

Le Grand Besançon innove en choisissant un tramway optimisé !

Dossier
de presse



Conférence de presse

Vendredi 19 décembre 2008 - 14h30

Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (Salle 101)

**Grand
Besançon**



Sommaire

du dossier de presse

Communiqué de presse..... 3

Une large concertation 4

- De nombreux rendez-vous avec la population..... 4
- Les grandes lignes du projet soumis à concertation 6
- Les principaux enseignements 8

Un projet de référence ambitieux et maîtrisé 11

- Des transports en communs performants : un engagement continu..... 11
- Le schéma directeur de 2005 12
- Un travail approfondi pour cerner les besoins 14
- Un tracé pertinent pour l'agglomération..... 16
- Un tramway optimisé alliant efficacité et économies..... 18
- Un plan de financement rigoureux..... 20
- Le tramway : facteur de dynamisme économique et de rayonnement..... 23
- Le calendrier prévisionnel..... 26

Contacts..... 26

Communiqué de presse

Le Grand Besançon innove en choisissant un tramway optimisé

Les élus de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, réunis en Conseil communautaire ce jeudi 18 décembre, se sont prononcés à une **large majorité** (113 pour, 5 contre, 5 abstentions et 10 ne prenant pas part au vote) en faveur de la réalisation **d'une ligne de tramway de 14,5 km**, pour un montant prévisionnel de **210 M€** (valeur 2008).

Cette première ligne reliera **l'ouest et l'est de l'agglomération** urbaine, en passant par le **centre ville** de Besançon (Nodier, Préfecture, Grande rue, 8-Septembre, République) et par le quartier **Vaites/Palente/Orchamps**.

Des **parkings-relais** vastes et attractifs seront créés aux extrémités de ligne et le long du parcours, afin de permettre le report modal des usagers de la voiture. Une attention toute particulière sera apportée à l'intermodalité, notamment avec le réseau ferré, et au développement des modes doux.

Ce nouveau moyen de transport constituera l'épine dorsale et le moteur du réseau de bus GINKO qui sera enrichi, complété et adapté aux besoins de tous les habitants de l'agglomération. Sa **mise en service est prévue en 2014**.

Cette **décision historique** est un signal fort pour répondre aux enjeux de la mobilité et du développement durable de l'agglomération, avec un nouveau moyen de transport **moderne, rapide**, de **forte capacité**, très **peu polluant**, économe en énergie et **accessible** à tous. Sa réalisation se fera dans le strict respect des équilibres financiers de la Communauté d'Agglomération et des autres collectivités.

Une large concertation

*De nombreux rendez-vous
avec la population*

Une **large concertation préalable** a été organisée par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon du **29 septembre au 18 décembre 2008**, afin d'exposer le projet de Transport en commun en site propre et de recueillir les commentaires et les avis de la population et des forces vives de l'agglomération.

Pour organiser cette concertation préalable, le Grand Besançon est allé **bien au-delà de ce qu'impose la réglementation** en vigueur.

Une large information en vue de la concertation

Une très large information a été faite dans tout le Grand Besançon afin de permettre aux habitants de venir s'informer et de faire connaître leur point de vue, leurs remarques :

- **Un supplément "4 pages" du magazine du Grand Besançon**, distribué dans toutes les boîtes aux lettres de l'agglomération, retraçant les grands enjeux du TCSP et indiquant les modalités de concertation
- **Des flyers** placés dans tous les bus du réseau Ginko, qui permettent d'annoncer les dates et lieux des réunions publiques et des expositions. A bord des bus, on retrouve également des affichettes, qui ont aussi été envoyés dans les 59 mairies du Grand Besançon
- **Des affiches** à l'arrière de bus urbains et périurbains du réseau Ginko
- **Une information dans BVV**, le magazine de la Ville de Besançon
- **Des articles et reportages** dans les médias locaux qui ont relayé l'information...

1 350 participants : 6 réunions publiques et 19 rencontres ciblées

Pour présenter le projet et recueillir l'avis des habitants et des forces vives de l'agglomération, plusieurs rendez-vous ont été donnés. Au total, **1350 participants** environ ont été rencontrés par ce biais :

- > **850 personnes et 160 questions posées** au cours des 6 réunions publiques (une réunion générale, 3 réunions de quartiers et 2 réunions de secteurs)
- > **500 personnes** environ ont été rencontrées lors de 19 rencontres ciblées (MEDEF, AUTAB / AUB / FNAUT, Conseil de développement participatif, Carrefour Valentin et association des commerçants de la galerie marchande, Carrefour Chalezeule et le Syndicat de la zone BTC, Géant Châteaufarine et association des commerçants de la ZAC, Parti communiste, Alternatifs, Parti socialiste, Communes du secteur Plateau, Communes du secteur Nord, DDTEFP / Services fiscaux, CCI / UIMM / CGPME, Personnel de Keolis, CHSCT de Keolis, Renaissance du Vieux Besançon / Architecte des bâtiments de France, Conseil de quartier de la Boucle, CHU de Besançon...)

4 lieux d'exposition et 3 livres blancs

Une exposition informative à destination des habitants a été mise en place dans **4 lieux** (siège du Grand Besançon, Maire de Besançon, Mairie de Franois et Carrefour Chalezeule).

130 commentaires ou questions

- > **39 commentaires** apposés sur les livres blancs présents lors des réunions publiques et sur 3 lieux d'exposition
- > **44 fiches d'expression** remplies lors des réunions publiques
- > **15 courriers** reçus
- > **7 courriers électroniques**
- > **50 commentaires** déposés sur le forum mis en place sur le portail web www.grandbesancon.fr

Une large concertation

Les grandes lignes du projet soumis à concertation

Au cours de la concertation préalable, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a présenté à la population l'état d'avancement du projet, suite notamment aux études (opportunité, faisabilité, insertion...) menées depuis 2004 et à la décision de principe de réaliser un TCSP prise le 16 décembre 2005.

Un mode de TCSP à choisir

Concernant le projet de première ligne de TCSP dans le Grand Besançon, 2 grandes familles de mode étaient envisageables :

- le tramway (sur fer ou sur pneus)
- le Bus à haut niveau de service (BHNS) avec système guidé (Philéas, Civis, par ex.) ou non (bus, trolleybus).

Un tracé à définir

Le tracé présenté a permis aux citoyens de visualiser l'itinéraire du TCSP dans sa globalité, avec 2 variantes et la possible extension future vers le secteur de Châteaufarine. Ce tracé, sans l'extension, représente **une ligne de 14 km** entre l'ouest de l'agglomération urbaine (Hauts-du-Chazal) et l'est de l'agglomération urbaine (ZAC des Marnières-Chalezeule), avec une antenne vers la gare TGV Viotte.

La première variante proposée pour le tracé concernait le passage au niveau du centre ville de Besançon, avec comme possibilités :

- un itinéraire passant par le Boucle et le centre historique, via la rue Nodier, la rue de la Préfecture, la Grande rue, la place du 8-Septembre et la rue de la République ;
- un itinéraire empruntant les quais (Veil-Picard et de Strasbourg, puis l'avenue d'Helvétie),

- un itinéraire consistant à emprunter le quai Veil Picard puis le pont Battant pour rejoindre la place de la Révolution et l'avenue Cusenier.

La **seconde variante** proposée concernait la desserte des quartiers nord de l'agglomération urbaine :

- un itinéraire au plus direct, traversant le futur éco-quartier des Vaïtes ;
- un itinéraire plus long allant chercher les quartiers des Palente et des Orchamps, ainsi que le lycée Pergaud (avec plusieurs sous-variantes locales possibles)

Intermodalité et redéploiement des transports

La ligne de TCSP sera **l'axe structurant** du futur réseau de transports de l'agglomération. Par conséquent, sa mise en service entraînera une **réorganisation du réseau de bus urbains et périurbains**. Un important travail sera fait pour obtenir un **maillage** pertinent du territoire, des rabattements efficaces sur l'axe structurant et un renforcement de l'intermodalité.

Des engagements financiers

La fourchette large de 180 à 300 millions d'euros donnée par le Grand Besançon dans le cadre de la concertation préalable permettait de couvrir, à titre indicatif, tous les scénarios possibles tant en terme de tracé que de matériel.

Toutefois, il a clairement été précisé lors des réunions publiques que la prudence serait de mise en matière financière, notamment au regard du contexte économique actuel. L'Agglomération ne souhaite pas s'engager dans un projet qu'elle ne pourrait pas financer.

Une large concertation

Les principaux enseignements

La phase de concertation préalable, qui a duré **plus de 2 mois et demi**, a donné lieu à une **importante participation de la population** et des forces vives de l'agglomération.

Les échanges et les commentaires ont été **d'une grande qualité** et ont permis **d'alimenter le débat** afin de contribuer à éclairer les élus dans leur prise de décision pour un projet de cette importance.

La synthèse des échanges et des contributions est difficile à réaliser car elle ne peut pas donner une image aussi fidèle que l'exhaustivité des messages délivrés par la population. Toutefois, on peut titrer plusieurs enseignements concernant les principaux points soumis au débat :

Le tracé et ses variantes

Boucle ou quais ?

Une tendance s'est dessinée en faveur du passage par le cœur de la Boucle, sans toutefois que cette solution ne se détache fortement. Les avis en réunions publiques étaient davantage favorables au tracé "Boucle", alors que les contributions écrites mettaient en avant le passage sur les quais.

A noter également plusieurs messages d'opposition à la suppression des arbres sur les quais et des propositions pour un passage dans la Boucle et sur les quais (un sens de circulation à chaque fois, hypothèse impossible techniquement)

Palente/Orchamps ou Vaïtes

Avis massifs en faveur de la desserte de Palente/Orchamps.

Prolongement vers Châteaufarine

Plusieurs participants ont souligné la nécessité de prolonger la ligne jusqu'à Châteaufarine car ce secteur souffre d'encombres dus aux voitures.

Le matériel roulant

De nombreux participants, notamment des associations spécialisées dans les transports, se sont exprimées **en faveur du tramway fer**, qui est le mode le plus fréquemment cité concernant le choix à faire. Les avantages avancés pour une telle solution lourde sont à la fois techniques (fiabilité, retour sur expériences, connexion avec le réseau ferré) et environnementaux (faible pollution...).

Les **BHNS guidés ou non et le tramway pneus** ont suscités des commentaires beaucoup plus **mitigés**, notamment au regard d'exemples considérés comme peu concluants dans d'autres villes. Certains participants ont aussi clairement évoqué leur opposition ou leur méfiance vis-à-vis du système Phileas, qui n'a pas encore obtenu d'homologation en France.

Enfin, une part non négligeable de participants a insisté sur **l'amélioration du système existant**, notamment en créant de simples voies réservées aux bus, sans se doter d'une infrastructure lourde et coûteuse.

Le financement

2 tendances se sont dessinées sur la question spécifique du coût et du financement :

- **oser un investissement optimum** pour obtenir un système performant permettant un réel saut qualitatif, avec du matériel ayant une longue durée de vie
- **rester prudent**, eu égard notamment à la situation économique actuelle, en choisissant le projet le moins onéreux, afin de ne pas s'endetter trop fortement et de ne pas alourdir la fiscalité

Le redéploiement des transports

Parkings-relais et stationnement

Une grande majorité des participants fait ressortir la nécessité de créer des parkings-relais et d'améliorer ceux qui existent. La concertation fait aussi ressortir l'idée de rendre payants les parkings gratuits du centre ville pour inciter les gens à utiliser le TCSP.

Intermodalité

Dans l'ensemble, les citoyens ont bien compris l'importance de la réorganisation du réseau. Il en a demandé de créer des liens avec le train et les cheminements cyclables.

Certains habitants des communes périphériques recommandent de rechercher une meilleure articulation entre la ville et la périphérie.

Réseau ferroviaire

Le sujet du réseau ferroviaire est revenu très fréquemment, pour insister sur la nécessité de valoriser la croix ferroviaire existante, avec la création de haltes.

Horaires, tarifs, arrêts

Plusieurs interrogations ont émergé dans le débat au sujet du coût futur du ticket de transport, de l'emplacement des stations et de l'amplitude horaire de fonctionnement du TCSP et du réseau de bus.

Les difficultés et les nuisances

Travaux

De façon évidente et logique, les travaux du TCSP ont soulevé questions et inquiétudes quant à leur durée et aux préjudices éventuels.

Impacts du TCSP

Quelques questions ont été posées pour savoir si certains ouvrages comme les ponts pourraient supporter le passage du TCSP, ou encore si un tramway fer étaient suffisamment sûr pour les enfants-piétons.

Pollution

De nombreux échanges ont tournés autour des questions du développement durable et de la nécessaire diminution de la pollution. Le TCSP devrait donc répondre à ces préoccupations, selon eux.

Fils et caténaires

La question des caténaires est fréquemment revenue lors des rencontres. Les citoyens sont parfois inquiets des désagréments visuels que pourraient constituer l'installation de ces fils, particulièrement au centre ville (UNESCO...)

Mais aussi...

Parmi les autres thèmes abordés, on peut notamment citer :

- l'idée d'utiliser la plate-forme du TCSP pour faire des livraisons sur le tracé
- la proposition de mettre en place un observatoire économique des effets du TCSP
- la possibilité d'installer des stations de recharge pour les véhicules électriques dans les parkings-relais
- l'opportunité de déployer de la fibre optique sur les secteurs d'activité économique en même temps que les travaux de réseaux...

Un projet de référence ambitieux et maîtrisé

Des transports en commun performants : un engagement continu

A Besançon, les transports en commun 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 (PDU), 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 1970.

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, 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 à l'heure actuelle une référence en France**. Il a d'ailleurs largement contribué à la qualité de vie dans notre agglomération, unanimement reconnue dans l'Hexagone.

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. En effet, la circulation automobile individuelle n'a pas cessé de se développer et 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.

Un projet de référence ambitieux et maîtrisé

Le schéma directeur de 2005

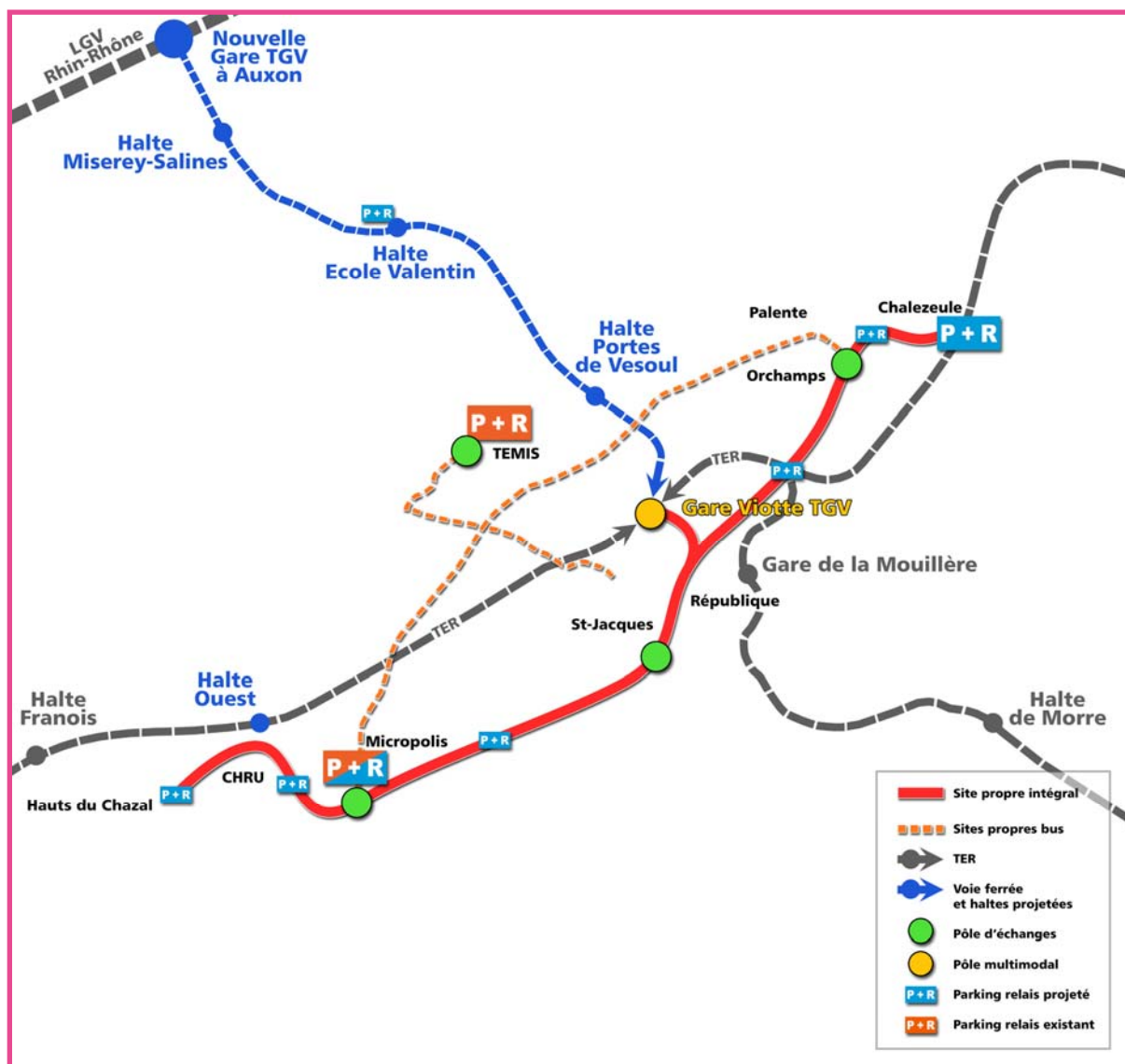
Par délibération en date du **16 décembre 2005**, le Conseil Communautaire a décidé, suite aux conclusions de l'étude d'opportunité et de faisabilité d'un TCSP menée en 2004 et 2005, du principe de **réalisation d'un réseau structurant de transport collectif en site propre (TCSP)**, qualifié ci-après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

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

- 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**,
- la réalisation d'**itinéraires de sites propres bus** sur les axes Temis – Campus – Vauban et sur les Boulevards nord de Besançon,
- 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),
- 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.



Le schéma directeur adopté en 2005, sur lequel figure l'axe structurant de TCSP d'ouest en est.

Un projet de référence ambitieux et maîtrisé

*Un travail approfondi
pour cerner les besoins*

Suite à la décision de principe prise le 16 décembre 2005 et au schéma directeur, un important travail a été mené par le Grand Besançon pour **cerner au mieux les besoins** auxquels devrait répondre la ligne principale de l'armature de TCSP.

A l'ouest

- Transporter efficacement un flux de voyageurs toujours plus nombreux, en assurant proximité de la desserte, efficacité de temps de parcours et confort
- Être le support des projets d'aménagement du quartier résidentiel et d'activité d'intérêt communautaire (Hauts-du-Chazal, ORU de Planoise...) à fort enjeu social, des réaménagement du quartier Brûlard/Polygone
- Continuer à desservir les équipements majeurs (CHU, Facultés...) et l'habitat

Vers la gare TGV Viotte

- Relier le centre ville de Besançon, cœur de l'agglomération, à la gare centre Viotte, futur pôle d'échange multimodal, en lien avec la future gare TGV à Auxon (LGV Rhin-Rhône)
- Assurer lisibilité et efficacité des transports pour les usagers arrivant à la gare

Vers le nord

- Assurer la complémentarité avec la liaison ferroviaire (TER/TGV) du nord de l'agglomération

A l'est

- Structurer les quartiers du bas des Chaprais, la Mouillère et le futur éco-quartier des Vaïtes
- Desservir le quartier résidentiel de Palente-Orchamps et ses nombreux générateurs de déplacement, ainsi que la zone économique des Marnières-Chalezeule

Plus généralement

- Assurer le lien entre les quartiers denses, le coeur d'agglomération, les grands équipements, les pôles d'emplois, tout en étant articulé avec les pôles d'échanges, un réseau de parkings-relais, les autres lignes du réseau GINKO et les lignes TER et du Conseil général du Doubs

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.

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.

Un projet de référence ambitieux et maîtrisé

*Un tracé pertinent
pour l'agglomération*

Le tracé de référence entériné par les élus de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon le jeudi 18 décembre 2008 est le suivant :

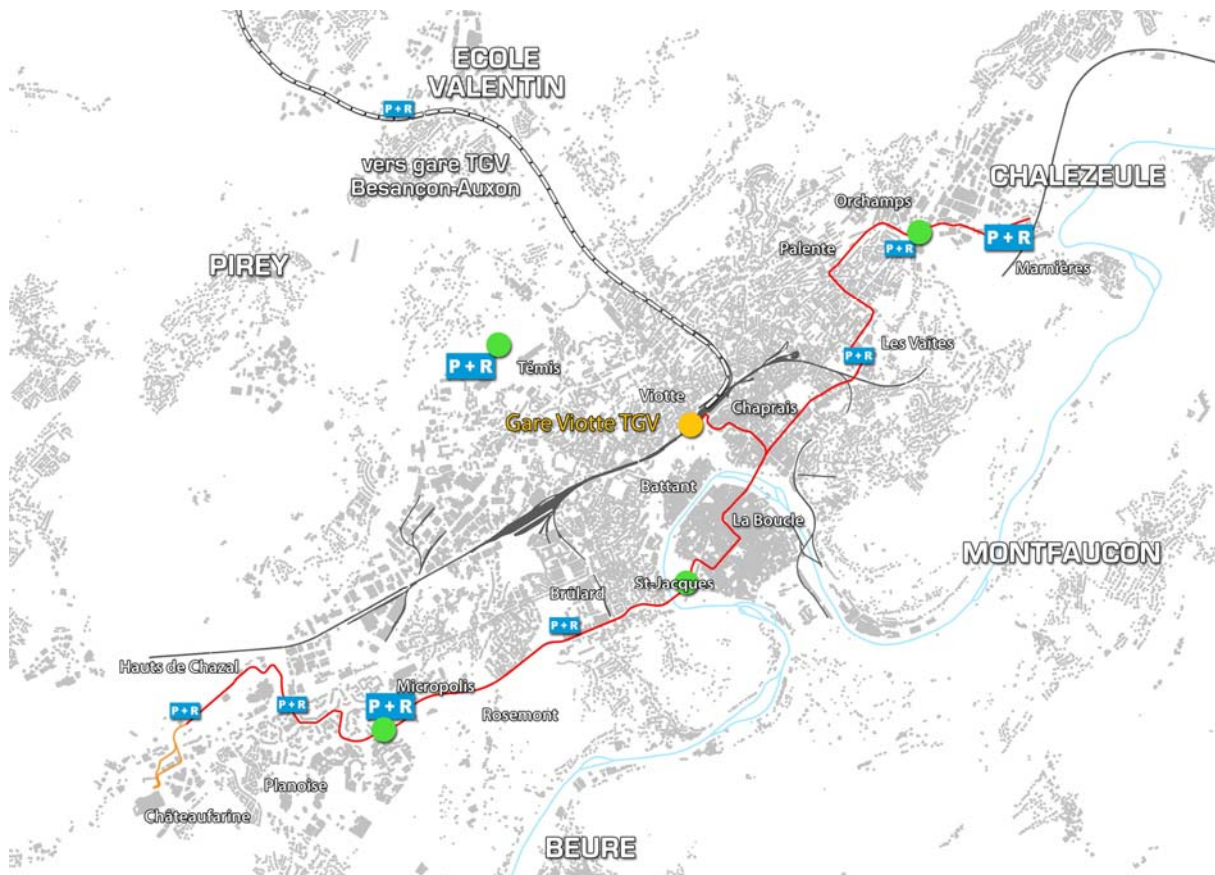
- les Hauts-du-Chazal
- le CHU Jean-Minjoz
- Planoise
- Micropolis, son parkings-relais et son pôle d'échanges
- le secteur Grette, Brûlard,
- le pôle d'échange de Saint Jacques,
- le centre-ville de Besançon, par la variante passant par la Boucle (itinéraire Nodier, Préfecture, Grande rue, République),
- 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
- la ZAC des Marnières à Chalezeule.

Le passage par la Boucle implique l'aménagement d'une voie unique gérée en sas entre Granvelle et la place du 8-Septembre. Le choix du passage par la Boucle permet une desserte centrale et équilibrée du centre ville, en s'inscrivant dans une zone dense en terme de commerces et d'emplois. Sur cette partie, le TCSP se substitue à la circulation existante de la plupart des bus.

Le choix de la desserte des quartiers Vaïtes / Palente / Orchamps permet de traverser des quartiers importants relevant de la politique de la ville et constituant un potentiel fort d'usagers des transports collectifs déjà existant et consolidé.

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

A plus long terme, et hors enveloppe financière du présent projet de référence, il est proposé d'inclure un prolongement vers Châteaufarine dans le projet qui sera soumis à l'enquête publique.



Le tracé de référence, validé le 18 décembre 2008

La ligne de 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 coeur 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.

Un projet de référence ambitieux et maîtrisé

*Un tramway optimisé
alliant efficacité et économies*

Les éléments du choix

Le bilan de la concertation préalable a fait ressortir deux scénarios très différents. Il s'agirait soit d'améliorer le système bus existant en créant des voies en site propre, soit de faire un saut qualitatif important vers un tramway. Les systèmes intermédiaires ont suscité plus de réserves.

Dans le même temps, une étude comparative approfondie des différents modes a été menée par les services du Grand Besançon, avec l'appui d'intervenants extérieurs. Elle 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),
- 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,
- 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,
- le **mode tramway peut être décliné dans une version optimisée en termes de coût**, par le biais d'économies dans les spécifications techniques,
- les systèmes à **propulsion électrique sont deux fois moins émetteurs** 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 **rééquilibrage 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 les élus à choisir un système de tramway optimisé.

Qu'est-ce qu'un tramway optimisé ?

Plusieurs pistes d'économie peuvent permettre d'aboutir à un tramway optimisé pour l'agglomération du Grand Besançon. On peut notamment citer :

- des aménagements urbains sobres (ces aménagements seront essentiellement réalisés par la Ville de Besançon)
- une optimisation de systèmes qui peuvent apparaître aujourd'hui comme redondants (énergie, puissance) alors que la fiabilité des matériels est désormais éprouvée
- des gains par le choix d'un design et d'aménagements intérieurs standards
- des économies sur les infrastructures du système, en se recentrant sur la fonctionnalité qui doit être le critère essentiel (quais, mobilier urbain, revêtement des voies...)
- des systèmes d'information aux stations reprenant le système très performant et extensible déjà en service à Besançon (bornes Tempo...)
- un bâtiment de maintenance économe en espace

Un projet de référence ambitieux et maîtrisé

*Un plan de financement
rigoureux*

Un budget de 210 M€ HT

Au regard des choix de tracé et de mode effectués le 18 décembre 2008, 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.

Les ressources financières

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 1^{er} janvier 2009,
- les **subventions attendues** de l'Union Européenne, de l'Etat, de la Région Franche-Comté, du Département du Doubs et de la Ville de Besançon,
- le **recours à l'emprunt** : un dossier en vue de l'obtention de prêts bonifiés sera déposé auprès de la BEI (Banque européenne d'investissement) 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 le 1^{er} trimestre 2014 (date prévisionnelle des derniers paiements de l'investissement) 67,5 M€
- Subventions attendues 60,0 M€
- Reste à financer par emprunts 98,0 M€

Appel à projets du "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, **le Grand Besançon se porte candidat** à l'Appel à projets dit « Grenelle de l'Environnement » lancé par l'Etat.

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€.

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, 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.

Par ailleurs, 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.

Un projet de référence ambitieux et maîtrisé

Le tramway : facteur de dynamisme économique et de rayonnement

Mettre en place un observatoire

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, précise dans son article 14 que lorsque les grands projets d'infrastructures sont réalisés avec le concours de financements publics, un **bilan des résultats économiques et sociaux** doit être établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

Plusieurs villes et agglomérations (Mulhouse, Brest, Clermont-Ferrand...) ont souhaité mettre en place des **Observatoires des effets générés par la mise en place de tramways**, et ce, afin de disposer **avant, pendant et après le chantier** de données précises concernant les impacts sur le commerce, le tissu économique, l'immobilier, les déplacements...

Un tel dispositif pourrait également mis en place dans le Grand Besançon, en partenariat avec les Chambres consulaires.

Des entreprises locales dynamisées par le chantier

Le chantier de construction du tramway représente un **investissement financier très important**, qui **bénéficiera largement aux entreprises locales**, notamment des les travaux de dévoiement des réseaux, de terrassement, de construction du centre de maintenance...

Cet investissement sera donc un **important générateur d'emplois, directs et indirects**, pour le bassin du Grand Besançon et pour l'économie régionale.

Une commission d'indemnisation pour les commerces

La Communauté d'Agglomération mettra en place une **commission d'indemnisation** pour les commerçants qui pourraient connaître une baisse sensible de leur activité et de leur chiffre d'affaires au cours des travaux.

Un effort tout particulier sera fait en direction des commerçants situés sur le tracé et dans son immédiate proximité pour optimiser les étapes des travaux, assurer autant que possible la permanence des accès aux commerces. En concertation avec eux, le Grand Besançon mettra en place une information et une communication fortes sur le chantier.

Renforcement de l'attractivité et du rayonnement

La création du tramway sera un véritable facteur de dynamisme pour l'agglomération, et en particulier ses commerces et ses entreprises. Dans les autres villes ayant d'ores et déjà mis à place des systèmes comparables, on a pu noter une augmentation de la fréquentation des commerces, avec une hausse du chiffre d'affaires à la clé.

De même, ce tramway sera un facteur de rayonnement et de dynamisme pour le Grand Besançon, qui verra son image améliorée.

Un projet de référence ambitieux et maîtrisé

Le calendrier prévisionnel

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

Contacts

Contact Presse

Florent SERRETTE, attaché de presse

florent.serrette@grandbesancon.fr

Tél. : 03 81 65 17 86

Port. : 06 73 86 29 75

Contact Technique

Frédéric MARTZLOFF, directeur du projet de TCSP

frederic.martzloff@grandbesancon.fr

Tél. : 03 81 65 07 00