novembre 2008, le Conseil de Communauté est invité à valider le bilan de la concertation publique préalable sur le projet de Transport en Commun en Site Propre.

Par délibération du 16 décembre 2005, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a décidé la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre.

Par délibération du 5 mai 2008, complétée par les délibérations du 25 juin 2008 et du 20 novembre 2008, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a défini les objectifs et les modalités de la concertation publique préalable, conformément à l'article L300-2 alinéa c du code de l'urbanisme, permettant notamment d'associer le public à l'élaboration du projet.

La concertation s'est déroulée à partir du 29 septembre 2008 selon les modalités suivantes :

- annonce de la période de concertation et des différentes réunions publiques via le magazine du Grand Besançon (hors série de 4 pages), le magazine de la Ville de Besançon (BVV), des articles dans les quotidiens locaux. Le Hors Série du « Grand Besançon Magazine » a fait l'objet d'une distribution toutes boîtes aux lettres sur les 88 000 foyers du Grand Besançon,
- annonce de la période de concertation préalable et invitation à participer à la réunion publique du 13 octobre 2008 par voie d'affichage sur et dans les bus du réseau GINKO,
- annonce de la période de concertation préalable et invitation à participer aux différentes réunions publiques (dates et lieux) par voie de flyers distribués dans les bus urbains du réseau GINKO, les points relais GINKO et les mairies du Grand Besançon,
- annonce par ces mêmes supports des lieux d'exposition,
- annonce de la période de concertation préalable et invitation à participer aux différentes réunions publiques, mise en ligne du hors série, diffusé dans le magazine du Grand Besançon, sur le site Internet de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon : www.grandbesancon.fr ; sur ce même site, un espace d'échanges interactifs dédié au projet a permis de poursuivre le dialogue,
- organisation de 8 réunions publiques de concertation tenues entre le 29/09/08 et le 27/10/08 visant à présenter le projet aux habitants et à recueillir leurs avis : une réunion générale le 13 octobre 2008, 3 réunions de quartiers, 2 réunions de secteurs et 2 réunions ciblées vers les représentants des commerçants d'une part, et les représentants des conseils de quartiers d'autre part,
- organisation de 19 rencontres ciblées : MEDEF (Secrétaire général et Conseil d'Administration), AUTAB/AUB/FNAUT, Conseil de Développement Participatif, Carrefour Valentin/Association des commerçants de la galerie marchande, Carrefour Chalezeule/Syndicat BTC, Géant Chateaufarine/Association des commerçants de la ZAC, trois partis politiques (Parti communiste, Alternatifs, Parti socialiste), Communes du secteur Plateau, Communes du secteur Nord, DDTEFP/Services fiscaux, CCI/UIMM/CGPME, Personnel KEOLIS, CHSCT de KEOLIS, Renaissance du Vieux Besançon/Architecte des Bâtiments de France, Conseil de quartier de la Boucle, CHU de Besançon,
- quatre lieux d'exposition à partir du 14 octobre 2008 : le siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, les mairies de Besançon et Franois, ainsi que dans le centre commercial de Carrefour Chalezeule. Trois registres ont été ouverts (au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, et dans les mairies de Besançon et Franois), chacun pouvant y apposer ses remarques et suggestions.

Le bilan de la concertation est établi, au 10 décembre 2008, dans un document annexé au présent rapport, synthétisant l'ensemble des remarques formulées par tous les canaux ouverts à cette fin (mails, courriers, fiches d'expression, registres) et lors des différentes réunions publiques.

Le bilan définitif sera arrêté le 18 décembre 2008, date de la fin de la concertation publique.

Il ressort principalement de ce bilan :

- une mobilisation importante des citoyens lors des 6 réunions publiques (près de 850 participants aux réunions publiques et environ 160 questions posées), et lors des 19 réunions ciblées (près de 500 personnes) soit au total une mobilisation de 1350 personnes,
- une bonne participation du public pour un projet de cette importance, permise par une large information de la part du Grand Besançon à l'échelle de l'agglomération,
- les supports d'expression écrite ont recueilli plus de 130 commentaires ou questions (39 sur les livres blancs, 44 sur les fiches d'expression de besoin distribuées lors des réunions publiques, 15 courriers, 7 e-mails, 50 commentaires déposés sur le forum provenant d'intervenants différents) (chiffres au 10/12/08),
- une adhésion globale forte au projet de TCSP, avec des remarques de qualité de la part du public témoignant d'un haut niveau de connaissance à travers la présence d'associations spécialisées dans le domaine des transports et déplacements,
- un certain nombre d'inquiétudes tout à fait classiques pour ce type de projet, pour lesquelles il sera important d'apporter des réponses dans les phases ultérieures d'étude (impact de l'insertion du TCSP sur la vie quotidienne et le commerce local, nuisances en phase travaux, nuisances sonores et esthétiques du système...).

Une information régulière du public sera poursuivie au fur et à mesure de l'avancement des études et du projet.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- **approuve le bilan de la concertation publique préalable, annexé à ce rapport,**
- **arrête le dossier définitif du projet et le met à disposition du public, ainsi que le bilan de la concertation publique, pendant un mois, conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme, au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, dans les mairies de Besançon, Chalezeule et Franois, et sur le site Internet du Grand Besançon.**

Pour extrait conforme,

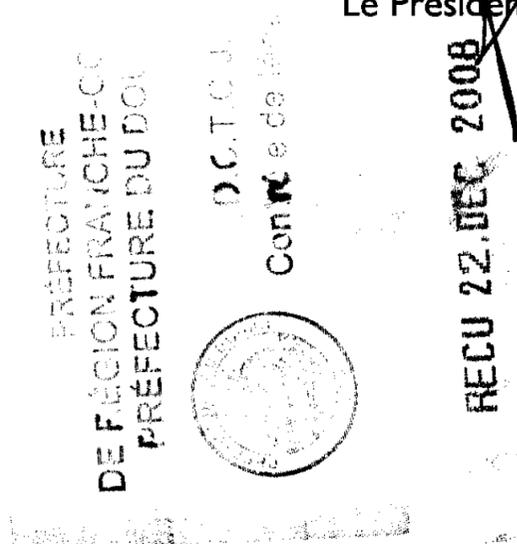
Le Président

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 133

Contre : 0

Abstention : 0



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

Bilan de la concertation préalable sur la 1^{ère} ligne de TCSP de l'Agglomération du Grand Besançon

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 palier pour conserver, voire améliorer ses performances en créant un Transport en Commun en Site Propre.

Conformément aux termes du Code de l'urbanisme, l'Agglomération du Grand Besançon s'est engagée dans une procédure réglementaire de concertation publique. Depuis le 29 septembre 2008, l'Agglomération a sollicité l'ensemble des citoyens pour participer à la phase de concertation préalable sur ce projet de TCSP. D'ores et déjà habituée à ce type de rencontres, la population a largement fréquenté les réunions qui lui étaient proposées. Ce sont au total près de 1350 personnes qui se sont mobilisées lors des réunions et des rencontres ciblées, et près de 130 contributions écrites qui ont été rassemblées.

A l'issue de ces rencontres, on peut noter qu'il y a une adhésion massive en faveur du TCSP. Très peu de personnes se sont opposées au projet. Les participants ont souvent fait preuve d'un haut niveau de connaissances notamment à travers la présence des associations spécialisées dans les déplacements.

Parallèlement à cela et de façon logique, la population a exprimé un certain nombre d'inquiétudes. Cela concerne les travaux et leur impact sur la vie quotidienne et le commerce local. Les citoyens ont aussi abordé la question des nuisances (sonores, esthétiques...) et de la pollution (champs magnétiques et déchets nucléaires produits par l'électricité...).

I. PROCESSUS ET MODALITES DE LA CONCERTATION

- Sensibilisation et information en direction des différents publics

SUPPORTS	OBJECTIFS	QUANTITE	PERIODE DE POSE, DE DIFFUSION
Arrières de bus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Annonce de la période de concertation préalable ▪ Annonce et invitation à la réunion publique du 13 octobre 2008 ▪ Annonce des 4 lieux d'exposition 	90 exemplaires	Du mardi 7 octobre au lundi 13 octobre 2008
Cadrobuses	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Annonce de la période de concertation préalable ▪ Annonce et invitation à la réunion publique du 13 octobre 2008 ▪ Annonce des 4 lieux d'exposition 	1 000 exemplaires (bus urbains et périurbains, mairies du Grand Besançon)	Du mercredi 8 octobre au mardi 14 octobre 2008
Flyers	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Annonce de la période de concertation préalable et des dates des différentes réunions publiques 	25 000 exemplaires Distribution Bus urbains + points relais Ginko + mairies de la périphérie	A partir du jeudi 25 septembre 2008
BVV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Article : Annonce de la période de concertation préalable et des dates des différentes réunions publiques 	66 000 exemplaires	A partir du lundi 29 septembre
Hors-Série du Grand Besançon Magazine	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Annonce de la période de concertation préalable avec les différentes dates annoncées sur la couverture ▪ Présentation générale du projet de TCSP : pourquoi un TCSP, les différents matériels possibles, les tracés possibles, un cadre légal, un encadre sur les conditions budgétaires ▪ Distribution toutes boîtes aux lettres + pendant les réunions publiques 	Edité à 92 000 exemplaires et distribué dans les 88 000 foyers du Grand Besançon	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Distribution lors de la réunion publique du 29 septembre ▪ Distribution lors de la réunion publique du 6 octobre ▪ Distribution toutes boîtes aux lettres du lundi 6 octobre au vendredi 10 octobre ▪ Distribution lors de la réunion publique du 13 octobre ▪ Distribution lors des 3 réunions publiques de quartier ▪ Distribution lors des 2 réunions de secteur
Fléchage Decaux »	Annonce réunion publique du 13 octobre		

SUPPORT	CONTENU	QUANTITE	DATE DE LIVRAISON DES PANNEAUX	LIEUX D'EXPOSITION
Panneaux Exposition	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les enjeux du TCSP ▪ La synergie avec les projets urbains du Grand Besançon ▪ Le tracé et ses variantes ▪ La concertation autour du projet ▪ Le calendrier prévisionnel jusqu'à 2012 ▪ Le budget 	4 jeux de 8 panneaux	A partir du 13 octobre lors de la première réunion publique puis sur les autres sites à compter du 14 octobre	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grand Besançon (Maître d'Ouvrage) ▪ Mairie de Besançon ▪ Carrefour Chalezeule ▪ Mairie de Franois

SUPPORT	CONTENU	QUANTITE	DATE
Livres Blancs		<p>6 pour les réunions publiques</p> <p>3 livres blancs permanents sur lieux d'exposition :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grand Besançon (Maître d'Ouvrage) ▪ Mairie de Besançon ▪ Mairie de Franois 	<ul style="list-style-type: none"> • Registre ouvert pour chacune des réunions publiques • et 3 registres ouverts dès le 14 octobre au siège du Grand Besançon, à la mairie de Besançon et à la mairie de Franois

SUPPORT	CONTENU	CARACTERISTIQUES	DATE DE MISE EN LIGNE
Portail Web Grand Besançon / Ville de Besançon Site internet Ginko Lettre « colibri » du réseau Ginko Mails aux abonnés Ginko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Annonce de la période de concertation préalable avec les différentes dates des réunions ▪ Mise en ligne du Hors-Série + Forum dédié <p>Information</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actualité depuis la page d'accueil avec lien vers la page spécial « TCSP » ▪ Page spécial « TCSP » dans la rubrique « Les Grands Projets » 	A partir du 29 septembre 2008

SUPPORTS	CONTENU	MEDIAS	DATE
Conférence de Presse	Annonce de la procédure de concertation et des différentes dates des réunions publiques	Presse écrite, radio, télévision locale voire nationale France 3, L'Est Républicain, L'Hebdo de Besançon, La Presse bisontine, Virgin radio, Ma commune. Info, France Bleu , La Terre de Chez nous, RCF, AFP...	9 octobre

SUPPORTS	CONTENU	MEDIAS	DATE
Invitations envoyées	Invitations envoyées	Invitations personnalisées aux Maires et délégués communautaires de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, aux personnalités locales, aux membres du Conseil de développement participatif, aux membres des Conseils de quartiers, aux partenaires Transports, Economie, aux associations d'usagers, ..., soit environ 1200 courriers.	
Mails envoyées	Mails envoyés	Mail d'invitation à l'ensemble des services de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, Ville de Besançon et CCAS	

▪ **Des réunions générales, spécialisées et sectorisées pour toucher tous les publics**

❖ **2 réunions spécialisées**

Le 29 septembre à 20h30

→ environ 30 personnes

18 intervenants dont 1 récurrent

→ Cette première réunion s'est adressée aux représentants des Conseils de quartier de Besançon. Elle avait pour objectif de porter le projet devant ces citoyens qui sont impliqués au quotidien dans la vie de la ville et de l'agglomération.

Le 6 octobre à 20h30

→ environ 20 personnes

11 intervenants dont 1 récurrent

→ Cette réunion a concerné les représentants des commerçants. Elle avait pour objectif de leur présenter le projet et d'entendre en amont leurs inquiétudes notamment vis-à-vis de leur activité professionnelle.

❖ **1 réunion publique générale**

Le 13 octobre à 20h30 – Micropolis

→ environ 450 personnes

17 intervenants dont 7 récurrents

→ Cette réunion a donné officiellement le coup d'envoi à la concertation grand public. Elle a eu pour but de présenter au plus grand nombre le projet et de recueillir les premières impressions. On note une importante participation. Les Bisontins ayant une réelle habitude de concertation sont donc venus massivement.

❖ 3 réunions de quartiers

Le 15 octobre à 20h30 - Planoise et Grette-Butte - Salle Mandela

→ environ 60 personnes

14 intervenants dont 3 récurrents

Le 20 octobre à 20h30 - Centre Ville - Petit Kursaal

→ environ 75 personnes

13 intervenants dont 3 récurrents

Le 22 octobre à 20h30 - Chaprais/Cras/Palente/Orchamps/Vaîtes - Gymnase Jean Zay

→ environ 130 personnes

13 intervenants dont 4 récurrents

→ Ces 3 réunions publiques ont concerné les différents secteurs de la ville de Besançon. A elles seules, elles ont réuni 265 personnes. La présentation du projet était d'autant plus importante sur ces secteurs qu'ils sont tous concernés par le tracé et ses différentes variantes.

❖ 2 réunions de secteurs

Le 24 octobre à 20h30 - Communes de l'Agglomération Secteurs Ouest/Nord Maison de l'Industrie (TEMIS, à côté du lycée Ledoux)

→ environ 30 personnes

7 intervenants

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

→ environ 40 personnes

14 intervenants

→ Ces 2 réunions ont concerné les secteurs Ouest/Nord et Sud-Ouest/Est/Plateau de l'agglomération. L'ensemble des communes et des citoyens n'est pas directement impliqué par le tracé et ses variantes. Cependant le redéploiement des transports en commun les concerne particulièrement mais aussi, tous seront des utilisateurs potentiels du TCSP dont la vocation est d'être un projet d'agglomération.

❖ 19 rencontres ciblées

- MEDEF (Secrétaire général le 10 septembre et Conseil d'Administration le 15 décembre)
- AUTAB, AUB, FNAUT (le 23 septembre)
- Conseil de Développement Participatif (le 24 septembre)
- Carrefour Valentin et Association des commerçants de la galerie marchande (le 2 octobre)
- Carrefour Chalezeule et Syndicat BTC (le 7 octobre)
- Géant Chateaufarine et Association des commerçants de la ZAC (le 8 octobre)
- Trois partis politiques (le 10 et 14 octobre et le 24 novembre)
- Communes du secteur Plateau (Mairie de Mamirolle le 16 octobre)
- Communes du secteur Nord (Mairie de Miserey-Salines le 17 octobre)
- DDTEFP et Services fiscaux (le 31 octobre)
- CCI, UIMM et CGPME (le 14 novembre)
- Personnel KEOLIS (le 23 novembre)
- Comité Hygiène, Sécurité et Conditions de travail de KEOLIS (le 28 novembre)
- Renaissance du Vieux Besançon et Architecte des Bâtiments de France (le 10 décembre)
- Conseil de quartier de la Boucle (le 17 décembre)
- CHU de Besançon (date en cours)

- **Des outils mis à disposition du public pour l'expression de son avis et de ses remarques par voie écrite**

- ❖ **Les livres blancs mis à disposition lors des expositions et des réunions**

Lors des réunions publiques, l'agglomération a mis à disposition du public un livre blanc dans lequel, les citoyens pouvaient inscrire leurs remarques. Trois autres livres blancs ont été déposés sur les lieux d'exposition : siège du Grand Besançon et dans les mairies de Besançon et Franois.

39 personnes ont laissé des messages sur ces documents. Les remarques sont assez précises mais l'on trouve également de simples messages d'encouragements (chiffres au 08/12/08).

- ❖ **Le forum internet**

50 commentaires sur le forum internet. Echanges et informations souvent très précis et documentés. Le forum continue de vivre après les temps de rencontre. Donc aspect plutôt positif (chiffres au 10/12/08).

- ❖ **Les fiches d'expression**

A l'occasion de chaque réunion, des fiches ont été distribuées au public afin que ceux qui ne voulaient pas prendre la parole puissent le faire par écrit. En général, ces remarques ont été restituées lors de la réunion par l'AMO.

44 personnes ont laissé des messages. On trouve là des informations ou requêtes extrêmement précises.

- ❖ **Courrier et mails**

Des mails ont été reçus. Comme l'ensemble du dispositif expression écrite, les remarques des intervenants sont souvent très pointues.

15 courriers ont été envoyés, pour la plupart de grande qualité avec un bon niveau de connaissance sur les transports (chiffres au 08/12/08).

- ❖ **L'avis du Conseil de Développement Participatif**

Le Conseil de Développement Participatif (CDP) du Grand Besançon a consacré un atelier spécial à la concertation TCSP. Ses réflexions ont tourné autour de la mobilité durable et du besoin en transports en commun (accessibilité, tarification, confort, vitesse), mais aussi de l'intermodalité (gares TGV, parcs-relais...) et du partage de l'espace public. Concernant le tracé, le CDP a mis en avant la desserte des principaux pôles d'activité (habitat dense, CHU, gare Viotte...), le passage au coeur du centre ville de Besançon et l'articulation avec le réseau périurbain.

❖ Dans les médias

Les différents médias locaux (presse écrite, radios, télévision, internet) et plusieurs médias nationaux (*AFP, Le Moniteur, La Gazette des Communes...*) ont donné un écho important à la concertation TCSP menée par le Grand Besançon. On peut notamment citer la parution de plus de 60 articles dans la presse écrite, la diffusion de plusieurs reportages radio et télé.

Par ailleurs, le débat a également eu lieu sur plusieurs sites internet de médias. *L'Est républicain* a ouvert un forum des lecteurs sur le sujet et fait paraître plusieurs avis et réactions dans les colonnes du journal papier.

L'Hebdo de Besançon a mis en ligne, sur son site internet, une question spécifique en forme de sondage (à caractère non scientifique) : "Le futur tramway devra-t-il passer par le coeur de la Boucle ?". Les résultats sont les suivants : 54 % des votants ont répondu « Oui », 43 % « Non » et 3 % « Ne se prononce pas ».

Enfin, le site *macommune.info* a également mis en ligne 2 sondages (à caractère non scientifique). En voici les résultats :

- à la question « Quel tracé pour le futur tramway de Besançon en centre ville ? », 25 % se sont prononcés pour « les quais le long du Doubs », 46 % pour le « coeur de ville pénétrant dans la Boucle » et 29 % ont répondu qu'ils étaient « contre le tramway » (sur 617 votants),
- à la question « Le tramway est-il, selon vous, une priorité pour Besançon ? », 59 % répondent « Oui », 38 % « Non » et 3 % sont sans avis (sur 455 votants).

Il faut également noter que les différents articles traitant du TCSP publiés sur le site internet *macommune.info* ont suscité beaucoup de commentaires (460 environ) de la part des internautes qui ont ainsi débattu. Tout cela démontre l'intérêt de la population pour le projet soumis à concertation.

II. PROJET PRESENTE A LA POPULATION

▪ **Les études portées à la connaissance du public**

Les supports présentés à la concertation préalable s'appuyaient sur les études menées depuis 2004 par la CAGB :

- ❖ les « Etudes d'opportunité et de faisabilité d'un transport en commun en site propre » (avril 2005, Semaly – Transitec), qui ont abouti à la définition d'un réseau de TCSP à l'échelle de l'agglomération adopté par la délibération du 16 décembre 2005 par le Conseil communautaire,
- ❖ l'« Etude d'insertion du TCSP » (décembre 2007, Egis – Transitec), qui a permis de préciser les conditions d'insertion de la 1ère ligne Est Ouest de TCSP entre les Hauts de Chazal et la ZAC des Marnières - explorant différentes variantes de tracé - les systèmes de transport envisageables et a proposé un chiffrage du projet au niveau faisabilité,
- ❖ les analyses techniques réalisées dans le cadre d'expertises complémentaires (menées entre mars et septembre 2008 par le groupement SYSTRA – Transitec – Exalta – Iris Conseil) en vue de la préparation de la concertation préalable qui ont permis de confirmer la fréquentation attendue du TCSP et d'affiner un certain nombre d'éléments sur le plan de l'exploitation, du système, de l'insertion avec l'étude de nouvelles variantes, et de l'organisation de l'intermodalité autour du TCSP (pôle d'échanges et parc relais).

▪ **Les grandes lignes du projet présenté aux citoyens**

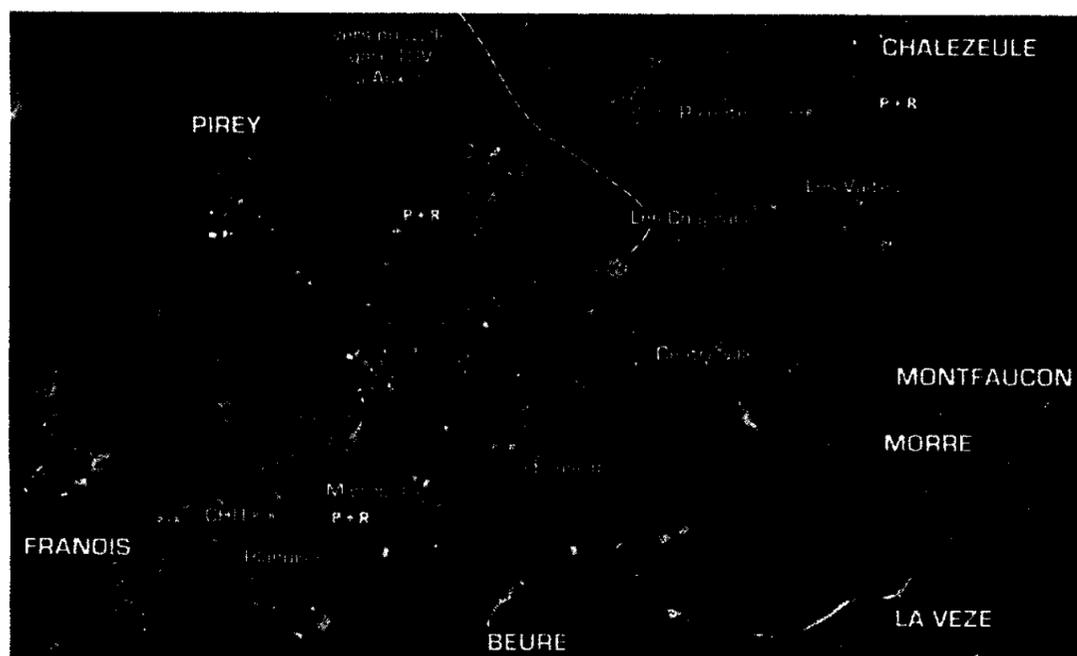
❖ **Le mode**

Les modes envisageables pour la 1ère ligne de TCSP et présentés aux citoyens sont :

- le tramway (sur fer ou sur pneus)
- le bus à haut niveau de Service (BHNS) avec système guidé (tel que Philéas, Civis) ou non (bus, trolleybus).

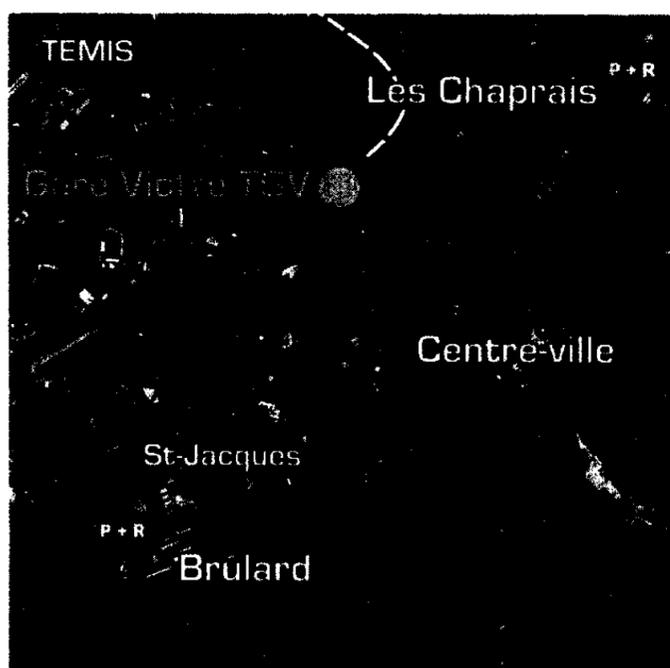
❖ **Le tracé global soumis aux citoyens**

Le tracé présenté a permis aux citoyens de visualiser l'itinéraire du TCSP dans sa globalité avec ses 2 variantes et sa possible extension à terme vers le secteur de Châteaufarine. Le tracé sans l'extension vers Châteaufarine couvre 14 km entre l'ouest de l'agglomération (les Hauts de Chazal) et l'est de l'agglomération (la ZAC des Marnières/Chalezeule) avec une antenne vers la gare Viotte TGV.



❖ Les deux variantes de tracé proposées

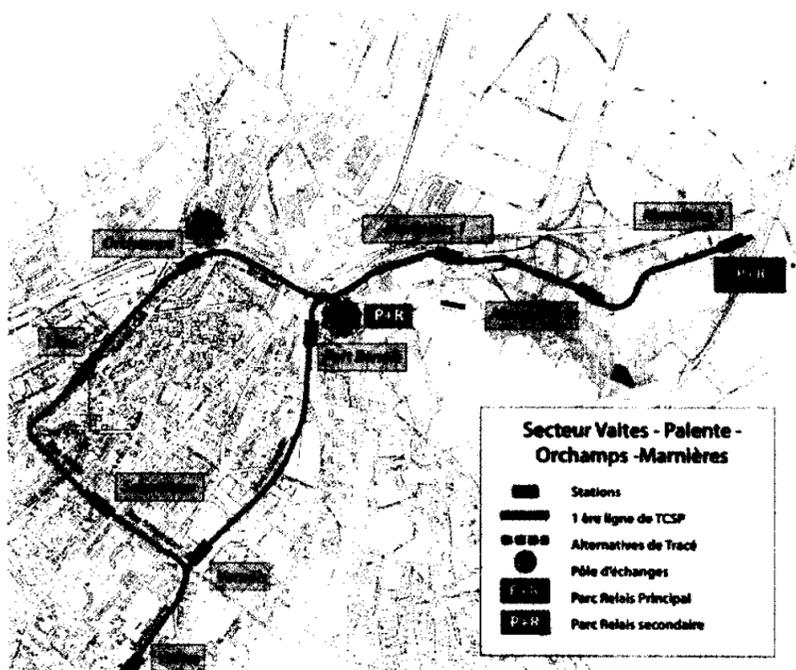
→ La Boucle ou les quais



La première variante proposée aux habitants concerne la traversée du centre-ville. Deux grandes solutions sont possibles :

- un itinéraire passant par la Boucle et le centre historique (rue Nodier, rue de la Préfecture, Grande rue, place du 8 septembre, rue de la République),
- un itinéraire empruntant les quais (Veil Picard et de Strasbourg puis l'avenue d'Helvétie, avec une sous variante locale consistant à emprunter le Pont Battant pour rejoindre la place de la Révolution puis l'avenue Cusenier).

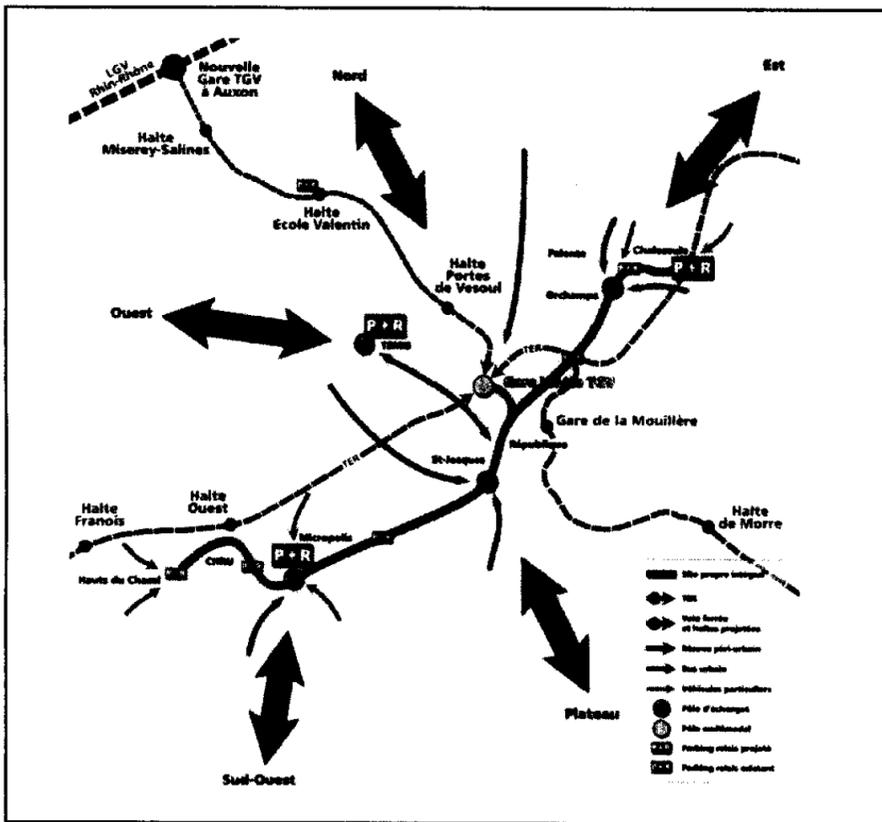
→ Les Vaîtes ou Palente / Orchamps



La deuxième variante soumise au public concerne la desserte des quartiers nord de l'agglomération. Deux grandes familles de solutions sont possibles :

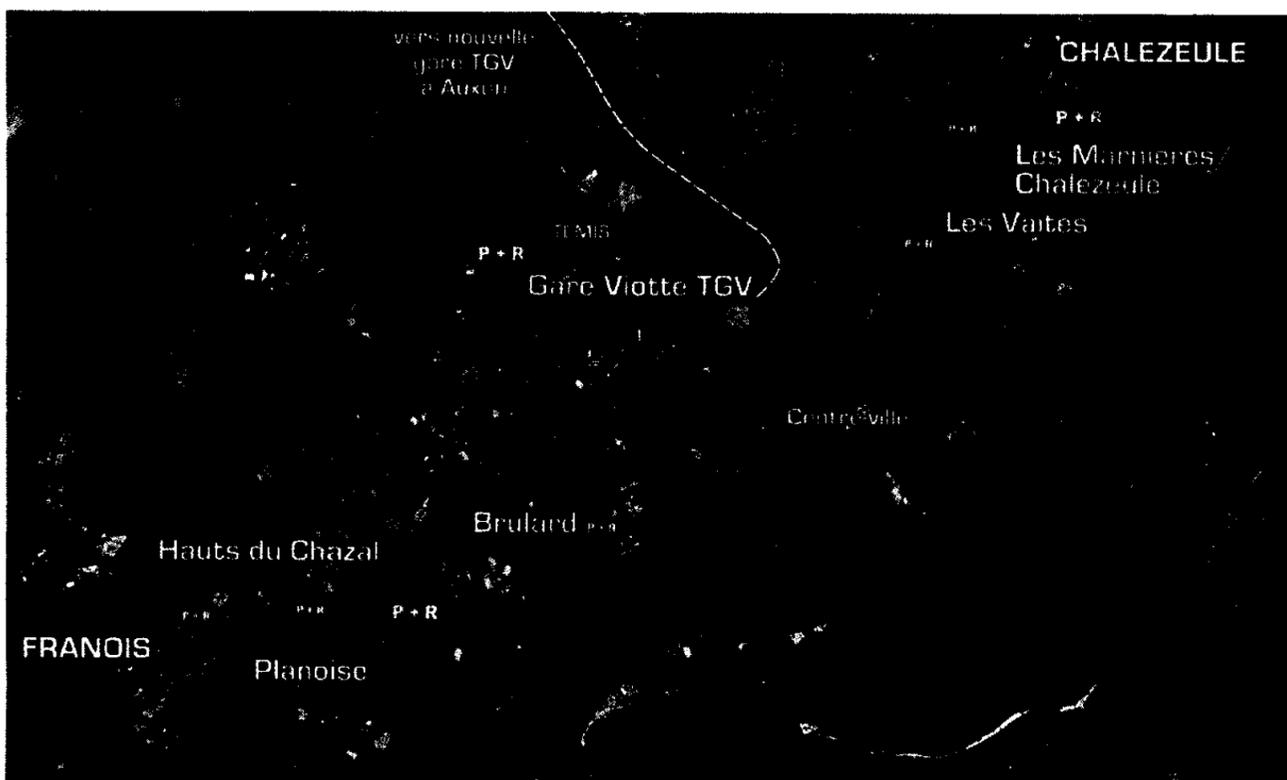
- un itinéraire au plus direct traversant la partie nord du futur éco quartier des Vaîtes,
- ou un principe d'itinéraire plus long allant chercher les quartiers de Palente Orchamps et le lycée Pergaud (avec plusieurs sous variantes locales possibles).

❖ Le renforcement de l'intermodalité et redéploiement des transports



La Communauté d'Agglomération a présenté les grands principes de réorganisation de son réseau de transport autour de l'axe structurant que formera le TCSP. Elle a largement expliqué à tous le fait que la mise en place du TCSP sera l'occasion de redessiner la carte des transports en commun. Les parcours de certaines lignes du réseau GINKO seront ainsi amenés à évoluer.

❖ Les grands projets liés à l'arrivée du TCSP



L'agglomération a expliqué qu'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.

- **Les engagements financiers**

Sur cette question l'agglomération a donné une fourchette financière sur le projet qui s'échelonne de 180 à 300 millions d'Euros. Elle a fortement insisté sur l'idée qu'il n'était pas question de trop endetter la collectivité avec le TCSP et qu'elle jouerait la prudence notamment au regard du contexte économique actuel. Elle souhaite que l'agglomération s'engage dans un projet qu'elle peut financer.

- **Les grandes échéances jusqu'en 2014**

Automne 2008

Cette période a été consacrée à la concertation préalable. A partir de la fin du mois de septembre 2008, une large campagne d'information et de sensibilisation autour du projet de Transport en Commun en Site Propre a été proposée à l'ensemble des citoyens.

Fin d'année 2008 et début 2009

Après analyse des différentes remarques et observations, des études techniques détaillées seront réalisées et permettront de déterminer les caractéristiques définitives du projet.

Courant 2009

La deuxième phase de consultation de la population sera lancée dans le cadre de l'enquête publique. Il s'agira à cette occasion de soumettre aux citoyens un seul projet et le choix du matériel roulant retenu.

L'objectif est d'obtenir la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet à la mi-2010. Les travaux pourront alors être progressivement engagés avec un objectif de mise en service en début d'année 2014.

III. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES ET DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES AVEC LE PUBLIC

L'ensemble de cette synthèse a été construit à partir des réunions publiques, des fiches d'expression remplies pendant des temps de concertation, des livres blancs laissés à chaque rencontre et sur les lieux d'exposition, du forum internet et des courriels reçus. De nombreuses personnes ont laissé des messages sur ces différents supports et sont aussi intervenues lors des réunions. Leur avis n'a dans ce cas été comptabilisé qu'une fois.

▪ Le tracé

❖ Boucle ou quais ?

Sur les réunions publiques, les choix se portent plus vers la Boucle mais quand on ajoute les contributions écrites reçues (fiches d'expression, courriers, mails, livre blanc, forum), on obtient des avis favorables pour les quais.

Au final, l'écart entre les deux tracés se resserre, avec toutefois une tendance en faveur du tracé passant par la Boucle.

Par ailleurs, de nombreux participants ont fait entendre leur opposition à la suppression des arbres sur les quais.

Un nombre important de citoyens a souvent évoqué la possibilité de mixer les deux tracés avec un itinéraire alternatif qui passerait par les quais puis le pont Battant et la Place de révolution.

Enfin, quelques participants ont fait savoir qu'un TCSP dans le centre et plus précisément dans la boucle ne paraissait pas approprié, et recommandent un système par navette minibus avec arrêts à la demande pour desservir la Boucle.

❖ Palente / Orchamps ou Vaîtes

→ Avis massifs en faveur de la desserte d'Orchamps / Palente. Les participants font ressortir que ce tracé est plus pertinent.

❖ 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 (gestion des déménagements, livraisons, portes cochères, etc)

→ 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 Avenue Fontaine-Argent, rue de Dole, rue de Belfort

→ Quelques participants ont formulé leur regret que la 1^{ère} ligne TCSP ne desserve pas certains quartiers : ZAC Lafayette, St Ferjeux, Ecole Valentin, Bouloie, TEMIS partie nord de la rue de Belfort... ou n'aille pas jusqu'à la gare de Franois.

▪ **Le matériel roulant**

❖ **Tramway fer**

De nombreux participants, notamment des associations spécialisées dans les transports, 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 conséquentes 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 dans l'idée de développer un réseau tram-train à plus long terme sur l'agglomération. Ce mode est également souhaité car il est identifié comme non polluant et respectueux de l'environnement, fiable et attractif.

❖ **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 avancent 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.

A noter...

→ Certains participants ont clairement évoqué leur opposition et méfiance au système Philéas (qui n'a pas encore obtenu d'homologation en France, et pour lequel on ne dispose pas de retour d'expérience) et d'autres au TVR qui circule sur les réseaux de Caen et Nancy.

❖ **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.

▪ **Le financement**

2 tendances se dessinent sur la question du financement.

❖ **Financement optimum**

Une partie des participants dit 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 et préconisent de retenir le projet le moins onéreux pour la collectivité.

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 système.

→ Certains citoyens et certaines organisations sont inquiets sur les moyens de financement (augmentation des impôts ou du Versement transport.)

→ Certaines organisations soulignent l'importance de prévoir un budget conséquent pour la Commission d'indemnisation à l'amiable des commerçants à mettre en place pendant la phase travaux.

- **Le phasage du projet**

Cette question a été abordée plusieurs fois lors des réunions publiques. Elle a porté d'une part sur la possibilité d'un phasage financier et d'autre part sur l'idée d'une réalisation du tracé en phases successives.

- **Le redéploiement des transports avec le TCSP**

- ❖ **Parkings relais et stationnement**

Sur la question du redéploiement du réseau de transport en commun, 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 payants 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 les cheminements cyclables. Au sujet des vélos, certains ont demandé notamment par courriels s'il serait possible d'embarquer son vélo dans le TCSP.

Certains habitants des communes périphériques ont le sentiment que le TCSP va être fait pour les Bisontins et se sentent en marge du projet. Ils recommandent de rechercher une meilleure articulation entre la ville et la périphérie.

Beaucoup ont aussi demandé si dans le cas du tracé en centre-ville, les bus seraient maintenus dans la Boucle. Une association a demandé à ce que le funiculaire (reliant le plateau de Brégille) soit intégré dans le schéma TCSP et préconise un tracé permettant une gare d'échange entre ces deux modes.

- ❖ **Réseau ferroviaire**

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 d'infrastructure. Donc beaucoup sont intervenus sur l'utilité de créer des haltes ferroviaires à tel ou tel endroit, Franois ou Chalezeule par exemple...

- ❖ **Vélo**

Un certain nombre de contributions et d'interventions a souligné l'importance de poursuivre le développement des aménagements en faveur du vélo sur l'agglomération, avec notamment l'extension du service Vélocité.

- **Le fonctionnement**

- ❖ **Réalisation et gestion**

Quelques réflexions ont porté sur la gestion du TCSP notamment certains participants ont demandé si la CAGB allait faire appel pour la gestion du TCSP à une délégation de service et qui allait prendre en charge la réalisation des stations.

D'autres se sont interrogés sur la localisation des ateliers de garage et de maintenance.

❖ Horaires / Tarifs / Arrêts

A chaque rencontre, les participants ont évoqué la question du coût du ticket de transport et un grand nombre a demandé si le prix du billet allait augmenter avec la mise en place du TCSP.

Autre sujet souvent évoqué : les stations. Aujourd'hui, les usagers indiquent que la distance entre les arrêts de bus est bien adaptée à leur besoin et beaucoup font part de leur inquiétude en soulignant qu'avec le TCSP, la distance entre les différentes stations risque de s'accroître. Tous s'entendent pour dire qu'au-delà de 500 mètres, ils vont être « perdants au change ».

Enfin dernier aspect abordé la question des horaires. Certains demandent si le TCSP va s'adapter à des horaires de travail décalé. Cela concerne par exemple les salariés de l'hôpital. Certains demandent aussi si les bus vont voir leurs horaires étendus pour être en cohérence avec ceux du TCSP.

▪ Les difficultés et les nuisances

❖ Travaux

De façon évidente et logique, la question des travaux est revenue lors de chaque rencontre. De manière plus prégnante dans les échanges lors de la réunion avec les commerçants. Cela paraît logique car ils sont particulièrement concernés par ce problème. Cependant, la population identifie, elle aussi, très bien ce problème.

Les questions récurrentes tournent autour de la durée des travaux et s'ils vont porter préjudices aux manifestations type braderies....

A noter...

→ De nombreuses prises de parole ont laissé entendre que les travaux et le TCSP par la suite porteraient atteinte au commerce local. Ces propos sont revenus régulièrement en dehors même des réunions « commerçants » auxquelles les commerçants pouvaient toutefois être présents.

❖ Impacts du TCSP

Les participants ont régulièrement questionné le maître d'ouvrage sur le devenir des événements comme la braderie car tous soulignent que le passage du TCSP dans la Boucle rendra impossible la braderie et d'autant plus selon eux si c'est un système guidé.

Autre point abordé dans les impacts, beaucoup se sont inquiétés de savoir si le passage du TCSP sur certains ouvrages pouvait nécessiter leur démolition.

Autre impact massivement évoqué par les citoyens, il concerne la suppression des arbres dans la variante quais.

Certaines personnes se sont interrogées sur la sécurité liée au tramway fer notamment et notamment en direction des enfants.

❖ Pollution

De nombreuses voix se sont prononcées en faveur du développement durable et des dispositions de Grenelle de l'environnement.

Les citoyens ont beaucoup évoqué la question de la pollution et ils sont très nombreux à faire valoir leur engagement pour le TCSP mais à condition qu'il soit respectueux de l'environnement. Cependant, les arguments avancés par le maître d'ouvrage sur la solution électrique ne satisfont pas certains car ils notent que l'électricité est en France en grande partie nucléaire et qu'elle produit donc elle aussi des déchets. Certains ont parlé de bio-gaz, et ont demandé si des systèmes pourraient pleinement répondre aux exigences de l'Agenda 21.

Enfin, toujours dans le registre des pollutions, une personne a fait part de son inquiétude concernant les champs magnétiques produits par les postes de redressement présents sur le parcours du TCSP.

❖ **Fils et caténaires**

Cette question est elle aussi revenue à chacune des rencontres. Les citoyens dans les solutions tramway sont inquiets sur les fils et caténaires qui seront installés dans les rues. Certains demandent s'il peut exister un système mixte c'est-à-dire fils enterrés en ville et système apparent sur le reste du trajet. Cette inquiétude est évoquée très souvent en raison du classement du site au patrimoine de l'Unesco. Le manque d'esthétisme de ce système va à l'encontre des velléités patrimoniales du territoire bisontin.

▪ **Autres sujets abordés**

❖ **Rocades**

La réflexion sur le TCSP et dans sa vocation à diminuer le trafic routier dans Besançon a amené certains citoyens à mentionner les problèmes liés au non achèvement de la rocade Nord Est. Et pour certains, avant de faire le TCSP, il faudrait terminer cette voie.

❖ **Opportunité et suggestions**

Un participant a indiqué qu'il serait peut-être pertinent lors des travaux sur le réseau de profiter de cette occasion pour faire passer de la fibre optique notamment sur les secteurs d'activité économique.

Un autre a signalé qu'il serait judicieux d'installer des stations de recharge pour les véhicules électriques dans les parkings relais et de poursuivre l'apport de services sur ces parcs de stationnement (livraison des courses, service pressing...)

Enfin une dernière a fait observer qu'il serait bien de positionner un parking relais coté route de Lyon.

On notera également l'idée d'une association d'utiliser la plateforme de TCSP pour effectuer des livraisons sur le tracé.

❖ **Mise en place d'un observatoire économique du TCSP**

Certaines contributions soulignent l'importance de mettre en place un observatoire économique des effets du TCSP après sa mise en service.

❖ **Le développement d'un réseau à long terme**

Plusieurs contributions soulignent l'importance de réfléchir dès à présent sur les extensions de la ligne de TCSP à long terme, et proposent d'ors et déjà des idées pour des lignes 2 et 3 de TCSP (vers Ecole Valentin et vers Temis). Ils préconisent de garder de la souplesse pour permettre des évolutions au projet de ligne 1 dans le temps : nouvelles branches, liaisons tram-train sur axe Auxon-Viotte ou vers le secteur est.

❖ **Synthèse des rencontres informelles**

Lors de ces différentes rencontres, certains interlocuteurs ont insisté sur l'importance :

- d'une communication régulière vis-à-vis des acteurs économiques
- d'une coordination et d'une harmonisation entre le projet ZAC des Marnières et celui du TCSP
- d'une extension de la ligne du TCSP jusqu'à Châteaufarine.

D'autres s'interrogent :

- sur le positionnement du futur centre de maintenance et de son fonctionnement par rapport au centre de maintenance actuels (Planoise à l'ouest et Treix à l'est)
- sur la sécurité des piétons par rapport au TCSP, ainsi que de la cohabitation avec les livreurs au centre-ville
- sur le devenir des lignes de bus en restructuration et sur les projets de site propre de bus indiqués dans le schéma directeur de l'agglomération.

IV. LES ENGAGEMENTS DE L'AGGLOMERATION

Ce chapitre synthétise les principaux engagements qui ont été pris ou rappelés par l'agglomération lors des réunions de concertation.

Préalablement à la décision du choix du projet de référence

- ❖ Réaliser un projet viable financièrement et supportable pour la collectivité.

Etudes techniques à venir

- ❖ Apporter une attention particulière à l'organisation de l'intermodalité, que ce soit pour les échanges entre TC (pôles d'échange, points de contact avec le réseau ferroviaire) ou entre TCSP et véhicules particuliers (parc relais).
- ❖ Mener une étude fine de la réorganisation des lignes de bus autour de la ligne Est-Ouest pour maximiser l'effet du TCSP en termes de gains de temps et garantir une parfaite complémentarité avec le réseau urbain et périurbain ; améliorer la desserte de périphérie dans le cadre de la nouvelle délégation de service public.
- ❖ Poursuivre l'étude des conditions d'insertion du projet de TCSP en tenant compte de toutes les fonctionnalités à assurer (circulation des piétons, livraisons, stationnement, sorties riveraines, accès riverains, etc...).
- ❖ Mener une étude fine des reports de circulation routière liés à l'insertion du TCSP, en particulier sur la branche Est (traversée du quartier Chaprais) et au niveau de l'échangeur de Micropolis.
- ❖ Bien prendre en compte l'environnement architectural exceptionnel et classé au patrimoine mondial de l'humanité pour l'étude des conditions d'insertion du TCSP au centre-ville.
- ❖ Prendre en compte l'organisation de manifestations (type braderie) dans les études d'insertion et d'exploitation du TCSP.
- ❖ Lancer une réflexion sur la réorganisation et rationalisation de l'offre de stationnement en centre-ville en lien avec le TCSP, en particulier au niveau de l'espace Chamars.
- ❖ Aménager autant que possible une continuité des itinéraires cyclables le long de l'axe TCSP.
- ❖ Engager une réflexion sur la réorganisation du stationnement à Micropolis.
- ❖ Lancer les études de faisabilité du prolongement de la ligne à Châteaufarine ;
- ❖ Poursuivre les aménagements de site propre bus pour la ligne Temis – Campus.
- ❖ Insérer des clauses d'insertion dans les marchés de travaux.

En phase travaux

- ❖ Mettre en place une commission d'indemnisation à l'amiable pour les commerçants, en associant, notamment, les Chambres Consulaires.
- ❖ Organiser et phaser les travaux pour minimiser les gênes aux riverains / commerçants et garantir une accessibilité minimale.
- ❖ Mettre en place une communication forte : agents de proximité, information sur l'organisation du chantier.