



**EXTRAIT DU REGISTRE
des délibérations du Conseil de Communauté
Séance du jeudi 12 mai 2011**

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la CCIT du Doubs -
46 avenue Villarceau à Besançon,

sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Conseillers communautaires en exercice : 140

Ordre de passage des rapports : 0.1, 0.2, 0.3, 0.4, 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 6.1, 7.1, 7.2, 9.1, 9.2, 2.1, 2.2, 2.3,
3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 10.1, 10.2, 10.3

La séance est ouverte à 18h15 et levée à 20h50

Etaient présents : Amagney : Thomas JAVAUX Audeux : Françoise GALLIOU Auxon-Dessous : Jacques CANAL, Jean-Pierre BASSELIN Auxon-Dessus : Serge RUTKOWSKI Avanne-Aveney : Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD (à partir du rapport 0.2) Besançon : Eric ALAUZET (à partir du rapport 0.4), Frédéric ALLEMANN, Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Nicolas BODIN, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI, Jean-Jacques DEMONET, Emmanuel DUMONT, Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA, Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN (à partir du rapport 1.1.2), Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Lazhar HAKKAR (jusqu'au rapport 2.1), Valérie HINCELIN, Sylvie JEANNIN, Solange JOLY, Jean-Sébastien LEUBA, Michel LOYAT (à partir du rapport 0.4), Annie MENETRIER, Frank MONNEUR, Nohzat MOUNTASSIR, Michel OMOURI, Jacqueline PANIER (à partir du rapport 2.1), Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE, Béatrice RONZI, Jean ROSSELOT (à partir du rapport 6.1), Jean-Claude ROY, Joëlle SCHIRRER (jusqu'au rapport 3.2), Marie-Noëlle SCHOELLER, Corinne TISSIER, Sylvie WANLIN, Zahira YASSIR-COUVAL Boussières : Roland DEMESMAY Braillans : Alain BLESSEMAILLE Busy : Philippe SIMONIN Chaleze : Christophe CURTY (jusqu'au rapport 9.2 puis représenté par Roger GREMION) Chalezeule : Raymond REYLE (jusqu'au rapport 9.2) Champagny : Claude VOIDEY Champvans-les-Moulins : Jean-Marie ROTH Chatillon-le-Duc : Philippe GUILLAUME (représenté par Denis GALLET) Chaucenne : Bernard VOUGNON Chaudfontaine : Jacky LOUISON Chemaudin : Bruno COSTANTINI Dannemarie-sur-Crête : Jean-Pierre PROST (jusqu'au rapport 9.2) Deluz : Sylvaine BARASSI Ecole-Valentin : Yves GUYEN (à partir du rapport 1.1.1 et jusqu'au rapport 9.2) Fontain : Jean-Paul DILLSCHNEIDER Franois : Claude PREIONI Gennes : Maryse MILLET (représentée par Gilles DUMAS) Grandfontaine : François LOPEZ La Chevillotte : Jean PIQUARD La Vèze : Jacques CURTY Mamirolle : Daniel HUOT Mazerolles-le-Salin : Daniel PARIS Miserey-Salines : Marcel FELT, Denis JOLY Montfaucon : Michel CARTERON, Pierre CONTOZ Montferrand-le-Château : Marcel COTTINY Morre : Jean-Michel CAYUELA (à partir du rapport 0.2), 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-Marc BOUSSET, Jean-Michel FAIVRE Pugey : Marie-Noëlle LATHUILIERE (représentée par Jean-François HUMBERT) Rancenay : Michel LETHIER (représenté par Pierre PIGUET) Roche-lez-Beaupré : Stéphane COURBET (à partir du rapport 6.1), Jean-Pierre ISSARTEL (représenté par Joël JOSSO) Routelle : Claude SIMONIN Saône : Maryse BILLOT, Alain VIENNET (à partir du rapport 1.1.1) Serre-les-Sapins : Gabriel BAULIEU Tallenay : Jean-Yves PRALON Thise : Bernard MOYSE (représenté par Marie ADAM-NORMAND), Jean TARBOURIECH Thoraise : Jean-Michel MAY Torpes : Dominique GRUBER Vaire-le-Petit : Michèle DE WILDE Vaux-les-Prés : Bernard GAVIGNET (à partir du rapport 2.1)

Etaient absents : Arguel : André AVIS Auxon-Dessus : Geneviève VERRO Besançon : Hayatte AKODAD, Pascal BONNET, Patrick BONTEMPS, Yves-Michel DAHOUI, Cyril DEVESA, Didier GENDRAUD, Fanny GERDIL-DJAOUAI, Abdel GHEZALI, Jean-Marie GIRERD, Nicolas GUILLEMET, Martine JEANNIN, Christophe LIME, Jacques MARIOT, Carine MICHEL, Elisabeth PEQUIGNOT, Edouard SASSARD, Catherine THIEBAUT, Nicole WEINMAN Beure : Philippe CHANEY, Auguste KOELLER Boussières : Bertrand ASTRIC Chalezeule : Christian MAGNIN-FEYSOT Champoux : Thierry CHATOT Chatillon-le-Duc : Catherine BOTTERON Chemaudin : Gilbert GAVIGNET Dannemarie-sur-Crête : Gérard GALLIOT Ecole-Valentin : André BAVEREL Franois : Françoise GILLET Grandfontaine : Laurent SANSEIGNE Larnod : Gisèle ARDIET Le Gratteris : Cédric LINDECKER Mamirolle : Didier MARQUER Marchaux : Bernard BECOULET, Brigitte VIONNET Montferrand-le-Château : Séverine MONLLOR Osselle : Jacques MENIGOZ Pirey : Jacques COINTET Serre-les-Sapins : Christian BOILLEY Vaire-Arcier : Patrick RACINE Vorges-les-Pins : Patrick VERDIER

Secrétaire de séance : Daniel HUOT

Procurations de vote :

Mandants : G. VERRO, P. BONNET (à partir du rapport 6.1), Y-M. DAHOUI, C. DEVESA, D. GENDRAUD, F. GERDIL-DJAOUAI, A. GHEZALI, N. GUILLEMET (à partir du rapport 0.4), Y. GUYEN (à partir du rapport 2.1), L. HAKKAR (à partir du rapport 2.2), C. MICHEL, J. PANIER (jusqu'au rapport 9.2), E. SASSARD, J. SCHIRRER (à partir du rapport 3.3), C. THIEBAUT, N. WEINMAN, R. REYLE (à partir du rapport 2.1), C. BOTTERON, A. BAVEREL (à partir du rapport 1.1.1 et jusqu'au rapport 9.2), B. BECOULET, B. VIONNET, S. MONLLOR,

Mandataires : S. RUTKOWSKI, J. ROSSELOT (à partir du rapport 6.1), F. MONNEUR, V. HINCELIN, B. RONZI, B. FALCINELLA, J-S. LEUBA, E. ALAUZET (à partir du rapport 0.4), J-C. ROY (à partir du rapport 2.1), M. LOYAT (à partir du rapport 2.2), D. POISSENOT, F. FELLMANN (jusqu'au rapport 9.2), M. OMOURI, J. PANIER (à partir du rapport 3.3), B. CYPRIANI, M-N. SCHOELLER, P. BELUCHE (à partir du rapport 2.1), D. GALLET, Y. GUYEN (à partir du rapport 1.1.1 et jusqu'au rapport 9.2), A. BLESSEMAILLE, M. DE WILDE, M. COTTINY,

Délibération n°2011/001382

Rapport n°2.1 - Tramway - Déclaration de projet préalable à la déclaration d'utilité publique en vue de la réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon

Tramway - Déclaration de projet préalable à la déclaration d'utilité publique en vue de la réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon

Rapporteurs : Jean-Louis FOUSSERET, Président et Jean-Claude ROY, Vice-Président
Commission : Transports, Infrastructures, Déplacements

Inscription budgétaire	
PPIF 2011-2015	Montant de l'AP : 228 M€ (valeur juin 2008), soit 241,5 M€ actualisés à la fin des travaux (2015), sur la base d'un taux annuel théorique de 2 %. Vérification a été faite de la faisabilité financière pour un projet à 228 M€ (valeur juin 2008), avec une tolérance de 5 %.

Résumé :

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a déposé, le 5 juillet 2010, un dossier en vue de l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique sur son projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway. Après avis favorable de l'Autorité Environnementale sur ce dossier, Monsieur le Préfet a prescrit une enquête publique qui s'est déroulée du 20 décembre 2010 au 28 janvier 2011.

Au regard des contributions apportées pendant cette enquête, la Commission d'Enquête désignée ad hoc a établi un rapport.

Ce rapport a été notifié à la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon par Monsieur le Préfet le 7 avril 2011.

Les conclusions du rapport indiquent un avis favorable de la Commission d'Enquête sur la demande de Déclaration d'Utilité Publique, sans réserve et assorti de 14 recommandations. Le Conseil de Communauté est invité à se prononcer sur l'intérêt général de l'opération de tramway projetée et sur les réponses à apporter aux recommandations de la Commission d'Enquête.

Dans ce contexte, le Conseil de Communauté du Grand Besançon est invité à confirmer sa volonté de réaliser son projet et ses modalités de mise en œuvre et à déclarer d'intérêt général ce projet.

I. Rappels des étapes précédant la Déclaration de Projet

Par délibération en date du 16 décembre 2005, le Conseil de Communauté a décidé du principe de la réalisation d'un réseau de Transport en Commun en Site Propre.

Par délibérations en date du 5 mai 2008, du 25 juin 2008 et du 20 novembre 2008, le Conseil de Communauté s'est prononcé sur les objectifs et les modalités de la concertation préalable, conformément à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Dans ce cadre, huit réunions publiques de concertation se sont tenues entre le 29 septembre 2008 et le 27 octobre 2008, visant à présenter le projet aux habitants et à recueillir leurs avis :

- 1 réunion générale,
- 3 réunions de quartiers,
- 2 réunions de secteurs,
- 2 réunions ciblées, vers les représentants des commerçants d'une part, et les représentants des conseils de quartiers, d'autre part.

En outre, une vingtaine de rencontres autour de thématiques spécifiques ont également été menées par le Grand Besançon à destination de publics ciblés très divers.

Par ailleurs, le projet a également été porté à la connaissance du public par le biais d'expositions en octobre et novembre 2008 (quatre lieux d'exposition) et sur le site Internet du Grand Besançon ; le public pouvait également s'exprimer via des registres ouverts à cet effet, un espace d'échanges interactifs dédié au projet, des livres blancs mis à disposition sur les lieux d'exposition et de réunion, des fiches d'expression disponibles lors des réunions...

Par délibération du 18 décembre 2008, le Conseil de Communauté a approuvé le bilan de la concertation publique préalable sur le projet de transport en commun en site propre et a arrêté le dossier définitif du projet.

Suite à la réalisation d'études complémentaires, le Conseil de Communauté a validé le 30 juin 2010 le projet. Un dossier a été déposé en Préfecture en vue de l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique en juillet 2010 sur le fondement des articles L.11-1-1 et suivants du code de l'expropriation et en vue de la mise en compatibilité du PLU en application des articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme.

Parallèlement, un dossier de demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » a été déposé en raison des impacts sur le milieu aquatique (au titre des installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau).

Le 16 septembre 2010, Monsieur le Préfet, en tant qu'Autorité Environnementale, a rendu un avis favorable sur le dossier d'étude d'impact, conformément à l'article R.122-13 du code de l'environnement.

Il a ensuite saisi Madame la Présidente du Tribunal Administratif en vue de la nomination d'une Commission d'Enquête. Par arrêté en date du 22 novembre 2010, le Préfet a prescrit l'ouverture des enquêtes publiques.

Concomitamment, en octobre et novembre 2010, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a organisé des réunions publiques par lesquelles elle a souhaité informer la population et répondre aux questions sur ce projet.

11 réunions publiques ont été organisées tant sur Besançon que sur l'agglomération ; 3 000 personnes ont assisté à cette présentation du projet et ont été invitées à réagir dans le cadre de l'enquête publique à venir.

Par ailleurs, en octobre 2010, un marquage au sol a été réalisé pour matérialiser le tracé de la ligne de tramway prévu, afin de le faire connaître au grand public.

Des enquêtes publiques conjointes préalables se sont déroulées du 20 décembre 2010 au 28 janvier 2011 au titre :

- de la déclaration d'utilité publique du projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon (articles L.122-1, L.123-1 à L.123-16 et R.123-1 à R.123-16 du code de l'environnement et articles L.11-1 et suivants et articles R.11-14-1 et suivants du code de l'expropriation),
- de la mise en compatibilité des PLU de Besançon et Chalezeule,
- de l'autorisation au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement (loi sur l'eau).

Parallèlement, un dossier d'enquête parcellaire a été déposé en Préfecture le 8 février 2011 et une enquête publique s'est déroulée du 22 mars 2011 au 13 avril 2011.

L'objet de cette procédure est d'identifier avec précision les parcelles et droits réels immobiliers dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet déclaré d'utilité publique, ainsi que les propriétaires et autres titulaires de droits réels sur ces biens, ou toute autre personne intéressée.

A l'issue de l'enquête parcellaire, le Commissaire enquêteur a rendu le 29 avril 2011 son rapport et ses conclusions à Monsieur le Préfet. Son avis est favorable, sous condition d'intervention effective de la DUP, et n'est pas assorti de recommandation. Par suite, le Préfet pourra déclarer cessibles les parcelles figurant sur l'état parcellaire et reconnues nécessaires à l'aménagement du tramway.

Cependant, les procédures amiables sont privilégiées et la procédure d'expropriation ne s'avérera nécessaire que dans l'hypothèse où celles-ci n'auraient pu aboutir.

Conformément aux dispositions des articles L.11-I-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L.126-1 du code de l'environnement, préalablement à une déclaration d'utilité publique, l'autorité compétente de l'État demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder 6 mois, sur l'intérêt général du projet. Monsieur le Préfet a donc invité la CAGB, par courrier du 7 avril 2011, à se prononcer sur l'intérêt général du projet.

Cette déclaration doit mentionner l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à enquête publique et doit comporter les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général.

Elle doit également indiquer les dispositions à mettre en œuvre pour répondre aux recommandations issues de l'enquête publique, sans toutefois altérer l'économie générale du projet.

II. Présentation générale du projet

A/ Le tracé

Le tracé retenu pour le projet 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'échanges 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.

Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes :

- 14,5 km de long,
- 30 stations,
- un système de type tramway sur fer à gabarit optimisé,
- une desserte de deux lignes, Hauts du Chazal - gare Viotte et Hauts du Chazal - ZAC des Marnières,
- une fréquence de 5 minutes sur le tronç commun des deux lignes et de 10 minutes par ligne en heure de pointe,
- un objectif de vitesse commerciale de 20 km/h,
- une particularité : la présence d'une voie unique sur 500 mètres dans le secteur de Palente/Orchamps,
- une fréquentation attendue de 43 000 voyageurs en 2015 et 46 000 en 2020,
- 5 parcs-relais favorisant le report modal.

En termes de plan de financement, le projet est confirmé dans ses paramètres budgétaires :

- 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, soit une estimation à 241,5 M€ en 2015,
- des subventions à percevoir sur le projet TCSP à 60 M€, dont 51 M€ au titre du seul projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway qui sont d'ores et déjà notifiés.

Les études de faisabilité financière à plus long terme prennent en compte les investissements, l'exploitation de la ligne, la maintenance, le « gros entretien-renouvellement » (ou GER) et les charges financières.

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.

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

B/ Le planning

Dans la perspective d'obtenir une déclaration d'utilité publique d'ici l'été 2011, le projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway repose sur les principaux jalons suivants :

- lancement des principaux marchés de travaux : octobre 2011,
- réalisation des travaux de plateforme, de voie ferrée et d'aménagements urbains sur 2 ans jusqu'à l'automne 2013,
- construction du centre de maintenance sur 2012 et 2013,
- livraison de la 1^{ère} rame (sur 19 rames) : juin 2013,
- mise en service de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon : mi-2015.

III. Déroulement et participation du public

A/ Déroulement de l'enquête

Par délibération du 30 juin 2010, le Conseil de Communauté a défini son projet de réalisation de sa 1^{ère} ligne de tramway, a autorisé le Président à déposer un dossier en vue d'une Déclaration d'Utilité Publique du projet et à solliciter auprès de Monsieur le Préfet l'ouverture des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des PLU des communes de Chalezeule et Besançon.

Un dossier complet a été déposé en Préfecture le 5 juillet 2010.

Un dossier au titre de la loi sur l'Eau a également été déposé auprès des services de la Préfecture le 20 septembre 2010, en vue de l'obtention d'une autorisation nécessaire à la réalisation des installations et ouvrages visées aux rubriques 3.1.1.0 et 3.1.5.0 de la nomenclature de l'article R.214-I du code de l'environnement.

L'enquête publique préalable à l'obtention de cette autorisation s'est déroulée conjointement aux enquêtes publiques (DUP et mise en compatibilité du PLU des communes de Besançon et Chalezeule.).

Après avis favorable de l'Autorité Environnementale sur le projet, par ordonnance du 3 novembre 2010, à la demande de Monsieur le Préfet, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon a désigné une Commission d'Enquête composée des membres suivants :

- Monsieur Jean-Michel OLIVIER, Président,
- Messieurs Jacques SIMONNOT, Gabriel LAITHIER, Raymond DUCRET et Michel DYON, membres titulaires,
- Messieurs Michel PERNODET et Robert BOSSONNET, membres suppléants.

Les enquêtes publiques conjointes se sont déroulées du 20 décembre 2010 au 28 janvier 2011. Une forte information sur l'enquête publique a été réalisée sur le terrain, par voie légale (près de 60 panneaux d'affichages) et par voie de presse.

Les pièces du dossier d'enquêtes d'utilité publique, de mise en compatibilité des PLU de Besançon et Chalezeule et d'autorisation au titre du code de l'environnement ainsi que les registres d'enquêtes correspondants ont été déposés, pendant la durée de l'enquête, dans les mairies de Besançon et Chalezeule, en Préfecture et à la CAGB, afin que le public puisse en prendre connaissance et formuler ses observations.

Ces pièces étaient également consultables et téléchargeables, en totalité, sur le site Internet du tramway de la CAGB.

Le public a également pu adresser ses observations par écrit à la commission d'enquête. Ces remarques écrites ont été annexées aux registres d'enquêtes.

Enfin, le Président ou un membre de la commission d'enquête s'est tenu à la disposition du public dans les conditions prévues par l'arrêté préfectoral, soit au total 20 permanences.

Les enquêtes publiques ont donné lieu à 708 contributions écrites et 455 visiteurs ont été comptabilisés sur les 4 sites.

De plus, la CAGB a eu de nombreux échanges avec la Commission d'enquête aussi bien avant l'enquête publique (présentation du projet, visite des lieux...) que pendant et après (réponses aux questions des membres...); ainsi, par exemple, des visioconférences avec des experts ont été organisées.

B/ Conclusions et avis de la Commission d'enquête

A l'issue des enquêtes publiques portant sur l'Utilité Publique du projet, la mise en compatibilité des PLU des communes de Chalezeule et Besançon et le dossier « Loi sur l'eau », la Commission d'enquête a rendu ses conclusions. Monsieur le Préfet a notifié à la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon ce rapport et ces conclusions le 7 avril 2011.

Après avoir étudié le dossier, visité les lieux à plusieurs reprises, examiné toutes les observations écrites ou orales, procédé à plusieurs auditions du maître d'ouvrage, pris connaissance des courriers, des compléments et divers documents remis par le maître d'ouvrage, après avoir délibéré sur les avantages et inconvénients du projet, considérant les arguments présentés, **la Commission d'enquête donne un avis favorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique sur le projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon : cet avis n'est pas assorti de réserve et présente de simples recommandations.**

Avis de la Commission d'enquête :

« La commission d'enquête,

- après avoir :
 - étudié le dossier,
 - visité les lieux à plusieurs reprises,
 - examiné toutes les observations écrites ou orales,
 - procédé à plusieurs auditions du maître d'ouvrage,
 - pris connaissance des courriers, des compléments et des divers documents remis par le maître d'ouvrage,
- après avoir délibéré sur les avantages et inconvénients du projet,
- considérant les arguments présentés ci avant et notamment que :
 - l'augmentation du trafic automobile induit la saturation des voiries aux heures de pointe causant des retards importants sur le réseau Ginko,
 - le tramway permettra d'assurer une desserte de qualité de divers gisements de personnes à transporter, bassins d'emplois, zones d'habitat et établissements scolaires,
 - le tramway contribuera aux désenclavements de quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville,
 - le tramway desservira quatre quartiers inscrits dans le Contrat urbain de cohésion sociale passé avec l'Etat,
 - le tramway apporte une réponse aux besoins structurels de l'agglomération en desservant les futurs quartiers d'urbanisation dont l'éco-quartier des Vaîtes,
 - le tramway est un mode de déplacement écologique, pas d'émission de gaz à effet de serre,
 - le tramway offre plus de confort et de régularité avec une vitesse moyenne plus élevée,
 - les rames disposent d'une capacité évolutive,
 - la ligne de tramway constituera l'axe structurant du réseau de transport de l'agglomération et représentera 38 % du trafic attendu sur le réseau Ginko,
 - l'organisation générale du réseau de bus ne sera pas fondamentalement modifiée, permettant de maintenir la proximité de l'offre et le maillage du réseau,
 - le tramway et le réseau Ginko réorganisé favoriseront l'utilisation des transports collectifs au détriment de l'usage de la voiture particulière,
 - l'estimation financière, plausible et raisonnable, satisfaite par les diverses subventions et le Versement Transport, n'affectera pas le budget général des collectivités concernées,
 - les atteintes à l'environnement, réduites eu égard au caractère urbanisé du tracé sont compensées par des mesures spécifiques et par la réduction attendue des émissions de gaz carbonique,
 - les menaces sur l'environnement durant la phase travaux sont sérieusement évaluées et prises en compte par le maître d'ouvrage qui s'emploie à les maîtriser.

La commission d'enquête donne un **avis favorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique** du projet de la première ligne de tramway du Grand Besançon présentée par Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB).

Cet avis est assorti des recommandations suivantes :

- accélérer l'élaboration du nouveau PDU,
- veiller à la sécurité dans les traversées de giratoires et les franchissements de la voie et préférer une régulation par feux tricolores plutôt que par feux rouges,
- prévoir des campagnes d'information auprès des différents publics concernés,
- poursuivre les études de création de parkings à proximité de certaines stations,
- multiplier tant que faire se peut les emplacements dits « dépose minute » et « emplacements livraisons »,
- veiller à l'accès des riverains pendant les travaux notamment en site mixte,

Délibération du Conseil de Communauté du jeudi 12 mai 2011
Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

7135

- réserver les accès aux seuls riverains des rues du 11 Novembre et Nicolas Nicole,
- apporter une attention particulière à la continuité des liaisons cyclistes,
- se référer aux propositions faites par l'Association Vélo Besançon,
- favoriser l'intermodalité par la mise en place de stations « Vélocité » et d'arceaux pour cycles,
- rendre publics les résultats des études relatives aux vibrations accompagnés d'une notice explicative,
- veiller à la revégétalisation harmonieuse du Quai Veil Picard,
- réétudier le positionnement des stations du secteur Vaîtes/Palente/Orchamps,
- réaliser la plateforme du tramway Quai Veil Picard sur une structure auto porteuse par pieux, indépendante du mur de quai. »

C/ Réponses aux recommandations et modalités de prise en compte dans la mise en œuvre du projet

Il est proposé de répondre favorablement aux recommandations de la Commission d'enquête selon les modalités suivantes.

1. Accélérer l'élaboration du nouveau PDU

La Commission d'enquête relève l'urgence d'élaborer un nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU). Elle mentionne que ce nouveau PDU devra « prendre en considération la mise en service du tramway mais également les évolutions des infrastructures routières et des divers modes de déplacement, la nouvelle distribution des places de stationnement, etc. ».

En préambule, il convient de rappeler que l'agglomération bisontine présentait, jusqu'au 31 décembre 2000, la particularité de comporter deux Périmètres de Transports Urbains (PTU) : celui de la Ville de Besançon et celui du Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon (SMTGB) ; ce dernier PTU n'incluait pas la ville centre. En 1998, deux démarches PDU ont été initiées respectivement par la Ville de Besançon et le Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon.

Dans un souci de cohérence et de complémentarité, ces deux démarches ont été réalisées suivant un calendrier commun et dans un souci de fort partenariat entre les équipes techniques et politiques des deux autorités. En mars 2000, le Comité Syndical du SMTGB a arrêté son PDU ; en avril 2000, le Conseil Municipal de Besançon a arrêté le PDU de Besançon.

Ces deux PDU ont été approuvés le 8 juin 2001 par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, nouvelle Autorité Organisatrice des Transports Urbains sur son territoire, dès sa création le 1^{er} janvier 2001. La mise en œuvre de ces PDU revient désormais à la CAGB.

De nombreuses actions envisagées dans ces PDU ont été mises en œuvre depuis 2001 ou sont en cours de mise en œuvre pour chaque grand axe d'intervention de la politique des déplacements :

- **offrir des transports collectifs performants et complémentaires,**
- **œuvrer pour l'inter modalité et cohérence d'agglomération,**
- **coordonner les politiques urbaines et de déplacement.**

Dans ce cadre et en conformité avec les attendus du PDU, une étude de définition d'un projet de TCSP a été initiée par l'AUDAB et a conduit le Grand Besançon à adopter le 8 juillet 2005 un schéma directeur de transport en commun en site propre. C'est au terme de cette démarche que le projet du tramway du Grand Besançon a pris sa forme actuelle.

Ainsi, le tramway de Besançon s'inscrit en pleine logique avec les orientations définies par les 2 PDU ce que souligne d'ailleurs le rapport des commissaires enquêteurs : « La commission d'enquête estime que la réalisation de la première ligne de tramway conjuguée avec la réduction du stationnement en ville auront pour effet de modifier le partage de l'espace au profit des transports collectifs en réduisant l'usage de la voiture particulière, objectif tant du PDU que du Grenelle de l'Environnement ».

Parallèlement à la mise en œuvre des orientations inscrites aux PDU, la CAGB a entamé une action de renouvellement ou de révision de ses documents de planification territoriale : le Projet et le Contrat d'Agglomération ont été réalisés en 2004-2006, le PLU de Besançon a été approuvé en juillet 2006, le Scot est en cours d'adoption sur un territoire élargi.

L'organisation des transports collectifs a également substantiellement évolué avec la création de Ginko, la réalisation des pôles d'échanges d'entrée de ville, du parc-relais de Microplis, des voies en site propre, et la priorité aux feux...

En outre, la régionalisation des transports depuis le 1^{er} janvier 2002 donne au transport ferroviaire une nouvelle dimension locale et permet donc d'entrevoir des coopérations renforcées avec le Conseil Régional de Franche-Comté.

Enfin, et afin de mettre en concordance les périmètres des PDU de 2001 et du PTU actuel, la CAGB a initié en 2006 l'élaboration d'un nouveau PDU.

Le diagnostic et les orientations du nouveau PDU ont été approuvés par la CAGB en janvier 2008.

Par la présente, la CAGB s'engage effectivement à tout mettre en œuvre pour accélérer le processus de validation du PDU.

2. Veiller à la sécurité dans les traversées des giratoires et les franchissements de la voie et préférer une régulation par feux tricolores plutôt que par des feux rouges

« La commission d'enquête recommande au maître d'ouvrage d'apporter un maximum d'attention sur le plan de la sécurité pour organiser les traversées de giratoire et les changements de direction suivis d'un franchissement de la voie, car ce sont les points les plus « accidentogènes » du tracé. Elle recommande de préférer une régulation par feux tricolores plutôt que par feux rouges. En cas de dysfonctionnement d'un feu tricolore, le conducteur du véhicule sait qu'il doit aborder le carrefour avec précaution, alors que si le feu rouge ne s'allume pas à l'arrivée du tram, il continue de signifier que la voie est libre ».

A ce stade des études, la maîtrise d'œuvre a intégré, dans la conception des carrefours et dans les calculs de capacité, le feu de signalisation R24 (rouge clignotant, inscrit dans le code de la route) pour gérer les conflits des véhicules particuliers avec la traversée de la plateforme du tramway.

Ce type de feu, tout à fait réglementaire, est reconnu dans le cadre de l'instruction ministérielle sur la signalisation routière de 2008 (partie 6).

En tout état de cause, la CAGB s'engage à consulter les EOQA (Experts et Organismes Qualifiés et Agréés) Insertion Urbaine et Système Global, pour l'obtention d'un avis d'experts sur ce sujet.

Par ailleurs, sera également pris en compte l'avis de l'exploitant du système de transport.

Le choix définitif du type de feu à privilégier (R24 ou R11J) devra être alors validé par le STRMTG (Services Techniques des Remontées Mécaniques et Transports Guidés).

En cas de préférence confirmée pour des feux rouges clignotants, la CAGB mettra en œuvre une campagne d'information spécifique pour sensibiliser les publics concernés, en particulier les automobilistes, pouvant inclure :

- des brochures explicatives sur le fonctionnement de ce feu, distribuées dans les boîtes aux lettres,
- un programme de sensibilisation dans les auto-écoles,
- la mise en place de panneaux provisoires sur les mâts des feux R24 avec la mention « attention rouge clignotant = arrêt immédiat des véhicules », à l'instar de ce qui a été fait sur les tramways de Nantes et de Paris,
- l'utilisation de divers support de communication pour informer sur le fonctionnement et la conduite à tenir (télévision, presse), etc.

Par ailleurs, une formation des conducteurs sera réalisée par l'exploitant pour inciter à une conduite de prudence et prévoyance.

Par la présente, la CAGB s'engage à installer des feux tricolores, sous réserve de l'avis favorable des organismes de sécurité (EOQA et STRMTG).

3. Prévoir des campagnes d'information auprès des différents publics concernés

La commission d'enquête mentionne « l'importance de prévoir une campagne d'information, y compris dans les établissements scolaires, avant la mise en service du tram pour présenter les particularités de la signalisation et pour accoutumer les conducteurs et piétons aux nouvelles règles à observer ».

Ce point rejoint le précédent en ce qui concerne les actions d'information pour présenter les particularités de la signalisation et pour accoutumer conducteurs et piétons aux nouvelles règles à observer.

La CAGB a d'ores et déjà prévu les modalités d'information et de communication vers tous les publics concernés dans le cadre d'un marché spécifique global, passé avec une agence de communication, allant des phases de conception et de réalisation du projet jusqu'à sa mise en service.

Par la présente, la CAGB s'engage à tout mettre en œuvre (plaquettes, lettres d'information, réunions publiques, médiateurs, maison du tramway, numéro vert...) afin de communiquer et de permettre à chacun de trouver l'information qu'il jugera utile.

4. Poursuivre les études de création de parkings à proximité de certaines stations

La commission d'enquête « apprécie l'engagement de la CAGB à créer des parkings à proximité de certaines stations mais estime que cette perspective est actuellement encore trop floue. Elle recommande à la CAGB de poursuivre ses études pour parvenir à une solution satisfaisante lors de la mise en service du tramway ».

A l'heure actuelle et telle que présentée dans le dossier d'enquête publique, la capacité totale de stationnement à l'ouverture de la ligne sera de 750 places réparties sur 5 parcs relais. Des réserves de capacité de 120 et 150 places supplémentaires sont prévues aux parcs-relais des Hauts-du-Chazal et des Marnières.

Afin de ne pas hypothéquer l'avenir, et dans une démarche progressive liée à l'observation (succès des parcs-relais), la CAGB s'engage à mettre en place avec la Ville de Besançon un dispositif d'observatoire des déplacements, notamment sur l'utilisation des parcs-relais, afin d'anticiper les éventuels besoins d'accroissement.

Par la présente, la CAGB s'engage à poursuivre les études de création de parkings à proximité de certaines stations et notamment à rechercher les opportunités foncières.

5. Multiplier tant que faire se peut les emplacements dits « dépose minute » et « emplacements livraisons »

La commission d'enquête demande au maître d'ouvrage de « multiplier tant que faire se peut les emplacements dits dépose minute et emplacements livraisons afin de permettre, en cas de nécessité, une approche du domicile avec un véhicule ».

Sur les secteurs riverains et commerçants, la recherche d'emplacements supplémentaires dédiés à la dépose minute et aux livraisons a constitué un objectif constant pour la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon lors des études.

Compte tenu du retour d'expériences sur des tramways ayant été réalisés sur d'autres agglomérations, notamment dans les voies étroites, cette recherche a été effectuée dans le respect des règles de sécurité et d'aménagement de ces espaces précisées par l'EOQA Insertion Urbaine. Ces emplacements ont été recherchés dans les voies latérales à la plateforme du tramway pour éviter d'éventuels conflits d'usage entre les véhicules stationnés et le tramway (ouverture de portière par exemple).

Des emplacements ont d'ores et déjà été trouvés dans le cadre des études de Phase Projet (PRO), début 2011, par le maître d'œuvre Infrastructure du projet de tramway, notamment sur l'avenue Carnot, le quai Veil Picard, la rue Tristan Bernard, la rue Schweitzer, la rue Fontaine Argent.

Par ailleurs, la CAGB et la Ville de Besançon s'accorderont pour préciser les dispositifs de contrôle en matière de respect de ces futures places de dépose minute.

La création de ces emplacements se fait dans le cadre de l'aménagement de l'espace public déjà prévu dans le financement du projet.

Par la présente, la CAGB s'engage à réaliser les emplacements « dépose-minute » et « livraisons » tels que prévus dans les études PRO.

6. Veiller à l'accès des riverains pendant les travaux notamment en site mixte

La commission d'enquête, tout en reconnaissant la temporalité des travaux et des gênes qui seront occasionnées aux riverains, souhaite que « le maître d'ouvrage manifeste initiative et ingéniosité afin de rendre les restrictions vivables, notamment pour les déménagements », notamment dans les voies où le tramway est en site mixte.

La réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon, sur une longueur d'environ 14,5 km, entraînera l'exécution de travaux importants modifiant la voirie, la circulation générale et perturbant momentanément les activités riveraines. Toutes les mesures destinées à limiter cette gêne et à en réduire la durée font partie intégrante de la réflexion initiale et seront prises en compte dans l'organisation du futur chantier.

Les effets des travaux sont, par définition, limités dans le temps. La durée des travaux est estimée à environ deux ans et demi (hors dévoiement des réseaux et essais du tramway). La population de l'agglomération, et plus particulièrement les habitants des quartiers traversés par le chantier, qui subiront directement les incidences des travaux, seront tenus informés de leur déroulement et de leur évolution. Cette démarche leur permettra d'anticiper les gênes provisoires engendrées durant la phase des travaux.

Le Grand Besançon et les Communes de Besançon et Chalezeule mettront en place un dispositif d'information et de communication permettant des échanges réguliers entre les riverains, le maître d'ouvrage et les entreprises. Ces échanges pourront être faits à travers des agents de proximité que la Ville de Besançon et le Grand Besançon mettront au service du projet et grâce à des outils de communication et d'information.

Ces outils prendront différentes formes (affiches, multimédias, expositions...), ce qui permettra de sensibiliser un maximum de personnes.

Le Grand Besançon désignera également des personnes « ressources » chargées d'assurer la communication autour du projet pendant les travaux :

- des médiateurs du tramway ou des agents de proximité, assureront le lien entre les entreprises de travaux publics et les riverains. Cela permettra aux riverains de s'informer au fur et à mesure de l'avancement des travaux (durée, stationnements disponibles, déviation des voiries, plan modifié des transports en commun...),
- des ambassadeurs du tramway assureront des animations ponctuelles autour du projet tramway et délivreront des renseignements aux commerçants impactés.

Le maintien des accès « riverains » fera l'objet d'une attention permanente pendant la phase travaux et particulièrement sur les secteurs Carnot, Fontaine Argent et Tristan Bernard, où la largeur de la voie est réduite. Des zones de stationnement seront créées ponctuellement et réservées afin de faciliter les déménagements et les livraisons des riverains.

L'accès piétons sera maintenu pendant toute la durée des travaux. Si les accès pour les véhicules particuliers devaient être interrompus ponctuellement, des mesures compensatoires (accès parking publics...) seront alors proposées.

Par la présente, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, en lien avec la Ville de Besançon, s'engage à prévoir, notamment pendant la phase travaux, des zones de stationnement à usage de déménagement et de livraisons pour les riverains.

7. Réserver les accès aux seuls riverains des rues du 11 Novembre et Nicolas Nicole

Dans le cadre de ses échanges avec le public et de l'analyse des remarques notées sur les registres, la commission d'enquête a relevé une inquiétude des riverains concernant le niveau de trafic routier et la sécurité des tiers (piétons, enfants...) dans les rues Nicolas Nicole et du 11 novembre suite aux aménagements modifiés par le projet de tramway (passage du tramway rue Nicole et passage de bus sur la percée du 11 novembre).

Afin, d'une part, de préserver la tranquillité des habitants des rues Nicolas Nicole et du 11 Novembre, et, d'autre part, de garantir la circulation des tramways et des bus dans de bonnes conditions, un plan local de circulation sera mis en œuvre pour limiter le trafic routier au seul trafic de desserte locale.

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, en accord avec la Ville de Besançon, prévoit d'installer un contrôle d'accès sous forme de borne automatique sur la rue du 11 Novembre, afin que seuls les bus puissent l'emprunter ; hormis le passage des bus, la rue du 11 Novembre aura un fonctionnement similaire à celui d'aujourd'hui, sous forme d'impasse.

S'agissant de la rue Nicolas Nicole, il est proposé d'inverser les sens de circulation proposés, comme certains riverains l'ont demandé. Ainsi, le sens de circulation se fera dans le sens « montant », entre la rue Grignard et la rue des Cras.

Ce sens de circulation permettra ainsi d'éviter un trafic de transit dans cette rue.

Ces dispositions sont incluses dans le coût du projet.

Par la présente, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, en lien avec la Ville de Besançon, s'engage à mettre en œuvre les dispositions permettant de limiter le trafic de transit dans les rues du 11 Novembre et Nicolas Nicole.

8. Apporter une attention particulière à la continuité des liaisons cyclistes

Dans son rapport, la commission d'enquête note l'accent mis par la CAGB sur les modes doux et « relève que les cyclistes accueillent favorablement le projet qui va augmenter de manière significative le linéaire de voie cyclable ».

Le projet de 1^{ère} ligne de tramway s'inscrit comme un axe structurant du schéma directeur cyclable 2009.

A terme, la création de nouveaux itinéraires (sur les boulevards, principales pénétrantes et liaisons périurbaines) devrait permettre de desservir l'ensemble du territoire de l'agglomération. La continuité des itinéraires cyclables est ainsi une priorité de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

Sur une grande partie de la ligne de tramway, des aménagements cyclables seront mis en place (bande cyclable, piste cyclable, voie verte). Sur les sections où les emprises sont trop étroites pour permettre de tels aménagements, la circulation des vélos est prévue dans la circulation générale sur une voirie apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne).

Le projet propose in fine une amélioration globale de la continuité des liaisons cycles. Pour autant, dans certaines zones contraintes, la continuité des liaisons ne passe pas forcément par le corridor du tramway mais par d'autres itinéraires dont certains sont en cours de réalisation (Boulevard Diderot).

9. Se référer aux propositions faites par l'Association Vélo Besançon

La commission d'enquête recommande à la CAGB « d'apporter une attention particulière aux propositions intéressantes faites par l'Association Vélo Besançon (AVB) ».

L'association Vélo Besançon a fourni, dans le cadre de l'enquête publique, une analyse détaillée des aménagements cyclables prévus au titre du projet de 1^{ère} ligne de tramway. Les propositions et remarques de cette association sont, d'une manière générale, positives et constructives. Cette analyse fait actuellement l'objet d'une étude par le maître d'œuvre afin qu'il propose des adaptations pertinentes pouvant être intégrées dans le dossier de conception de la Phase Projet (PRO).

A ce titre, la création d'un groupe de travail sera proposée, réunissant la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, l'association Vélo Besançon et le responsable technique concerné de la Ville de Besançon.

Par la présente, en réponse aux recommandations 8 et 9, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon s'engage à soigner les aménagements cyclables, en termes de qualité et de continuité, notamment en organisant des réunions de travail avec l'Association Vélo Besançon.

10. Favoriser l'intermodalité par la mise en place de stations « Vélocité » et d'arceaux pour cycles

La commission d'enquête recommande de favoriser l'intermodalité en « étudiant la mise en place de stations Vélocité et d'arceaux pour vélos à proximité des stations du tramway ».

Actuellement, il n'est pas prévu d'extension du système « Vélocité » dans le cadre du projet Tramway, mais d'autres formes de location de vélos, notamment sur les parkings, sont à l'étude.

En revanche, la CAGB confirme que des aménagements en faveur des cycles seront bien réalisés à chaque station du tramway. Les dispositions prévues sont les suivantes :

- la réalisation systématique d'aménagements cyclables sur le linéaire du tramway, lorsque les emprises le permettent,
- l'implantation d'équipements en station (arceaux à vélo à proximité de la majorité des stations du tramway et abris vélo à tous les pôles d'échanges),
- la mise en place de rabattements cyclables sécurisés sur le réseau voirie vers la ligne de tramway, à la charge des gestionnaires de voirie concernés.

Les dispositions incluses dans le périmètre de l'opération tramway sont intégrées dans le dossier finalisé de conception détaillée (PRO) du projet.

Par la présente, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon s'engage à favoriser l'intermodalité Tramway/cycles, par des aménagements systématiques en stations.

11. Rendre publics les résultats des études relatives aux vibrations accompagnés d'une notice explicative

La commission d'enquête regrette qu'en complément de l'étude d'impact, les résultats des campagnes de mesures pour étudier la propagation des vibrations ne figurent pas dans le dossier d'enquête publique.

Les études relatives aux vibrations réalisées par l'entreprise d'ingénierie acoustique SERDB, spécialisée dans l'analyse et le traitement du bruit et des vibrations, ainsi qu'une note de synthèse, seront rendues publiques afin de permettre une large diffusion de ce complément d'étude.

Par la présente, la CAGB s'engage ainsi à :

- mettre en ligne sur le site Internet dédié au tramway du Grand Besançon les rapports d'étude et la note de synthèse,
- informer le grand public sur la possibilité de consulter ces documents complémentaires par voie de presse,
- mettre à disposition cette étude sur simple demande.

12. Veiller à la revégétalisation harmonieuse du quai Veil-Picard

La commission d'enquête a relevé, dans le cadre de ses échanges avec le public, la difficulté pour certains de voir abattre les arbres existants du quai Veil Picard. La commission note toutefois « qu'une partie des arbres sera conservée et que le projet ne nécessite pas le rétablissement d'un couronnement végétal sur le quai Veil Picard ». Elle insiste néanmoins auprès du maître d'ouvrage pour « qu'il définisse sur cette portion de tracé en secteur sauvegardé la meilleure formule de compatibilité entre la ligne de tramway et cette « végétalisation » chère aux bisontins ».

Le projet de réaménagement du quai Veil Picard constitue un enjeu fort du projet sur le plan architectural et paysager. La question de la « végétalisation » des quais est un sujet stratégique qui a fait l'objet d'une attention particulière et de propositions intégrées dans le dossier de Phase Projet (PRO).

Plus particulièrement, sur cette section du tracé, le projet prévoit une régénération complète de l'alignement de platanes existants entre le Pont Canot et la rue Marulaz. Le pas existant de plantation est agrandi de 6 à 8 m. Il s'agit là de pouvoir redonner une façade végétale faisant contrepoint à la façade Vauban, dans la continuité du quai de Strasbourg. Pour cela, le choix de l'essence retenue est identique à celle de l'existant en reconstituant un alignement taillé en rideau (platanes ou tilleuls).

Le système constructif de la plateforme tramway, sur le quai Veil Picard, à l'aide de pieux, permet de dégager un espace suffisant pour recréer un alignement d'arbres.

Ces éléments techniques et financiers sont d'ores et déjà prévus dans le projet actuel, en phase PRO.

Par la présente, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon s'engage à recréer un alignement d'arbres sur le quai Veil Picard.

13. Réétudier le positionnement des stations du secteur Vaïtes/Palente/Orchamps

Les remarques formulées par les habitants dans le cadre de l'enquête publique n'ont pas manqué de relever la distance importante entre les stations Vaïtes et Lilas, et le besoin d'une station intermédiaire par rapport à la centralité du quartier de Palente - Orchamps (place des Tilleuls) permettant notamment de justifier le passage du tramway par la rue Nicolas Nicole.

Au regard de ces considérations, et consciente des enjeux qu'elles représentent pour les habitants, la CAGB a décidé de reconsidérer la possibilité d'une station supplémentaire « Corvée » entre les stations Schweitzer et Lilas, au niveau de la rue de Belfort.

In fine, après analyse des conséquences sur le plan technique (insertion, impact sur la vitesse commerciale et l'exploitation...) et financier (coûts d'investissement), une nouvelle station « Corvée » a été retenue et intégrée dans le dossier de PRO.

Le projet comporte désormais 31 stations.

Le tracé de la ligne de tramway n'est nullement modifié et le coût financier n'est pas significatif et rentre dans l'enveloppe financière du projet.

Par la présente, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon s'engage à créer une 31^{ème} station, sur le secteur Vaïtes/Palente/Orchamps.

14. Réaliser la plateforme du tramway quai Veil Picard sur une structure autoporteuse par pieux, indépendante du mur de quai

Cette option technique particulière a bien été prise en compte dans la conception du projet et constitue la solution retenue au dossier de Phase Projet (PRO).

Par la présente, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon s'engage à retenir la solution d'une structure autoporteuse par pieux, indépendante du mur du quai Veil Picard.

IV. Conclusions sur l'intérêt général

A/ Objectifs d'intérêt général du projet de 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon

Le projet de réalisation d'une 1^{ère} ligne de tramway présente le caractère d'un projet d'intérêt général pour les motifs suivants.

Le projet de tramway du Grand Besançon constitue un instrument majeur de développement durable. Il s'inscrit dans les politiques publiques de développement économique, de cohésion sociale, de requalification urbaine et de préservation de l'environnement par une éco-mobilité responsable.

La capitale de la Région Franche-Comté a ainsi l'occasion de se mettre en situation de réussir sa mutation et son développement :

- arrivée du TGV, construction de nouveaux quartiers (éco-quartiers des Vaîtes, Pôle Santé des Hauts de Chazal, quartier tertiaire de la gare Viotte...),
- rénovations urbaines dont l'ANRU de Planoise,
- rééquilibrage économique Est-Ouest (dynamisation de la ZAC commerciale des Marnières...),
- promotion du centre historique sauvegardé et classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO,
- et enfin mobilité performante dans 59 communes.

Ce projet de construction de ligne de tramway ferré électrique, sur 14,5 Km, constitue **la véritable armature du projet urbain de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.**

Ce projet fédère et relie entre eux les principaux pôles de développement de la ville centre - Hauts de Chazal, gare Viotte, Battant, Vaîtes, Marnières - et les secteurs de requalification urbaine - Planoise, Battant, Grette, Palente, Orchamps.

Il constitue la **colonne vertébrale d'une nouvelle mobilité** reliant, sur notre territoire, les modes ferrés internationaux, nationaux et régionaux, les transports cars et bus régionaux, départementaux et intercommunaux, à travers 4 pôles d'échanges structurants.

De plus, il assure une nouvelle mobilité par transfert modal à travers les politiques de stationnement et les parkings-relais, les aménagements cyclables tout au long du corridor de la ligne du tramway.

Le tramway apporte, le long des voies restructurées et requalifiées, une nouvelle échelle mettant la vitesse de déplacement en conformité avec les pratiques urbaines.

La Commission d'enquête a reconnu, dans son rapport, le projet de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, comme un **instrument majeur de développement durable** à l'échelle de l'agglomération.

Elle s'est même dite convaincue que cette 1^{ère} ligne de tramway constitue un axe structurant de l'organisation des déplacements comme en matière d'urbanisme.

Par le choix d'un tracé pertinent en matière de transports et de déplacements, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, dans la définition de son projet, a aussi fait le choix d'un impact modéré sur les propriétés privées.

Au final, le tracé retenu présente la pertinence de desserte la plus efficace et propose les difficultés d'insertion les plus réduites.

S'il existe, entre les projets de Tramway actuellement déployés en France, des différences évidentes tenant à la nature du tracé et de la configuration géographique des villes (nombre et complexité des ouvrages d'art, nombre de kilomètres, passage dans l'hypercentre ou en périphérie du centre ville...), la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a particulièrement travaillé sur les pistes d'économies envisageables afin de réduire le coût prévisionnel au kilomètre de son projet à près de 16 M€.

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon veut ainsi se doter d'une 1^{ère} ligne de tramway optimisée, de 14,5 Km, d'est en ouest, pour 228 M€ (valeur juin 2008 - soit 241,5 M€ estimés en valeur 2015, date d'achèvement du projet), avec une tolérance de 5 %.

De nombreux thèmes du projet ont été étudiés dans le sens de la recherche de pistes d'optimisation et d'économies.

B/ Avantages majeurs du projet

La 1^{ère} ligne de tramway permet de répondre à plusieurs objectifs majeurs :

- saut qualitatif et capacitaire du transport : le tramway apporte une nouvelle dynamique au réseau de transports en commun, aujourd'hui au maximum de sa capacité de développement,
- mobilité et environnement : la 1^{ère} ligne de tramway permet de poursuivre la politique d'écomobilité du Grand Besançon, de proposer une nouvelle alternative à la circulation automobile, de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre,
- cohésion sociale et requalification urbaine : le projet participe au désenclavement des quartiers traversés en les reliant aux principaux pôles d'activités et d'équipement du Grand Besançon ; il accompagne le renouveau urbain en desservant les sites à urbaniser et les équipements majeurs, offrant, notamment dans le centre historique, des espaces de vie requalifiés,
- levier économique : l'objectif est d'attirer les entreprises dans l'Agglomération Bisontine, en offrant une mobilité efficace, de dynamiser l'activité le long du tracé et d'offrir, à court terme, une activité économique de chantier favorisant l'insertion,
- accessibilité : le tramway offre un mode de transport facilitant l'accessibilité de tous et notamment les personnes handicapées.

C/ Synthèse des engagements pris par la CAGB pour prendre en compte chaque recommandation des conclusions de la commission d'enquête

Tout en se félicitant de l'avis favorable de la Commission d'Enquête sur l'utilité publique du projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon s'engage à répondre aux recommandations, selon les modalités suivantes :

- tout mettre en œuvre pour accélérer le processus de validation du PDU,
- installer des feux tricolores, sous réserve de l'avis favorable des organismes de sécurité (EOQA et STRMTG),
- tout mettre en œuvre (plaquettes, lettres d'informations, réunions publiques, médiateurs, maison du tramway, numéro vert...) afin de communiquer et de permettre à chacun de trouver l'information qu'il jugera utile,
- poursuivre les études de création de parkings à proximité de certaines stations et notamment à rechercher les opportunités foncières,
- réaliser les emplacements « dépose-minute » et « livraisons » tels que prévus dans les études PRO,

- prévoir, en lien avec la Ville de Besançon, notamment pendant la phase travaux, des zones de stationnement à usage de déménagement et de livraisons pour les riverains,
- mettre en œuvre, en lien avec la Ville de Besançon, les dispositions permettant de limiter le trafic de transit dans les rues du 11 Novembre et Nicolas Nicole,
- en réponse aux recommandations 8 et 9, soigner les aménagements cyclables, en termes de qualité et de continuité, notamment en organisant des réunions de travail avec l'Association Vélo Besançon,
- favoriser l'inter modalité Tramway/cycles, par des aménagements systématiques en stations,
- mettre en ligne sur le site Internet dédié au tramway du Grand Besançon les rapports d'étude et la note de synthèse, informer le grand public sur la possibilité de consulter ces documents complémentaires par voie de presse et mettre à disposition cette étude sur simple demande,
- recréer un alignement d'arbres, sur le quai Veil Picard,
- créer une 31^{ème} station sur les secteurs de Vaîtes/Palente/Orchamps,
- retenir la solution d'une structure autoporteuse par pieux, indépendante du mur du quai Veil Picard.

V. Déclaration de projet

Le projet de réalisation d'une 1^{ère} ligne de tramway tel que soumis à enquête publique a donné lieu à un avis favorable, sans réserve et assorti de 14 simples recommandations s'agissant de la DUP du projet.

La poursuite de l'opération réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway, opération d'intérêt général comme justifié ci avant (cf. IV) est pleinement réaffirmée.

L'ensemble des recommandations a été pris en compte par la CAGB dans un sens souhaité par la Commission d'enquête, laquelle a relayé sur ce point des demandes du public et ce conformément aux éléments et engagements développés ci-avant (cf. III-C et IV-3).

Ainsi, vu le Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique et notamment son article L.11-1-1,
Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1, R.126-1 et suivants,

Vu le Code de l'Environnement, dans ses articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 et suivants au titre de la Loi sur l'Eau,

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment ses articles L.123-16 et R.123-23

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération du 8 juin 2001 par laquelle la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a approuvé les 2 PDU des deux Autorités Organisatrices des Transports préalables à sa création,

Vu la délibération du 8 juillet 2005, validant l'étude de faisabilité et d'opportunité d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP),

Vu la délibération du 16 décembre 2005, décidant la création d'un Transport en Commun en Site Propre,

Vu les délibérations en date du 5 mai 2008, du 25 juin 2008, et du 20 novembre 2008 par lesquelles le Conseil de Communauté a défini les objectifs et les modalités de la concertation publique préalable,

Vu la délibération du 18 décembre 2008, approuvant le bilan de la concertation publique préalable et arrêtant le dossier définitif du projet,

Vu la délibération du 30 juin 2010, par laquelle la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a arrêté la définition de son projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway,

Vu l'arrêté préfectoral du 22 novembre 2010 prescrivant l'ouverture d'enquêtes publiques conjointes portant sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité des PLU des communes de Besançon et Chalezeule et sur l'autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement (loi sur l'eau),

Vu les dossiers soumis à enquêtes publiques, comprenant notamment une étude d'impact,

Vu le rapport et les conclusions la Commission d'Enquête concernant la déclaration d'utilité publique du projet, valant avis favorable assorti de 14 recommandations.

Considérant l'objet de l'opération, la nature et les motifs des principales dispositions envisagées pour répondre aux recommandations émises par la Commission d'Enquête et l'exposé des motifs et considérations justifiant son intérêt général ci-dessus,

Considérant que les compléments apportés ne sont pas de nature à altérer l'économie générale du projet,

Considérant que la réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway du Grand Besançon présente un intérêt général manifeste,

Considérant l'urgence à prendre possession des biens expropriés justifiée d'une part, par la nature même de l'opération (projet linéaire) qui nécessite un ordonnancement et un phasage rigoureux des travaux afin de permettre la mise en service du tramway dans les meilleurs délais et d'autre part, le caractère des travaux qui occasionneront inmanquablement des troubles qu'il conviendra de rationaliser et de minimiser dans le temps,

A l'unanimité, l'Abstention, le Conseil de Communauté :

- déclare l'intérêt général du projet et son intention de réaliser la 1^{ère} ligne de tramway, lequel sera rendu compatible avec les PLU des communes de Chalezeule et de Besançon, compte tenu des motifs et considérations exposés ci-dessus,
- répond favorablement aux recommandations de la Commission d'Enquête et apporte en conséquence, à son projet, les modifications et améliorations exposées ci-dessus,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à solliciter de Monsieur le Préfet l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique du projet,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à solliciter Monsieur le Préfet, afin qu'il prononce la procédure d'urgence pour prendre possession des biens expropriés, le cas échéant,
- dit que la présente déclaration de projet sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité et publiée dans les formes prescrites notamment l'article R.126-1 du code de l'environnement,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à prendre tous actes nécessaires à l'exécution de la présente décision.

Pour extrait conforme,

Le Président

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 112

Contre : 0

Abstention : 1

PRÉFECTURE
DE RÉGION FRANCHE-COMTÉ
PRÉFECTURE DU DOUBS



D.C.T.C.J.
Contrôle de légalité

RECU 20.MAI.2011

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND BESANÇON

.....

REALISATION DE LA PREMIERE LIGNE DE TRAMWAY SUR
LES COMMUNES DE CHALEZEULE ET DE BESANCON

.....

ENQUETE PUBLIQUE

PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET
A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

CONSULTATION DU PUBLIC DU LUNDI 20 DECEMBRE 2010 AU VENDREDI 28 JANVIER 2011

.....

Préfecture du Doubs

31 MARS 2011

Arrivée DRCT BREEP

**CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET**

Président : M. Jean Michel OLIVIER

Membres titulaires : M. Jacques SIMONNOT, M. Gabriel LAITHIER, M. Raymond DUCRET et
M. Michel DYON.

PREAMBULE

Les opérations complexes comme celle de la construction d'un tramway sont soumises à divers codes et législations. Il s'agit d'un processus dans lequel la décision d'entreprendre l'opération ne peut être prise qu'après l'intervention de plusieurs décisions précédées d'une enquête publique : déclaration d'utilité publique et plusieurs autorisations. Afin d'éviter un alourdissement excessif des procédures et pour faciliter une perception plus globale de l'opération par le public, la législation permet mais sans le rendre obligatoire, le regroupement des différentes enquêtes si au moins l'une d'entre-elles ressort du champ d'application défini par l'article R123-1 du Code de l'Environnement. On parle alors d'enquêtes conjointes. Un seul arrêté ouvre et organise les enquêtes conjointes qui sont conduites par un même commissaire-enquêteur ou une même commission d'enquête. Toutefois, chaque enquête reste régie par sa propre réglementation. Cela signifie notamment qu'il y a un dossier et un registre d'enquête pour chacune des procédures conjointes et que la commission d'enquête doit formuler un avis sur l'objet de chacune de ces enquêtes. La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, maître d'ouvrage du projet de Tramway, a décidé de regrouper les enquêtes préalable à la déclaration d'utilité publique et celle relative à l'autorisation au titre des articles L 214-1 à 214-6 du Code de l'Environnement dite « loi sur l'eau ». En conséquence, la commission d'enquête rédigera un rapport et des conclusions pour chacune de ces deux enquêtes.

Ainsi qu'il est dit à l'article L123-16 du Code de l'urbanisme, « la déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ». Le projet du tramway du Grand Besançon nécessite la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Chalezeule et de Besançon. L'enquête de déclaration d'utilité publique du projet porte donc également sur la mise en compatibilité des PLU des deux communes concernées. Il appartient à la commission d'enquête de rédiger un rapport unique et d'émettre des avis séparés d'une part sur l'utilité publique de l'opération et, d'autre part, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

En conséquence, les travaux de la commission d'enquête sont présentés selon l'articulation suivante :

Rapport relatif à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de tramway et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Conclusions et avis de la commission d'enquête sur la déclaration d'utilité publique du projet de tramway. (Présent document)

Conclusions et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Besançon.

Conclusions et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Chalezeule.

Rapport relatif à l'enquête préalable à la délivrance de l'autorisation au titre de la loi sur l'Eau (articles L 214-1 à 214-6 du Code de l'Environnement).

Conclusions et avis de la commission d'enquête sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau.

Tramway du Grand Besançon

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

Dossier n° E10000220

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB), connue aussi sous l'appellation, qui détient, selon ses statuts, la compétence « organisation des transports urbains » est devenue en 2001 « Autorité Organisatrice des Transports Urbains » (AOTU) dans l'aire de sa compétence. Elle valide les deux « Plans de Déplacements Urbains » (PDU) de la Ville de Besançon et du Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon qui parmi les objectifs majeurs prévoient de favoriser un développement urbain harmonieux en synergie avec la création de Transports en Commun en Site Propre (TCSP).

La commission d'enquête constate que l'objectif de créer « un réseau de transports urbains renouvelé s'appuyant sur une structure d'axes prioritaires essentiellement en site propre empruntés par un matériel en pleine mutation, à terme tram sur pneus » figure déjà en 1999 sur ces documents. A l'ouest, il est envisagé un tram sur pneus circulant sur l'axe CHU Minjot, Planoise, Mitterrand, Malcombe, Saint Jacques. A l'est sont projetés des bus en site propre passant par le chemin du Verinois.

En vue de la révision de son PDU, le Grand Besançon fait réaliser en 2004-2005 les premières études d'opportunité de la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre. Le 8 juillet 2005, le Conseil Communautaire acte les résultats de ces études et adopte le 16 décembre de la même année un « Schéma Directeur TCSP » à l'horizon de dix à douze ans, conforme aux orientations des PDU, cohérent avec le Schéma Directeur de la CAGB et comportant notamment une liaison entre l'Ouest bisontin (Hauts-de-Chazal – Planoise) et l'Est de la ville (Palente – Chalezeule) passant par le centre-ville (la « Boucle » du Doubs) et desservant la gare SNCF Viotte avec un matériel à forte capacité.

Les études de faisabilité de cet équipement poursuivies en 2006 et 2007 permettent de préciser les conditions d'insertion de la ligne est-ouest et d'effectuer une première estimation du coût du projet. La possibilité d'un transport en commun en site propre avec des bus à haute qualité de service a bien évidemment fait partie des études et des comparaisons avant décision. Ce mode de transport offre des capacités moindres et il se heurte à une insertion difficile dans certaines rues étroites de la ville. Le coût global n'est pas significativement plus bas car les matériels possèdent une durée de vie beaucoup plus courte; de plus le tramway avec des versions optimisées autorise des économies d'échelle. Des expertises complémentaires sont menées courant 2008, mettent en évidence l'intérêt d'un tramway pour répondre à la fréquentation estimée. La capacité d'un tramway est de 50 000 voyages par jour contre 30 000 pour un bus à haut niveau de service (BHNS).

Du 29 septembre au 18 décembre 2008, la CAGB organise une concertation au titre de l'article L 300-2-c du code de l'urbanisme sur le projet de cette ligne offrant deux variantes à l'Est et trois pour la desserte de la Boucle. Le bilan de cette procédure dressé par la collectivité fait apparaître une adhésion au projet avec une préférence pour un tracé passant par la Boucle et le quartier de Palente-Orchamps. Le tracé par la rue Nicolas Nicole et la rue des Crais figuré sur les plans peut se décliner en plusieurs sous variantes. Le 18 Décembre 2008, les élus du Grand Besançon votent le projet de référence portant sur la réalisation d'une première ligne de tramway avec un tracé de 14 km passant par la Boucle et le quartier de Palente-Orchamps. Ils décident de faire un saut qualitatif en retenant comme mode de transport le tramway en site propre.

Sur la base des résultats de la concertation, les études, poursuivies en liaison avec les Services de l'Etat et différents partenaires, ont abouti au dépôt en Préfecture, le 29 juillet 2009, d'un dossier d'enquête publique sur la base du tracé validé. Le projet reçoit un « avis environnemental architectural » défavorable de la Préfecture, Autorité Environnementale

Tramway du Grand Besançon

Dossier n° E1000220

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

compétente, en raison des risques d'altération de la spécificité des espaces urbains du centre ville historique par notamment la présence de rails, la multiplication du mobilier urbain, les effets de toiles d'araignées des aménagements aériens d'alimentation du tramway et leurs ancrages sur des façades protégées au titre des monuments historiques.

La CAGB a décidé par délibération du 21 décembre 2009 de reprendre les études, en concertation avec les Services de l'Etat, pour vérifier puis valider la pertinence technique et financière d'un tracé passant par les quais, le pont Battant et le pont de la République. Ce second projet est adopté par le Conseil Communautaire le 30 juin 2010. Il reprend le tracé initial mais en adoptant pour la Boucle le passage par le quai Veil Picard, le pont Battant, la place de la Révolution et le pont de la République et maintenant à l'est la variante rue Nicolas Nicole et rue des Cras. Ce tracé initial et les deux variantes retenues ont été présentés à la concertation fin 2008. Il s'agit de solutions alternatives parfaitement valables qui n'avaient pas été préférées lors de la concertation.

La commission d'enquête constate que le projet issu de longues études et de diverses procédures s'inscrit dans le cadre plus vaste de l'organisation des transports au niveau de la communauté d'agglomération et dans le cadre de l'urbanisme à l'échelle du futur Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Au cours des enquêtes publiques d'élaboration des PDU et de la concertation au titre de l'article L 300-2-c, le public a pu se prononcer sur les principes généraux ayant conduit à l'élaboration de ce projet, notamment le choix du mode de transport. Le projet d'un tramway, sur pneumatique puis sur roues métalliques, a été clairement inscrit dans le programme de l'équipe municipale en place lors des deux dernières élections.

Ce projet comprend une liaison entre les Hauts de Chazal et Chalezeule avec une antenne vers la gare SNCF Viotte, pour une longueur totale de 14 500 mètres. Le tracé est ponctué de 30 stations espacées en moyenne de 510 mètres qui desservent divers gisements de clientèle potentielle d'importance majeure pour la ville.

Quatre pôles d'échange multimodal (tram-bus ou tram-train) assurent la continuité des transports collectifs, au parc Micropolis, à l'esplanade Chamars-Saint Jacques, à la gare Viotte et au quartier Orchamps. Quatre parcs-relais à créer ou à aménager offriront une capacité de stationnement supplémentaire aux deux extrémités (Hauts de Chazal et Marnières) mais également à Ile-de-France et Fort Benoit. Les usagers du tram bénéficieront également de l'agrandissement du parc relais de Micropolis et de celui envisagé gare Viotte.

Dans le centre-ville, le tracé se développe à proximité de la Boucle du Doubs et traverse quatre fois la rivière par le pont Charles de Gaulle, le pont Canot, le pont Battant et le pont de la République.

Un centre de maintenance sera aménagé sur les « Hauts de Chazal » pour remiser et assurer l'entretien des matériels roulants et des installations fixes. Dans le cadre du regroupement des deux dépôts de bus, le centre de maintenance accueillera également le stationnement de 30 bus. La réalisation de ce dépôt fera éventuellement l'objet de procédures particulières.

Le tramway est un mode de transport apparu aux Etats-Unis durant la première moitié du 19^e siècle. D'abord à traction animale, puis à la vapeur et enfin électrique, le tramway se développa en Amérique du Nord et dans les grandes métropoles européennes. Le tramway a connu un essor considérable du début du 20^e siècle jusque dans la période de l'entre-deux-guerres : c'est alors le principal moyen de transport dans les grandes villes du monde.

Le développement de la voiture particulière après la seconde guerre mondiale entraîne dans certaines villes la disparition rapide du tramway. Les pouvoirs publics investissent alors dans la mise en place de réseaux d'autobus et dans des infrastructures routières et autoroutières

Tramway du Grand Besançon

Dossier n° E1000220

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

destinées à une automobile perçue comme la marque du progrès. Georges Pompidou déclarait en 1971 que « la ville doit s'adapter à la voiture ». Cela a pu donner le sentiment que le tramway comme mode de transport était dépassé, obsolète, « à ranger dans les musées ».

D'autres pays par contre conservent des réseaux importants qu'ils modernisent au fur et à mesure de l'évolution des techniques et des matériaux, contribuant ainsi à en faire un mode de transport moderne offrant confort et régularité. C'est le cas notamment de l'Allemagne, de l'Autriche, des Pays-Bas, de l'Italie, de la Suisse, du Portugal et du Japon. En France seules Lille, Marseille et Saint Etienne conservent quelques lignes de tramway.

La crise pétrolière des années 1970 et les problèmes de circulation et de stationnement entraînent un changement des politiques de déplacement urbain. Le « tout voiture » cède peu à peu la place à une politique orientée vers le développement des transports collectifs et des modes doux de déplacement. En 1975, l'Etat lance un concours pour définir le futur tramway standard pour huit villes de France. Les résultats sont mitigés et ce n'est qu'en 1985 que Nantes inaugure le premier tramway moderne. Trois ans plus tard Grenoble inaugure son tramway comportant une innovation majeure, le plancher bas sur toute la rame.

Le développement des réseaux de transports collectifs en site propre, urbains et périurbains, constitue une priorité pour l'Etat. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'Etat s'est engagé à multiplier par 5 en 15 ans le réseau de transport collectif en site propre hors Ile-de-France soit 1500 kilomètres de plus. C'est une mesure phare du Grenelle de l'Environnement. Les projets répondront aux trois grands piliers du développement durable :

- environnemental avec l'amélioration de la qualité de l'air grâce à la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- les déplacements seront facilités : plus confortables, plus fiables, plus simples;
- économique avec le soutien au secteur des transports.

Le 9 février 2011, Mme la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet a proclamé les résultats du deuxième appel à projets de transports collectifs en site propre. Elle déclare à cette occasion que le partenariat entre l'Etat et les collectivités territoriales a permis de faire émerger des projets à la fois ambitieux au regard du dispositif du Grenelle et parfaitement adaptés aux réalités de terrain. L'ensemble des projets a fait l'objet d'une analyse partagée par les services du ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, et le centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme (CERTU). Les projets ont également été soumis à l'expertise du groupement des autorités responsables de transport (GART), du ministère du budget et de l'Ademe. Le projet du Grand Besançon a été retenu dans la liste des projets de tramway et doit à ce titre bénéficier d'une subvention de l'Etat d'un montant de 30,56 M€. La commission d'enquête considère qu'il s'agit là d'une reconnaissance par les autorités gouvernementales de la qualité et de la crédibilité technique et financière du projet.

Pendant la durée de l'enquête, de nombreuses personnes ont déclaré que le tramway n'était pas adapté aux villes d'importance moyenne comme Besançon. De nombreux intervenants comparent la population de Besançon à celle de Dijon pour justifier leur opposition au projet. La commission d'enquête constate que parmi les projets de tramway retenus au titre du second appel à projets, plusieurs concernent des communautés d'agglomérations d'importance moyenne comme Béthune (230 000 habitants), Avignon (180 000 habitants), Aubagne (102 000 habitants) et Annemasse (75 000 habitants). L'histoire des moyens de transports montre que les équipements nouveaux se développent dans un premier temps dans les métropoles, puis se vulgarisent et deviennent au fil du temps à la portée de villes

Tramway du Grand Besançon

Dossier n° E1000220

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

moins importantes. L'apparition d'une offre de rames courtes comme celles retenues par la CAGB va favoriser l'essor du tramway dans beaucoup de villes de France.

Les membres de la commission estiment que l'utilité d'un moyen de transport ne s'apprécie pas par rapport à l'importance de l'agglomération mais qu'il est nécessaire de considérer plutôt le potentiel d'usagers que l'on peut trouver dans une bande d'étude de 500 mètres de part et d'autre du tracé. Il importe d'y recenser les bassins d'emplois, les zones de logements et les établissements d'enseignement.

Compte tenu de leur dispersion dans l'agglomération, nous avons le sentiment que le tracé du projet avoisine au mieux les divers gisements de personnes à transporter qu'il s'agisse :

- des facultés médicales et de l'urbanisation en cours aux « Hauts de Chazal »,
- du complexe hospitalier Jean Minjot avec le personnel de santé, de soins et d'entretien, les patients, les consultants externes et les visiteurs,
- des établissements d'enseignement secondaire, les commerces et les habitants du quartier de « Planoise »,
- du parc des expositions « Micropolis »,
- de la population dense du quartier Brûlard avec les constructions à venir sur les terrains militaires concédés,
- du pôle administratif (Préfecture, Finances publiques, Conseil général, Mairie,) et le pôle de l'Éducation nationale (lycée Pasteur, collège Victor Hugo)
- de la place de la Révolution, ex-place du Marché base de départ du centre ville commercial et du secteur tertiaire, plus précisément banques, assurances et médecins libéraux,
- des lycées privés Saint Joseph et Saint Paul, sans omettre le cimetière des Chaprais,
- du futur éco-quartier dit « des Vaîtes » et le quartier populaire des « Orchamps »,
- du lycée Pergaud,
- de la zone commerciale en développement des « Marnières ».

On dénombre dans la bande d'étude : 70 000 habitants, 26 000 emplois et 15 000 scolaires ou étudiants soit un potentiel ramené au kilomètre de 7.400 usagers, pour Dijon ce potentiel est un petit peu plus élevé : 7.900 usagers au km. Le constat de ce faible écart nous confirme bien que l'importance de la ville n'est pas un facteur essentiel à l'appréciation de l'utilité du projet. La commission d'enquête estime que le tracé retenu permet de desservir un maximum d'usagers.

Au cours de l'enquête publique, de nombreuses personnes ont souhaité des modifications de tracé ou fait des contre-propositions. Certains demandent que le tramway fasse un détour pour desservir leur quartier. D'autres au contraire proposent un autre tracé pour éviter que le tramway passe devant chez eux. La commission d'enquête estime qu'il n'y a pas lieu de donner suite à ces demandes car le tracé retenu est déjà relativement sinueux par endroit, qu'il permet de desservir les lieux où les potentiels d'usagers sont les plus importants, qu'il s'agit de l'axe est-ouest retenu au schéma directeur des transports collectifs en site propre et qu'il a été présenté à la concertation de 2008 ainsi que les variantes retenues. Il faut prendre

Tramway du Grand Besançon

Dossier n° E1000220

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

conscience qu'un allongement de l'itinéraire aura une incidence sur l'économie générale du projet tant par le coût de la longueur supplémentaire de voies que par la nécessité d'acquiescer une ou plusieurs rames en complément.

Le reproche d'exclure un passage au pôle universitaire de « La Bouloie » n'est pas, à notre sens, réhibitoire car les centres d'enseignement supérieur sont très étalés à Besançon; de plus une desserte de ce complexe par un transport en commun en site propre fait l'objet d'études et sera être mis en service en 2015 comme le tramway. Le secteur de « la Malcombe » n'est pas un lieu désert eu égard à la fréquentation de ce complexe sportif et le quartier « Brûlard » est appelé à se développer très prochainement, restructuration des anciennes casernes.

Le tramway emprunte un itinéraire desservi actuellement par trois des lignes de bus les plus chargées de l'agglomération. La CAGB a fait le constat d'une diminution de la fréquentation sur ces lignes qu'elle attribue au manque de régularité des bus et à l'allongement des temps de trajet dus aux encombrements aux heures de pointe. Le bilan des réclamations 2010 témoigne également de l'importance de ce critère qui constitue le premier motif de réclamation sur le réseau Ginko. Le choix d'un mode de transport collectif en site propre est à même d'apporter plus de régularité sur les secteurs les plus chargés et de mieux satisfaire les attentes des usagers.

La CAGB estime le trafic attendu entre 40 000 à 50 000 usagers par jour. Cette estimation paraît raisonnable à la commission d'enquête car une importante partie de ce trafic proviendra des anciens usagers des trois lignes citées précédemment. Nous constatons également que cette estimation se situe dans la moyenne de lignes de tram de même longueur : Caen 40.000 usagers/jour, Clermont 57 000 usagers, Lille 32 000 usagers et Le Mans 48 000 usagers.

L'importance du trafic est également un élément majeur du choix du mode de TCSP car la charge en terme de passagers impose le recours à des véhicules de grande capacité d'une longueur supérieure à 18 mètres. Le système choisi doit avoir une capacité suffisante pour écouler la charge attendue à sa mise en service (1 200 voyageurs par heure et par sens), mais également pour répondre à une augmentation ultérieure de la fréquentation. La prise en considération de cette évolution se révèle d'autant plus importante que le nouveau délégataire du service public de transport table sur un accroissement de la fréquentation sur le réseau de 40% avec l'arrivée du tramway. Seuls des systèmes guidés intégralement permettent de répondre à ce niveau de capacité ainsi qu'à son insertion dans les rues plus étroites du centre-ville, les bus de grande longueur ont un grand déport du train arrière dans les virages serrés même s'ils sont articulés.

Les fluctuations des cours des carburants peuvent aussi générer une hausse de fréquentation. La consultation des données statistiques du réseau Ginko révèle une hausse du nombre de voyages de 2,7% en janvier et de 10,5% en février 2011 par rapport à 2010 alors que la fréquentation en décembre était en baisse. On peut y voir sans aucun doute l'effet de la hausse du prix des carburants.

En matière de coûts globaux, les systèmes de bus à haut niveau de service ne sont pas significativement inférieurs au tramway à rames courtes du fait de la nécessité de renforcer les chaussées pour éviter l'ornièrage, d'une usure rapide des pneus et surtout d'une durée de vie des matériels roulants moindre (environ la moitié de celle des trams). Les systèmes à propulsion électrique sont deux fois moins émetteurs de gaz à effet de serre sur une période de trente ans mais plus onéreux à cause des installations nécessaires à l'alimentation en énergie électrique.

Tramway du Grand Besançon
Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

Dossier n° E10000220

Pour ces diverses raisons, la commission d'enquête estime que le choix du tramway fer est justifié.

Le tramway est un moyen de transport qui offre un grand confort. Son déplacement sur des rails soudés, les courbes progressives, l'asservissement des accélérations et décélérations, évitent d'être ballotté dans tous les sens ce qui est particulièrement appréciable aux heures d'affluence où des usagers sont debout. Les quais des stations et le plancher bas sur la totalité de la rame sont également des éléments de confort car ils permettent un accès de niveau dans les voitures, particulièrement intéressant pour les personnes à mobilité réduite, pour les personnes âgées, pour les jeunes enfants et pour embarquer une poussette, une valise ou un caddie de courses.

Le tramway est aussi un système de transport plus sûr que le bus. Le rapport sur l'accidentologie des tramways qui analyse les événements déclarés en 2009, publié le 23 décembre 2010 par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, atteste à partir de données statistiques que le tram est deux fois moins dangereux que le bus, le nombre d'événements aux 10 000 km étant de 0,376 pour le tramway et de 0,741 pour le bus. Les causes de collision sont pour l'essentiel le non respect par les tiers de la signalisation (franchissement de feu rouge, de feux tricolores, de stop, de flèche directionnelle).

La commission d'enquête recommande au maître d'ouvrage d'apporter un maximum d'attention sur le plan de la sécurité pour organiser les traversées de giratoires et les changements de direction suivis d'un franchissement de la voie car ce sont les points les plus accidentogènes du tracé. La commission d'enquête recommande de préférer une régulation par feux tricolores plutôt que par feux rouges. En cas de dysfonctionnement d'un feu tricolore le conducteur de véhicule sait qu'il doit aborder le carrefour avec précaution, alors que si le feu rouge ne s'allume pas à l'arrivée du tram il continue de signifier que la voie est libre.

Il importe également de prévoir une campagne d'information, y compris dans les établissements scolaires, avant la mise en service du tram pour présenter les particularités de la signalisation et pour accoutumer les conducteurs et les piétons aux nouvelles règles à observer. Il serait également judicieux d'entreprendre une action auprès des auto-écoles dès le lancement des travaux.

Le tramway sera sécurisé par un vaste réseau de caméras de surveillance qui bénéficiera de l'installation d'un réseau de fibres optiques lors de la construction de la ligne.

Les lignes aériennes de contact peuvent présenter un danger pour les services de secours lors des interventions dans l'emprise du tramway ou à proximité. Bénéficiant de l'expérience de villes déjà équipées d'un tram, le maître d'ouvrage a prévu des dispositions particulières et l'achat de matériels spécialisés pour permettre des interventions en toute sécurité.

Les services de secours pourront utiliser l'emprise du tramway pour se rendre plus rapidement sur les lieux d'intervention. Cette possibilité sera particulièrement intéressante aux heures d'affluence pour éviter les encombrements.

Les aménagements prévus au niveau des stations, passages piétons, ralentisseurs de vitesse, et déports de la chaussée permettront aux usagers du tram d'accéder aux stations en position centrale en toute sécurité. Ces aménagements permettront aux personnes souhaitant traverser les avenues dans la section ouest de le faire dans de meilleures conditions de sécurité qu'actuellement notamment Avenue François Mitterrand et rue général Brulard.

Le coût du projet s'avère l'un des sujets majoritairement abordés par le public qui dénonce un montant jugé excessif, qui met en doute la sincérité des estimations, qui craint des

Tramway du Grand Besançon

Dossier n° E1000220

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

dépassements de budget et qui parfois approuve l'estimation présentée. La commission d'enquête a constaté que la comparaison du coût du projet au kilomètre n'est qu'un élément permettant de porter un jugement sur les estimations du coût global des projets. En effet, les coûts de réalisation de l'infrastructure de la ligne, des rames et des équipements ne représentent qu'une partie plus ou moins importante de la dépense totale alors que les autres postes sont très variables : acquisitions foncières parfois largement au-delà de l'emprise nécessaire, travaux de requalification urbaine concernant parfois des quartiers entiers, embellissement de la ville, ouvrages d'art par exemple trois viaducs sur une ligne à Bordeaux ou détournement d'une rivière à Montpellier, traversées de sites prestigieux nécessitant des aménagements et équipements spéciaux par exemple place de la Bourse à Bordeaux ou place Masséna à Nice.

A notre demande, le maître d'ouvrage a présenté les mesures d'optimisation financière qu'il a adoptées pour réduire le coût du projet et les estimations poste par poste des économies ainsi réalisées par rapport à un projet comme par exemple celui de Dijon souvent cité par le public (voir le détail de ces estimations dans le courrier du maître d'ouvrage en date du 15 mars 2011 joint en annexe). Chiffrées à 56 M€, les économies résultant de cette optimisation n'ont pas paru anormalement évaluées à la commission d'enquête. Le projet reste basé sur des choix de solutions techniques existantes éprouvées dans d'autres réalisations. Dans ces conditions, le montant de 228 M€ ne paraît pas déraisonnable pour un investissement qui structurera l'agglomération bisontine pour plusieurs décennies et qui va contribuer à limiter les dégradations environnementales dues aux déplacements.

La commission d'enquête a été confortée dans son opinion sur la fiabilité des estimations lorsqu'elle a constaté que d'autres villes ou agglomérations, d'importance sensiblement équivalente à Besançon, ont été retenues pour la participation de l'Etat au financement d'un tramway à l'occasion du « deuxième appel à projets » dans le cadre du « Grenelle de l'Environnement ». Les prix de revient au kilomètre des projets de certaines villes sont du même ordre de grandeur que le projet de la CAGB.

- Béthune : montant du projet de 269 M€ pour 16,9 km, soit 15,91 M€/km.
- Aubagne : montant du projet de 113 M€ pour 7 km, soit 16,24 M€/km.

Ces exemples de l'engagement et de la participation de l'Etat confirment que l'agglomération de Besançon est de taille suffisante pour se doter d'un tramway et que le coût au kilomètre, résultat de l'optimisation du projet, est maintenant obtenu également par d'autres collectivités.

Les dispositions budgétaires prises par la CAGB pour contrôler et maîtriser les dépenses et éviter des dérives pénalisantes sont classiques en la matière : l'expérience acquise dans différentes collectivités montre leur efficacité et aucune réserve fondée ne peut être formulée à cet égard. Elles fourniront aux autorités de contrôle, par exemple la Cour Régionale des Comptes, les éléments d'appréciation de la régularité des opérations comptables.

Les subventions accordées tant par l'Etat que par la Communauté Européenne (FEDER) sont d'ailleurs le signe d'une perception positive du projet par des partenaires qui ne s'associent pas par nature à des opérations qu'ils jugeraient inconséquentes.

En ce qui concerne le financement, la commission d'enquête considère que le Versement Transport, après les majorations intervenues, couvrira et au-delà le remboursement de l'emprunt et qu'ainsi le financement du complément non gagé est assuré. Les capacités d'investissement de la CAGB ne devraient pas être réduites dans les prochaines années ce qui permettra de financer d'autres projets : la réalisation d'un TCSP entre Viotte et La Bouloie, l'aménagement du dépôt de bus de Planoise et l'offre ferroviaire Nord. Le tramway ne mobilisera aucune augmentation des impôts locaux (taxe d'habitation et taxe foncière) ou du Versement Transport qui est au taux maximal autorisé par la loi. La majoration du

Tramway du Grand Besançon

Dossier n° E1000220

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

Versement Transport ne semble pas avoir eu et n'aura pas d'effet dissuasif car de plus en plus de villes voisines le pratiquent.

La commission d'enquête a remarqué que le public a souvent confondu ou fait l'amalgame entre la ville de Besançon et le Grand Besançon. Elle précise que ces deux collectivités ont des budgets parfaitement indépendants, sans aucun lien l'un avec l'autre, et que, en ce qui concerne la CAGB, le budget « transports collectifs » est un budget annexe au budget général, sans autre communication possible qu'une éventuelle subvention d'équilibre votée par le Conseil communautaire. Un « pacte de stabilité » a été signé au sein de la CAGB pour maintenir la subvention d'équilibre à un niveau quasi-stable sur le moyen et le long terme.

La durée de l'emprunt (35 ans) est certes importante mais adaptée à la nature de l'investissement réalisé dont la durée de vie est estimée à 50 ans. La commission ne considère pas cette durée comme exagérée, ni exorbitante.

Si le tramway s'inscrit dans le cadre du PDU, il n'en a pas moins ses propres effets sur les déplacements, qui doivent être examinés. Le maître d'ouvrage a confié à EGIS Mobilité l'étude d'évolution de la circulation routière à l'horizon 2015 avec et sans le tramway. L'étude intègre tous les projets routiers issus des PDU portés par les différents maîtres d'ouvrages qui devraient être achevés en 2014. Ces projets faciliteront les reports de circulation :

- Réaménagement à 2x2 voies de la RN57 entre l'A36 et Devecey.
- Réalisation de la voie des Mercureaux à 2x2 voies.
- Réalisation d'une liaison à 2x2 voies entre la Gare TGV et la RD57.
- Mise à 2 voies de l'entrée Est, entre Palente et le Centre Commercial des Marnières.
- Réaménagement à double sens et prolongement du boulevard Diderot jusqu'à la rue de Chalezeule.
- Requalification et réorganisation du plan de circulation sur l'avenue de la Paix et l'avenue E. Faure dans le cadre du projet de TCSP entre La Bouloie et Viotte.

La commission d'enquête regrette que le projet de contournement Nord-est soit abandonné ce qui peut être préjudiciable à une bonne organisation des transports dans l'agglomération. Cet aménagement aurait favorisé les reports sur le contournement Nord-Ouest de Besançon.

Le maître d'ouvrage présente les résultats de ces études dans son dossier. La commission d'enquête regrette qu'aucun nom de rue ne figure sur les représentations schématisées du réseau issues de la modélisation, que la légende ne précise pas que les valeurs portées sur les voies représentent seulement les variations estimées et que beaucoup de ces valeurs sont peu lisibles. Il est très difficile pour une personne non avertie de s'y retrouver ce qui est regrettable car les personnes souhaitent en premier lieu savoir ce qu'il advient pour leur rue. La commission d'enquête estime qu'il était nécessaire, pour une bonne information du public, d'indiquer sur ces plans les valeurs totales des flux après réalisation du tramway.

Le maître d'ouvrage expose ensuite les résultats du recensement des points durs et des points de congestion déterminés par comparaison avec les capacités des infrastructures à l'horizon 2015. Il énonce les solutions retenues pour faciliter l'écoulement des flux au niveau des points durs : aménagements de carrefour, création de voies supplémentaires, mise en place de signalisation et modification de sens de circulation.

Le maître d'ouvrage présente ensuite de manière séquentielle la situation au fil de l'eau, la situation avec le tramway, le plan de circulation local, le stationnement et les liaisons douces. Dans cette analyse le maître d'ouvrage a bien étudié les impacts du tramway sur la circulation automobile et exposé les solutions permettant d'y faire face. Il est évident que les incidences du projet seront individuellement importantes car il faudra modifier de longues habitudes.

La commission d'enquête estime que les reports en cascade de circulation rendus nécessaires par la réduction de capacité de certaines voies empruntées par le tramway sont

Tramway du Grand Besançon

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

Dossier n° E10000220

bien pris en charge, comme le prévoit le PDU, par le réseau de l'agglomération qui présente des réserves de capacité (le grand contournement bientôt complété par la voie des Mercureaux, les boulevards Kennedy/Blum, la rocade du centre ville). La commission d'enquête estime que la réalisation de la première ligne de tramway conjuguée avec la réduction du stationnement en ville auront pour effet de modifier le partage de l'espace au profit des transports collectifs en réduisant l'usage de la voiture particulière, objectif tant du PDU que du Grenelle de l'Environnement.

Plusieurs personnes ont affirmé que le PDU aurait dû être modifié du fait de l'implantation du tramway. Dans l'esprit de la loi c'est le projet de tramway, comme c'est à notre avis le cas, qui doit être compatible avec le PDU et non l'inverse.

Le plan des déplacements urbains de l'agglomération a largement dépassé son délai de validité, à notre avis il devient urgent d'en élaborer un nouveau. Il devra non seulement prendre en considération la mise en service du tramway mais également les évolutions des infrastructures routières et des divers modes de déplacements, la nouvelle distribution des places de stationnement, l'évolution et les projections en matière d'urbanisme, les propositions du nouveau délégataire de service public de transport,...

Depuis 2001, le PDU ne relève plus que de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon. En 2005, l'agence d'urbanisme (AUDAB), a réalisé une évaluation des deux anciens PDU, cette évaluation devait servir de pré-diagnostic au nouveau plan. En 2006, les services de l'Etat ont considéré qu'en l'absence de cohérence de périmètres entre les deux PDU et celui du Périmètre de Transports Urbains (PTU) de la Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon, ce n'était pas une révision du PDU, qu'il s'agissait de mettre en œuvre mais l'élaboration d'un nouveau PDU. A ce jour toutes les tentatives de validation des scénarios ont été vaines. Il conviendra lors de l'établissement du nouveau PDU de reprendre en compte les objectifs assignés de diminution du trafic automobile et de réglementation du stationnement déjà présents dans ces deux documents d'orientations.

La partie de l'étude d'impact consacrée à la période de travaux et aux moyens d'en réduire les inconvénients, montre que la question a été analysée par le maître d'ouvrage et qu'il a conscience des difficultés qu'elle représentera pour la population des voies affectées. En matière de circulation générale on passera progressivement de la situation actuelle à la situation future évoquée ci avant. Le maître d'ouvrage a prévu de mettre en œuvre, à l'exemple d'autres villes, un ensemble de mesures ayant fait leurs preuves : une politique de communication multi supports efficace, une signalisation d'itinéraires recommandés, la désignation de personnes ressources sur le terrain.

Par contre, à notre avis les impacts seront beaucoup plus importants pour les résidents des voies où le tramway est en site mixte, la circulation automobile pourra être coupée pendant des périodes plus ou moins longues. C'est en ces lieux surtout que l'action des médiateurs ou agents de proximité devra être permanente. La commission d'enquête considère que pour importantes qu'elles soient, ces difficultés n'ont qu'un caractère temporaire.

L'impact du projet de tramway sur la capacité globale de stationnement de l'agglomération de Besançon sera limité mais il n'en est pas de même si l'on considère la répartition de l'offre de stationnement sur l'agglomération, qui elle est fortement modifiée. Pour les besoins de l'insertion du tramway sur le réseau routier bisontin, il sera nécessaire de supprimer environ 850 places de stationnement sur l'emprise du tramway et parallèlement 850 places seront créées dans les parkings relais. Enfin, un projet de parking sur la rue d'Arènes au centre ville est en cours de réflexion visant la création de 250 places. Il restera malgré tout une offre conséquente dans le centre-ville : Chamars, Mairie, Remparts, saint Paul et les Glacis dont certains sont gratuits.

Tramway du Grand Besançon
Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

Dossier n° E1000220

La commission d'enquête est d'avis que la réduction du nombre de places de stationnement au centre ville, combinée à l'extension de la zone payante prévue dans le cadre de la politique de stationnement provoquera un report des usagers vers l'offre de périphérie (parcs-relais). La commission d'enquête apprécie la répartition de ces parkings relais non seulement en terminus comme c'est souvent le cas, mais aussi dans le tissu urbain à proximité d'axes de pénétration ou de contournement : Ile de France, Micropolis, gare Viotte et Fort Benoit. Les tarifs de stationnement devront être incitatifs et très inférieurs aux coûts de stationnement en ville. Cette évolution permettra de réduire le trafic d'accès au centre ville et ainsi d'y améliorer les conditions de circulation, notamment aux heures de pointe.

A notre avis, cette évolution s'inscrit dans les orientations du P.D.U. de la CAGB et de la politique de stationnement menée par la Ville. Comme le souligne dans son avis le Préfet de région (Autorité environnementale), la politique d'accompagnement en matière de réduction de l'offre globale de stationnement est un facteur important pour une bonne efficacité du TCSP.

La commission apprécie l'engagement de la CAGB de créer des parkings à proximité de certaines stations mais estime que cette perspective est actuellement encore trop floue. Elle recommande à la CAGB de poursuivre ses études pour parvenir à une solution satisfaisante lors de la mise en service du tramway.

La commission d'enquête constate que les entrées charretières des propriétés privées sont peu affectées par le projet, sur environ 200, seule une dizaine sera supprimée mais autant de nouveaux seront créés. Les immeubles concernés conserveront donc tous à la mise en service du tramway un accès pour les véhicules. Elle demande au Maître d'ouvrage de multiplier tant que faire se peut les emplacements dits « déposé-minute » et « emplacements livraisons » afin de permettre, en cas de nécessité, une approche du domicile avec un véhicule. Nous constatons cependant que la largeur disponible entre le tramway et les propriétés riveraines fluctue entre 2 et 3 mètres ce qui permet, à notre sens, un bref arrêt pour prendre en charge une personne à mobilité réduite, charger des bagages ou effectuer une petite livraison.

Pendant les travaux, les accès riverains donnant sur des voies où le tramway est en site mixte, pourront être impraticables pendant des périodes plus ou moins longues. Sans nier l'importance des inconvénients que pourront ressentir les riverains pendant ces périodes la commission d'enquête prend acte qu'ils ne sont que temporaires. Nous souhaitons que le Maître d'ouvrage manifeste initiative et ingéniosité afin de rendre ces restrictions vivables notamment pour les déménagements. La commission d'enquête recommande de mobiliser les médiateurs ou agents de proximité pour régler avec efficacité ces situations.

Le dossier mis à l'enquête expose les principes de la réorganisation du réseau GINKO, comportant notamment une hiérarchisation du réseau, des objectifs de cadencement pour chaque type de ligne, la recherche d'itinéraires optimisés pour les lignes périurbaines, le maintien d'une liaison directe avec le centre ville pour les quartiers non desservis par le tramway, une connexion efficace à la gare Viotte et le pôle d'échange de Témis, une diminution du nombre de bus dans la Boucle et un service de nuit et de week-end. Il a également souhaité ne pas bouleverser fondamentalement le réseau actuel.

La CAGB présente dans le dossier les résultats des études de restructuration à l'horizon 2015 réalisées par CITEC sous forme de trois plans (service de jour, service de nuit et de week-end, détails pour la Boucle). La réorganisation du réseau Ginko en dehors de la suppression des lignes de bus sur l'axe est-ouest par le centre ville qui seront remplacées par le tramway et de la réduction de pratiquement la moitié du trafic bus dans la Boucle (coupures des lignes 3 et 4), n'entraîne que peu de modifications puisque la plupart des lignes du futur réseau existent actuellement. Les enjeux et les objectifs affirmés de la

Tramway du Grand Besançon

Dossier n° E10000220

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

réorganisation du réseau GINKO attestent de cette volonté de qualité de l'intermodalité et de l'équité de l'offre de transport sur le périmètre de la CAGB. Le choix d'un tramway avec des voies à l'écartement du réseau de RFF ne ferme pas la porte aux possibilités de réaliser une ligne de tram/train.

Il ne s'agit cependant que d'hypothèses de travail qui seront affinées en fonction de la connaissance des besoins des usagers par le nouveau délégataire de service public et de ses propositions. A l'époque de la rédaction de son dossier, la CAGB n'avait pas encore choisi son nouveau délégataire de service public de transport.

La commission conçoit que des intervenants puissent regretter le peu d'informations contenues dans le dossier sur les modalités de réorganisation du réseau car ce sujet n'occupe que trois pages dans l'étude d'impact. Elle note cependant que si le public reproche l'absence de plan de réorganisation du réseau Ginko, il relève également des erreurs sur ces plans.

L'analyse des observations sur ce thème permet de constater une égalité entre les intervenants favorables au projet mis à l'enquête ou avec quelques améliorations et ceux qui ne se prononcent pas mais font des suggestions d'aménagements du réseau GINKO. L'appréciation sur le fonctionnement du réseau actuel qualifié souvent par les opposants au projet « *d'un des meilleurs de France* » est sous jacente, aucune observation ne propose une refonte totale du réseau, seules des améliorations ou modifications de lignes sont évoquées.

Nous ne contestons nullement la qualité du service offert par le réseau Ginko, dense et bien structuré, très souvent vantée par les intervenants. Cependant, notamment au centre ville, il génère des nuisances sonores importantes et attente à la qualité de l'air. L'apparition de la ligne tramway n'entraînera nullement une dégradation des transports en commun comme certains l'affirment. La complémentarité tramway/autobus bien managée et organisée est de nature à améliorer la qualité du service et la fréquentation. La commission d'enquête remarque à ce propos que les trois entreprises soumissionnaires à l'appel d'offres lancé pour la délégation de service public de transport ont estimé que la mise en service du tramway aurait une incidence favorable sur la fréquentation de l'ensemble du réseau Ginko.

Il est indéniable que si un des objectifs de la collectivité est de promouvoir avec le tramway un mode de transport alternatif à la voiture particulière, la CAGB n'en a pas moins mis l'accent sur les modes doux.

Les cyclistes accueillent favorablement le projet qui va augmenter de manière significative le linéaire de voie cyclable, la continuité des liaisons cyclistes sur le corridor tramway est programmée par pistes et bandes cyclables, un ou deux projets de voie verte, des emprunts de la voie TCSP sur les segments où la circulation auto sera interdite, des circulations directement intégrées au trafic ou dans des zones dites apaisées. La commission d'enquête recommande à la CAGB d'apporter une attention particulière aux propositions intéressantes faites par l'Association Vélo Besançon (AVB).

La commission d'enquête recommande de favoriser l'intermodalité en étudiant la mise en place de stations « Vélacité » et d'arceaux pour vélos à proximité des stations du tramway.

Le tramway ne réduira pas les voies réservées aux piétons. Les aménagements permettront d'offrir de nouvelles conditions de circulation du fait de la réduction du trafic automobile réservé à la déserte des riverains, création de zone apaisée. La promenade en encorbellement du quai Veil Picard constitue un aménagement piétonnier particulier, c'est en fait un nouvel espace public équipé de bancs.

Les nuisances pour lesquelles les intervenants ont exposé leurs craintes sont majoritairement liées aux bruits et aux vibrations, la qualité de l'air étant peu évoquée.

Concernant les bruits et la pollution de l'air, la commission constate que les résultats des études figurant dans le dossier ne conduisent qu'exceptionnellement à des mesures correctives. Le maître d'ouvrage devra procéder à des campagnes de mesures pour vérifier les niveaux réellement atteints après la mise en service du tramway. Ces mesures ne devront pas se limiter aux voies empruntées par le tramway mais être étendues à celles supportant des reports de trafic.

La commission d'enquête regrette que les résultats des campagnes de mesures pour étudier la propagation des vibrations ne figurent pas dans le dossier. La partie consacrée à ce sujet dans l'étude d'impact est trop succincte bien qu'elle contienne l'essentiel des mesures correctives en la matière. La commission d'enquête est consciente que le coût des techniques anti-vibratiles est élevé et qu'elles ne peuvent être généralisées sur tout l'itinéraire. Elle recommande au maître d'ouvrage de recourir aux techniques de pose adaptées à l'intensité de l'exposition, d'achever les études devant définir les mesures à prendre pour les habitations éloignées de 7 à 12 mètres et d'en rendre public les résultats accompagnés d'une notice explicative pour suppléer la carence d'information sur ce thème.

Le projet étant majoritairement implanté dans des zones urbaines fortement anthropisées les atteintes au milieu naturel sont réduites sur une grande partie du tracé mais certains points méritent des précautions particulières. C'est sans doute pour cette raison que ces questions n'ont pas suscité de nombreuses observations du public.

Des personnes se sont émues du fait que l'insertion du tramway nécessite l'abattage d'environ 620 arbres dont certains qui Veil Picard font l'objet d'un attachement particulier de la part d'habitants de la ville. La commission constate qu'une partie des arbres sera conservée et que le projet ne néglige pas le rétablissement d'un couronnement végétal sur le quai Veil Picard. Elle insiste néanmoins auprès du maître d'ouvrage pour qu'il définisse sur cette portion de tracé en secteur sauvegardé la meilleure formule de compatibilité entre la ligne tramway et cette végétalisation chère aux Bisontins.

La commission relève enfin que sur un plan d'ensemble, le long des artères et places parcourues par le tramway, le choix a bien été fait d'une large couverture végétale qui permettra une véritable requalification des grands axes et contribuera à façonner l'image d'une ville verte que l'agglomération bisontine veut donner d'elle. La CAGB a prévu de replanter 1170 arbres.

Le secteur de Chamars qui présente un plus grand intérêt par son volume et la qualité de la végétation, est préservé.

La zone d'implantation du dépôt actuellement en prairies est classée en zone à urbanisation future au PLU de Besançon. Les impacts sur la flore sont limités du fait des activités agricoles. En frange des zones urbaines, son impact sur la faune est plus important car l'ouvrage supprimera des zones de nourrissage et l'habitat d'une espèce protégée au niveau européen, la pie grièche écorcheur. On signale également des survols de Milan noir et de Milan Royal, espèces également protégées. Le maître d'ouvrage a prévu de procéder à la plantation de haies arbustives en pourtour de la parcelle avant destruction des haies fruitières existantes. La commission d'enquête estime que ces dispositions sont de nature à compenser les impacts. Elle remarque qu'il n'est pas certain que l'on aurait envisagé de telles précautions dans le cadre d'une opération d'urbanisation d'une autre nature.

Le projet aura un effet global sur le paysage urbain. Le dossier comporte de nombreux photomontages présentés d'une manière séquentielle permettant d'appréhender le nouveau

Tramway du Grand Besançon

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

Dossier n° E1000220

paysage urbain pour chaque tronçon et pour les points particuliers. La commission d'enquête ressent la volonté du maître d'ouvrage d'insérer son projet au sein de l'existant avec une recherche esthétique pour donner une image valorisante de la ville. Le traitement est bien adapté à l'environnement immédiat, plus orienté sur la minéralisation dans le centre ville et plus végétal en périphérie ou le long de la plaine sportive.

L'insertion du projet au niveau du centre historique a été particulièrement étudiée avec les services compétents d'autant qu'elle a été à l'origine de l'avis défavorable notifié en 2009. La commission d'enquête estime que le tramway ne portera pas plus atteinte à l'harmonie et à l'aspect du centre historique de Besançon que la multitude de bus qui la traverse et à laquelle les habitants se sont habitués, bien au contraire les aménagements prévus et la réduction du trafic amélioreront la situation.

Les quelques remarques qui apprécient dans sa globalité l'impact environnemental du projet sont plutôt des remarques qui lui sont favorables. Nous n'avons relevé que très peu, voire pas, de critiques de l'impact environnemental global du projet.

Les craintes exprimées par certains à propos d'une éventuelle dévaluation des propriétés riveraines, ne nous semblent pas fondées car l'on observe, au contraire, un accroissement de la demande à proximité du tramway dans les villes déjà équipées. Le législateur vient d'ailleurs d'offrir la possibilité de taxer les plus values réalisées à proximité des lignes de TCSP.

L'opposition au projet largement majoritaire, signifiée à travers les observations, ne constitue pas une déferlante inquiétante qui incite d'emblée à revenir sur le projet. Elle ne représente qu'une faible partie de la population, environ 1%. La commission d'enquête a observé que de nombreuses personnes ayant consulté les dossiers sous forme papier ou numérique n'ont pas éprouvé le désir de manifester une opposition au projet.

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage a conçu son projet pour en faire un instrument majeur de développement durable à l'échelle de l'agglomération. Le projet de tramway se veut la concrétisation de l'engagement sur des objectifs tels que le développement économique, la cohésion sociale et l'environnement. Il s'inscrit d'ailleurs à la suite de la même démarche qui a conduit la ville de Besançon à se doter d'un plan local d'urbanisme avec accent sur l'écologie et qui projette d'aménager un éco-quartier aux Vaîtes.

La commission d'enquête est convaincue que si le projet de tramway constitue un axe structurant dans l'organisation des déplacements, il en sera de même en matière d'urbanisme. Il contribuera au rééquilibrage de l'agglomération au profit de l'Est en favorisant le développement de l'habitat notamment l'Eco-quartier des Vaîtes et des zones d'activité dont le centre commercial des Marnières. Il renforcera le pôle multimodal de la gare Viotte porté par la ville. En offrant des liaisons rapides, il contribuera à la réussite des opérations de renouvellement urbain comme l'aménagement de la zone des anciennes casernes. De même on assistera sans doute à une densification à proximité de la ligne de tramway par des opérations plus ponctuelles.

L'opération concerne également des propriétés relevant de diverses personnes publiques, état, département, ville de Besançon. Le but de la présente n'est pas de déterminer qui est propriétaire des terrains concernés par l'opération c'est le rôle de l'enquête parcellaire. La commission d'enquête rappelle que l'utilité publique d'un projet s'apprécie conformément à la théorie du bilan énoncée dans un arrêt du Conseil d'Etat en date du 28 mai 1971 et complétée le 20 octobre 1972. Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics ne sont pas excessifs par rapport à l'intérêt qu'elle présente. Le code général de la propriété des personnes

Tramway du Grand Besançon

Dossier n° E1000220

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

publiques précise en son article L 2121-1 que « Les biens du domaine public sont utilisés conformément à leur affectation à l'utilité publique. Aucun droit d'aucune nature ne peut être consenti s'il fait obstacle au respect de cette affectation. ».

A la demande de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a produit divers documents à ce sujet. Par courrier en date du 16 mars 2011, le Directeur Interdépartemental des routes nationales confirme son accord sur l'opportunité du projet et l'utilisation envisagée des routes nationales. Un courrier du Conseil Général du Doubs en date du 22 mars 2011 habilite la CAGB à utiliser les sections de voiries départementales pour réaliser son projet. La ville de Besançon par courrier du 23 mars 2011 a fait savoir que le projet ne remettait pas en cause l'intérêt public des voies routières communales. La commission d'enquête considère que le projet ne porte atteinte à aucun autre intérêt public.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête,

- après avoir :
 - étudié le dossier,
 - visité les lieux à plusieurs reprises,
 - examiné toutes les observations écrites ou orales,
 - procédé à plusieurs auditions du maître d'ouvrage,
 - pris connaissance des courriers, des compléments et des divers documents remis par le maître d'ouvrage,
- après avoir délibéré sur les avantages et inconvénients du projet,
- considérant les arguments présentés ci avant et notamment que :
 - l'augmentation du trafic automobile induit la saturation des voiries aux heures de pointe causant des retards importants sur le réseau Ginko,
 - le tramway permettra d'assurer une desserte de qualité de divers gisements de personnes à transporter, bassins d'emplois, zones d'habitat et établissements scolaires,
 - le tramway contribuera aux désenclavements de quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville,
 - le tramway desservira quatre quartiers inscrits dans le Contrat urbain de cohésion sociale passé avec l'Etat,
 - le tramway apporte une réponse aux besoins structurels de l'agglomération en desservant les futurs quartiers d'urbanisation dont l'éco-quartier des Vaîtes,
 - le tramway est un mode de déplacement écologique, pas d'émission de gaz à effet de serre;
 - le tramway offre plus de confort et de régularité avec une vitesse moyenne plus élevée;
 - les rames disposent d'une capacité évolutive,
 - la ligne de tramway constituera l'axe structurant du réseau de transport de l'agglomération et représentera 38 % du trafic attendu sur le réseau Ginko
 - l'organisation générale du réseau de bus ne sera pas fondamentalement modifiée, permettant de maintenir la proximité de l'offre et le maillage du réseau,
 - le tramway et le réseau Ginko réorganisé favoriseront l'utilisation des transports collectifs au détriment de l'usage de la voiture particulière,

Tramway du Grand Besançon

Dossier n° E10000220

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête.

- l'estimation financière, plausible et raisonnable, satisfaite par les diverses subventions et le Versement Transport, n'affectera pas le budget général des collectivités concernées,
- les atteintes à l'environnement, réduites eu égard au caractère urbanisé du tracé, sont compensées par des mesures spécifiques et par la réduction attendue des émissions de gaz carbonique,
- les menaces sur l'environnement durant la phase travaux sont sérieusement évaluées et prises en compte par le maître d'ouvrage qui s'emploie à les maîtriser.

La commission d'enquête donne un **avis favorable** à la demande de **Déclaration d'Utilité Publique** du projet de la première ligne de tramway du Grand Besançon présentée par Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB).

Cet avis est assorti des recommandations suivantes :

- Accélérer l'élaboration du nouveau PDU,
- Veiller à la sécurité dans les traversées de giratoires et les franchissements de la voie et préférer une régulation par feux tricolores plutôt que par feux rouges,
- Prévoir des campagnes d'information auprès des différents publics concernés,
- Poursuivre les études de création de parkings à proximité de certaines stations,
- Multiplier tant que faire se peut les emplacements dits « dépose minute » et « emplacements livraisons »,
- Veiller à l'accès des riverains pendant les travaux notamment en site mixte,
- Réserver les accès aux seuls riverains des rues du 11 Novembre et Nicolas Nicole,
- Apporter une attention particulière à la continuité des liaisons cyclistes,
- Se référer aux propositions faites par l'Association Vélo Besançon,
- Favoriser l'intermodalité par la mise en place de stations « Vélocité » et d'arceaux pour cycles,
- Rendre publics les résultats des études relatives aux vibrations accompagnés d'une notice explicative,
- Veiller à la revégétalisation harmonieuse du Quai Veil Picard,
- Réétudier le positionnement des stations du secteur Vaîtes/Palente/Orchamps,
- Réaliser la plateforme du tramway Quai Veil Picard sur une structure auto porteuse par pieux, indépendante du mur de quai.

A Besançon, le 31 mars 2011

La commission d'enquête

Préfecture du Doubs

31 MARS 2011

Arrivée DRCT BREEP

J. M. OLIVIER
Président

J. SIMONNOT
Membre

G. LAITHIER
Membre

R. DUCRET
Membre

M. DYON
Membre

Tramway du Grand Besançon

Déclaration d'utilité publique - Conclusions de la commission d'enquête

Dossier n° E1000220