

EXTRAIT DU REGISTRE
des
délibérations du Conseil de Communauté

N° délib. : 001131

Séance du mercredi 30 juin 2010

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

Ordre de passage des délibérations : Commissions n°01, 05, 07, 08, 09, 03, 04, 10 et 02

Étaient présents : Amagney : Thomas JAVAUX Arguel : André AVIS (à partir du rapport 1.1.2) Audeux : Françoise GALLIOU Auxon-Dessous : Jacques CANAL Auxon-Dessus : Serge RUTKOWSKI (représenté par Michel BITTARD jusqu'au rapport 2.1), Geneviève VERRO (jusqu'au rapport 2.1) Avanne Aveney : Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD Besançon : Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN, Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE (à partir du rapport 1.1.2), Nicolas BODIN, Patrick BONTEMPS (à partir du rapport 3.4), Martine BULTOT (à partir du rapport 1.1.2), Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI, Yves-Michel DAHOUI, Jean-Jacques DEMONET (jusqu'au rapport 2.1), Cyril DEVESA (à partir du rapport 1.1.6), Emmanuel DUMONT, Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA, Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET, Didier GENDRAUD, Fanny Gerdil-DJAOUAI, Abdel GHEZALI, Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Nicolas GUILLEMET, Lazhar HAKKAR, Valérie HINCELIN, Martine JEANNIN, Solange JOLY, Jean-Sébastien LEUBA (à partir du rapport 1.1.5), Christophe LIME, Michel LOYAT, Jacques MARIOT, Carine MICHEL, Frank MONNEUR, Nohzat MOUNTASSIR, Michel OMOURI, Jacqueline PANIER (à partir du rapport 2.1), Elisabeth PEQUIGNOT, Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE, Béatrice RONZI, Jean ROSSELOT, Jean-Claude ROY, Edouard SASSARD, Joëlle SCHIRRE, Marie-Noëlle SCHOELLER (à partir du rapport 1.1.5), Catherine THIEBAUT, Corinne TISSIER, Sylvie WANLIN, Nicole WEINMAN (à partir du rapport 1.1.4) Beure : Philippe CHANEY Boussières : Bertrand ASTRIC (à partir du rapport 1.1.2) Brailans : Alain BLESSEMILLE Busy : Philippe SIMONIN (à partir du rapport 5.1) Chalezeu : Christophe CURTY (à partir du rapport 1.1.2 et jusqu'au rapport 10.2) Chalezeule : Christian MAGNIN-FEYSOT, Raymond REYLE Champagny : Claude VOIDEY Champvans les Moulins : Jean-Marie ROTH Chatillon le Duc : Denis GALLET (à partir du rapport 1.1.2), Philippe GUILLAUME Chauenne : Bernard VOUGNON (représenté par Alain ROSET) Chaudefontaine : Jacky LOUISON (à partir du rapport 1.1.2) Chemaudin : Bruno COSTANTINI Dannemarie sur Crête : Gérard GALLIOT (jusqu'au rapport 2.1), Jean-Pierre PROST (à partir du rapport 1.1.3) Deluz : Sylvaine BARASSI Ecole Valentin : André BAVEREL, Yves GUYEN Fontain : Jean-Paul DILLSCHNEIDER (représenté par Jean-Pierre VAGNE) François : Françoise GILLET, Claude PREIONI Gennes : Jean SIMONDON Grandfontaine : François LOPEZ, Laurent SANSEIGNE La Chevillotte : Jean PIQUARD La Vèze : Jacques CURTY Larnod : Gisèle ARDIET (représentée par Hugues TRUDET à partir du rapport 5.3) Le Gratteris : Cédric LINDECKER Mamirolle : Daniel HUOT, Didier MARQUER Marchaux : Bernard BECOULET, Brigitte VIONNET Mazerolles le Salin : Daniel PARIS Miserey Salines : Marcel FELT (à partir du rapport 1.1.6), Denis JOLY Montfaucon : Michel CARTERON, Pierre CONTOZ Montferrand le Château : Séverine MONLLOR Morre : Jean-Michel CAYUELA (à partir du rapport 1.1.3), Gérard VALLET Nancray : Jean-Pierre MARTIN, Daniel ROLET (à partir du rapport 10.2) Noironte : Bernard MADOUX Novillars : Philippe BELUCHE, Bernard BOURDAIS Osselle : Jacques MENIGOZ Pelousey : Catherine BARTHELET (représentée par Serge ARMELLINI), Claude OYTANA Pirey : Robert STEPOURJINE Pouilley les Vignes : Jean-Marc BOUSSET (jusqu'au rapport 2.1), Jean-Michel FAIVRE Rancenay : Michel LETHIER Roche lez Beaupré : Stéphane COURBET (à partir du rapport 1.1.2 et jusqu'au rapport 10.2), Jean-Pierre ISSARTEL (à partir du rapport 9.2 et jusqu'au rapport 10.2 ; représenté par Joël JOSSO jusqu'au rapport 9.1 et à partir du rapport 2.1) Routelle : Claude SIMONIN Saône : Alain VIENNET Serre les Sapins : Gabriel BAULIEU, Christian BOILLEY Tallenay : Jean-Yves PRALON Thisse : Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH Thoraise : Jean-Michel MAY (à partir du rapport 1.1.2) Vaire Arcier : Patrick RACINE Vaire le Petit : Michèle DE WILDE Vaux les Prés : Bernard GAVIGNET Vorges les Pins : Patrick VERDIER (jusqu'au rapport 10.2).

Étaient absents : Auxon-Dessous : Jean-Pierre BASSELIN Besançon : Hayatte AKODAD, Pascal BONNET, Catherine GELIN, Jean-Marie GIRERD, Sylvie JEANNIN, Annie MENETRIER Beure : Auguste KOELLER Boussières : Roland DEMESMAY Champoux : Thierry CHATOT Chemaudin : Gilbert GAVIGNET Montferrand le Château : Marcel COTTINY Pirey : Jacques COINTET Pugey : Marie-Noëlle LATHUILIERE Saône : Maryse BILLOT Torpes : Bernard LAURENT

Secrétaire de séance : Emmanuel DUMONT

Procurations de vote :

Mandants : JP. BASSELIN, H. AKODAD, P. BONNET, M. BULTOT (jusqu'au rapport 1.1.1), JJ. DEMONET (à partir du rapport 2.2), C. DEVESA (jusqu'au rapport 1.1.5), C. GELIN, JM. GIRERD, S. JEANNIN, JS. LEUBA (jusqu'au rapport 1.1.4), A. MENETRIER, J. PANIER (jusqu'au rapport 10.2), MN. SCHOELLER (jusqu'au rapport 1.1.4), N. WEINMAN (jusqu'au rapport 1.1.3), A. KOELLER, R. DEMESMAY, M. COTTINY, D. ROLET (jusqu'au rapport 10.2).

Mandataires : J. CANAL, N. BODIN, E. SASSARD, YM. DAHOUI (jusqu'au rapport 1.1.1), F. MONNEUR (à partir du rapport 2.2), B. CYPRIANI (jusqu'au rapport 1.1.5), M. OMOURI, J. ROSSELOT, JP. GOVIGNAUX, JC. ROY (jusqu'au rapport 1.1.4), C. LIME, F. FELLMANN (jusqu'au rapport 10.2), JL. FOUSSERET (jusqu'au rapport 1.1.4), M. LOYAT (jusqu'au rapport 1.1.3), P. CHANEY, F. LOPEZ, S. MONLLOR, JP. MARTIN (jusqu'au rapport 10.2).

Objet : Tramway - Définition du nouveau projet de la 1^{ère} ligne de tramway et lancement des procédures en vue de la Déclaration d'Utilité Publique

Tramway - Définition du nouveau projet de la 1^{ère} ligne de tramway et lancement des procédures en vue de la Déclaration d'Utilité Publique

Rapporteur : Jean-Claude ROY, Vice-Président

Inscription budgétaire	
BP et PPIF 2010-2014 Budget annexe Transports « APCP 1 ^{ère} ligne de tramway »	Montant de l'AP : 210 M€ valeur 2008 (votée en mars 2009, à réviser) Montant du CP 2010 : 5 412 000 €
L'AP sera révisée ultérieurement sur la base du nouveau projet	

Résumé :

Suite à l'avis défavorable des services de l'Etat sur le dossier en vue d'une Déclaration d'Utilité Publique, au titre du projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon, tel que défini le 18 décembre 2008, des études de faisabilité technique et financière ont été menées sur un tracé alternatif passant par les quais, Battant et Place de la Révolution. Il s'agit désormais de définir le nouveau projet, qui sera porté en vue d'une Déclaration d'Utilité Publique.

I. Le projet de référence de 2008 : délibération du 18 décembre 2008

Après des échanges avec les services de l'Etat, dans le cadre de la concertation informelle, le dossier de projet de 1^{ère} ligne de tramway a été soumis à concertation préalable à l'automne 2008.

Un bilan de cette concertation a été tiré en décembre 2008 et le Conseil de Communauté a alors défini le projet de référence de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon selon les caractéristiques suivantes :

- un tracé de 14 km reliant les Hauts du Chazal à la ZAC des Marnières à Chalezeule, via la Boucle du centre-ville et le futur quartier des Vaîtes avec, à plus long terme et hors enveloppe financière du présent projet, un prolongement à Châteaufarine,
- un mode de transports de type tramway (fer ou pneus), en raison de sa capacité, sa durabilité, son potentiel d'extension, ses qualités d'insertion ; à ces résultats, s'ajoute le fait que le système de tramway véhicule une image attractive, un potentiel de dynamisation économique, de requalification des espaces urbains, qui permettent en somme au Grand Besançon de réaliser un projet ambitieux, durable et respectueux de l'enveloppe budgétaire,
- un plan de financement répondant à une volonté de pérennité dans le cadre du Plan Pluriannuel d'Investissement et de Fonctionnement (réalisation de la ligne, puis exploitation et maintenance, renouvellement du matériel et des équipements) et d'autonomie financière par un équilibre budgétaire reposant sur un investissement de 210 M€, valeur juin 2008, financé :
 - o par le supplément de Versement Transport et la provision constituée depuis 2006,
 - o par les subventions à recevoir (estimation 60 M€ dont une partie attendue au titre de l'appel à projets Grenelle),
 - o par un recours à l'emprunt complémentaire estimé alors à 98 M€, actualisé dans l'Autorisation de Programme ouverte en février 2009, à 114 M€.

Le 30 janvier 2009, un dossier de demande de subvention a été déposé à la Préfecture en réponse à l'appel à projets « Grenelle de l'Environnement » ; ce dossier a reçu un avis très favorable de la part de M. le Préfet, des services de l'Etat et le Grand Besançon a obtenu une promesse de subvention de 30,1 M€ à ce titre (soit le taux maximum possible) par notification du 12 mai 2009.

II. Les suites de l'avis défavorable du Préfet et la délibération du 21 décembre 2009

Conformément à la délibération du 27 mai 2009, le dossier en vue d'une Déclaration d'Utilité Publique sur le projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway a été déposé par la CAGB en Préfecture fin juillet 2009.

M. le Préfet a communiqué son avis, en qualité d'autorité environnementale, sur ce dossier le 2 octobre 2009, en rendant un avis défavorable, principalement sur la présence de lignes aériennes de contact dans le secteur sauvegardé et plus précisément dans le centre de la Boucle.

Il a alors été décidé de mettre en place un groupe de travail spécial associant les services de l'Etat à ceux de la Communauté d'Agglomération et de la Ville. Ce groupe et divers sous-groupes se sont ainsi réunis à plusieurs reprises entre octobre et décembre 2009.

Outre l'alternative aux lignes aériennes de contact pour le passage par Granvelle et Place du 8 Septembre, d'autres points à préciser ont été soulevés : l'archéologie, l'urbanisme et l'environnement, la circulation et les accessibilités riveraines, le PPRI au droit de Chamars, la sécurité incendie.

Au vu des contraintes exprimées par les services de l'Etat dans l'avis de M. le Préfet mais aussi ultérieurement, lors des réunions de travail mises en place à l'automne 2009, par délibération du 21 décembre 2009, le Conseil de Communauté a décidé :

- la poursuite des études de projet de 1^{ère} ligne de tramway, sur la variante Battant/Révolution proposée dans la concertation préalable,
- la vérification de la faisabilité technique (notamment solidité des quais et ouvrages d'art, compatibilité avec le PSMV) et financière du projet en étroite collaboration avec les services de l'Etat,
- la vérification de la faisabilité administrative (PSMV) avec les services de l'Etat,
- l'étude de l'impact de ce nouveau tracé sur la desserte de la Boucle en transports en commun et sur la refonte du réseau (urbain et périurbain) dans le cadre de la nouvelle DSP,
- la suspension dans cette attente des études du dossier actuel sur la partie du tracé par Granvelle/Place du 8 septembre
- la signature des avenants aux marchés d'études correspondants sur la variante de tracé par Battant/Révolution.

Concomitamment, M. le Président a demandé à M. le Préfet des garanties sur les délais d'engagement de la subvention de 30,1 M€ accordée par le Gouvernement sur la base du tracé initial et un accord préalable et un engagement à faciliter le passage par le tracé alternatif, notamment sur le plan patrimonial et environnemental (autorisation de poteaux et de lignes aériennes de contact, arbres sur les quais, insertion urbaine, archéologie, subvention éventuelle au titre des coûts supplémentaires liés à l'affranchissement des lignes aériennes de contact...).

III. Les résultats des études menées au 1^{er} semestre 2010

A/ Résultats des groupes de travail (Préfecture, CAGB et Ville de Besançon)

Archéologie : situation maîtrisable sur les 2 tracés ; point dur sur la Place du 8 septembre.

Insertion dans le centre ancien : le Ministère, la Direction du Patrimoine et M. le Préfet rappellent, à 2 reprises, l'opposition de l'Etat, en raison de l'insertion dans des rues étroites et sur la Place du 8 Septembre (espace contraint et quais de 30 cm rendant impossible l'insertion de la station) et des difficultés causées aux circulations riveraines et aux livraisons, ainsi que l'opposition formelle à l'accrochage des lignes aériennes en façade.

Sécurité incendie : même typologie de problèmes ; linéaire et nombre de façades moins importants sur les quais.

Encorbellement et renforcement du quai Veil-Picard chiffrés dans les études.

Après ces résultats, le tracé Battant/Révolution apparaît donc comme le seul possible. Il est nécessaire cependant d'en vérifier la pertinence financière et la performance en matière de transport.

B/ Résultats des études techniques

Le tracé a été étudié au regard des critères suivants :

1. *Caractéristique du tracé*

Le tracé par Battant/Révolution comporte une longueur supplémentaire de 400 m, ainsi qu'une station de plus. L'insertion est relativement plus aisée et permet d'éviter le recours à une section de voie unique. L'insertion des voies est, de plus, facilitée par la création d'un large trottoir en encorbellement le long du quai Veil Picard, ainsi que la création d'un passage-piétons à l'angle de la rue des Boucheries.

2. *Qualité de la desserte*

En termes de qualité de desserte, les 2 tracés offrent des niveaux comparables : légèrement supérieurs par Granvelle/Place du 8 septembre pour les habitants, les emplois et les étudiants desservis, la tendance s'inverse pour les équipements publics et les commerces.

Par ailleurs, l'étude ne prend pas en compte les projets de mutation du quartier St Jacques, du secteur de la caserne des pompiers, du projet des passages Pasteur ou du déplacement des services de l'Etat vers le pôle Viotte, qui pèseront à terme en faveur du tracé par Battant/Révolution.

L'accessibilité des services d'incendie et de secours est problématique dans les 2 cas du fait de la présence des lignes aériennes. Toutefois le linéaire concerné par Battant/Révolution est moins important (800 m environ contre 1 200 m par Granvelle/Place du 8 septembre).

3. *Impact sur les réseaux enterrés*

En ce qui concerne les déviations de réseaux, il est prévu de réaliser un ouvrage « multi-réseaux » sous la plate-forme, situé à une profondeur n'impactant pas les couches « archéologiques », et ce, dans les 2 cas de tracé. C'est donc en termes de longueur impactée et donc de complexité de chantier que se pose le problème. Dans cette optique on constate un avantage au tracé par Battant/Révolution (600 ml concernés contre 1 600 ml pour Granvelle/Place du 8 septembre).

4. *Qualité de l'insertion*

En termes d'insertion, on distingue :

- la question de la ligne aérienne qui, dans les 2 cas, nécessite des accrochages en façades dans les courbes (Préfecture par exemple, mais aussi rue des Boucheries) et des accrochages sur poteaux (Quai Veil Picard et Place de la révolution) dont l'intégration architecturale est à travailler,
- la question de la fonctionnalité des aménagements :
 - o dans le cas du tracé par Granvelle/Place du 8 Septembre, elle présente 3 points durs (virage Préfecture, entrée et sortie Place du 8 Septembre), une difficulté pour insérer la station liée à l'exiguïté du lieu, un linéaire de trottoir de moins de 2 m assez important (environ 800 m) :
 - o dans le cas du tracé par Battant/Révolution, les emprises étant sensiblement plus larges, le linéaire de trottoir de moins de 2 m n'est que de 150 m de long et on ne relève que 2 points durs (angle rue des Boucheries/Quais/Révolution et temple protestant),
 - o en ce qui concerne les difficultés d'accessibilité riveraine (résidents, livraisons), les difficultés sont du même type dans les 2 cas, mais moins importantes en ordre de grandeur, dans le cas du tracé par Battant/Révolution.

5. *Circulations*

Dans les 2 cas de tracé, la circulation routière présente un point dur capacitaire important sur le carrefour Foch/Denfert-Rochereau ; dans le cas du tracé par Granvelle/Place du 8 Septembre, une difficulté est constatée entre la Préfecture et le carrefour Chamars/Nodier ; une difficulté similaire mais plus modérée est constatée, pour le tracé par Battant/Révolution, sur le boulevard du 8 Mai 45 et rue Cusenier.

Pour la circulation des cycles, des solutions existent dans les 2 cas de figure, pour permettre l'insertion d'un itinéraire cyclable (sur encorbellement par les quais, piétonisation + cycles rue des granges pour Granvelle/Place du 8 septembre. Le passage du pont Canot se fera, lui, dans la circulation générale.

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

- les Hauts du 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 le Quai Veil-Picard et la Place de la Révolution. Ce tracé permet un accès direct via 5 stations au centre-ville et à l'essentiel des commerces et des emplois,
- la gare Viotte,
- la Place Flore et le quartier des Chaprais,
- le futur éco-quartier des Vaïtes,
- 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 existants et consolidés, potentiel jugé comme un critère de choix déterminant pour le TCSP,
- la ZAC des Marnières à Chalezeule.

B/ Le système

Le choix d'un système Tramway reste inchangé conformément de la délibération du 18 Décembre 2008.

C/ Le réseau GINKO restructuré

Le principe d'organisation du nouveau réseau est le suivant :

Lignes Tramway (Fréquence 10' soit 5' tronç commun-Capacité-Vitesse-Cadencement) :
Colonne vertébrale du réseau Ginko

Lignes structurantes (Fréquence 10'-Vitesse-Cadencement)

Planoise	(Dole)		
Campus	(Siffert-Lagrange-Observatoire)	Temis	(Flore-Gare-Montrapon)
Orchamps	(Belfort)		
Boulevards	(Kennedy-Churchill-Blum)		

Lignes complémentaires (Fréquence 12'-Desserte-Spécificité)

Tilleroyes	(Clémenceau-Papin-Sanatorium)
Founottes	(Ecu-Mercator)
St-Claude/Valentin	(Vesoul)
Bregille	(Chalezeule-Mirabeau)

Navette centre-ville (Fréquence 10'-Desserte-Spécificité)

Lignes secondaires (Fréquence 20'-Desserte-Spécificité)

Velotte	(Velotte)
Vallon du Jour/Planches	(Clerc-Montarmots/Planches)
Chalezeule	(Chalezeule-Chamarin)
Prés de Vaux	(Chardonnet-Prés de Vaux)

Lignes périurbaines (Fréquence 60'-Desserte-Spécificité- Maintien et renforcement des services à la demande)

Au centre-ville, la réorganisation prévoit le passage de 3/4 lignes « traversantes » par Granvelle/Place du 8 septembre, en complément du tramway par la place de la Révolution.

D/ Le plan de financement

Au terme des études AVP (avant projet), le groupe de travail Finances Ville/Grand Besançon, appuyé par le cabinet RCF, a procédé à la vérification de la faisabilité financière du projet de 1^{ère} ligne de tramway et des opérations connexes, financées par le supplément de Versement Transport (dépôts de Planoise et branche nord de la liaison ferroviaire) au sein du PPIF sur le long terme.

Cette faisabilité financière prend en compte les investissements, l'exploitation de la ligne, l'entretien-maintenance-renouvellement (ou GER) et les charges financières.

La capacité financière du budget de la CAGB permet :

- un investissement sur la 1^{ère} ligne de tramway de 228 M€, valeur 2008, avec une tolérance de 5 % ; une actualisation annuelle des prix à + 2 % est prise en compte,
- le niveau de tolérance a été réduit au regard de l'avancement des études,
- des subventions à percevoir sur le projet TCSP à 60 M€,
- une hypothèse prudente d'un surcoût net d'exploitation, à compter de septembre 2015, à + 2 M€, valeur 2010 (dépenses - recettes - réduction des lignes de bus) ; l'objectif étant, dans le cadre des négociations à venir sur la nouvelle DSP (bus + tram) de la réduire au plus près de zéro,
- une prospective de produit de Versement Transport (rattrapage « post-crise ») validée par le Conseil de Communauté lors du vote du PPIF 2010-2014 en mars 2010.

Cette mesure des capacités financières de la CAGB sur le projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway a été construite avec un corps d'hypothèses prudentes : à la fois sur le VT, la DSP, le GER, les conditions d'emprunts, ...

Elle montre que la CAGB a la capacité de développer son projet pour un niveau d'investissements de 228 M€, valeur 2008, avec une tolérance de 5 %, en respectant les contraintes financières strictes qu'elle a souhaité s'imposer.

Le projet, ainsi défini, est totalement **autonome financièrement** sur la période d'amortissement financier et technique 2010-2051 ; aucune subvention d'équilibre n'est versée par le budget principal au budget annexe Transports et ce, même lorsque sont simulées en particulier, des conditions économiques plus difficiles.

Dans cette configuration, le produit supplémentaire de Versement Transport (taux entre 1,05 % et 1,80 %) couvre la DSP nette et l'annuité de l'emprunt et permet d'autofinancer tous les coûts de gros entretien-renouvellement.

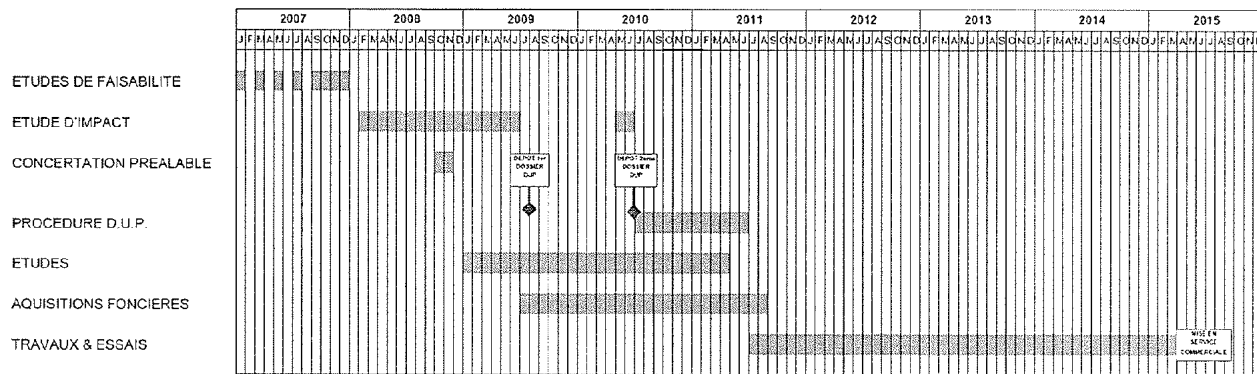
Une hypothèse de « non rattrapage » du produit VT (pas de retour au niveau d'avant crise) a été également testée ; elle conduit aux mêmes conclusions d'autonomie et de pérennité du projet, dans un cadre un peu plus contraint.

Le projet de 2008 (200 M€ +/- 20 M€) s'inscrivait de manière très prudente dans une capacité d'investissement autonome (mobilisation ponctuelle d'une subvention d'équilibre complémentaire pour couvrir des contraintes fortes d'amortissement et d'entretien-renouvellement).

Si le projet de référence 2010 à 228 M€, valeur juin 2008, avec une tolérance de 5 %, s'inscrit toujours dans une capacité d'investissement autonome, cela repose sur :

- des études plus précises (avec les cabinets RCF et FCL) sur les postes GER et amortissements (réduction de près de 5,5 M€ en moyenne annuelle sur 30 ans),
- un autofinancement accru par une provision de VT, constituée depuis 2006, plus importante,
- une réduction de l'annuité d'emprunt.

E/ Le planning



Dépôt dossier DUP

↘ **Arrêté de DUP**

↘ **Début des travaux**

↘ **Essais et marche à blanc**

↘ **Mise en service commerciale**

Juillet 2010

Juillet 2011

Été 2011

Fin 2014

2015

V. Les premières procédures administratives à lancer

Au regard des dispositions du Code de l'Environnement (loi Bouchardeau - articles L. 122-1 à 123-16) et du Code de l'Expropriation (articles L.11-1 et suivants), la mise en œuvre du projet de construction de la 1^{ère} ligne de tramway de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon nécessite l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un certain nombre d'acquisitions foncières sont nécessaires au projet et sont actuellement en cours de négociations avec les propriétaires concernés. Néanmoins, tout en privilégiant les procédures amiables, dans l'hypothèse où celles-ci n'auraient pu aboutir, il pourrait s'avérer nécessaire de recourir à la procédure d'expropriation. Une enquête parcellaire devra être diligentée en ce sens.

Les acquisitions sont réalisées par l'EPF ou la CAGB, en fonction de la durée de portage utile.

Les acquisitions confiées à l'EPF font l'objet d'une ou plusieurs conventions opérationnelles désignant expressément les biens à acquérir.

Par ailleurs, la création de cette 1^{ère} ligne de tramway initiée par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, n'est actuellement pas compatible avec les dispositions des plans locaux d'urbanisme des communes de Besançon et Chalezeule.

Il est donc nécessaire de rendre compatibles avec le projet les PLU des communes concernées conformément aux articles L. 123-16 et R. 123-23 du Code de l'Urbanisme. La DUP portera mise en compatibilité des PLU.

Enfin, il semble opportun de demander à M. le Préfet de constater dans son arrêté de déclaration d'utilité publique ou dans un acte postérieur de même nature, l'urgence à prendre possession des biens expropriés, comme le permet l'article R. 15-2 du Code de l'Expropriation. Cette demande est justifiée, d'une part, par la nature même de l'opération qui nécessite un ordonnancement et un phasage rigoureux des travaux, objet d'engagements contractuels, afin de permettre la mise en service du tramway dans les meilleurs délais après le lancement de l'opération, et, d'autre part, par le caractère des travaux qui occasionneront inévitablement des troubles (perturbation du trafic et du stationnement, de l'accès des riverains, préjudice commercial, nuisances sonores, ...) qu'il conviendra de rationaliser et de minimiser dans le temps.

Ce constat d'urgence a pour effet de réduire les délais de certaines formalités de la phase judiciaire de la procédure d'expropriation et d'organiser des modalités particulières de fixation des indemnités dues aux propriétaires pour aboutir à une prise de possession accélérée des biens.

Il convient donc à ce stade du projet de solliciter M. le Préfet pour lancer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et des acquisitions nécessaires à sa réalisation, valant mise en compatibilité des PLU des communes de Besançon et de Chalezeule.

VI. Planning prévisionnel

Dépôt du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique auprès de la Préfecture :

⇒ début juillet 2010

Dépôt du dossier d'enquête parcellaire auprès de la Préfecture :

⇒ décembre 2010-janvier 2011

Enquête publique sur la DUP

⇒ novembre-décembre 2010

Enquête parcellaire

⇒ janvier-février 2011

Arrêtés de Déclaration d'Utilité Publique et de cessibilité

⇒ été 2011

VII. Contenu du dossier

Le dossier d'enquête publique est composé, conformément à l'article R. 11-3 I du Code de l'Expropriation :

- d'une notice explicative,
- d'un plan de situation,
- d'un plan général des travaux,
- d'un document décrivant les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
- d'une appréciation sommaire des dépenses,
- d'une étude d'impact,
- d'une évaluation socio-économique du projet,
- des pièces nécessaires à la mise en compatibilité des PLU.

Ainsi, considérant les délibérations du 18 décembre 2008 et du 21 décembre 2009 et au regard des conclusions des nouvelles études réalisées début 2010, le Bureau a émis un avis favorable, à la majorité (24 Pour, 4 Contre), sur le nouveau projet de référence de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon, modifiant celui validé fin 2008 et défini comme suit :

- un tracé de 14,4 km, reliant les Hauts du Chazal à la ZAC des Marnières, à Chalezeule, en passant par le centre ville de Besançon, via le quai Veil Picard et la place de la Révolution,
- un mode de transport par tramway confirmé,
- au cœur d'un réseau de transport en commun GINKO restructuré,
- pour un montant de 228 M€ valeur juin 2008, avec une tolérance de 5 %, permettant une autonomie financière, sur le PPIF, à long terme.

A la majorité, 26 Contre, 1 Abstention, le Conseil de Communauté :

- valide le nouveau projet de la 1^{ère} ligne de tramway du **Grand Besançon** défini ci-dessus et tel qu'il sera soumis à enquête publique, ainsi que son Plan de financement,
- approuve la composition du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité des **PLU** de **Besançon** et **Chalezeule**,
- autorise, le cas échéant, **Monsieur le Président**, ou son représentant, à procéder aux acquisitions foncières nécessaires au projet par tout moyen et à signer tous les actes afférents,
- autorise **Monsieur le Président**, ou son représentant, à lancer toutes démarches utiles visant à obtenir :
 - la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ligne de tramway et des acquisitions utiles à sa réalisation, ainsi que la mise en compatibilité des **PLU** de **Besançon** et **Chalezeule**,
 - la mise en service de la procédure d'urgence pour prendre possession des biens expropriés,
- autorise **Monsieur le Président**, ou son représentant, à saisir **Monsieur le Préfet**, afin qu'il diligente la procédure d'enquête publique,
- autorise **Monsieur le Président**, ou son représentant, à signer tous les actes nécessaires à sa mise en œuvre.

Rapport adopté à la majorité :

Pour : 104

Contre : 26

Abstention : 1

Pour extrait conforme,

Le Président

Préfecture de la Région Franche-Comté
Préfecture du Doubs
Contrôle de légalité DCTCF

Reçu le 05 JUIL. 2010