

**Opération « Réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway »
(Budget annexe Transports en HT)**

Dans le cadre de l'ajustement du Plan Pluriannuel d'Investissement et de Fonctionnement, il est proposé de réviser l'autorisation de programme et crédits de paiement n°9.1 et l'autorisation d'engagement n°11.3.

Intitulé : Opération « Réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway » AP/CP n°9.1 et AE/CP n°11.3.

Commission concernée : Transports, Infrastructures, Déplacements - Commission n°2

Service pilote : Direction Tramway

Révision de l'AP-AE/CP :

- Actualisation des postes de dépenses au vu des notifications de marchés,
- Actualisation du taux de révision des CP pour 2012-2015
- Inscription comptable des participations sur travaux en recettes
(en réduction de dépenses jusqu'en 2011),

dans le respect du coût d'objectif arrêté le 30 juin 2010
soit un projet à 228 M€ HT valeur juin 2008
actualisé, aujourd'hui, à une valeur à fin des travaux 2015 à 261,8 M€ HT.

A/ Historique

Caractéristiques financières de l'AP-AE						
	AP-AE initiale (31 mars 2009)	AP-AE précédente (31 mars 2011)	AP-AE révisée 29 mars 2012			
			avec participations dépenses/ recettes compensées	Variation 2011/ 2012	avec participations sans compensation dépenses/ recettes	Variation 2011/012
Montant des dépenses de l'AP-AE :	236 121 695	241 556 510	255 127 467	13 570 957	261 827 467	20 270 957
Montant des recettes de l'AP-AE :	121 615 860	120 892 436	117 103 840	-3 788 596	123 803 840	2 911 404
Dont subvention et participations sur travaux	60 000 000	52 622 000	52 600 000	-22 000	59 300 000	6 678 000
Dont supplément de VT dégagé	61 615 860	68 270 436	64 503 840	-3 766 596	64 503 840	-3 766 596
Besoin de financement de l'AP-AE (emprunt) :	114 505 835 49%	120 664 074 50%	138 023 627 54%	17 359 553	138 023 627 53%	17 359 553
Autonomie du projet : financé uniquement par VT (pas de subvention du budget principal)	RESPECTE	RESPECTE	RESPECTE	RESPECTE	RESPECTE	RESPECTE

L'AP-AE/CP Tramway créée en 2009, puis révisée en 2010, repose sur un projet de 1^{ère} ligne de tramway, adopté le 30 juin 2010 par les élus communautaires (soit 228M€ avec une tolérance de 5%), sur une période de réalisation courant jusqu'en 2015.

L'AP-AE/CP créée en 2009 ne peut donc être comparée à celle révisée en 2011 car elle ne repose pas sur le même projet.

Un taux d'actualisation des CP est appliqué et, le cas échéant révisé, chaque année pour les CP à venir, sur la base des taux de révision des prix utilisés dans les marchés (TP01, BT,...)

1. Rappel du projet validé le 30 juin 2010

Par délibération du 30 juin 2010, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a arrêté les principales caractéristiques du projet de réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway. Elle a défini le tracé définitif, le plan de financement prévisionnel permettant au projet d'être totalement autonome financièrement : aucune subvention d'équilibre n'est versée, à ce titre, par le budget principal au budget annexe Transports et ce, même lorsque sont simulées en particulier, des conditions économiques plus difficiles.

L'exercice de prospective a porté, non seulement sur la réalisation de l'investissement, mais également sur la phase d'exploitation, tant en fonctionnement qu'en investissement, avec le renouvellement et l'entretien du matériel et l'intégration du coût des frais financiers.

Ce plan de financement du 30 juin 2010 reposait sur :

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

2. Rappel de l'AP-AE CP révisée le 31 mars 2011

Suite au projet adopté en juin 2010, l'AP-AE CP a été révisée, le 31 mars 2011, lors du vote du budget primitif 2011.

Ainsi cette AP-AE/CP reposait sur les hypothèses suivantes :

- **un projet en dépenses reposant sur les montants suivants :**
 - 228 M€ HT valeur juin 2008 hors tolérance de 5 % soit
 - 241,6 M€ valeur prospective à fin des travaux en 2015 (AP et AE cumulées) inscrite au PPIF 2011, sur la base d'une actualisation des CP estimée à +2 % par an,
 - en valeur budgétaire annuelle 2011, le montant de l'AP en dépenses s'élevait à 239,6 M€ et l'AE à 2 M€.
- **un niveau de subvention propre au projet de 1^{ère} ligne de tramway à 52,6 M€.** En effet la participation de la Région à l'offre ferroviaire Nord soit 7,4 M€ (convention de financement approuvée par le Conseil communautaire du 15 novembre 2010) a été intégrée dans l'AP/CP « Réalisation des haltes et de l'infrastructure ferroviaire du Nord de l'agglomération bisontine » et en parallèle extraite de l'AP/CP « 1^{ère} ligne de Tramway ». Le montant des subventions à percevoir sur l'AP/CP Tramway s'élève donc à 52,6 M€ sans que cela modifie le montant total à percevoir sur l'opération totale TCSP soit 60 M€.
- **aucun surcoût net d'exploitation** obtenu lors des négociations de la nouvelle DSP (contre 2 M€ à compter de 2015 prévus dans le plan de financement de juin 2010),
- **le maintien de la prospective de VT** de juin 2010, prospective confirmée par le produit perçu en 2010 conforme aux prévisions budgétaires à savoir : à partir de 2011 et sur la période 2011-2014, un VT qui retrouve les évolutions rétrospectives constatées en 2009 (+ 4 % par an), puis reprend au delà de 2014 et sur le long terme une évolution des bases de + 2,5 %.

Cette AP/CP révisée en mars 2011 intégrée dans l'opération complète TCSP **confirmait l'autonomie financière complète du projet TCSP** : cette opération, incluant tous les investissements directs et connexes, les remboursements d'emprunts et le fonctionnement qui lui sont directement liés, restait bien intégralement et uniquement financée par le supplément de versement transport, sans aucune subvention du budget principal à long terme.

B/ Présentation de l'AP/CP révisée :

I. Hypothèses financières révisées

I. Hypothèses financières révisées

L'APCP révisée repose sur les hypothèses révisées suivantes :

- **le projet validé lors du 30 juin 2010 (hors tolérance de + 5 %) à 228 M€ HT valeur juin 2008 actualisé des éléments suivants :**
 - la mise à jour des postes de dépenses composant le projet financier au fur et à mesure des attributions de marchés et des éventuels avenants,
 - les termes de l'actualisation, mises à jour au regard des variations rétrospectives des taux utilisés dans les clauses de révision des marchés (notamment TPOI et inflation) et selon une anticipation de ces variations sur les CP à venir. Le taux de 3 % à compter du CP 2012 est proposé.
 - l'inscription comptable des participations sur travaux, maintenant que l'organisation du portage de ces opérations est définitivement validée, en recettes d'investissement et non plus en réduction de dépenses d'investissement : de la Ville de Besançon (pont Battant), du Département du Doubs (pont Canot) et du SYDED (réseaux électriques refaits).

Ainsi, dans le coût du projet jusqu'en 2011, ces participations sur travaux venaient en déduction directe des dépenses inscrites sur les travaux du pont Battant, pont Canot et les travaux d'infrastructures de la ligne. Il convient de réajuster ce montage comptable en majorant à la fois les recettes et les dépenses du total des participations (soit 6,7 M€). Cette révision comptable est donc neutre financièrement sur le besoin de financement du projet mais majore les recettes et les dépenses par rapport à l'AP-AE/CP révisée en mars 2011 de 6,7 M€.

Ainsi, le projet (AP et AE cumulées) affiche les valeurs suivantes :

- **228 M€ HT valeur juin 2008** (y compris les participations sur travaux entrant dans la valeur nette des ouvrages concernés mais hors tolérance de 5 %),
- **261,8 M€ HT en valeur prospective estimée à fin 2015.** En valeur budgétaire, le montant de l'AP en dépenses s'élève 259,8 M€ et l'AE à 2 M€. Hors compensation des participations sur travaux, l'AP-AE/ CP s'élève à **255,1 M€**,
On constate un écart de 13,6 M€ entre la valeur de l'AP-AE en mars 2011 (hors écriture comptable des participations sur travaux) et celle actuelle, ici proposée. Cet écart repose d'une part, sur l'ajustement du taux de révision projeté des CP à venir (proposition à 3 % par an contre 2 % auparavant) et d'autre part, sur la prise en compte des valeurs d'actualisation des marchés aujourd'hui notifiés (écart entre la valeur de notification et la valeur 2008),
- **la révision de la prospective de VT de 2011 :** dans le contexte actuel d'incertitudes sur la situation économique, l'hypothèse d'évolution des bases est revue à la baisse : + 1 % en 2012, puis rattrapage pendant 4 années de son niveau d'avant crise (+ 4 % d'évolution annuelle) et reprise ensuite à compter de 2017 d'une évolution de long terme de + 2,5 %.

Les autres termes de la prospective restent inchangés par rapport à ceux mis en œuvre dans la prospective de 2011 :

- **aucun surcoût net d'exploitation** obtenu lors de négociations de la nouvelle DSP (contre 2 M€ à compter de 2015 prévus dans le plan de financement de juin 2010),
- **un niveau de subvention de 52,6 M€ après intégration du positionnement de la Région Franche-Comté sur l'offre ferroviaire Nord.**

2. Les prévisions de réalisation 2012

En dépenses, le CP 2012 s'élève à 75,3 M€, avec application d'un taux d'actualisation des coûts estimé à 3 % pour l'année 2012. Elles reposent sur :

- la poursuite des études et assistance à maîtrise d'ouvrage jusqu'au terme de la réalisation du projet.
- la poursuite des acquisitions foncières (fin de la procédure d'expropriation et formalisation des accords amiables négociés en 2011-2012)
- le solde de la tranche ferme (études) du marché sur le matériel roulant et les premiers acomptes sur la construction des 19 rames à livrer (livraison effective de la 1^{ère} rame début juin 2013)
- le versement des fonds de concours (retracés dans l'AE/CP) aux acteurs suivants :
 - SDIS : achat d'une nacelle pompiers (535 000 € - estimation - délibération du 30 juin 2011),
 - Ville de Besançon : poursuite de la mise en œuvre de la convention financière délibérée le 15 décembre 2011, au titre des travaux connexes sur le Pont de Gaulle (solde : estimation 750 000 €) et le cas échéant au titre d'études (provision 50 000 €)
- entretien de l'ouvrage Micropolis, dans le cadre de la convention de délégation de maître d'ouvrage avec l'Etat, délibérée le 15 décembre 2011.
- la fin des versements des acomptes forfaitaires des marchés notifiés fin 2011, le versement des avances forfaitaires des marchés encore à notifier en 2012 et les règlements mensuels au titre de 2012 de ces marchés de travaux et de fournitures.

En recettes, le CP 2012 (hors financement par emprunt et VT) s'élève à 6,2 M€ et repose sur :

- le versement des participations sur travaux des partenaires suivants :
 - ville de Besançon : 2 M€ au titre des travaux (et études) de démolition et reconstruction du pont Battant (solde en 2013 au terme des travaux)
 - Conseil Général : 1, 2 M€ au titre des travaux de confortement du pont Canot
- 1^{ère} acompte de la subvention de la ville de Besançon sur le projet : 3 M€ (sur 20 M€ attribués)

Pour information, la convention de mise en œuvre du financement de l'Etat sur le projet, au titre du Grenelle de l'Environnement vient d'être signée. En fonction de justificatifs disponibles, un 1^{er} acompte pourra être sollicité dès 2012. Le cas échéant, une inscription en DM, en cours d'exercice, sera sollicitée.

Il est rappelé que l'AP/CP et AE/CP présentées en annexe intègrent uniquement les prévisions d'investissements directs liés à la réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway (hors GER, frais financiers, charges de personnel de l'équipe TCSP). En revanche l'étude de la faisabilité financière du projet a été effectuée de façon globale en intégrant tous les coûts.

C/ Equilibre financier de l'opération 1^{ère} ligne de tramway et de l'opération complète TCSP

Il est rappelé que l'opération complète dite TCSP, depuis 2008, comprend :

- les investissements liés à la construction du tramway (identifiés dans les présentes AP/CP et AE/CP), à hauteur de 228 M € HT en valeur juin 2008 (soit 261,8 M€ HT actualisés et 255,1 M€ HT actualisés nets des participations sur travaux, valeur BP 2012),
- les autres investissements TCSP que sont l'aménagement du dépôt de bus de Planoise phases I et II (3,6 M€), l'infrastructure ferroviaire nord (11,9 M€, subventionnée par la Région à hauteur de 7,4 M€) et la réalisation de la voie en site propre bus Campus-Pôle Viotte (10 M€).
- les charges de fonctionnement du tramway (charges de personnel de l'équipe TCSP, prestations externalisées, frais de centralité...),
- les gros entretiens et renouvellements (GER) et les frais financiers liés à cet investissement (frais d'emprunt à partir de 2013).

L'échéancier de chaque composante de l'opération complète de TCSP génère un besoin de financement comblé, années après années :

- en premier lieu par le produit supplémentaire de VT dégagé l'année en cours (0,75 point de taux de VT à partir de 2009),
- puis le cas échéant, par la libération de la provision VT constituée entre 2006 et 2011
- par les subventions des différents financeurs,
- et enfin, le solde, si nécessaire, est financé par un recours à l'emprunt.

De façon schématique, en instantané, sans prendre en compte le calendrier de l'ensemble des composantes de l'opération complète de TCSP, le recours à l'emprunt du seul projet de tramway est de 138 M€ (de l'ordre de 50 % du financement). Son montant calculé par solde avec les autres sources de financement est donc susceptible d'évoluer au gré des évolutions du produit de VT, du rythme de libération de la provision et de l'échéancier de versement des subventions, ainsi que de tout glissement dans la réalisation des opérations composant le projet TCSP. Il constitue ainsi une variable d'ajustement. La prise en compte des autres investissements et du fonctionnement de l'opération complète TCSP vient modifier la pondération de ces différents moyens de financement pour l'investissement tramway.

Au total, l'équation financière retenue par le Conseil de Communauté est parfaitement respectée. → L'opération complète TCSP, incluant tous les investissements, les remboursements d'emprunts et le fonctionnement qui lui sont directement liés, reste bien intégralement et uniquement financée par le supplément de versement transport, sans aucune subvention du budget principal.

A la majorité, 11 Contre, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur la révision de l'autorisation de programme et d'engagement de l'opération « Réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway » et sur son découpage en crédits de paiement sur la période 2012-2016.

Rapport adopté à la majorité :

Pour : 105

Contre : 11

Abstention : 0

**Opération « Réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway »
(Budget annexe Transports en HT)**

Tableau I : programme initial

Montant total du projet	AP/CP 1 ^{ère} ligne de tramway - REVISION 2011 (BP 2011) en HT									
	réalisé 2008	réalisé 2009	réalisé 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
13 414 239	294 637	950 960	1 241 810	2 896 855	2 415 504	2 397 428	2 353 905	663 140		
14 174 788	478 305	2 353 537	3 739 403	2 482 394	2 398 330	1 770 859	951 960			
5 100 102			4 335 087	765 015						
37 248 552			6 066 904	8 312 479	11 304 971	11 531 071	33 127			
13 883 729			172 813	1 144 440	8 065 181	4 501 295				
155 777 300			7 824 838	65 056 468	48 498 220	33 964 478	433 296			
239 598 710	294 637	1 429 265	25 035 900	80 176 300	72 664 130	54 121 608	2 281 523	0		
	AE/CP 1^{ère} ligne de tramway - CREATION 2011 (BP 2011) en HT									
1 815 000			1 315 000	500 000						
142 800			142 800							
1 957 800	0	0	1 457 800	500 000	0	0	0	0	0	
241 556 510	294 637	1 429 265	26 493 700	80 676 300	72 664 130	54 121 608	2 281 523	0		
DEPENSES										

Montant total du projet	REVENUS									
	réalisé 2008	réalisé 2009	réalisé 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
52 622 000	0	0	720 000	180 000	3 500 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000	3 222 000	
68 270 436	294 637	1 429 265	2 875 347	26 313 700	17 989 375	9 310 851	6 775 738	3 281 523	0	
20 405 704			0	14 559 960	5 845 744	0	0	0	0	
120 664 074	0	0	0	0	59 186 925	48 353 279	32 345 070	-16 000 000	-3 222 000	
241 556 510	294 637	1 429 265	3 595 347	26 493 700	80 676 300	72 664 130	54 121 608	2 281 523	0	
Taux de couverture par emprunt de l'opération	0%	0%	0%	0%	73,36%	66,54%	59,77%	Remboursement d'un emprunt réels suite aux versements décaissés des subventions		

* l'échéancier de chaque composante de l'opération globale de TCSP (hors tramway) vient modifier le financement par le supplément de VT du projet Tramway
 ** l'emprunt se calcule par solde, il est donc susceptible d'évoluer au gré des évolutions du produit de VT, du rythme de libération de la provision et de l'échéancier de versement des subventions.

Tableau II : programme révisé

	Montant total du projet	réalisé 2008	réalisé 2009	réalisé 2010	réalisé 2011	2012	2013	2014	2015	2016
AP/CP 1ère ligne de tramway - REVISION 2012 (BP 2012) en HT										
20	Assistance à maîtrise d'ouvrages, frais divers annexes et études	15 379 592	294 637	950 960	1 241 810	3 371 987	3 536 413	2 621 024	478 949	0
20	Maîtrise d'œuvre	17 156 601	478 305	2 353 537	3 722 770	2 854 534	2 923 735	2 696 622	2 127 098	0
21	Acquisitions foncières	5 407 436			87 487	4 814 748	505 201	0	0	0
21	Matériels roulants	41 241 981			3 017 571	7 459 159	12 887 182	17 878 069	0	0
21	Matériels/équipements	7 653 162			26 392	3 873 517	3 112 150	641 103	0	0
23	Travaux	172 997 775			1 002 327	51 548 285	76 176 425	39 486 712	4 783 826	0
	Total AP/CP (actualisation € 3% par an à compter 2012)	259 836 546	294 637	1 429 265	3 595 347	73 922 230	99 141 106	63 323 530	7 389 873	0
AE/CP 1ère ligne de tramway - CREATION 2011 (BP 2011) en HT										
65	Fonds de concours à verser : * SDIS (mairies pompiers) * Ville de Besançon (Pont de Gaulle, études)	1 740 873				1 335 000	50 000	50 000	0	0
62	Autres services extérieurs (fourniture archéologie, entretien Micropolis)	250 048			154 203	95 845	0	0	0	0
	Total de l'AE/CP	1 990 921	0	0	460 076	1 430 845	50 000	50 000	0	0
	TOTAL DES DEPENSES DE L'OPERATION	261 827 467	294 637	1 429 265	3 595 347	75 353 075	99 191 106	63 373 530	7 389 873	0
SOIT UN PROJET A										
	228 M€ valeur JUIN 2008									
	261,8 M€ valeur 2015									
RECETTES										
	Subventions à percevoir	52 600 000	0	0	720 000	3 000 000	20 000 000	7 000 000	19 560 000	1 140 000
	Participations sur travaux à recevoir (Pont Batant - pont Canot- SYDED)	6 700 000			0	3 200 000	3 500 000	0	0	0
	Financement par le supplément de VT* dégressif chaque année en fonction des autres opérations "TCSP"	64 503 840	294 637	1 429 265	2 875 348	36 101 428	8 999 939	4 782 578	0	0
	Dont imputation de la provision VT (constituée de 2006 à 2010) en fonction des autres investissements "TCSP"	24 951 527	0	0	0	24 951 527				
	Emprunt**	138 023 627	0	0	0	33 051 637	66 691 167	51 590 950	-12 170 127	-1 140 000
	TOTAL DES RECETTES DE L'OPERATION	261 827 467	294 637	1 429 265	3 595 348	75 353 075	99 191 106	63 373 528	7 389 873	0
	Taux de couverture par emprunt de l'opération	52,72%	0%	0%	0%	44%	67%	81%	Remboursement d'un emprunt relatif suite aux versements décaissés des subventions	

PROJET FINANCE UNIQUEMENT PAR LE VT : pas de subvention d'équilibre du budget principal

* l'échéancier de chaque composante de l'opération globale de TCSP (hors tramway) vient modifier le financement par le supplément de VT du projet Tramway. A noter que l'évolution du produit de VT est revue à la baisse par rapport à celle du PPIF de mars 2011.

** l'emprunt se calcule par solde, il est donc susceptible d'évoluer au gré des évolutions du produit de VT, du rythme de libération de la provision et de l'échéancier de versement des subventions.

**Opération « Réalisation des haltes et de l'infrastructure ferroviaire du Nord
de l'agglomération bisontine »
(Budget annexe Transports en HT)**

Dans le cadre de l'ajustement du Plan Pluriannuel d'Investissement et de Fonctionnement, il est proposé de réviser l'autorisation de programme et crédits de paiement n°10.1.

Intitulé : Opération n°10.1 - Réalisation des haltes et de l'infrastructure ferroviaire du Nord de l'agglomération bisontine

Commission concernée : Transports, Infrastructures, Déplacements - Commission 2

Service pilote : Transports, Infrastructures et Déplacements

Montant de l'AP non modifié Modification de l'échéancier de CP en dépenses et recettes

A/ Historique

Caractéristiques financières de l'AP				
	AP initiale (25 mars 2010)	AP précédente (31 mars 2011)	AP révisée (29 mars 2012)	Variation suite à la révision
Montant des dépenses de l'AP	11 864 538	11 864 538	11 864 538	0
Montant des recettes de l'AP	0	7 378 000	7 378 000	0
Besoin de financement de l'AP	11 864 538	4 486 538	4 486 538	0

B/ Rappel du programme initial

Suite aux études préliminaires menées entre 2005 et 2007, notamment dans le cadre du schéma directeur du TCSP de l'agglomération bisontine, par délibération du 9 novembre 2007, le Conseil de Communauté à l'unanimité a décidé :

- de lancer dès 2008 la réalisation des travaux d'infrastructure sur l'axe ferroviaire nord, travaux permettant une exploitation ferroviaire performante prenant en compte la création de 3 haltes périurbaines à Miserey-Salines, Ecole-Valentin, et Besançon (Portes de Vesoul),
- l'inscription du financement de cette opération, estimée à 11,1 M€ HT valeur 2007, sur 4 ans au PPIF 2008-2011, actualisée à 11,9 M€.

A noter que cette opération est intrinsèquement liée à la réalisation du réseau TCSP d'agglomération, incluant le tramway.

Le calendrier de réalisation des haltes est le suivant :

- Ecole-Valentin en 2012,
- Miserey-Salines sur 2015-2016,
- Portes de Vesoul sur 2016 : cette dernière étant liée à la réalisation de la ZAC Portes de Vesoul programmée à l'horizon 2015-2016.

De 2007 à 2011, le Grand Besançon a financé l'ensemble des opérations suivantes pour un montant de 5,3 M€ HT :

- les études de maîtrise d'œuvre de l'infrastructure ont été réalisées sous maîtrise d'ouvrage RFF,
- les travaux d'infrastructures ont été engagés sous maîtrise d'ouvrage RFF et seront achevés début 2012,
- les études préliminaires de conception des haltes ont été réalisées en 2010 sous maîtrise d'œuvre SNCF,
- les études avant-projet (AVP) et projet (PRO) ont été réalisées en 2011 sous maîtrise d'ouvrage Ingérop.

C/ Révision de l'AP

En dépenses, le montant total de l'AP n'est pas modifié, seul l'échéancier des crédits de paiement est actualisé en fonction des réalisations 2011.

Le CP 2012 s'élève à 4 728 620 € destinés d'une part à la finalisation des travaux de l'infrastructure ferroviaire nord (y compris le mur antibruit à Ecole-Valentin) et d'autre part à la réalisation de la halte ferroviaire d'Ecole-Valentin (hors parking sur le bassin d'orage situé à Valparc).

En recettes, conformément à la convention de financement approuvée par le Conseil de Communauté du 15 novembre 2010, il est intégré la participation à hauteur de 7 378 000 € de la Région Franche-Comté à cette opération. L'échéancier de versement est le suivant :

- en 2011 : 30 % suite à signature de la convention de financement,
- en 2012 : 30 % suite à la mise en service de la ligne ferroviaire (le 11 décembre 2011),
- en 2013 : 20 % à la mise en service de la halte ferroviaire d'Ecole-Valentin,
- en 2015 : 20 % à la mise en service du tramway.

A noter que cette AP/CP s'intègre dans le plan de financement de l'opération complète TCSP (cf. AP/CP « Réalisation 1^{ère} ligne de tramway »)

A la majorité, 1 Abstention, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur la révision de l'autorisation de programme de l'opération « Réalisation des haltes et de l'infrastructure ferroviaire du Nord de l'agglomération bisontine » et sur son découpage en crédits de paiement sur la période 2012-2016.

Rapport adopté à la majorité :

Pour : 115

Contre : 0

Abstention : 1

Opération « Réalisation des haltes et de l'infrastructure ferroviaire du Nord de l'agglomération bisontine »
(Budget annexe Transports en HT)

Tableau I : programme initial

REVISION 2011 (BP 2011) en HT										
Chapitre	Objet	Montant total du projet	Réalisé avant 2010	Réalisé 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
DEPENSES										
23	Avances et acomptes versés sur commandes d'immobilisations corporelles	11 864 538	1 238 638	2 319 923	4 105 977	1 800 000	1 700 000	0	0	700 000
RECETTES										
13	Subvention Région	7 378 000	0	0	2 213 400	3 689 000	0	0	1 475 600	0
16 ou 023	emprunt ou autofinancement	4 486 538	1 238 638	2 319 923	1 892 577	-1 889 000	1 700 000	0	-1 475 600	700 000
Taux de couverture par financement CAGB		38%	100%	100%	46%	Remboursement de capital	100%	0	Remboursement de capital	100%

Tableau II : programme révisé

REVISION 2012 (OB 2012) en HT										
Chapitre	Objet	Montant total du projet	Réalisé avant 2010	Réalisé 2010	Réalisé 2011	2012	2013	2014	2015	2016
DEPENSES										
23	Avances et acomptes versés sur commandes d'immobilisations corporelles	11 864 538	1 238 638	2 319 923	1 703 441	4 728 620	1 173 916	0	0	700 000
RECETTES										
13	Subvention Région	7 378 000	0	0	2 213 400	2 213 400	1 475 600	0	1 475 600	0
16 ou 023	emprunt ou autofinancement	4 486 538	1 238 638	2 319 923	-509 960	2 515 220	-301 684	0	-1 475 600	700 000
Taux de couverture par financement CAGB		38%	100%	100%	Remboursement de capital	53%	Remboursement de capital	0	Remboursement de capital	100%