

EXTRAIT DU REGISTRE
des
délibérations du Conseil de Communauté

N° délib. : 000672

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 SCHIRRE, 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 **Pugey :** 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 **Thoraie :** 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 : validation du projet de référence

TCSP : validation du projet de référence

Rapporteur : Jean-Claude ROY, Vice-Président

Inscription budgétaire	
PPIF 2008-2014	Montant : 210 M € valeur 2008

Résumé :

A Besançon, les transports collectifs ont depuis toujours constitué le centre de politiques de déplacements innovantes, performantes et soucieuses de l'environnement.

Depuis 2001, dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains, les élus de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et de la Ville de Besançon poursuivent l'ambitieuse politique de déplacements engagée par cette dernière dès les années 70.

Dès 2002, la Communauté d'Agglomération, autorité organisatrice de transports en commun, créait le réseau inter urbain en le connectant au réseau urbain existant, pour constituer le réseau GINKO.

GINKO a été connecté au réseau ferroviaire.

Il a également été accompagné par une politique volontariste de développement des déplacements par modes doux.

Par sa performance et sa fréquence, par son intermodalité, GINKO constitue encore une référence en France. GINKO a d'ailleurs largement contribué à la qualité de vie dans notre agglomération, unanimement reconnue en France.

Néanmoins, la circulation automobile individuelle qui n'a pas cessé de se développer est en passe d'asphyxier, de paralyser le centre urbain et tous les déplacements.

Lentement mais inexorablement, elle réduira à néant les efforts de générations de novateurs qui ont fait du Grand Besançon une agglomération respectueuse de la qualité de la vie, de la mixité.

Il est dès lors nécessaire de franchir un nouveau pas dans la politique de déplacements du Grand Besançon.

C'est l'enjeu de la décision qui est soumise au Conseil de Communauté, à savoir la réalisation d'un Transport en commun en site propre.

Il s'agit de mettre en place un réseau de transport moderne, rapide, capacitif, très peu polluant, économe en énergie, accessible à toutes les personnes, et notamment du Grand Besançon, voulant circuler au cœur de notre agglomération.

Le TCSP constituera l'épine dorsale et le moteur du réseau de bus GINKO qui sera enrichi, complété et adapté aux besoins de tous les habitants (familles, salariés, étudiants ...) de tous les secteurs du Grand Besançon et au-delà.

Le TCSP sera également greffé sur les réseaux ferroviaires nationaux et régionaux ainsi que sur leurs gares, sur tous les modes de déplacements doux (sentiers pédestres, pistes cyclables et vélocité, voie fluviale).

Enfin, parkings relais et pôles d'échanges ainsi qu'une politique de stationnement ambitieuse rendront encore plus attractif le TCSP.

Le Conseil de Communauté choisit aujourd'hui le tracé et le mode du TCSP afin qu'il réponde au mieux à notre préoccupation. Le Conseil arrête aussi son financement.

Une longue réflexion sur la base d'études urbaines, techniques et financières ainsi qu'une concertation préalable allant bien au-delà de ce qu'impose la réglementation, permettent aujourd'hui aux élus du Grand Besançon de prendre une décision conciliant prudence, responsabilité, détermination et ambition :

- **prudence** avec la volonté de maintenir un budget qualifié de raisonnable financé par le Versement Transport et les subventions,
- **responsabilité** avec l'engagement de soumettre au Conseil de Communauté tout évènement important susceptible de modifier l'économie du projet,
- **détermination** en décidant maintenant sous peine de manquer une opportunité historique,
- **ambition** avec la volonté de doter le Grand Besançon d'un outil favorisant son développement économique, son attractivité et la qualité de son cadre de vie.

I. Contexte et origine du projet de 1ère ligne de TCSP du Grand Besançon

A/ Introduction – justification du projet : une ambition continue de la collectivité pour le développement de transports publics performants pour tous les habitants du Grand Besançon

L'Agglomération du Grand Besançon, capitale régionale, s'est depuis longtemps engagée pour la promotion des modes de déplacements non polluants et pour le développement d'un réseau de transports en commun performant. Depuis septembre 2002, avec la création du réseau d'agglomération « GINKO », le Grand Besançon met en oeuvre un réseau dont le niveau de performance est équivalent, tant en qualité qu'en niveau d'offre, à ceux d'agglomérations de plus grande taille.

Malgré ses excellents résultats de fréquentation, le réseau GINKO atteint aujourd'hui certaines limites, notamment en matière de ponctualité, de rapidité, de capacité et de confort en heure de pointe, conséquences directes de l'augmentation du trafic automobile et des besoins croissants de déplacements.

Il s'agit donc pour le réseau de l'Agglomération de franchir un nouveau pallier visant à améliorer encore ses performances et assurer ainsi une réponse encore plus efficace aux besoins de déplacement de tous les habitants du Grand Besançon. Cette ambition majeure s'exprime désormais par le projet de mise en oeuvre d'un axe structurant de Transport en Commun en Site Propre (TCSP).

Afin de répondre à l'augmentation des besoins de mobilité des habitants du Grand Besançon dans l'avenir, tout en prenant en compte la dimension environnementale et la nécessité d'assurer un développement durable sur le territoire communautaire, le Grand Besançon a, dès juin 2001, décliné les grands objectifs de sa politique de déplacements en validant ses premiers Plans de Déplacements Urbains (PDU). Dans le cadre du projet de TCSP, cette politique peut se résumer selon trois objectifs majeurs :

1. renforcer l'usage des transports collectifs pour créer un lien social fort et préserver l'environnement,
2. renforcer l'usage des autres modes alternatifs à la voiture particulière,
3. favoriser un développement urbain harmonieux en synergie avec la création d'un Transport en Commun en Site Propre.

Au-delà de la réalisation de voies réservées aux véhicules de transport public, le projet de TCSP recouvre en réalité des enjeux forts :

- inciter au report modal en favorisant les déplacements en transports public, en les rendant plus attractifs et en garantissant leur qualité, leur régularité, leur fréquence et leur confort,
- redéfinir le partage de l'espace public entre les modes de transport et le valoriser urbanistiquement,
- soutenir et dynamiser l'économie de l'agglomération.

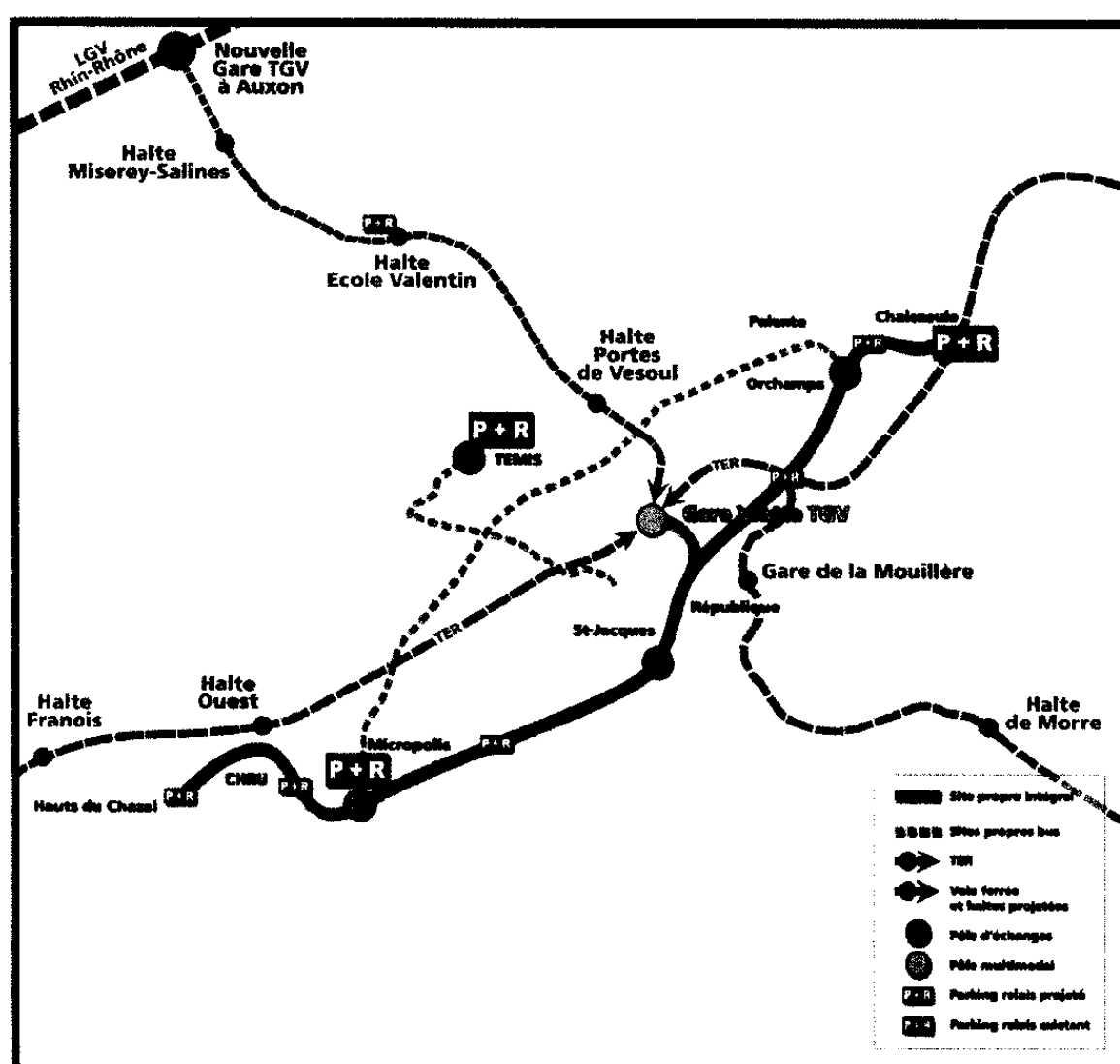
Ce projet aura pour conséquence une forte réduction des nuisances sonores et de la pollution du trafic automobile dans les zones les plus urbanisées de l'agglomération, notamment dans le centre-ville de Besançon. Il s'inscrit ainsi en droite ligne des objectifs de développement durable portés par les conclusions du « Grenelle de l'environnement ».

B/ Le schéma directeur TCSP de 2005 : la traduction de l'ambition

Par délibération en date du 16 décembre 2005, le Conseil Communautaire a décidé, suite aux conclusions de l'étude d'opportunité et de faisabilité d'un TCSP menée en 2004 et 2005, du principe de réalisation d'un réseau structurant de transport collectif en site propre (TCSP), qualifié ci-après de schéma directeur TCSP.

Ce schéma directeur a dégagé 4 axes forts de transport public sur lesquels le Grand Besançon a décidé d'intervenir :

1. la réalisation d'une liaison en site propre intégral reliant l'ouest de l'agglomération du Grand Besançon (Planoise – Haut du Chazal) à l'est de l'agglomération (Palente – Chalezeule) via le centre-ville et en desservant la gare Viotte avec un matériel à forte capacité,
2. la réalisation d'itinéraires de sites propres bus sur les axes Temis – Campus – Vauban et sur les Boulevards nord de Besançon,
3. la mise en service d'une liaison ferroviaire nord entre la gare Viotte et la future gare TGV Auxon, avec la création de 3 nouvelles haltes périurbaines (Miserey – Salines, Ecole – Valentin, Portes de Vesoul),
4. la restructuration de l'ensemble des lignes de bus et cars du réseau GINKO afin d'assurer la complémentarité de celles-ci avec le réseau structurant TCSP afin de créer un réseau maillé, cohérent et global.



Cette première délibération est un acte fondateur : elle a entériné le démarrage du projet de réalisation du réseau de TCSP de l'agglomération bisontine.

Ce schéma TCSP est intégré dans la réalisation du nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération, en cours de finalisation, dont il est une composante fondamentale.

C/ Le projet de création d'une ligne de TCSP intégrale est-ouest : l'armature du réseau TCSP

Dans le cadre du réseau TCSP défini au schéma directeur de 2005, la ligne de TCSP intégrale reliant l'ouest et l'est de l'agglomération urbaine via la cœur de l'agglomération, revêt un caractère primordial : elle est le cœur du système TCSP, elle en est l'armature.

Support des flux de déplacements les plus nombreux, elle cumule les exigences de résultat définies dans l'étude d'opportunité et de faisabilité :

- **à l'ouest** : la ligne TCSP se doit de transporter efficacement un flux de voyageurs toujours plus nombreux, car elle est à la fois le support des projets d'aménagement du quartier résidentiel et d'activité d'intérêt communautaire des Hauts du Chazal, de l'ORU de Planoise, à fort enjeu social, des réaménagements du quartier Brûlard/Polygone, tout en continuant de desservir des équipements majeurs (CHRU, Facultés...) et les nombreux secteurs résidentiels situés sur l'axe. Sur l'ouest, la ligne TCSP devra ainsi apporter au réseau GINKO une forte capacité de transport mêlant proximité de desserte, efficacité de temps de parcours et confort,
- **vers la gare de Besançon Viotte** : ce tronçon de ligne a pour vocation de relier le centre-ville, cœur de l'agglomération, et la gare centrale, futur pôle d'échange multimodal à l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, tout en étant un des éléments structurants du projet de pôle tertiaire du quartier Viotte. Entre le centre-ville et la gare, la ligne de TCSP doit permettre de créer un lien efficace, masquant la rupture des glacis et insérant de fait la gare Viotte au cœur de l'agglomération. Ainsi, la ligne TCSP doit pallier une des faiblesses actuelles du réseau GINKO : le manque d'efficacité et de lisibilité pour l'usager arrivant en gare, tant occasionnel que régulier, pour se rendre au centre-ville de Besançon, principal pôle générateur de déplacement en transport public de l'agglomération,
- **vers le nord** : dans le cadre du futur pôle d'échange multimodal de la Gare Viotte, la ligne TCSP doit assurer la complémentarité avec la liaison ferroviaire (TER/TGV) du nord de l'agglomération, élément fort du schéma directeur TCSP sur lequel le Grand Besançon investit par ailleurs. Cette nouvelle infrastructure doit permettre un rééquilibrage de l'offre ferroviaire au nord afin d'offrir un niveau de service correspondant à celui existant aujourd'hui sur les autres secteurs de l'agglomération. Cette intermodalité entre la ligne TCSP structurante et l'axe ferroviaire nord est le gage de la diffusion de l'effet TCSP sur le nord de l'agglomération,
- **à l'est, au-delà de la bifurcation vers la gare Viotte** : à Besançon, la ligne doit répondre à la nécessité de structurer autour d'elle les quartiers du bas de Chaprais, de Mouillère et le futur éco quartier des Vaîtes, de desservir le quartier résidentiel de Palente/Orchamps et ses nombreux générateurs de déplacements, notamment scolaires, tout en desservant efficacement et rapidement la zone d'activité commerciale d'intérêt communautaire en fort développement des Marnières à Chalezeule. L'enjeu sur l'est est bien d'organiser l'urbanisation en définissant un axe structurant, aujourd'hui absent, et d'assurer au transport public une vitesse commerciale accrue, assurance d'un report modal accru de la voiture particulière vers le transport public,
- **plus généralement** : la ligne TCSP doit assurer le lien entre les quartiers denses, le cœur d'agglomération, les grands équipements et pôles d'emplois, tout en étant articulée avec les pôles d'échanges, un réseau de parking-relais d'entrées de ville, les autres lignes du réseau GINKO et les lignes Ter et du Conseil Général du Doubs, afin de faire en sorte que l'apport d'efficacité du TCSP bénéficie aux déplacements harmonisés du plus grand nombre.

Une étude de faisabilité approfondie, réalisée en 2006 et 2007, a permis de préciser les conditions physiques d'insertion de la ligne TCSP et des stations, en explorant de nombreuses variantes de tracé, en analysant les matériels roulants envisageables et en proposant un premier chiffrage du projet au niveau faisabilité.

Des expertises complémentaires ont été menées en 2008, dans le cadre de la préparation de la concertation préalable sur le projet, afin de confirmer la fréquentation attendue sur la ligne structurante du TCSP et de préciser un certain nombre d'éléments techniques sur le plan :

- de l'exploitation de la ligne,
- du système (capacité du matériel) par rapport aux enjeux de fréquentation,
- de l'insertion, avec la prise en compte de nouvelles variantes d'aménagement ou de tracé dans le centre de Besançon et sur la branche Est de la ligne,
- de l'intermodalité et des lieux de rabattement pour les véhicules particuliers (parkings relais).

Les hypothèses de fréquentation de la ligne de TCSP ont ainsi été affinées pour être portées à :

- 25 000 – 30 000 voyages par jour dans l'hypothèse d'un trolleybus ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS : bus exploité sur une infrastructure routière reprenant, notamment en station et dans les carrefours, les principes d'aménagement d'une ligne de tramway),
- 40 000 – 50 000 voyages par jour dans l'hypothèse d'un tramway.

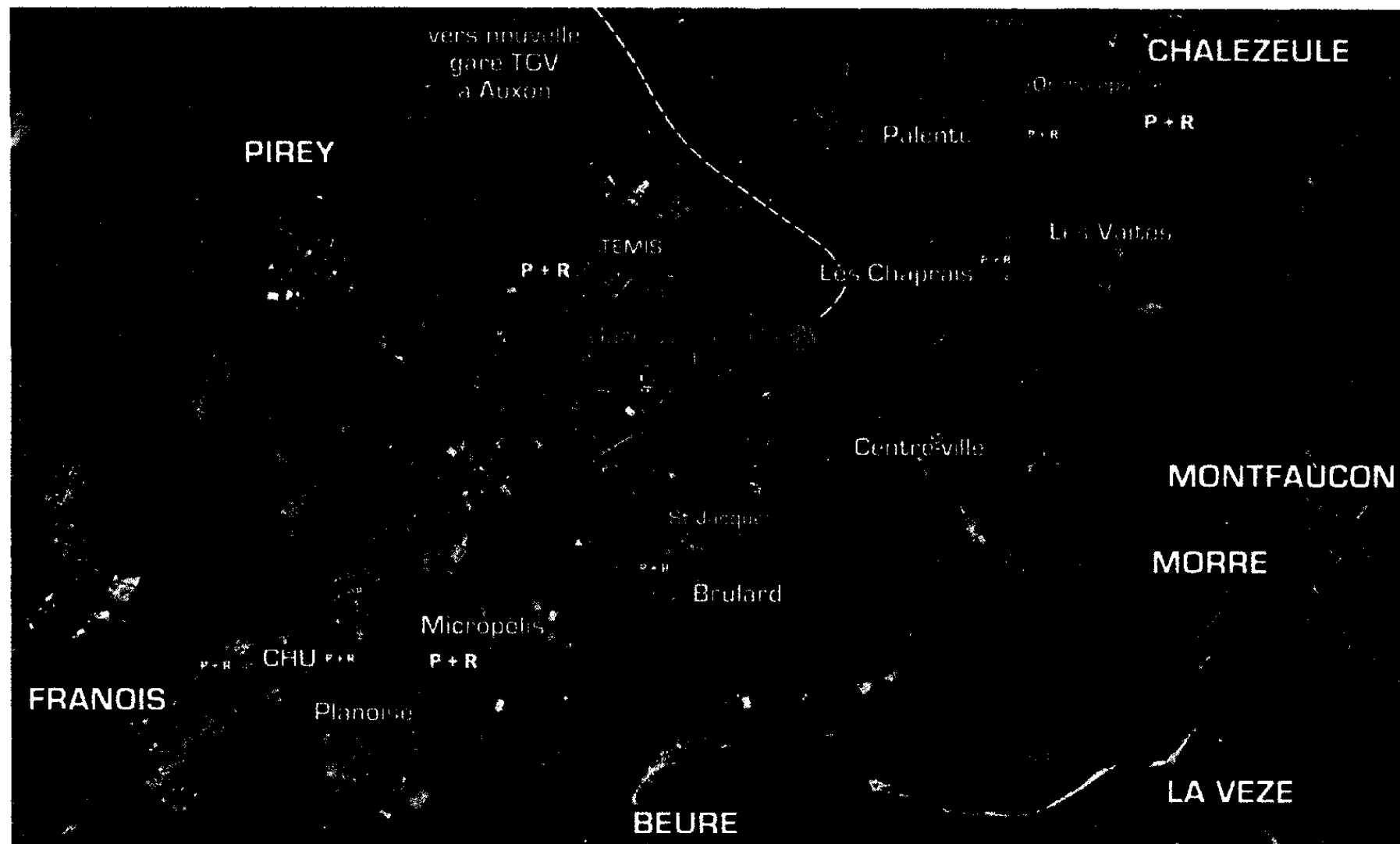
Les conclusions des études confirment que la réalisation d'une ligne structurante de TCSP permet d'atteindre les objectifs de hausse de fréquentation annoncés dans la délibération du 16 décembre 2005, avec cependant une plus grande performance d'un système tramway, grâce à :

- l'augmentation de la capacité du réseau,
- la régularité et le confort d'une ligne en site propre,
- la fluidité par rapport au trafic de voitures particulières,
- l'accessibilité améliorée pour les personnes à mobilité réduite.

II. Le projet soumis à la concertation préalable : le temps du débat

En raison de leur importance et de leur nature, le Grand Besançon, maître d'ouvrage du projet, a soumis à concertation préalable, telle que définie dans l'article L300-2 alinéa c du code de l'urbanisme, les aménagements de la ligne TCSP Ouest – Est afin d'associer le public à son élaboration définitive.

Le projet soumis à la concertation préalable est illustré sur la carte ci-dessous avec ses différentes options de tracé :



Le tracé soumis à concertation relie :

- les Hauts de Chazal,
- le CHU Minjoz,
- Planoise,
- Micropolis, son parc relais et son pôle d'échanges,
- le secteur Grette, Brûlard,
- le pôle d'échange de Saint Jacques,
- le centre-ville de Besançon (avec deux options possibles),
- la gare Viotte,
- la Place Flore et le quartier des Chaprais,
- le futur éco-quartier des Vaîtes,
- le secteur de Palente / Orchamps (selon l'option de tracé) et son pôle d'échanges
- la ZAC des Marnières à Chalezeule.

Ce tracé inclut une possibilité d'extension vers la zone commerciale de Chateaufarine à plus long terme.

La ligne de TCSP serait exploitée en fourche avec :

- une mission Hauts de Chazal – gare Viotte,
- une mission Hauts de Chazal – Marnières.

La fréquence des services serait de l'ordre de 5 minutes sur le tronç commun compris entre les Hauts-du-Chazal et la bifurcation à l'est du centre-ville, et de 10 minutes sur la branche de la Gare Viotte et sur celle en direction de la ZAC des Marnières.

Au-delà de son aire d'attraction de proximité concernant principalement des quartiers situés sur la commune de Besançon, la ligne TCSP a aussi pour vocation de desservir plus largement l'agglomération via :

- la création de parcs relais où les automobilistes, habitant la périphérie, pourront se garer pour accéder au cœur de l'agglomération sans contrainte de stationnement,
- le développement de pôles d'échanges performants où les correspondances entre les lignes de bus/cars périurbaines ou urbaines et le TCSP seront optimisées en temps et qualité,
- la connexion avec la branche nord de l'armature TCSP à la gare Viotte, qui a la double fonction de desserte périurbaine par TER et de liaison avec la gare TGV d'Auxon.

A/ Les modes de transport envisageables : un système « bus » ou un système « tramway » ?

Les systèmes de transport envisageables pour la ligne de TCSP Est-Ouest sont le tramway (fer ou pneu) ou le bus à haut niveau de service (BHNS) avec un système guidé ou non, thermique ou électrique (trolley-bus).

Au stade de la concertation, le choix du mode n'était pas encore tranché, les éléments de financement du projet étant décisifs pour orienter le choix final.

En tout état de cause, le système choisi doit avoir une capacité suffisante pour transporter les passagers attendus permettant d'écouler une charge de 1400 passagers par heure et par sens à l'horizon de la mise en service en 2014. Par ailleurs, il doit aussi permettre de disposer d'une réserve de capacité suffisante au regard des projets urbains qu'il dessert.

Le système de tramway serait dans ce cas le plus apte à répondre à ce besoin, de même qu'à une augmentation ultérieure de la fréquentation.

B/ Les variantes de tracé : avantages et inconvénients

Au stade de la concertation, plusieurs variantes de tracé étaient encore possibles pour la traversée du centre-ville :

- un itinéraire passant par la boucle et le centre historique : rue Nodier, rue de la Préfecture, place du 8 septembre, rue de la République,
- un itinéraire passant par les quais Veil Picard et Strasbourg puis l'avenue d'Helvétie,
- un itinéraire mixte empruntant les quais Veil Picard, le Pont Battant, la place de la Révolution, puis l'avenue Cusenier.

Le passage par la Boucle permettrait une desserte centrale et plus équilibrée du centre-ville, en s'inscrivant au cœur de la zone piétonne et de ses nombreux commerces et générateurs de déplacements, notamment les emplois tertiaires. Les nuisances (bruit et pollution) en cœur de ville seraient réduites sur l'itinéraire du TCSP, aujourd'hui tronc commun du réseau de bus, grâce à la réduction, voire la suppression, de bus empruntant les rues du centre-ville qui seraient désormais dévolues au TCSP, notamment dans la Grande Rue. Par ailleurs, la piétonisation de la Rue des Granges serait, de fait, possible.

Cependant un tel choix implique une plateforme en voie unique sur la Grande Rue et donc une circulation en alternance. Ce dispositif est proposé ici pour donner un maximum d'espace aux usagers de la rue : piétons, riverains sortant de leur garage, livraison des commerces... Il implique en revanche de limiter l'intervalle de desserte à 5 minutes au niveau de la voie unique, donc sur le tronc commun TCSP. Cependant, cet itinéraire, le plus court des variantes proposées, demeure le plus efficace pour connecter la gare Viotte, les quartiers périphériques et les communes périurbaines à l'hyper-centre de Besançon en limitant les ruptures de charge (correspondances).

Dans le cas du passage par les quais Veil-Picard et de Strasbourg, la circulation automobile serait limitée aux accès riverains. Une station située au débouché du Pont Battant permettrait de desservir le quartier Battant et d'accéder à pied à l'hyper-centre en quelques minutes. L'espace existant sur les quais permettrait d'imaginer un passage du TCSP en double voie, mais cela nécessiterait la suppression de l'alignement d'arbres existant. Cet itinéraire étant plus long de 300 m environ serait donc plus coûteux ; il nécessiterait par ailleurs que soit confirmée en termes de faisabilité technique la résistance des quais. La construction d'une passerelle face à la tour de la Pelote serait également à envisager pour faciliter l'accès des voyageurs à l'intérieur de la Boucle.

L'itinéraire par le quai Veil Picard et la Place de la Révolution, malgré ces contraintes techniques, présenterait l'avantage d'être un compromis des deux précédents en termes de qualité de desserte. Plus central que celui passant exclusivement par les quais, il assurerait une meilleure desserte de l'hyper-centre en passant dans la Boucle, Place de la Révolution. A contrario, son itinéraire très sinueux dans le centre-ville, notamment à destination de la gare Viotte, et la faible fréquentation attendue sur les quais rendrait son niveau de fréquentation moins performant que celui du tracé dans la Boucle. Le passage du TCSP sur la partie quai Veil-Picard serait soumis aux mêmes contraintes d'insertion que l'itinéraire précédent; par ailleurs, plus long de 350 m environ, et empruntant 4 ponts au lieu de 2 dans les autres variantes, dont le pont Battant qu'il faudrait alors reconstruire : il serait aussi plus coûteux.

Ces trois tracés présentent des difficultés d'insertion compte tenu de l'étroitesse des voiries empruntées et des contraintes de giration dans certains virages. Dans le cas du tracé en cœur de Boucle, les contraintes d'insertion doivent encore plus faire l'objet d'une attention particulière du fait d'une plus forte fréquentation piétonne et d'une présence plus importante de commerces (livraisons) et de sorties riveraines. Cependant, cette difficulté supplémentaire, inhérente à l'activité plus grande située sur cet itinéraire, est contrebalancée par une qualité de desserte et un niveau de fréquentation optimisé au bénéfice des usagers du transport public et des nombreux générateurs desservis.

Deux variantes de tracé étaient également possibles dans le secteur de Palente-Orchamps :

- un itinéraire direct traversant le secteur nord du futur quartier des Vaîtes par la voie nouvelle pour se raccorder le plus directement possible à la ZAC des Marnières,
- un itinéraire desservant le quartier de Palente-Orchamps et desservant le pôle d'échange d'Orchamps*.

* Si un principe d'itinéraire a été porté à la concertation pour la desserte des quartiers Palente-Orchamps, il est important de préciser qu'il s'agit plus d'une famille d'itinéraires pouvant comporter plusieurs sous-variantes en fonction des rues empruntées (Schweitzer, Nicole, Cras, Lebeuf, Géranium, Corvée). La faisabilité de ces sous-variantes sera étudiée dans le cadre des études préliminaires et d'avant projet, le cas échéant.

Sur le plan de la desserte, la variante par Palente-Orchamps présenterait indéniablement beaucoup plus de potentiel et d'enjeux que le tracé de référence au regard de la situation actuelle, l'inconnue étant la densité du secteur des Vaîtes à l'avenir. Elle permettrait de désenclaver un des grands quartiers en ZUS du nord de l'agglomération. C'est bien là son point fort. Par rapport au dossier d'appel à projets, support de la demande de subventions qui sera faite à l'Etat dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la desserte de ces quartiers sociaux, classés en Zone Urbaine Sensible (ZUS) au titre de la politique de la ville en catégorie 2 du Contrat Urbain de Cohésion Sociale de Besançon, apparaît comme un atout supplémentaire permettant de valoriser le projet TCSP.

En revanche, l'itinéraire par Palente-Orchamps allongerait le tracé du TCSP de 800 m environ pour la variante la plus longue. Il serait donc plus coûteux. Par ailleurs, il présenterait des difficultés d'insertion importantes compte tenu des emprises contraintes de la voirie irriguant ces quartiers et nécessiterait de réaliser des tronçons en site mixte (partagé TCSP – véhicules routiers).

C/ Prolongement ultérieur à Châteaufarine

Dès l'étude d'opportunité-faisabilité de 2005, la question du prolongement du TCSP à l'ouest vers la zone commerciale de Châteaufarine a été intégrée à la réflexion portant sur le tracé du TCSP. L'axe structurant du TCSP devant desservir le cœur de l'agglomération, avec ses nombreux commerces et la zone commerciale des Marnières, la question de la desserte par le TCSP des autres grandes zones commerciales de l'agglomération était à traiter. La zone commerciale d'Ecole-Valentin, au nord, étant positionnée à proximité d'un axe ferroviaire périurbain devant être remis en service conformément au Schéma Directeur TCSP de 2005 et cette zone permettant plutôt une possibilité de desserte structurante en bus, seule la zone commerciale de Châteaufarine présentait encore une possibilité de desserte par la ligne TCSP Est-Ouest.

L'étude d'opportunité, réalisée en juillet 2008, sur le prolongement du TCSP à Châteaufarine a permis d'identifier un tracé privilégié s'inscrivant sous la forme d'un prolongement depuis les Hauts du Chazal, plutôt que d'un débranchement en fourche au niveau de Planoise, trop pénalisant pour la desserte des Hauts du Chazal.

Cette étude a permis de dégager comme premier constat, restant à confirmer par des approfondissements complémentaires, que l'opportunité du prolongement même n'apparaît pas acquise à première vue du fait :

- d'un potentiel relativement faible de fréquentation sur l'axe TCSP dans la zone, du fait qu'il existe déjà une ligne forte GINKO (ligne n°1) pour la liaison Planoise – Châteaufarine, forcément maintenue, améliorée d'ailleurs à court terme par la création d'un site propre bus en cœur de zone, car cette ligne permet une liaison plus directe entre le quartier de Planoise et la zone commerciale que l'itinéraire TCSP passant par les Hauts-du-Chazal
- de la nécessité de restructurer au profit du TCSP, une zone aujourd'hui dédiée essentiellement à l'automobile et en limite de saturation en termes de trafics,
- d'un coût global élevé de réalisation lié aux fortes contraintes du site depuis le terminus des Hauts du Chazal jusqu'au franchissement de la rue de Dole.

Pour autant, il est important de se laisser un temps de réflexion supplémentaire sur ce prolongement pour approfondir ce constat et identifier comment le projet pourrait être optimisé sur ce secteur afin de lui donner le maximum d'atouts.

Ce temps de réflexion inscrit en conséquence la réalisation du prolongement à Châteaufarine dans un calendrier ultérieur à celui du projet de 1^{ère} ligne de TCSP, tout en maintenant cette possibilité dans le dossier pour la demande de déclaration d'utilité publique, valable 10 ans.

III. Le projet retenu à l'issue de la concertation préalable : le projet de référence

Au regard des nombreuses études menées depuis 2005 et du Bilan de la concertation publique, il est proposé de définir le projet de référence du Transport en Commun en Site Propre Est-Ouest selon les éléments suivants :

A/ La validation du tracé de référence

A l'issue de la concertation et sur la base de l'analyse mesurée des avantages et inconvénients de chacune des variantes, il est proposé de retenir :

- **la variante de tracé par la Boucle,**
- **la variante de tracé par les quartiers de Palente et Orchamps.**

Le tracé proposé pour le projet dit de référence relie donc :

- les Hauts de Chazal,
- le CHU Minjoz,
- Planoise,
- Micropolis, son parc relais et son pôle d'échanges,
- le secteur Grette, Brûlard,
- le pôle d'échange de Saint Jacques,
- le centre-ville de Besançon par la variante passant par la Boucle (itinéraire : Nodier, Préfecture, Grande Rue, République) impliquant l'aménagement d'une voie unique gérée en sas. Ce tracé permet une desserte centrale et équilibrée du centre-ville en s'inscrivant dans une zone dense en termes de commerces et d'emplois ; sur ce tracé le TCSP se substitue à la circulation existante de la plupart des bus,
- la gare Viotte,
- la Place Flore et le quartier des Chaprais,
- le futur éco-quartier des Vaîtes,
- le secteur de Palente/Orchamps et son pôle d'échanges par la famille de variantes desservant au plus près les quartiers de Palente / Orchamps. Ce tracé assure la desserte des quartiers relevant de la politique de la ville et constituant un potentiel fort d'usage des transports collectifs déjà existant et consolidé, a en effet été jugée comme un critère de choix déterminant pour le TCSP.
- la ZAC des Marnières à Chalezeule.

Ce tracé de référence sera le point de départ des études préliminaires incluses dans le marché de maîtrise d'œuvre.

A plus long terme, et hors enveloppe financière du présent projet de référence, il est proposé d'inclure le prolongement à Châteaufarine dans le projet d'enquête publique. Les études de faisabilité en cours viendront préciser les caractéristiques techniques de ce prolongement ainsi que le coût attendu.

B/ La validation du mode à retenir

Le bilan de la concertation fait ressortir 2 scénarios très différents : soit une amélioration du système bus existant, par la seule création de voies en site propre, soit un saut qualitatif plus important vers un tramway, préférable pour sa durabilité et son potentiel d'extension, les systèmes intermédiaires ayant suscité plus de réserves.

Dans le même temps, une étude comparative approfondie des différents modes a été menée par les services de la CAGB avec l'appui d'intervenants extérieurs agissant en assistance à maîtrise d'ouvrage.

Cette étude fait ressortir :

- que la charge en termes de passagers impose le recours à des véhicules de grande capacité, supérieurs à 18 m (24,50m à 32 m),
- que les systèmes guidés intégralement permettent de répondre à ce besoin de capacité et à la problématique d'insertion et que parmi eux, les systèmes de tramway présentent à ce jour le retour d'expérience nécessaire en termes de fiabilité et de sécurité,
- qu'en termes de coûts globaux, les systèmes de BHNS ne seraient pas significativement inférieurs à certains systèmes de tramway, ces derniers présentant une durée de vie environ deux fois supérieure,
- que le mode tramway peut être décliné dans une version optimisée en termes de coût, par le biais d'économies dans les spécifications techniques,
- que les systèmes à propulsion électrique sont 2 fois moins émissifs en termes de bilan carbone évalué sur une période de 30 ans.

A ces résultats, s'ajoute le fait que le système de tramway, véhicule une image attractive, un potentiel de dynamisation économique et de rééquilibre de l'urbanisme, de requalification des espaces urbains, qui permettent en somme à la Communauté d'Agglomération de réaliser un projet ambitieux, durable et respectueux de l'enveloppe budgétaire.

L'ensemble de ces éléments a conduit à retenir un système de tramway.

C/ Le plan de financement correspondant

Le montant total de l'investissement de référence (valeur 2008) est fixé à 210 M€ HT comprenant :

- les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre des travaux,
- les déviations de réseaux et les travaux préparatoires,
- les acquisitions foncières,
- les ouvrages d'art,
- la plate-forme et la voie spécifique des systèmes ferrés et guidés,
- le revêtement du site propre,
- la voirie et les espaces publics,
- les équipements urbains et de signalisation routière,
- les stations,
- l'alimentation en énergie de traction,
- les systèmes de commandes (courants faibles et PCC),
- le centre de maintenance,
- le matériel roulant,
- les opérations induites (parc relais et pôles d'échanges...).

Ce montant prévisionnel est actualisé à raison de 3 % par an.

Soit un investissement total de 235 M€ HT correspondant à une actualisation de 3 % par an entre 2008 et 2014 et un rythme prévisionnel de réalisation des dépenses (articulation entre les différents marchés et missions) sur cette période tel que : 1 % en 2008, 6 % en 2009, 11 % en 2010, 20 % en 2011, 43 % en 2012, 18 % en 2013 et 2 % en 2014.

L'actualisation des prix ne porte que sur les crédits restant à verser, d'où une actualisation effective d'environ 12 % sur la période.

Les ressources prévisionnelles sont:

- le produit de Versement Transport : mobilisation de la provision constituée depuis 2006 (taux à 1,30 %) et produit au taux de 1,80 % à compter du 1er janvier 2009,
- subventions à recevoir : Union Européenne, Etat, Région, Département, Ville de Besançon,
- estimation du recours prévisionnel à l'emprunt : un dossier en vue de l'obtention de prêts bonifiés sera déposé auprès de la BEI et, le cas échéant, d'autres établissements proposant ce type de prêts ; le solde sera couvert par une mobilisation de prêts « classiques » (à 30 ans).

En fonction du calendrier ces ressources se présentent comme suit :

- montant prévisionnel de la provision de Versement Transport supplémentaire de sa constitution jusqu'à fin 2008 : 9,5 M €
- produit majoré de Versement Transport (entre 12 M € et 13 M € par an : avec une évolution des bases à + 2 % par an) entre 2009 et 1^{er} trimestre 2014 (date prévisionnelle des derniers paiements de l'investissement) 67,5 M €
- subventions à recevoir : 60 M €
- reste à financer par emprunts : 98 M €

Ce projet fera l'objet d'une gestion budgétaire dans le cadre d'une Autorisation de Programme, dont l'ouverture sera proposée en Conseil communautaire début 2009 pour une entrée en vigueur dès 2009 ; les crédits mobilisés antérieurement et inscrits dans le présent Plan de financement feront l'objet d'une mention de rappel.

Financement dans le cadre de l'Appel à Projets dit « Grenelle de l'Environnement »

Le projet de Transport en Commun en Site Propre de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon s'inscrit parfaitement dans les objectifs définis par l'Etat au titre du Grenelle de l'Environnement.

Dans ce contexte et dans un souci d'équilibre du Plan de financement du Projet, il est proposé que le Grand Besançon se porte candidat à l'Appel à Projets dit « Grenelle de l'Environnement » lancé par l'Etat.

Il est indiqué que si le projet est retenu, une subvention à hauteur de **25 % des dépenses d'infrastructures** est envisagée ; a contrario, ces dépenses ne comprennent pas les études, les assistances à maîtrises d'ouvrage, les maîtrises d'œuvre et les acquisitions foncières.

Le montant de la subvention à solliciter auprès de l'Etat est de 30 M €.

Financement dans le cadre de l'Appel à Projets FEDER – Volet Urbain du programme opérationnel « Compétitivité et emploi ».

En ce qui concerne le financement FEDER, la Communauté d'Agglomération a d'ores et déjà déposé un dossier en 2007, dans le cadre du volet « compétitivité et emploi ». Une subvention de 900 000 € est sollicitée à ce titre, sur la phase d'études, pour les dépenses d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre (assiette subventionnable d'environ 3 M€)

Dans ce contexte, il est souligné d'une part que l'Union Européenne apportera son financement sur la phase des études (maîtrise d'œuvre, assistances à maîtrise d'ouvrage), le financement sollicité auprès de l'Etat français portant lui sur les travaux d'infrastructures du système.

D'autre part la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon s'engage à prendre en charge les financements non acquis afin de réaliser le projet de Transport en Commun en Site Propre tel que décrit dans le présent rapport.

D/ Le calendrier prévisionnel de réalisation du Transport en Commun en Site Propre

Fin de la concertation publique et arrêt du bilan de cette concertation	18 décembre 2008
Attribution du marché de maîtrise d'oeuvre des infrastructures	mi-décembre 2008
Dépôt du Dossier de candidature à l'Appel à Projets du Grenelle de l'Environnement	30 janvier 2009
Dépôt du dossier de Déclaration d'Utilité Publique	mi-mai 2009
Attribution du marché sur le matériel roulant et des marchés de maîtrise d'oeuvre de systèmes	octobre 2009
Lancement des travaux	automne 2010
Construction du Centre de Maintenance	printemps 2011
Mise en service du Transport en Commun en Site Propre	2014

Mmes Françoise BRANGET, Catherine GELIN, Martine JEANNIN, Elisabeth PEQUIGNOT, Odile FAIVRE-PETITJEAN et MM Pascal BONNET, Philippe GONON, Michel OMOURI, Jean ROSSELOT, Edouard SASSARD ne prennent pas part au vote.

A la majorité, 5 voix contre, 5 abstentions, le Conseil de Communauté :

- émet un avis favorable sur le projet de référence portant réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre sur l'agglomération bisontine selon le tracé, le mode et le Plan de Financement présentés ci-dessus,
- autorise Monsieur le Président ou son représentant à procéder à toutes les démarches nécessaires à l'obtention des subventions attendues et à signer les conventions correspondantes avec les partenaires,
- autorise Monsieur le Président ou son représentant à procéder à toutes les démarches nécessaires au dépôt de candidature de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon à l'Appel à Projets dit « Grenelle » en vue de la participation financière de l'Etat,
- autorise Monsieur le Président ou son représentant à procéder à toutes les démarches nécessaires au dépôt de demande de versement de la subvention attendue dans le cadre de l'Appel à Projets FEDER, sur le projet 3.5 « Création d'un Transport en Commun en Site Propre ».

Rapport adopté à la majorité :

Pour : 113
 Contre : 5
 Abstention : 5

Pour extrait conforme,
 Le Président
 D.C.T. / Contrôle délégué

PRÉFECTURE DE RÉGION FRANCHE-COMTÉ
 PRÉFECTURE DU DOUBS

PRÉFECTURE DE RÉGION FRANCHE-COMTÉ
 PRÉFECTURE DU DOUBS

REC U 22.DEC 2008