



Tramway : les réponses à vos questions

QUAI VEIL-PICARD, LE PROJET PRÉVOIT UN ENCORBELLEMENT (BALCON) D'UNE LONGUEUR DE 300 M ET D'UNE LARGEUR DE 3 M AU MINIMUM.

Le 30 juin, les délégués du Grand Besançon se prononcent sur la mise en œuvre du projet de tramway. En amont de ce Conseil communautaire, plusieurs réunions d'informations ont eu lieu sur le territoire du Grand Besançon. L'une d'elles, en particulier, a rassemblé au palais des sports environ 200 membres du Conseil de Développement Participatif du Grand Besançon et des Conseils consultatifs d'habitants (CCH) de Besançon. Tour d'horizon des questions relatives au tramway soulevées à cette occasion...

ASSISTANCE FOURNIE ET ATTENTIVE MARDI 15 JUIN AU PALAIS DES SPORTS POUR LA PRÉSENTATION DU PROJET PAR JEAN-LOUIS FOUSSERET.

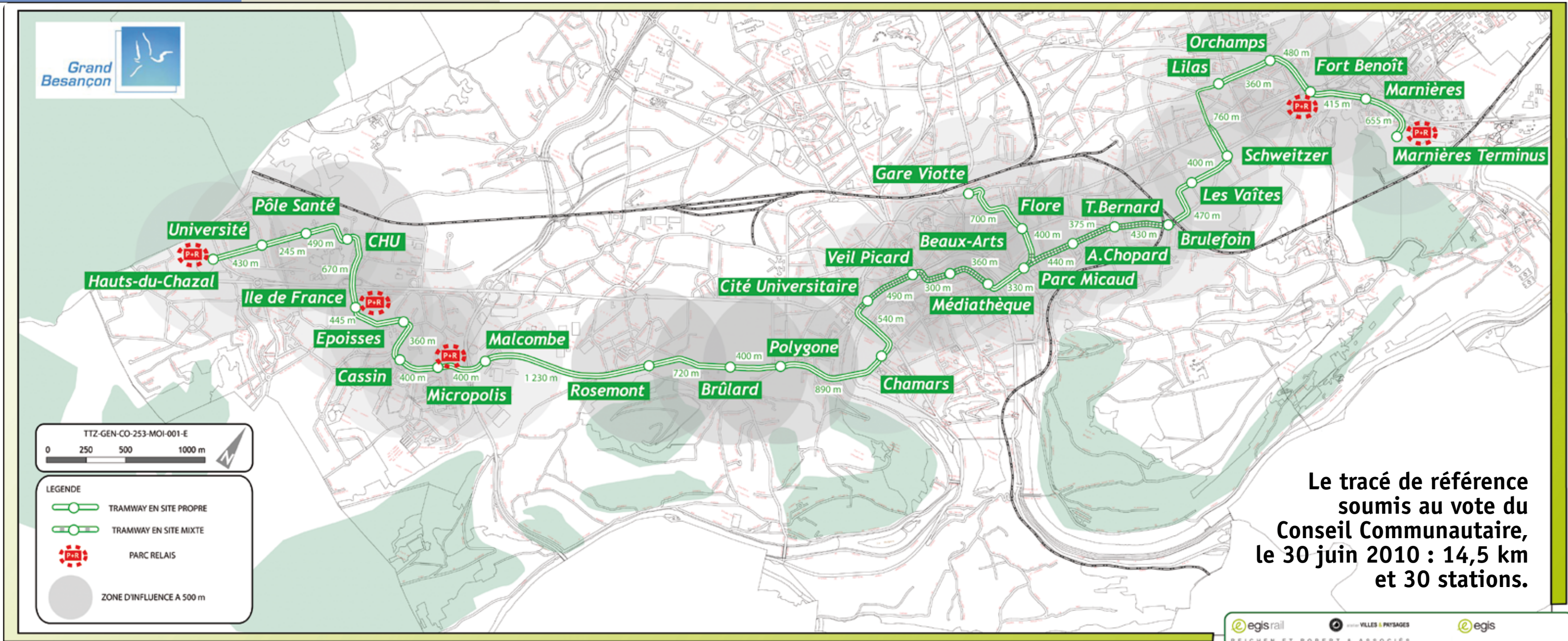
Le tramway va t-il se faire ?

La réponse appartient aux délégués communautaires du Grand Besançon qui sont appelés le 30 juin 2010 à approuver un projet techniquement au point et financièrement soutenable.

Le Maire, Président du Grand Besançon, et la majorité des membres du bureau de la communauté d'Agglomération, ont l'intime conviction que le tramway est nécessaire à Besançon et à la prospérité de l'agglomération !

A-t-on besoin d'un tramway ?

Au-delà d'un moyen de transport, le tramway est un véritable projet d'aménagement urbain et de développement économique du Grand Besançon. Il ne s'agit pas de raisonner à court terme mais, au contraire, de se projeter dans l'avenir, d'accompagner les mutations de la capitale comtoise en matière d'urbanisme, d'activités commerciales et d'amélioration des conditions de déplacement des Bisontins, des Grands Bisontins et des visiteurs. En développant un nouveau réseau de transports en commun performant articulé autour du tramway, l'objectif est d'apporter de l'oxygène à l'agglomération en connectant les bus urbains et périurbains Ginko, les réseaux TER et les parking relais entre eux.



**Le tracé de référence
soumis au vote du
Conseil Communautaire,
le 30 juin 2010 : 14,5 km
et 30 stations.**

Comment caractériser la future ligne Ouest-Est de tramway ?

Il s'agit d'une ligne de tramway de 14,5 km comportant 30 stations partant de la Route de Franois, traversant le secteur des Hauts du Chazal et le CHU, le quartier Planoise, Micropolis, la Grette, le centre-ville par Battant et la place de la Révolution, et le quartier des Chaprais. À cet endroit, une branche reliera la place Flore et la Gare Viotte. L'autre branche irriguera le quartier Chaprais actuel et le futur éco-quartier des Vaïtes. Il rejoindra le quartier Palente-Orchamps et le Lycée Pergaud pour terminer sur la commune de Chalezeule, dans la zone commerciale des Marnières.

Avec un cadencement de 5 minutes aux périodes de pointe et une amplitude de fonctionnement allant de 5 h 30 à 1 h 00, la ligne permettra de transporter 46 000 passagers par jour dès sa mise en service. Tout au long du tracé, le tramway sera l'occasion de réaménager des espaces qui tiennent à cœur aux Bisontins comme la place Flore par exemple.

Pourquoi le projet de tramway ne dessert-il pas les zones de Temis et du campus de la Bouloie ?

Une véritable desserte de ces zones est prévue à l'horizon du projet de tramway. La desserte Nord et en particulier Témis, le campus

universitaire de la Bouloie, la zone sportive de Léo Lagrange, le quartier de Montrapon, sera créée pour compléter efficacement le système du tramway par une connexion de tous ces sites à la gare puis au centre-ville, par bus rapide.

Qui va payer le tramway ?

C'est le Versement Transport, taxe payée par toutes les entreprises publiques et privées à partir de 9 salariés, qui finance tous les projets de Tramway en France. Le projet du Grand Besançon est lui financé entièrement par cette taxe. Pour être clair, aucun impôt supplémentaire ne sera prélevé auprès des habitants. Cette taxe ne peut servir à autre chose qu'au financement de projets de tramway. Elle ne pourrait par exemple servir à financer des routes ou des bâtiments. Le projet est subventionné à hauteur de 25 % avec 30,1 M € de l'État, 0,9 M € du FEDER (Fonds européen de développement régional) et 20 M €, étalés sur la durée du chantier, de la Ville qui procédera par anticipation à des travaux complémentaires comme l'entrée de l'hôpital Jean Minjot, le Boulevard Diderot ou le pont Battant. Des travaux d'accompagnement qui, avec ou sans projet tramway, auraient dû être réalisés dans les années à venir.

Financièrement, le projet est-il supportable ?

Oui. L'investissement sur la ligne de tramway proposée au vote des élus communautaires se monte à 228 M € avec une tolérance de 5 %. La faisabilité financière du projet a été déterminée par les études de cabinets spécialisés et par les conclusions d'un groupe de travail mixte regroupant les services de la Ville et du Grand Besançon. Entièrement financé par le Versement Transport et des subventions spécifiques, le projet, qui bénéficie d'un budget autonome, n'amputera pas les capacités d'investissement du Grand Besançon.

Tramway et développement durable vont-ils de pair ?

Tout à fait ! Le développement durable est devenu le pilier de toutes les politiques publiques, et Besançon, capitale du développement durable, se veut exemplaire en la matière.

Le tramway est l'outil de cette ambition, puisque si on se réfère aux 3 piliers du développement durable, vous remarquerez que :

- En termes d'environnement, le tramway électrique c'est moins de voitures donc moins de pollution et d'émission de CO₂.
- En termes de développement économique, le tram c'est faciliter les déplacements domicile-travail et l'accès aux services et commerces.
- Et enfin d'un point de vue social, le tramway offre un mode de

transport économique, bien moins cher que la voiture et facile d'accès pour tout le monde. La desserte de quartiers comme Planoise, Brulard ou Palente-Orchamps est d'ailleurs essentielle et attendue. Besançon a chaque jour qui passe un peu plus besoin d'un tramway et ne peut pas se permettre d'attendre.

Quels sont les avantages du tramway par rapport au bus ?

Il y en a beaucoup ! Plus rapide, plus confortable et d'une capacité supérieure, le tramway est également plus accessible pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les parents avec poussette puisque le plancher est au niveau du quai. Son mode de transport en site propre lui permet d'échapper aux embouteillages. On peut évoquer également son coût énergétique moindre et une durée de vie du matériel pratiquement double. Assurément avec ses parkings d'accueil en bout de ligne, il constitue une véritable alternative à la voiture.

Comment se présente le calendrier prévisionnel ?

Si le projet est adopté le 30 juin, le dossier de déclaration d'utilité publique sera déposé dès cette année pour un démarrage des travaux en 2011 et une mise en service attendue en 2015.

PROJET DE TRAMWAY DU GRAND BESANÇON