

Le tram de tout un territoire



Chamars
Photo non contractuelle
© Reichen&Robert et Associés - Perspectiviste: kaupunki

C'est fait ! Les délégués communautaires ont confirmé, le 30 juin, leur volonté de réaliser le tramway, à une large majorité (104 voix pour, 26 contre et 1 abstention). Pour le Grand Besançon et son territoire, le tramway représente un projet d'envergure exceptionnelle, tant du point de vue des transports et de l'urbanisme que sur le plan financier. Pour mieux appréhender l'effet positif du tramway sur toute l'agglomération, le magazine du Grand Besançon revient en détail sur les différents aspects du projet, sa pertinence, sa faisabilité et le potentiel de développement qu'il représente pour l'agglomération.

>> Connecté aux bus et aux projets d'agglomération

Dès 2015, avec le tramway, tous les habitants du Grand Besançon profiteront d'un mode de déplacement rapide, accessible à tous, confortable et respectueux de l'environnement. Le tram redessiner la carte des transports à l'échelle du Grand Besançon, en rapprochant les territoires périphériques de la ville-centre. Comme le souligne Jean-Louis Fousseret, Président du Grand Besançon : « Grâce aux pôles d'échange qui rassembleront sur un même site des arrêts de bus et des stations de tram, voire des gares ferroviaires (cela sera par exemple le cas à la gare Viotte), le tramway permettra, dès sa mise en fonction, de transporter plus de 40 % des usagers du futur réseau GINKO. » Ceux-ci n'auront alors qu'un pas à faire pour passer du bus au tram, qu'ils viennent des quartiers de Besançon ou des communes de l'agglomération. S'ajoutent à cela, pour tous les habitants, y compris ceux de la périphérie, cinq parcs-relais situés aux extrémités de la ligne qui permettront à chacun de laisser sa voiture pour emprunter directement le tramway. Pour ceux-là, plus de problème d'embouteillages, ni de stationnement payant.

Et puis, au-delà de son efficacité en matière de transport, « le tram sera aussi un accélérateur de développement pour l'agglomération » fait valoir Jean-Louis Fousseret. Son tracé a d'ailleurs été pensé pour irriguer des secteurs qui bénéficient déjà d'une forte activité (le centre-ville) ou d'une forte densité (Planoise), mais aussi d'autres secteurs en devenir comme le futur éco-quartier des Vaïtes, le futur pôle tertiaire Viotte, le CHU regroupé et ses 5 000 emplois ou les Hauts-du-Chazal, qui enregistrent, à

*« le tram sera aussi
un accélérateur de développement
pour l'agglomération »*

terme, pas moins de 50 000 déplacements quotidiens, soit 12 % du total des déplacements constatés sur l'agglomération. Le tramway permettra donc de desservir efficacement des pôles majeurs qui font et feront l'attractivité du Grand Besançon.

>> Un projet autofinancé

Ces pôles d'habitat ou d'activités pourront, par ailleurs, continuer de profiter du dynamisme de la Communauté d'Agglomération en matière d'investissement. « Les nombreuses études qu'ont réalisées pour nous des experts indépendants démontrent deux choses, explique Gabriel Baulieu, Vice-président de l'Agglomération en charge des finances. D'une part, nous avons l'assise financière suffisante pour supporter les 228 M€ d'investissement (+ ou - 5 %, valeur 2008) correspondants au coût du projet de tramway optimisé. D'autre part, puisque nous ne recourons qu'aux subventions et au Versement

Transport* pour payer la construction du tramway, nos ressources habituelles nous permettront de continuer de financer des projets économiques, environnementaux, culturels... sur le territoire de l'agglomération ». **Cela signifie que le projet de tramway est financièrement autonome. Il n'entraînera ni augmentation, ni création d'impôts sur les ménages et ne se fera pas au détriment des autres investissements de l'Agglomération. Ce n'est donc pas un projet démesuré pour le Grand Besançon, le tramway répond bien à une ambition de développement et de rayonnement pour l'agglomération. Dès sa mise en service, le territoire du Grand Besançon devrait ressentir « l'effet tramway » !**

*Prélèvement encadré par la loi et effectué exclusivement auprès des entreprises de plus de 9 salariés, le Versement Transport est acquitté par le secteur public (représentant 42,4 % des prélèvements sur le Grand Besançon) et le secteur privé (57,6 %).

>> Plus de sérénité
avec les parcs-relais

P+R P+R

Grâce aux parcs-relais, plus de risque de tôle froissée dans la rue, de retard dû aux bouchons ou à la recherche d'une place de parking. Ces espaces de stationnement, situés en périphérie ou en entrée d'agglomération, inciteront les automobilistes à terminer sereinement leur trajet, depuis la périphérie, en tram ou bus. Deux parcs-relais existent déjà sur le réseau GINKO (Micropolis et TEMIS), avec un conseiller GINKO présent sur place, du lundi au vendredi de 7h30 à 10h et de 17h à 18h30, et divers services proposés : entretien voiture, pressing, livraisons de courses, pain, services postaux, etc. Le projet de tramway prévoit quatre nouveaux parcs-relais : Hauts-du-Chazal, Route de Dole, Fort-Benoît et Marnières (voir carte).

>> Les pôles d'échanges,
pour des déplacements simplifiés



Orchamps
Photo non contractuelle - © Reichen&Robert et Associés - Perspectiviste: kaupunki

Véritables gares regroupant différents modes de transport (tram, bus urbains et cars périurbains, trains, voitures et AutoCité, vélos et VéloCité, etc.), les pôles d'échanges simplifient les déplacements à l'échelle de l'agglomération. Il est donc plus facile de laisser sa voiture au garage. Quatre pôles d'échanges, déjà existants, seront dynamisés par l'arrivée du tramway : Micropolis, Saint-Jacques, Orchamps et Gare Viotte (voir carte).



Le tram n'est pas seulement un formidable moyen de transport, il permet aussi d'accélérer le développement de l'agglomération et d'embellir l'espace public. Petit zoom sur quelques points forts du projet.

>> Un nouveau Pont Battant

Avec l'arrivée du tramway, le pont le plus emblématique de Besançon sera reconstruit. D'ailleurs, avec ou sans tram, le remplacement du Pont Battant aurait dû être réalisé avant une dizaine d'années. Le nouveau pont, dont la Ville et l'Agglomération prendront en charge le coût à parts égales, sera élargi à 24 m, au profit des cheminements piétons. L'épaisseur du tablier sera la plus fine possible (2,30m) pour préserver les vues existantes sur les quais Vauban et le grand paysage bisontin. La reconstruction du pont est incluse dans le budget du tram.



Pont Battant
Photo non contractuelle - © Reichen&Robert et Associés - Perspectiviste: kaupunki

Le tram

pour mieux se déplacer et dynamiser l'agglomération



>> Le tramway, au service des grands projets



Le tramway est un moyen de transport qui, grâce à son efficacité, constitue une nouvelle façon de penser l'urbanisme et le développement du Grand Besançon. Son arrivée dynamisera tous les grands projets situés le long de son tracé, comme la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) des Hauts-du-Chazal et le Pôle Santé, Planoise, la reconversion des emprises Brûlard-Polygone, la gare modernisée et le pôle tertiaire à Viotte, les Passages Pasteur, l'éco-quartier des Vaïtes ou encore la zone commerciale des Marnières, à Chalezeule.



>> Une meilleure desserte du Campus de la Bouloie et TEMIS

Attendue par tous les étudiants du Grand Besançon, une liaison en bus rapide sera aménagée depuis la Gare Viotte vers TEMIS, via le quartier de Montrapon, la zone sportive de Léo Lagrange et le Campus de la Bouloie, à l'horizon de la mise en service du tram. Et avec cette nouvelle desserte, plus d'excuse pour arriver en retard en cours: la rapidité et la régularité des bus seront garanties par une voie en site propre sur la rue Mantion, une voie créée pour rejoindre l'avenue de l'Observatoire, l'élargissement de la rue Voirin, l'aménagement de la place Leclerc et un nouveau plan de circulation sur l'avenue de la Paix (voir carte).

>> Balcon avec vue sur le Doubs

Deux stations à Battant et trois dans la Boucle: le centre-ville sera desservi de manière optimale. Et pour offrir plus de place aux piétons et aux cyclistes et restituer un alignement d'arbres, quai Veil Picard, un encorbellement, sorte de balcon, sera réalisé sur le Doubs. À un endroit où il est aujourd'hui difficile de cheminer à plus de deux personnes côte à côte, entre la Trésorerie (rue du Port-Citeaux) et le Pont Battant, ce surplomb long de 270 m constituera une agréable promenade sur l'eau, avec vue sur les magnifiques façades des quais Vauban.



Le tram a été choisi !

Le Conseil Communautaire a choisi le futur tram du Grand Besançon, le 30 juin dernier. Fruit de longues négociations, il sera parfaitement adapté aux besoins de l'agglomération. Première livraison de rames attendue en 2014, pour une mise en service commerciale en 2015.

Île-de-France
Photo non contractuelle
© Atelier villes et paysages - Perspectiviste : kaupunki

>> Un appel d'offres large et ouvert

Le Grand Besançon a lancé un appel d'offres européen pour la conception, la fabrication et la maintenance pendant 15 ans de ses rames de tramway. Sept constructeurs ont déposé leur dossier de candidature et six ont été admis à négocier. Au final, la Commission d'Appel d'Offres de l'Agglomération a retenu la meilleure offre, sur des critères techniques et financiers.

>> Le constructeur choisi

Le tram sera fabriqué par la société espagnole CAF, un des plus importants constructeurs européens de matériel ferroviaire. Fortement implanté sur le marché espagnol, CAF conduit aussi des projets dans le monde entier, comme à Houston, Édimbourg et Belgrade.

Les futures 19 rames du Grand Besançon seront pour une grande partie assemblées dans l'usine française de CAF, située à Bagnères-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées). Des retombées économiques conséquentes sont également attendues pour l'activité économique de notre région, qui bénéficie d'un savoir-faire reconnu en génie industriel. Plusieurs sous-traitances locales sont d'ores et déjà envisagées.

>> Une capacité adaptée avec 132 places

Avec une longueur de 23 m et une largeur de 2,40 m, chaque rame offrira 132 places permettant de prendre en charge le

trafic attendu, dès sa mise en service, et même de disposer d'une marge de progression de plus de 30 %. Le tram sera aussi extensible à 230 places par rame.

Au niveau technique, le tram sera équipé de moteurs électriques, il pourra atteindre une vitesse maximale de 70 km/h et supporter des rampes de 8 %.

>> Des rames accessibles et confortables

Spacieux, le tramway sera accessible aux personnes à mobilité réduite (poussettes, fauteuils roulants, personnes âgées) grâce à son plancher bas intégral sur toute la longueur et à l'aménagement de deux places réservées aux fauteuils roulants. L'entrée et la sortie de la rame seront facilitées grâce à quatre portes par côté, dont deux doubles.

Les rames seront chauffées, ventilées et les vitres athermiques (des particules métalliques incrustées dans le verre reflètent l'énergie solaire vers l'extérieur) limiteront le réchauffement en été. En marge des suspensions classiques, CAF propose des roues « élastiques » pour un amorti supplémentaire réduisant les vibrations et améliorant le confort.

>> Un coût très compétitif

Le matériel retenu offre un prix unitaire particulièrement compétitif et inférieur aux coûts des tramways récemment choisis en France. Le montant total du marché d'acquisition des 19 rames est de 34,8 M€.

Planning prévisionnel

