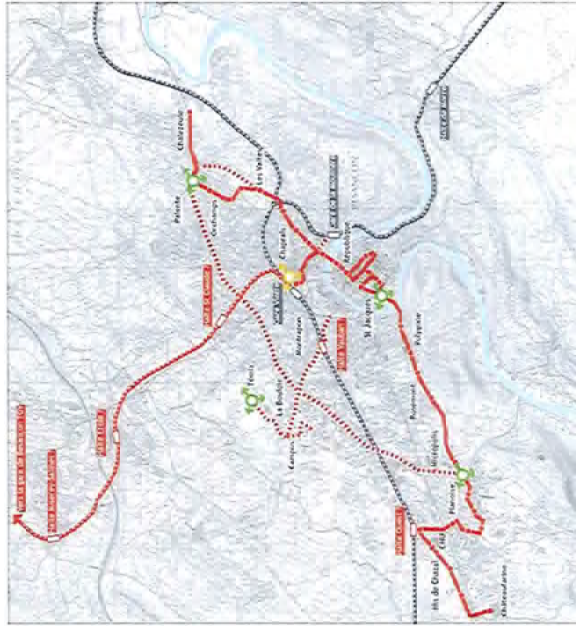


Une première phase de réalisation à moyen terme (5 à 7 ans) s'appuierait sur la réalisation d'une première ligne en site propre intégral d'environ 11 Km (équipée potentiellement de matériel type trolleybus), sur l'axe Hauts-du-Chazal-Centre Ville-Care Viottes, et d'environ 7,5 kilomètres de sites propres bus (Centre Ville-Palente, TEMIS-Campus-Vauban) et du doublement d'une partie de la voie ferrée nord en fonction de l'avancement du projet TCV Rhin-Rhône.

Le réseau de TCSP à l'horizon 10 à 12 ans



Les opportunités desservies par le réseau TCSP : estimation de la clientèle
 Les estimations prévisionnelles par cette étude font apparaître que 50 000 à 70 000 voyageurs/jour utiliseront le réseau TCSP, soit un gain de clientèle globale sur le réseau Ginko de 20 à 30 %.

- Renforcer l'usage des autres modes alternatifs à la voiture particulière : créer une chaîne de déplacement « vertueuse »
 - ⇒ faciliter l'intermodalité : permettre l'utilisation facile par l'utilisateur de plusieurs modes de transports lors de ses déplacements
 - ⇒ partager l'espace public entre les différents modes de transport en permettant à chaque mode d'exister et de cohabiter dans la ville
 - ⇒ maîtriser le trafic automobile par l'offre d'une alternative efficace à la voiture particulière

- Favoriser un développement harmonieux
 - ⇒ relier le maximum d'espaces à vivre : espaces résidentiels, zones d'emplois, sites de loisirs...
 - ⇒ irriguer le centre ville de Besançon tout en limitant les nuisances de la circulation automobile
 - ⇒ équilibrer l'urbanisation en contribuant à l'émergence de nouveaux quartiers souchés d'une qualité de vie améliorée.

Si l'implantation d'une infrastructure de TCSP trouve plus particulièrement sa pertinence sur le périmètre urbain de la ville de Besançon, le plus contraint (voies étroites, fortes densités urbaines, nombreux générateurs de déplacements, convergence des trafics automobiles), l'objectif du TCSP est bien d'améliorer globalement GINKO et de bénéficier à tous les usagers de l'agglomération.

III. Les principes du réseau TCSP

Les résultats de l'étude d'opportunité/faisabilité d'un réseau TCSP d'agglomération, validée par délibération le 8 juillet 2005, a abouti à la définition d'une armature TCSP se plaçant fortement dans un cadre d'intermodalité et de maillage. En effet si une ligne Ouest – Est empruntée par un matériel à forte capacité (type trolley-bus) constitue l'épine dorsale du réseau, une offre bus et ferroviaire vient la compléter, le tout formant un réseau TCSP permettant de desservir environ 70 000 habitants.

Définition du réseau TCSP à l'horizon 10 à 12 ans

Le projet global à long terme, dont la réalisation serait écalée sur une période de 10 à 12 ans, serait donc constitué :

- a. De deux lignes en site propre intégral routier pour un total estimé à 18 Km (nota : ces deux lignes font respectivement environ 11 et 7 Km, mais du fait d'un tronçon commun en centre-ville, l'itinéraire est constitué de 15 Km de voirie TCSP), avec un nouveau matériel à forte capacité, reliant l'ouest bisontin (Phalaise – Hauts-du-Chazal) à l'est bisontin (Palente-Chalezeule), via le centre-ville et desservant la Gare Viottes ;
- b. D'une offre d'itinéraires en site propre bus, sur une longueur totale estimée à 14 Km, se déclinant sur les axes TEMIS-Campus-Vauban, Vaites-Orchamps et boulevards nord, ce dernier étant intégralement lié à la mise en oeuvre d'une liaison de transit nord Est ;
- c. D'une liaison ferroviaire Nord (Viottes-Auxon), desservant potentiellement de nouvelles haltes ferroviaires : ce volet ferroviaire est étroitement lié aux réflexions en cours sur le système TGV dans le cadre de la réalisation de la LGV Rhin-Rhône.

Les seules lignes de TCSP en site propre intégral entre les Hauts-du-Chazal et Chalezeule devraient transporter à terme environ 40 000 voyageurs/jour, soit l'équivalent de 47 % du nombre de voyageurs transportés actuellement sur l'ensemble du réseau GINKO (85.000 voyageurs/jour).

Le site propre intégral



40 000 habitants desservis*
17 500 étudiants/scol. Desservis*
*zone d'influence à 300 m.
40 à 45 000 voyageurs/jour/2 lignes
Charge par véhicule: 80 à 100 voyageurs à l'heure de pointe

Les sites propres bus



22 000 habitants desservis*
13 000 étudiants/scol. desservis*
10 à 15 000 voyageurs concernés par jour
*zone d'influence à 200 m.

La liaison ferroviaire nord



8 000 habitants desservis*
*zone d'influence à 1 kilomètre des haltes ferroviaires

Estimation des coûts de réalisation du réseau TCSP (horizon 10-12 ans)

Le coût global de réalisation du TCSP est estimé entre 120 et 155 M€ HT d'investissement et se décompose comme suit :

Le site propre intégral



Hypothèses :
✓ 34 rotobus de 18 mètres
✓ 32 stations équipées
✓ extension du SAE au TCSP
✓ reprise des voies
✓ dépôt spécifique
✓ pas de déviation des réseaux

80 à 100 M€ H.T.

Les sites propres bus



Hypothèses :
✓ reprise des voies
✓ pas de véhicules spécifiques
✓ pas de déviation des réseaux
30 à 40 M€ H.T.*
*: compris du premier plan de TCSP / EV

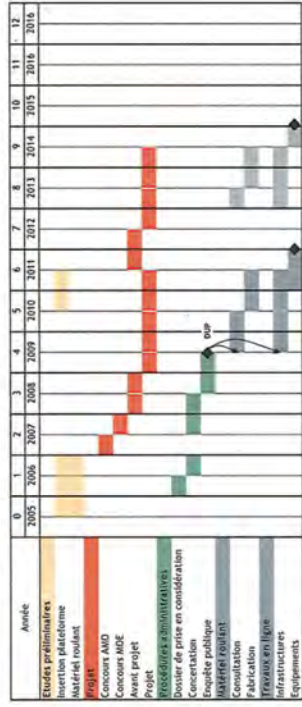
Estimation du coût total : 120 à 155 M€

La liaison ferroviaire nord



Hypothèses :
✓ doublement partiel de la voie
✓ non compris matériel roulant
✓ non compris nouvelles haltes
10 à 15 M€ H.T.

Planning prévisionnel de l'opération globale



En fonction de ce planning, les travaux pour la réalisation du réseau TCSP pourraient donc démarrer dans un délai maximum de 5 ans.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté, sur la base des études existantes, :

- décide du principe de la réalisation d'une infrastructure de transport collectif en site propre en mode routier et ferroviaire devant transporter à terme, de manière estimative, 50 000 à 70 000 voyageurs/jour,
- prend acte que la réalisation de cette infrastructure devrait représenter un engagement financier, pour la CAGB, de l'ordre de 120 à 155 millions d'euros hors taxe valeur 2005 (Montant que les études à venir auront vocation à préciser),
- prend acte que les travaux de réalisation de cette infrastructure démarreraient dans un délai maximum de cinq ans à compter de la date de la délibération. Cette décision permettrait alors de décaler le versement transport (VT). Si les travaux n'étaient pas réalisés dans les 5 ans, le taux de VT serait alors ramené 1,05 %, taux en vigueur au 31 décembre 2005.
- autorise Monsieur le Président à signer tous les actes et documents inhérents à l'exécution de la présente délibération.

Pour extrait conforme,
Le Président

Rapport adopté à l'unanimité ;
Pour : 111
Contre : 0
Abstention : 0