

**EXTRAIT DU REGISTRE
des
délibérations du Conseil de Communauté**

N° délib. : 000898

Séance du jeudi 15 octobre 2009

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 : 140

Étaient présents : Amagney : Thomas JAVAUX Arguel : André AVIS Audeux : Françoise GALLIOU Auxon-Dessous : Jacques CANAL, Jean-Pierre BASSELIN Auxon-Dessus : Serge RUTKOWSKI, Geneviève VERRON Avanne Aveney : Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD Besançon : Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN, Nicolas BODIN, Pascal BONNET, Patrick BONTEMPS (jusqu'au rapport 2.6), Martine BULTOT, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Yves-Michel DAHOUI, Jean-Jacques DEMONET, Cyril DEVESA, Emmanuel DUMONT (jusqu'au rapport 2.6), Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA, Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN, Didier GENDRAUD, Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Nicolas GUILLEMET (à partir du rapport 1.1.), Valérie HINCELIN, Martine JEANNIN, Sylvie JEANNIN, Solange JOLY, Jean-Sébastien LEUBA, Christophe LIME, Michel LOYAT, Jacques MARIOT, Annie MENETRIER, Carine MICHEL, Nohzat MOUNTASSIR, Michel OMOURI, Jacqueline PANIER, Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE (jusqu'au rapport 2.8), Béatrice RONZI, Jean-Claude ROY (à partir du rapport 2.7 et jusqu'au rapport 3.7), Edouard SASSARD, Joëlle SCHIRRER, Marie-Noëlle SCHOELLER, Catherine THIEBAUT, Corinne TISSIER (à partir du rapport 2.1), Sylvie WANLIN, Nicole WEINMAN Boussières : Bertrand ASTRIC, Roland DEMESMAY
Braillans : Alain BLESSEMILLE Busy : Philippe SIMONIN Chalezeule : Christian MAGNIN-FEYSOT, Raymond REYLE Champagneux : Claude VOIDEY Champvans les Moulins : Jean-Marie ROTH Chatillon le Duc : Philippe GUILLAUME Chauxenne : Bernard VOUGNON Chaudfontaine : Christiane BEUCLER (représentée par Jacky LOUISON) Chemaudin : Bruno COSTANTINI Dannemarie sur Crête : Gérard GALLIOT, Jean-Pierre PROST Deluz : Sylvaine BARASSI Ecole Valentin : André BAVEREL, Yves GUYEN Fontain : Jean-Paul DILLSCHNEIDER Franois : Claude PREIONI Gennes : Jean SIMONDON (à partir du rapport 9.1) Grandfontaine : François LOPEZ La Chevillotte : Jean PIQUARD La Vèze : Jacques CURTY Le Gratteris : Cédric LINDECKER Mamirolle : Daniel HUOT, Didier MARQUER (représenté par Robert POURCELOT) Marchaux : Bernard BECOULET, Brigitte VIONNET Miserey Salines : Marcel FELT, Denis JOLY Montfaucon : Michel CARTERON (représenté par Corinne PETER), Pierre CONTOZ Montferrand le Château : Marcel COTTINY Morre : Jean-Michel CAYUELA, Gérard VALLET Nancray : Jean-Pierre MARTIN, Daniel ROLET Noironte : Bernard MADOUX Novillars : Philippe BELUCHE, Bernard BOURDAIS Pelousey : Catherine BARTHELET, Claude OYTANA Pirey : Robert STEPOURJINE Pouilley les Vignes : Jean-Michel FAIVRE Rancenay : Michel LETHIER Roche lez Beaupré : Stéphane COURBET (jusqu'au rapport 5.1), Jean-Pierre ISSARTEL (représenté par Joël JOSSO) Routelle : Claude SIMONIN Saône : Maryse BILLOT (représentée par Alexis JACOB), Alain VIENNET Serre les Sapins : Gabriel BAULIEU, Christian BOLLLEY Tallenay : Jean-Yves PRALON Thise : Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH Thoraise : Jean-Michel MAY Torpes : Bernard LAURENT Vaire Arcier : Patrick RACINE Vaire le Petit : Michèle DE WILDE Vaux les Prés : Bernard GAVIGNET (à partir du rapport 1.2.1).

Étaient absents : Besançon : Hayatte AKODAD, Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Françoise BRANGET, Benoît CYPRIANI, Fanny GÉRDIL-DJAOUAI, Abdel GHEZALI, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Lazhar HAKKAR, Frank MONNEUR, Elisabeth PEQUIGNOT, Jean ROSSELOT Beure : Philippe CHANEY, Auguste KOELLER Chaleze : Christophe CURTY Champoux : Thierry CHATOT Chatillon le Duc : Denis GILLET Chemaudin : Gilbert GAVIGNET Franois : Françoise GILLET Grandfontaine : Laurent SANSEIGNE Larnod : Gisèle ARDIET Mazerolles le Salin : Daniel PARIS Montferrand le Château : Pascal DUCHEZEAU Osselle : Jacques MENIGOZ Pirey : Jacques COINTET Pouilley les Vignes : Jean-Marc BOUSSET Pugey : Marie-Noëlle LATHUILIERE Vorges les Pins : Patrick VERDIER.

Secrétaire de séance : Marcel FELT

Procurations de vote :

Mandants : H. AKODAD, T. BENETEAU DE LAPRAIRIE, P. BONTEMPS (à partir du rapport 2.7), F. BRANGET, B. CYPRIANI, E. DUMONT (à partir du rapport 2.7), J.P. GOVIGNAUX, L. HAKKAR, F. MONNEUR, E. PEQUIGNOT, J. ROSSELOT, J.C. ROY (jusqu'au rapport 2.6 et à partir du rapport 3.8), C. CURTY, F. GILLET, D. PARIS, J.M. BOUSSET.

Mandataires : J.J. DEMONET, F. ALLEMANN, J. PANIER (à partir du rapport 2.7), P. BONNET, E. ALAUZET, Y.M. DAHOUI (à partir du rapport 2.7), P. CONTOZ, N. MOUNTASSIR, D. POISSENOT, C. GELIN, E. SASSARD, N. BODIN (jusqu'au rapport 2.6 et à partir du rapport 3.8), S. COURBET, F. LOPEZ, C. PREIONI, J.M. FAIVRE.

Objet : TCSP : vérification de la faisabilité du projet de réalisation de la 1ère ligne de tramway

TCSP : vérification de la faisabilité du projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway

Rapporteurs : Yves GUYEN et Gabriel BAULIEU, Vice-Présidents

Inscription budgétaire	
BP 2009 et PPIF 2009/2014	Montant de l'AP : 210 M€ valeur juin 2008 Montant CP 2009 : 8 284 876 €

Résumé :

Le présent rapport expose les différentes études et démarches engagées, voire terminées, qui permettent de vérifier une nouvelle fois (après la définition du projet de référence, par délibération de décembre 2008) la faisabilité technique et financière du projet de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon.

Suite au dépôt du dossier préalable de DUP en préfecture fin juillet, M. le Préfet, par courrier du 2 octobre 2009, a fait part de l'avis de l'autorité environnementale concernant le projet d'aménagement de la ligne de tramway.

Une réunion s'est tenue en Préfecture le 5 octobre pour échanger sur les remarques les plus contraignantes pour le projet de tramway, en particulier sur la traversée de la Boucle.

Ces remarques, outre la question du PPRI à Chamars, ciblent surtout la compatibilité entre le projet de tramway et la protection du patrimoine historique et archéologique.

Depuis lors, les rendez vous et réunions se sont multipliés, le 14 octobre, puis le 15 octobre, les services concernés ont activé les échanges, puis le 23 octobre, se tiendra un groupe de travail « ad hoc » entre la Préfecture, le Grand Besançon, et la Ville de Besançon, pour lever les points de blocage

A la lumière de ces analyses, il est proposé de poursuivre les études engageant la phase « projet » du tramway qui se dérouleront jusqu'à mi-2010, selon le principe de tranches fermes et conditionnelles.

Le 18 décembre 2008, le Conseil Communautaire a arrêté la définition de son projet de référence au titre de la réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon.

Il a également été décidé de porter ce projet dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage publique directe et complète.

Depuis, de nombreuses études et démarches ont permis d'approfondir les modalités techniques et financières du projet ; aujourd'hui, au regard des étapes définies conformément à la loi MOP, « maîtrise d'ouvrage publique », le projet est arrivé au stade des études d'avant projet (AVP), ce qui permet un niveau de définition relativement précis, les incertitudes demeurant étant à traiter dans le cadre de la phase d'études suivante, la phase « PROJET ».

Il est à noter, que le pourcentage d'incertitude, de l'ordre de 10 % actuellement, est conforme aux règles de gestion de projet ; ce pourcentage est couvert financièrement dans le budget par une provision pour aléas.

I. Les études menées depuis 2008

Depuis 2005, date de la décision de l'achèvement des études d'opportunité et de faisabilité d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), la CAGB a réalisé de nombreuses et importantes études complémentaires et indispensables permettant d'apporter les éléments nécessaires au choix d'un projet de référence, en décembre 2008.

La triple volonté de répondre de façon la plus adaptée possible, aux besoins de l'agglomération et plus largement de s'inscrire dans un Schéma Directeur des Transports en Commun global, mais aussi de répondre au souci de développement durable et aux prescriptions du Plan de Déplacements Urbains en cours de renouvellement, a guidé la réalisation des études menées depuis le début de l'année 2009.

Ces études, réalisées ou en cours de finalisation, ont porté notamment sur :

- **l'exploitation de l'ensemble du réseau, la circulation et le stationnement :**
 - o les études ont porté sur la circulation routière, au droit du corridor Tramway, précisément sur les carrefours, mais aussi plus globalement à l'échelle de l'agglomération. De même le stationnement a été étudié et quantifié, dans l'optique d'une redistribution de places, notamment destinées aux « pendulaires » (utilisateurs domicile-travail) vers les parcs relais situés en entrée de ville. Globalement 500 places, à la mise en service du tramway, seront disponibles dans ces parcs, les mesures conservatoires étant prévues pour une extension à plus de 1000 places à plus long terme. Un nouveau réseau de bus restructuré, complémentaire du tramway à l'horizon de sa mise en service et connecté à celui-ci, a été réfléchi, permettant d'appréhender les coûts de fonctionnement globaux (voir chapitre C.),
- **la définition de l'insertion urbaine, et l'affinement du tracé :**
 - o les principes d'aménagement de la plate-forme du tramway et d'aménagement des espaces urbains ont été définis ; à ce titre, les maîtres d'œuvre proposent des solutions rationnelles aussi bien en termes d'emprise, de choix techniques pour le système, tout en composant avec les contraintes architecturales du centre historique. Le quartier de Palente a fait l'objet d'une analyse multicritères fine, afin de choisir le tracé final, en tenant compte de la nécessité de minimiser l'impact foncier, de maintenir les performances souhaitées en matière d'exploitation, d'intermodalité et de desserte, avec notamment le pôle Orchamps et le lycée Pergaud et une station en cœur de quartier (Lilas),
- **l'exploitabilité (voie unique, vitesse commerciale, sécurité...) :**
 - o le schéma d'exploitation a été testé, ainsi que la vitesse commerciale, ce qui a confirmé la faisabilité d'une fréquence de 5mn au mieux, aux heures de pointe sur la branche Ouest et de 10 mn sur les branches Gare Viotte et terminus Marnières ; ont été prises en compte les contraintes liées à la voie unique Grande Rue ainsi que rue Nicolas Nicole imposant un fonctionnement en sas,
 - o les questions liées à la sécurité des personnes, préalables à toute mise en service à valider par les services de l'Etat ont également été examinées ; le Dossier de Définition de Sécurité, première étape de la démarche, ayant reçu un avis favorable, des solutions techniques pour toutes les questions liées aux entrées et sorties des riverains et des ayants droits, au franchissement des carrefours, à la circulation des services de secours sont à l'étude,
- **l'urbanisme, les projets connexes, la vie de la cité :**
 - o l'ensemble des projets connexes et concomitants au projet de tramway a été clairement identifié et estimé par les services de la ville, comme par exemple l'aménagement du parvis du CHU, les déviations de réseaux d'eau et d'assainissement, les voiries sur le Boulevard Diderot ou encore le projet du pôle Viotte. Ceci a permis de bien définir les limites d'intervention réciproques et donc de conforter les budgets,
 - o les questions liées à l'accessibilité des riverains et des ayants-droits (habitants, commerçants, livreurs, transporteurs de fonds etc.) ont fait l'objet de rendez-vous de travail et ont permis de dégager des principes, repris ensuite dans les études du Maître d'Œuvre ; d'autres rendez-vous sont prévus dans le cadre d'une démarche continue,
- **le centre de maintenance prévu au terminus ouest de la ligne :**
 - o avec la désignation d'un maître d'œuvre spécialisé dans les centres de maintenance de tramway, les études d'esquisse ont commencé avec pour objectif la recherche d'optimisation en matière de surface, de coût de fonctionnement et de respect de l'environnement,

- **le planning, les travaux et la préparation des chantiers :**

- o en ce qui concerne les opérations de déviation des réseaux enterrés, un relevé global et exhaustif a été réalisé, constituant ainsi un socle pour le travail d'études ; les principes d'organisation entre la CAGB et chaque gestionnaire ont été définis par convention, la ville assurant un rôle particulier en termes de coordination, avec notamment le pilotage d'un groupement de commandes,
- o les grands principes de l'organisation du chantier (nombre de fronts, durée, localisation, interfaces avec les projets connexes...) ont été établis par le pilote assistant technique en contrat avec la CAGB, ce qui a permis de préciser la faisabilité du planning ; le travail d'organisation spatiale fine va commencer en vue notamment de procéder en 2010 à l'organisation contractuelle des travaux (procédure de consultation pour travaux de déviations au 1^{er} semestre, procédure de consultation pour travaux du tramway au 2^{ème} semestre),

En complément de ces études, ont été réalisées par ailleurs :

- o les études des prolongements ultérieurs vers Châteaufarine et des possibilités de connexion à long terme à la croix ferroviaire,
- o la mise en place des moyens de communication, de gestion documentaire électronique, d'assistance juridique, d'assurances, de portage foncier, le recueil des données techniques complémentaires comme les auscultations d'ouvrages, les études géotechniques, les reconnaissances des caves dans le centre historique.

Ces études ont aussi été guidées par l'exigence d'une volonté forte d'inscrire le projet dans le cadre large, d'une intermodalité à court et long terme sur l'ensemble de l'agglomération.

Cette intermodalité, forte du réseau GINKO depuis 2002, repose, par exemple, sur la connexion à l'infrastructure ferroviaire Nord et aux lignes périurbaines GINKO, le pôle multimodal de la gare Viotte, via les pôles d'échanges et les parkings relais, et la possibilité de liaisons vers le réseau ferré régional.

II. Les démarches administratives en cours

A/ Vers une déclaration d'Utilité Publique à l'automne 2010

En vue de l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et conformément à la délibération du 25 juin 2009, un dossier de DUP et de mise en compatibilité des PLU a été déposé en Préfecture le 28 juillet 2009. Il est composé de 3 volumes, dont une notice explicative du projet, une étude d'impact et un dossier de mise en compatibilité des PLU de la ville de Besançon et de la commune de Chalezeule, avec les besoins du projet.

Le planning prévisionnel prévoit une enquête publique entre novembre et décembre 2009, l'obtention de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique et de l'arrêté de cessibilité (permettant les démarches liées aux acquisitions foncières) pouvant être envisagée à l'automne 2010.

Ce calendrier peut être susceptible de changement, eu égard aux obstacles techniques à lever (voir ci-après E/).

B/ Des premiers contacts au titre des acquisitions foncières

Dans le même temps, les services de la CAGB, en collaboration avec les services équivalents de la ville de Besançon et l'Etablissement Public Foncier (EPF), ont entamé les démarches auprès de propriétaires concernés par le tracé de la 1^{ère} ligne de tramway et des projets connexes portés par la Ville de Besançon.

Afin de compléter le dossier en vue de la Déclaration d'Utilité Publique, le service des domaines a établi une estimation globale et sommaire du coût des acquisitions foncières. Dans le cadre des études de tracé et dans un souci d'optimisation économique et de minoration des impacts, il est souhaité que ces acquisitions puissent être réduites autant que possible.

C/ Des dossiers de subvention favorablement reçus

Au titre des autres démarches administratives, la CAGB a déposé fin janvier 2009 un dossier de demande de subvention auprès de l'Etat dans le cadre des financements dits du « Grenelle de l'Environnement » ; ce dossier a reçu un avis très favorable car répondant aux exigences de l'Etat en matière de développement durable et de désenclavement des quartiers défavorisés. Ainsi, par courrier du 12 mai 2009, le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable informait la CAGB de l'octroi d'une subvention de 30,1 M€ sur le projet de tramway présenté, sous condition de démarrage des travaux fin 2010 – début 2011.

Par ailleurs, la CAGB a reçu notification des participations de la Ville de Besançon pour 20 M€ et de l'Union Européenne, dans le cadre de l'appel à projets FEDER « compétitivité et emploi », pour 900 K€, au titre des études.

Des négociations restent en cours avec le Département et la Région.

D/ Les opérations de dévoiement des réseaux enterrés

Conformément à la délibération du 25 juin 2009, des conventions avec les gestionnaires de réseaux sont en cours de finalisation ; elles définissent les modalités de réalisation des travaux à prévoir (planning, articulation entre réseaux, responsabilité).

Ces gestionnaires de réseaux sont : ERDF, GRDF, Ville de Besançon (eau et assainissement), France Télécom, Numéricable.

Les études AVP sur ces travaux se poursuivent et une organisation des marchés de travaux autour d'un groupement de commandes, coordonné par la Ville de Besançon est prévue.

Les travaux de dévoiement des réseaux sont prévus pour l'automne 2010.

E/ Passage du tramway en secteur sauvegardé (Boucle Battant)

Les services de la CAGB, après des échanges informels, procèdent actuellement à la saisine de la DRAC au titre des procédures **d'archéologie préventive**, pouvant donner lieu, le cas échéant, à un diagnostic, puis des fouilles si nécessaires.

De même, un dialogue avec **l'Architecte des Bâtiments de France** a déjà débouché sur des préconisations architecturales, notamment dans le centre historique de Besançon ; celles-ci portent sur la nature des matériaux de revêtement employés, les mobiliers urbains, le traitement des lignes aériennes pour l'alimentation électrique du tramway, etc.

Concomitamment, dans le cadre de l'instruction du dossier de Déclaration d'Utilité Publique, au titre de la réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon, déposé par les services de la CAGB le 30 juillet 2009 en Préfecture et selon les termes du décret du 30 avril 2009, l'autorité compétente des services de l'Etat en matière d'environnement rend un avis au pétitionnaire, avis qui est ensuite joint au dossier d'enquête publique.

Cet avis reçu le 2 octobre, mentionne en conclusion : « *L'avis environnemental, stricto sensu est favorable sauf sur le point relatif à la plate-forme d'échanges proposée en zone rouge du PPRI ; l'avis environnemental architectural est défavorable* »

Cet avis mentionne, en outre, de façon plus détaillée la problématique de la traversée de centre historique par le tramway au regard des lignes aériennes de contact.

Une réunion présidée, le 5 octobre dernier par Monsieur le Préfet de région, en présence de son Secrétaire Général, des représentants de la Communauté d'Agglomération et notamment de son Président Jean-Louis Fousseret, des représentants de la Ville, de la DRAC, de la DDEA, de la DRE de l'ABF, de ErDF a permis de préciser les choses.

Ont été évoquées notamment :

- la question des l'accrochage de lignes d'alimentation électrique en façade, comme mentionné dans le rapport, mais aussi la question de l'accessibilité des secours incendie vis à vis de ces lignes,
- la question des fouilles archéologiques,
- plus généralement, l'adéquation entre le projet de Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) du secteur sauvegardé et le projet de tramway.

Dans cette optique, **il apparaît nécessaire de poursuivre les études du projet de tramway, avec pour priorité les réponses aux questions soulevées par l'avis défavorable de la Préfecture.**

La poursuite des études permettra notamment au maître d'œuvre d'affiner nos propositions sur ces points.

Ces études, à poursuivre, relèvent des contrats suivants :

- le marché de maîtrise d'œuvre des infrastructures, dont le titulaire est EGIS-rail (mandataire), qui porte sur les aménagements urbains hors « GLO », à partir de la phase « projet » et des projets de déviation des réseaux,
- le marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage technique, dont le titulaire est SYSTRA, qui porte sur des expertises du système, et notamment le matériel roulant, la sécurité de fonctionnement et la maîtrise globale du projet,
- le marché d'OPC relatif à l'établissement des plannings, à la gestion des interfaces externes et internes, à la synthèse technique et à la coordination des déviations de réseaux,
- le marché d'EOQA (experts en sécurité de fonctionnement) qui porte sur l'analyse en second regard de la conception technique du système et des aménagements de surface, en termes de sécurité de fonctionnement, dans l'optique de l'élaboration des dossiers de sécurité,
- le marché du coordonateur SPS (Sécurité et Protection de la Santé) qui est une obligation réglementaire, et qui porte sur l'analyse des personnels de chantier dès la phase de conception et notamment en phase de déviations de réseaux (risques sur réseaux dangereux).

Le déclenchement de ces prestations complémentaires d'études sera fait en fonction des priorités indiquées ci-dessus et sera limité à un montant maximum de 2,2 M€ HT.

De plus, un groupe de travail co-présidé par la direction de la CAGB et le Secrétariat Général de la Préfecture a été constitué, avec l'objectif de répondre dans un délai rapproché aux questions susmentionnées.

F/ Autres démarches en cours

Afin de répondre aux exigences de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) mais au-delà d'assurer un suivi des impacts plus larges du TCSP sur l'économie, l'habitat, l'urbanisme, les commerces, les déplacements,... via l'Audab, un **Observatoire du TCSP** a été mis en place au printemps 2009 ; sur la base de groupes de travail thématiques, comprenant des techniciens de la CAGB, de la Ville de Besançon, du Conseil Général, du Conseil Régional, de la CCI, des offices HLM,...des indicateurs pérennes sont en cours de définition ; ils seront suivis avant et pendant la phase des travaux et après la mise en service ; la mise en parallèle avec des indicateurs équivalents sur des Observatoires d'autres projets est aussi réalisée.

Dans la perspective des travaux prévus pour l'automne 2010 sur les dévoiements de réseaux et début 2011 sur les travaux d'infrastructure, les services travaillent à la mise en œuvre prochaine de la **Commission d'Indemnisation Amiable.**

En effet, outre une politique de communication et d'information ciblée sur les plannings de travaux, les plans de circulation provisoire et à venir, les services de bus provisoires, les nouvelles modalités de livraison et d'accès aux commerces pour les clients et pour prendre en compte un strict point de vue économique, il est important de prévoir un dispositif d'indemnisation amiable auprès des commerçants, artisans et professions libérales en contrepartie des troubles sérieux et d'une diminution notable de leurs activités, liés directement aux travaux.

Les premiers contacts avec des membres potentiels de cette Commission, qui sera totalement indépendante, ont déjà été pris en vue d'une installation officielle de cette instance au printemps 2010.

III. Suivi financier et budgétaire, recherche d'optimisation économique

A/ Une organisation contractuelle basée sur des marchés à tranches fermes et conditionnelles

Hors les marchés d'assistance et d'études préalables, les marchés aujourd'hui notifiés sont structurés autour d'une tranche ferme et de tranches conditionnelles ; ces tranches conditionnelles sont elles-mêmes calées sur les phases de la loi « Maîtrise d'Ouvrage Publique » (MOP) ; ainsi, à ce jour, seules les tranches conditionnelles relatives à la finalisation de la phase AVP (avant projet) ont été affermies. Les tranches conditionnelles relatives aux phases ultérieures (notamment phase PROJET) pourront être affermies **après validation de la poursuite du projet, objet du présent rapport.**

Etat des marchés notifiés et des consultations en cours ou à venir (à septembre 2009) :

- les marchés notifiés (jusqu'à la phase AVP maximum) :
 - ↳ les assistances à la maîtrise d'ouvrage, administratives (dossier de déclaration d'utilité publique et suivi), juridiques, assurances, financières, communication, gestion électronique des données et techniques (assistance à maîtrise d'ouvrage technique et mission d'ordonnancement, pilotage et coordination (OPC),
 - ↳ les études techniques nécessaires à la définition du projet et à sa validation (études topographiques, études sur les caves, sondages, notamment acoustiques, et comptages, mission d'experts et organismes agréés qualifiés, sécurité et protection de la santé),
 - ↳ la maîtrise d'œuvre sur les infrastructures,
 - ↳ la maîtrise d'œuvre sur le centre de maintenance,

- les consultations en cours ou à venir prochainement :
 - ↳ les maîtrises d'œuvre systèmes (courants forts, guidage/signalisation, courants faibles),
 - ↳ l'acquisition du matériel roulant (procédure négociée en cours ; 1ères offres reçues début septembre 2009),

- et à plus long terme (fin 2010) pour assurer un début des travaux en mars 2011 :
 - ↳ les marchés de travaux sur les infrastructures, sur les équipements, sur le centre de maintenance et sur les opérations induites.

B/ La recherche de pistes d'économie sur tous les postes comme ligne de conduite permanente du pilotage du projet

Les études préliminaires et celles d'avant projet ont été mises à profit pour une recherche systématique de toutes les pistes d'économie sur chacun des postes.

L'organisation même du pilotage direct du projet par la CAGB, en maîtrise d'ouvrage publique, est un facteur d'économies.

Ces pistes d'économie se traduisent, par exemple, par :

- le développement en interne de la maîtrise sur les courants faibles (information des voyageurs notamment),
- un gain sur la redondance des équipements d'énergie électrique de traction,
- la rationalisation des choix d'aménagements urbains,
- l'optimisation de la maintenance permettant la limitation des investissements sur le dépôt,
- la mise en concurrence large et ouverte et l'optimisation des coûts par des choix de prestations et de matériels standards mais adaptés,
- une portion de voie unique sur le tracé, ménageant une vitesse commerciale de la ligne satisfaisante et une réduction des acquisitions foncières dans les quartiers denses en habitat,
- le groupement de commandes avec la Communauté d'Agglomération du Grand Dijon sur l'assistance financière aux projets de tramway, dans un souci d'économie d'échelle et de mise en commun d'expériences,
- ...

C. Vérification de la faisabilité et de l'autonomie financières du projet de tramway. Rappel des conditions financières de faisabilité du projet de TCSP

A l'automne 2008, un travail exhaustif d'analyse financière a été réalisé par un groupe de travail commun réunissant des élus de la CAGB et de la Ville, les équipes de Direction générale, les services financiers des deux structures, la Direction de projet TCSP de la CAGB, ainsi qu'un cabinet spécialisé dans la prospective financière. L'objectif était de répondre à la question suivante : comment et à quelles conditions financer le TCSP ?

Les conclusions du groupe de travail commun ont permis de mettre en lumière **les conditions financières de faisabilité du projet**, présentées en **Conseil de communauté du 20 novembre 2008**, à savoir :

- un projet de TCSP qui doit être « **autonome financièrement** », c'est-à-dire **sans besoin d'une subvention d'équilibre supplémentaire** versée par le budget principal au budget annexe Transport. Le financement se fait donc uniquement par l'accroissement du produit de Versement Transport (de 1,05 % à 1,30 % puis porté à 1,80 %), et sur un plan pratique, par la mobilisation de la provision de Versement Transport constituée depuis 2006, également par les subventions et, pour le solde, par emprunt. **Le projet de TCSP s'entend ici au sens large** : il s'agit du projet de tramway (géré en AP-CP), des projets connexes (dépôt de Planoise, branche Nord du TCSP), de l'ensemble des frais financiers et du fonctionnement induit par l'investissement. Cette exigence d'autonomie correspond à une double garantie de sécurité financière : d'une part, le projet de TCSP est soutenable en lui-même, et d'autre part, les équilibres consolidés de l'ensemble des budgets de la CAGB ne sont nullement menacés par le projet, à court, moyen et long termes.
- un coût d'objectif d'investissement sur le tramway fixé au maximum à 200 M€, plus ou moins 20 M€

Par ailleurs, deux points particuliers de vigilance ont été également mis en avant : l'obtention de 60 M€ de subventions et la prise en compte systématique du coût des actualisations du projet liées à l'inflation (le montant prévisionnel est ainsi actualisé à 3 % par an dans le Programme Pluriannuel de Fonctionnement et d'Investissement 2009-2014 adopté le 13 mars 2009 par le Conseil communautaire).

Ainsi, les hypothèses financières initiales du projet à fin 2008 étaient les suivantes (rappel délibération du 18 décembre 2008) :

- un coût d'investissement global pour le tramway de 210 M€ (valeur juin 2008), soit, au regard du planning prévisionnel de réalisation des dépenses et sur la base d'une actualisation des coûts à + 3 % par an, 235 M€ en valeur finale actualisée,
- un montant de subventions à recevoir de 60 M€,
- l'intégration, par précaution, d'un surcoût net d'exploitation (DSP nette : bus + tramway) ; l'objectif étant, dans le cadre des négociations à venir sur la nouvelle DSP (bus/tram), de le réduire au plus près de zéro.
- des coûts d'entretien/renouvellement des biens (GER), définis en première approche, par grands postes (installations fixes et matériel roulant) ; sur la période 2014-2043, le montant de ces coûts étaient estimés à 39,5 M€ (valeur 2008),
- un financement, tant sur la phase d'investissement qu'ensuite en phase d'exploitation (fonctionnement et charge de la dotcc) et entretien des équipements, assuré par l'accroissement du produit de Versement Transport (de 1,05 % à 1,30 % puis porté à 1,80 %), et, sur un plan pratique, par la mobilisation de la provision de Versement Transport constituée depuis 2006,
- l'hypothèse retenue d'évolution des bases de Versement transport est de + 2,5 % par an.

Actualisation de la faisabilité financière du TCSP :

En juillet 2009, le groupe de travail commun finances CAGB/Ville de Besançon a été réactivé. Son objectif était double : d'une part, intégrer dans la prospective financière les analyses techniques plus précises sur le projet de TCSP (suite aux nouvelles études et aux travaux de l'AMO) et d'autre part, prendre la mesure de l'impact lié au contexte financier et économique particulièrement incertain (réforme de la taxe professionnelle, diminution des concours de l'Etat, évolutions conjoncturelles du produit de Versement transport etc.). Le groupe de travail s'est réuni à trois reprises en juillet, août et septembre 2009. Il a remis ses **conclusions le 17 septembre 2009**.

Concrètement, au terme de la phase d'avant projet (AVP), après notification de la majorité des marchés d'études et après estimation précise des coûts de travaux et des équipements, les paramètres financiers ont été ajustés, concernant à la fois la ventilation de chacun des postes de dépenses d'investissement, les frais de fonctionnement au travers du surcoût net d'exploitation (DSP nette bus + tramway), les investissements à venir liés au gros entretien et renouvellement (GER).

Par ailleurs, un test de sensibilité a été réalisé afin de mesurer l'impact qu'aurait sur le projet une hypothèse pessimiste d'une baisse significative des recettes de Versement Transport (effet crise économique).

Ainsi, les hypothèses financières du projet ont pu être affinées et actualisées comme suit, en septembre 2009 :

- un coût d'investissement global pour le tramway maintenu à hauteur de 210 M€ (valeur juin 2008), sur la base des choix techniques de l'avant-projet et à l'aide de métrés, soit, au regard du planning prévisionnel de réalisation des dépenses et sur la base d'une actualisation des coûts à + 3 % par an, 236,8 M€ en valeur finale actualisée (valeur 2014),
- un montant de subventions à recevoir maintenu lui aussi à 60 M€, dont 51 M€ sont d'ores-et-déjà notifiés (30,1 M€ de l'Etat dans le cadre des financements du Grenelle de l'Environnement, 20 M€ de la Ville de Besançon et 0,9 M€ d'un appel à projet FEDER),
- l'intégration, par précaution, d'un surcoût net d'exploitation (DSP nette : bus + tramway) ; l'objectif étant, dans le cadre des négociations à venir sur la nouvelle DSP (bus/tram), de le réduire au plus près de zéro,
- des précisions sur les coûts d'entretien/renouvellement des biens (GER) calculés en fonction de la nature des postes concernés individuellement et selon des clés techniques précises ; sur la période 2014-2043, le montant de ces coûts sont désormais estimés à 26,8 M€ (valeur 2008),

- un financement, tant sur la phase d'investissement qu'ensuite en phase d'exploitation (fonctionnement et charge de la dette) et entretien des équipements, assuré par l'accroissement du produit de Versement Transport (de 1,05 % à 1,30 % puis porté à 1,80 %), et, sur un plan pratique, par la mobilisation de la provision de Versement Transport constituée depuis 2006,
- une hypothèse de travail sur des évolutions des bases de VT fortement dégradées et aux conséquences cumulatives et durables : - 1,5 % en 2009, 0 % en 2010, 1,5 % en 2011, puis retour à 2,5 % à compter de 2012.

Sur la base de ces hypothèses actualisées, tantôt plus favorables (DSP nette, GER), tantôt moins favorables (révision à la baisse de l'évolution des bases du Versement Transport), une nouvelle prospective a été établie.

Les conclusions du groupe de travail finances commun CAGB / Ville de Besançon

Les conclusions de cette nouvelle prospective confirment que les **conditions financières posées en novembre 2008 restent strictement respectées. L'autonomie financière est assurée** (cf. graphique en annexe). Les ratios de pilotage financier du budget principal (épargne nette, délai de désendettement, stabilité des équilibres) ne sont pas dégradés par un besoin de financement supplémentaire du budget principal au budget annexe transport au titre du tramway.

Comme à l'automne 2008, le groupe a par ailleurs noté que pour la CAGB, la croissance des besoins de financement des budgets annexes (transport hors TCSP et CRR) reste une contrainte majeure pour l'équilibre budgétaire mais indépendante du strict projet du tramway. Le niveau de la DSP actuelle et sa maîtrise, qui seront renégociés dans un avenir proche, seront des données fondamentales pour les équilibres futurs.

A la majorité, 3 Abstentions, 12 Contre, le Conseil de Communauté:

- **prend acte de la confirmation de la faisabilité et de l'autonomie financière du projet de tramway en conformité avec notre Plan Pluriannuel d'Investissement et de Fonctionnement,**
- **se prononce favorablement sur le principe de la poursuite des études de Projet prioritaires et strictement nécessaires afin de répondre aux interrogations du Préfet sur le projet,**
- **autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à affermir en conséquence les études strictement nécessaires à la levée des obstacles constatés, avec un suivi régulier par le Bureau,**
- **valider le principe d'un suivi strict des indicateurs financiers et techniques, permettant la tenue d'un nouveau point d'étape à l'issue de ces études complémentaires de projet courant du 1^{er} semestre 2010 et, en tout cas, avant l'engagement des travaux et des acquisitions.**

Rapport adopté à la majorité :

Pour : 11
Contre : 12
Abstention : 3

PRÉFECTURE
DE RÉGION FRANCHE-COMTÉ
PRÉFECTURE DE DOUBS



D.C.T.C.J.
Contrôle de légalité

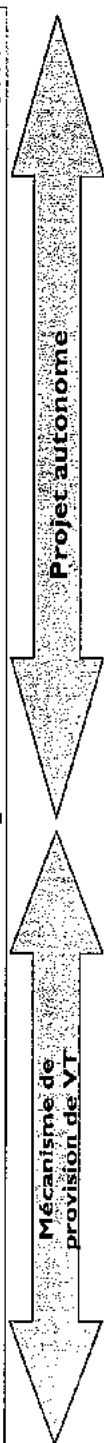
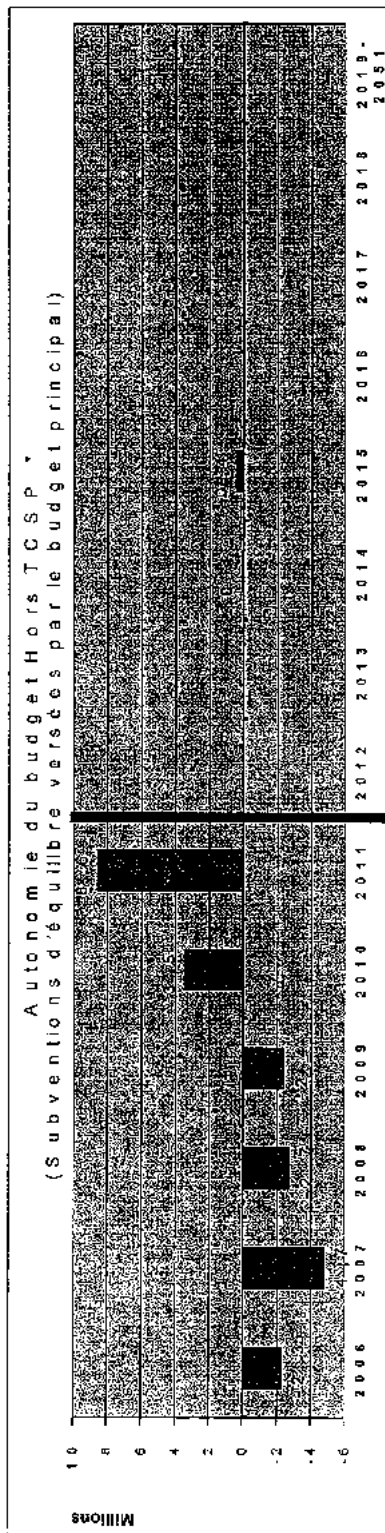
RECU 29 OCT 2009

Pour extrait conforme,

Le Président

Liste des principaux projets connexes à la création de la 1^{ère} ligne de tramway de l'agglomération bisontine

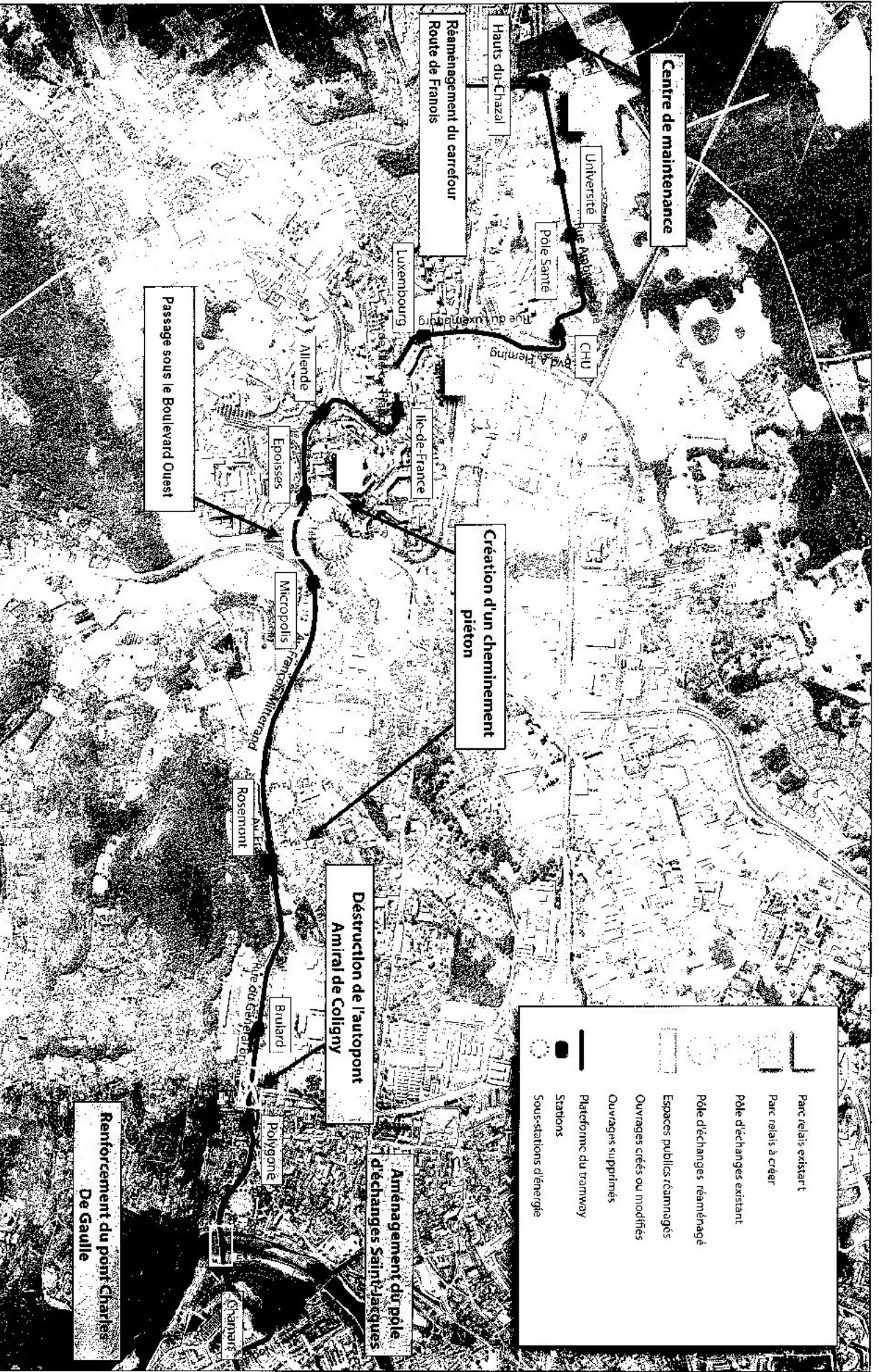
- ZAC des Hauts de Chazal,
- CHU de l'agglomération de Besançon : construction de nouveaux bâtiments et réaménagement global,
- PRU Planoise,
- Aménagement de l'entrée de Micropolis,
- Caserne des pompiers (Brûlard / Mitterrand),
- Zone du Brûlard : Projet d'aménagement,
- Aménagement de la zone Chamars,
- Gare Viotte : Projet d'aménagement,
- Prolongement du boulevard Diderot, Travaux d'assainissement rue Fontaine Argent,
- Vaîtes : Création d'un éco quartier,
- ZAC des Marnières à Chalezeule : Projet de réaménagement

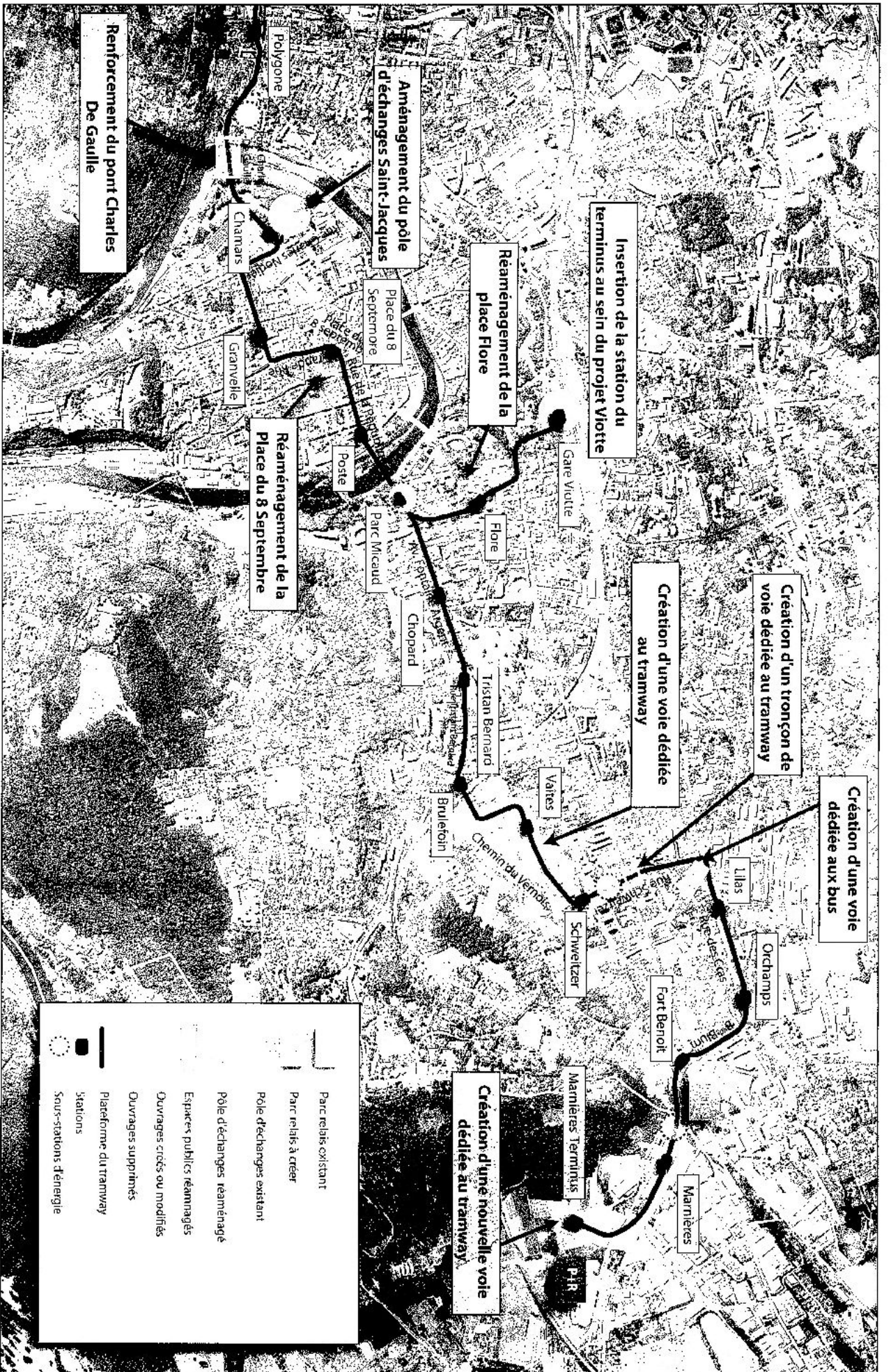


Financement 2006 à 2011 :
 subvention d'équilibre
 =
 - Constitution provision de VT de 2006 à 2009 soit 12,1M€
 - Libération totale de la provision de VT en 2010-2011 soit 12,1M€ dont 7,1M€ pour les travaux connexes (Dépôt de Planaise, branche nord TCSP)

Financement 2014-2015 :
 subvention d'équilibre
 =
 contrainte d'amortissement (opération comptable d'ordre)

Montants provisionnels définis sur la base des hypothèses du groupe de travail commun Finances CAGB / Ville de Besançon de septembre 2009. Ces montants pourront être amenés à évoluer dans l'avenir.





Création d'une voie dédiée aux bus

Création d'un tronçon de voie dédiée au tramway

Création d'une voie dédiée au tramway

Insertion de la station du terminus au sein du projet Viotte

Réaménagement de la place Flore

Aménagement du pôle d'échanges Saint-Jacques

Réaménagement de la Place du 8 Septembre

Renforcement du pont Charles De Gaulle

Création d'une nouvelle voie dédiée au tramway

	Parc relais existant
	Parc relais à créer
	Pôle d'échanges existant
	Pôle d'échanges réaménagé
	Espaces publics réaménagés
	Ouvrages créés ou modifiés
	Ouvrages supprimés
	Planéforme du tramway
	Stations
	Sous-stations d'énergie