

Tramway: choisir un tracé efficace

Présentation, échanges et débat



Les deux enjeux du débats

•1) Le matériel:

- Faut-il un tram à Besançon?

•2) Le tracé:

- Où doit passer le tram?

Sommaire

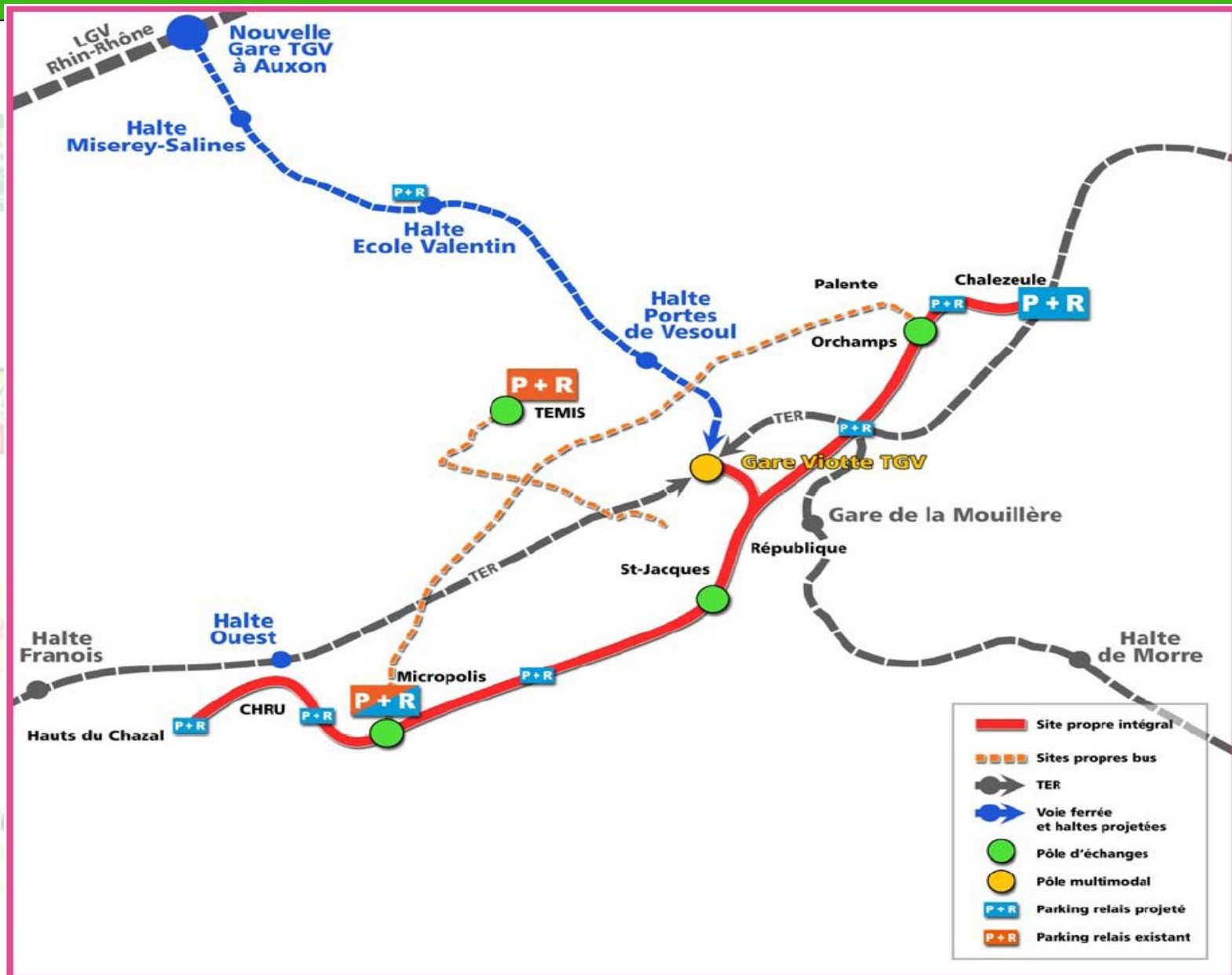
- LES DATES CLEF
- SCHÉMA DIRECTEUR TCSP 2005
- LES TRANSPORTS EN COMMUNS
- LES AVANTAGES DU TRAMWAY
- LE TRACÉ
 - Le cœur de la boucle : des arguments d'efficacité
 - Le cœur de la boucle : des arguments financiers
 - Le cœur de la boucle mieux pour tous
 - Le cœur de la boucle sans aucune ambiguïté
- L'AVIS DU PRÉFET
- Quelques images... et idées reçues
- DEBAT

LES DATES CLEF

Le tramway : un projet qui ne date pas d'hier

- ✓ 2001 : Dans le programme de JLF (le pré-projet présenté passe au cœur de la boucle).
- ✓ 2003 : Le Grand Besançon lance des études d'opportunité / faisabilité puis de matériel roulant
- ✓ 2005 : Le schéma global TCSP est validé par la CAGB
- ✓ 2007 : Le tramway est de nouveau dans le programme électoral et au cœur du débat.
- ✓ 2008 : Les élus de la CAGB valident le projet via le cœur de la boucle pour un montant de 200 M € + ou – 20 M €
- ✓ 2009 : Le Préfet émet un avis négatif sur le tram au motif que les fils d'alimentation sont incompatibles avec le centre ancien de la boucle.
- ✓ 2010 : Des études sont menées pour faire passer le tramway sur les quais.

SCHÉMA DIRECTEUR TCSP 2005



écologie
Verte

EUROPE
écologie
Europe-écologie

substantifs

Association
Natura 2000

LES TRANSPORTS EN COMMUNS

Pourquoi un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) alors que le réseau de transports en commun est très performant ?

Le réseau de TC arrive à **saturation**, (baisse de la vitesse commerciale, bus complets, bus coincés dans les encombrements routiers)

Pour offrir le même service le Grand Besançon est obligé de faire rouler plus de bus.

Il est nécessaire de franchir un cap afin de répondre aux **besoins actuels et à venir** (30-40 ans) seul le tram permet de répondre à ces objectifs.

Pourquoi un Tramway, pas un BHNS, pas un trolley bus ou tout simplement des bus en site propre ?

Car le besoin porte principalement sur la **capacité** et que augmenter la capacité avec le même matériel revient à envoyer encore plus de bus vers le centre ville en formant rapidement des « trains de bus ».

Car un trolley n'est jamais qu'un bus articulé alimenté par des fils et en plus il y en a deux !!!

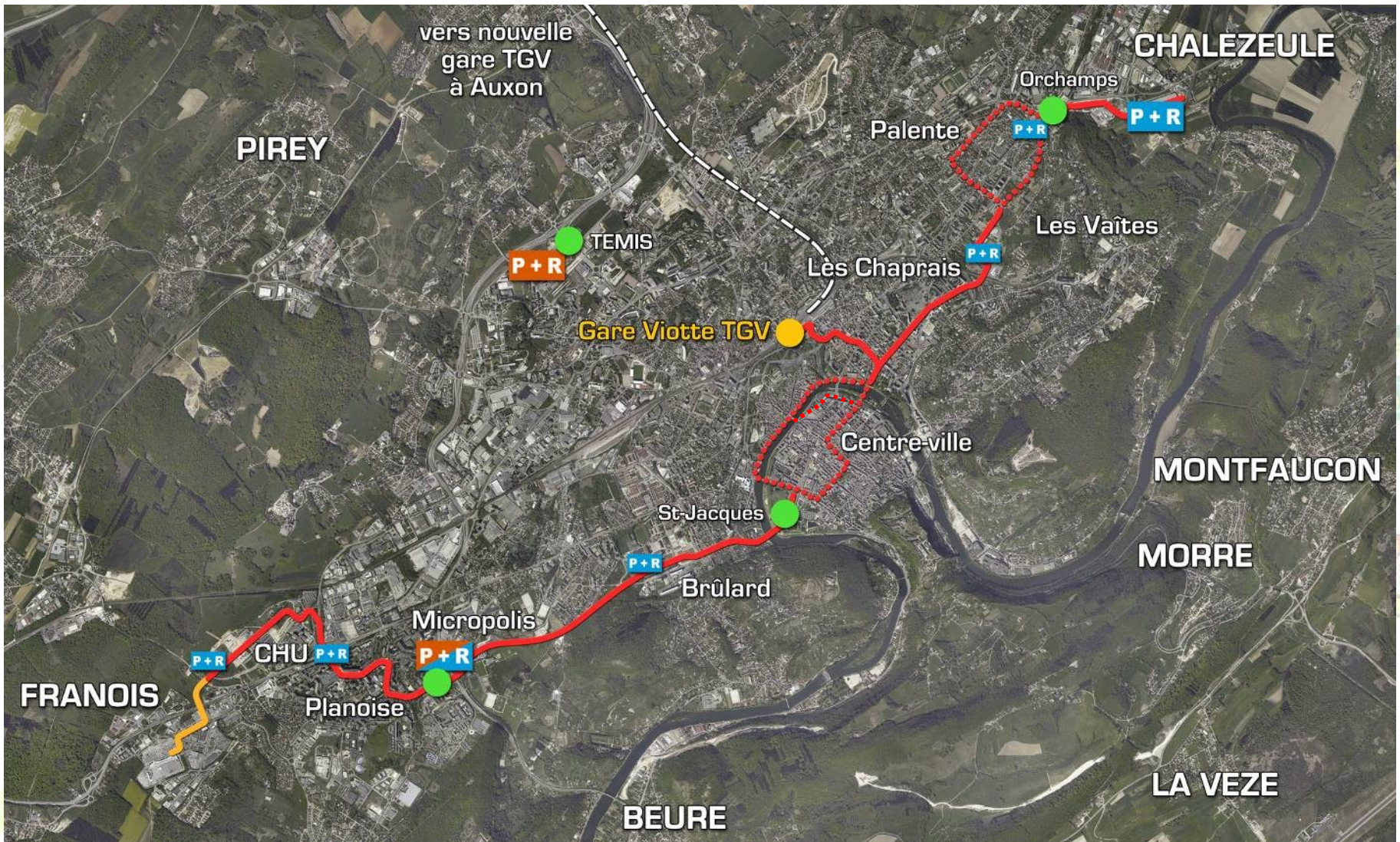
Car le BHNS n'est jamais qu'un bus articulé à moteur thermique !!

LES AVANTAGES DU TRAMWAY

- ✓ **Préservation de l'environnement:** moins de voitures, propulsion non polluante, moins de bruit, plus esthétique, augmentation de l'espace piéton...
- ✓ **Amélioration sociale:** moins cher qu'une voiture, accessibilité totale (PMR), desserte de quartiers au revenu moyen faible et au taux d'équipement voiture inférieur à la moyenne, meilleurs échanges entre les quartiers et le centre ville, amélioration du confort pour tous...
- ✓ **Développement économique:** Attractivité du territoire en général et du centre ville en particulier, gain de temps de parcours pour les domiciles travail, travaux publics importants donc des marchés pour les entreprises

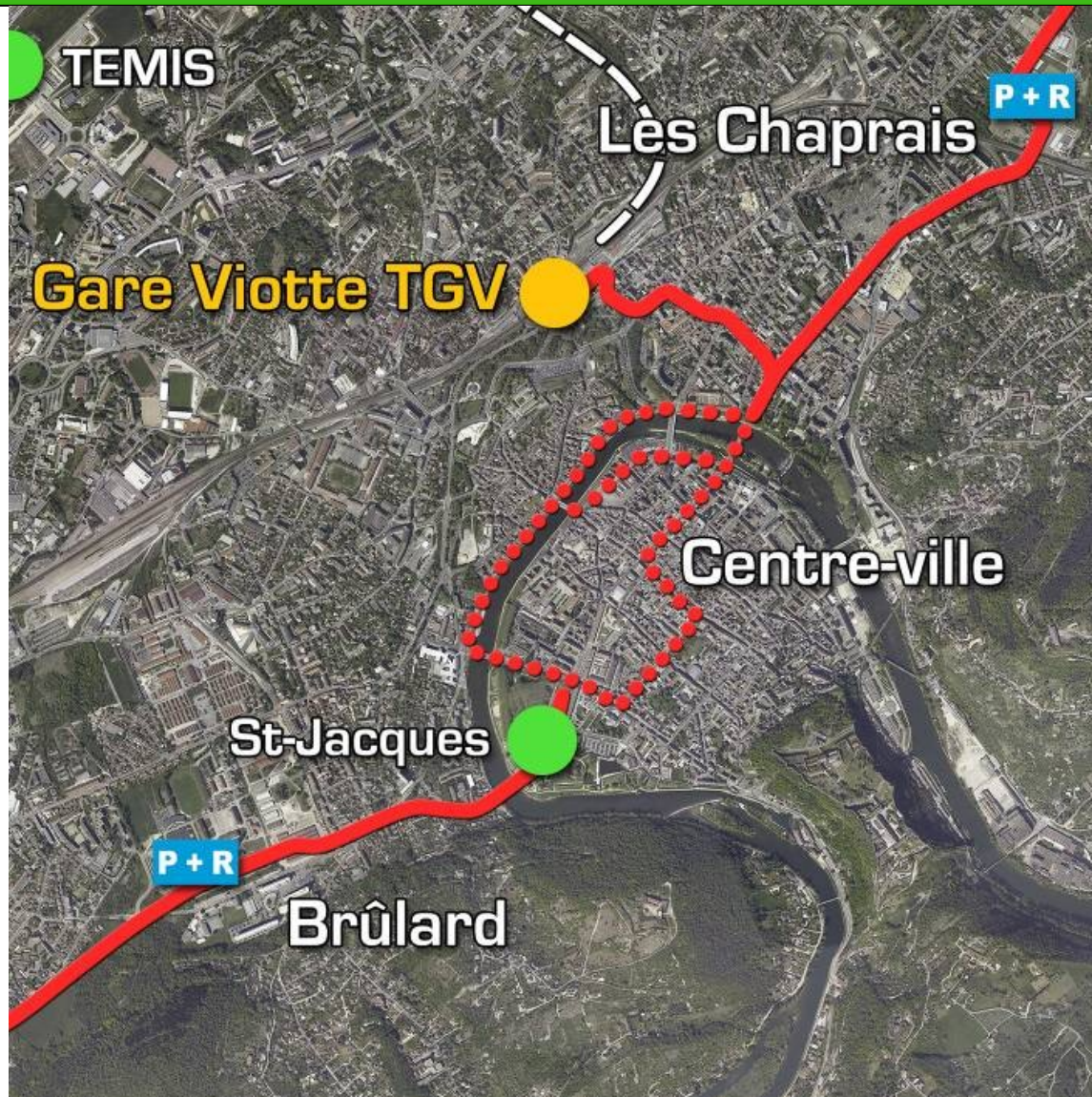
Les trois piliers du développement durable pour lequel les verts et les alternatifs se battent depuis des années !

LE TRACÉ GLOBAL



Source : Site Internet du Grand Besançon concertation préalable 2008

LES TRACÉS AU CENTRE VILLE



Le cœur de la boucle : des arguments d'efficacité

- Des besoins de desserte des habitants de la ville et du grand Besançon mieux couverts par le tracé dans la boucle

- **Commerces et services**

- Clientèle actuelle du réseau TC (90 000 voyages par jour dont **42 000 montées et descentes dans la boucle en O/D**)

- En terme de clientèle potentielle par jour : **6 000 voyageurs en plus avec le tracé par la Boucle**

En 2020, le tracé par la boucle c'est:

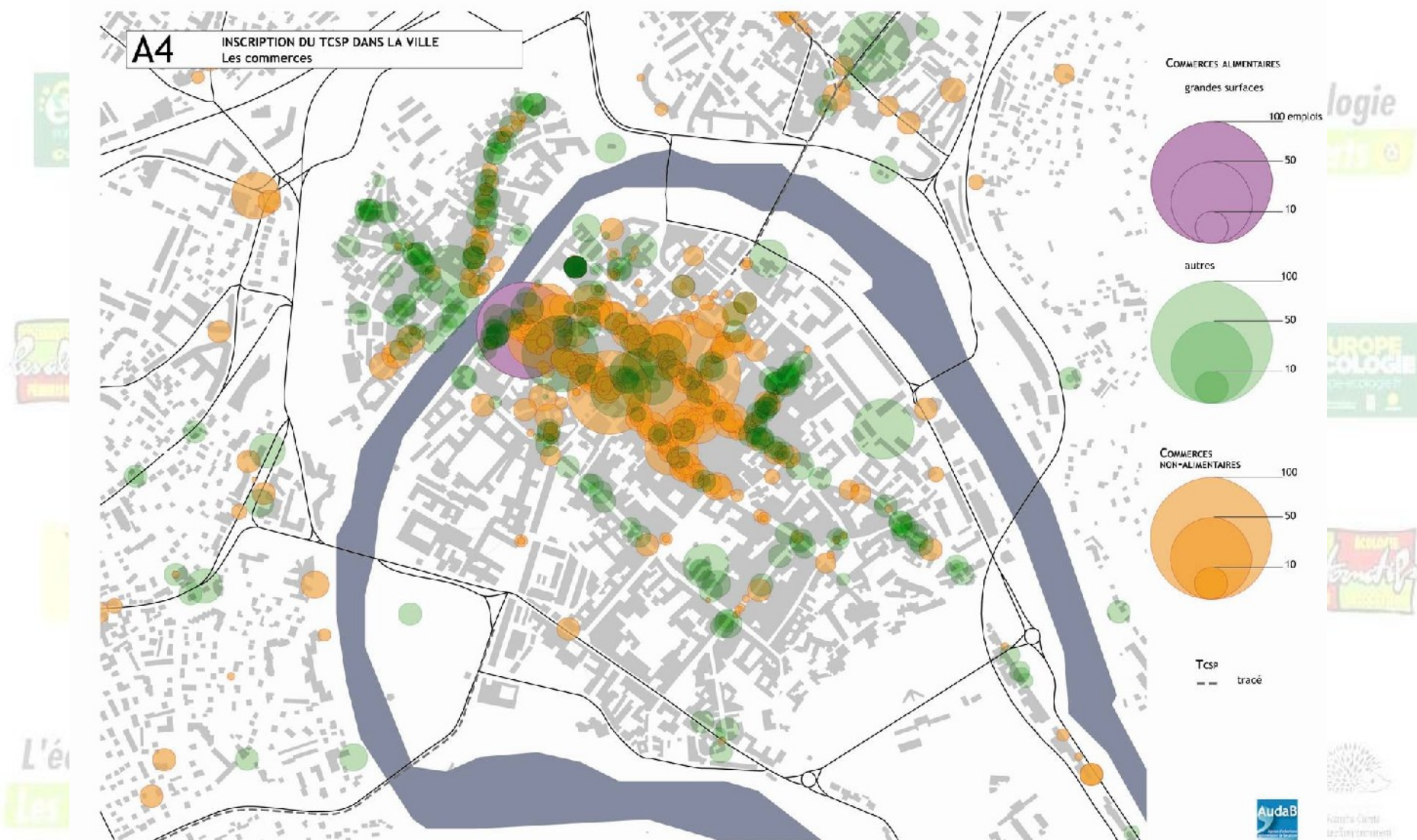
- 113 000 déplacements par le réseau de bus Ginko
- 47100 déplacements en tramways seul
- **Un taux de correspondance de 16 %**

En 2020, le tracé par les quais c'est:

- 107000 déplacements par le réseau de bus Ginko
- 45700 déplacements en tramways seul
- **Un taux de correspondance de 22 %**

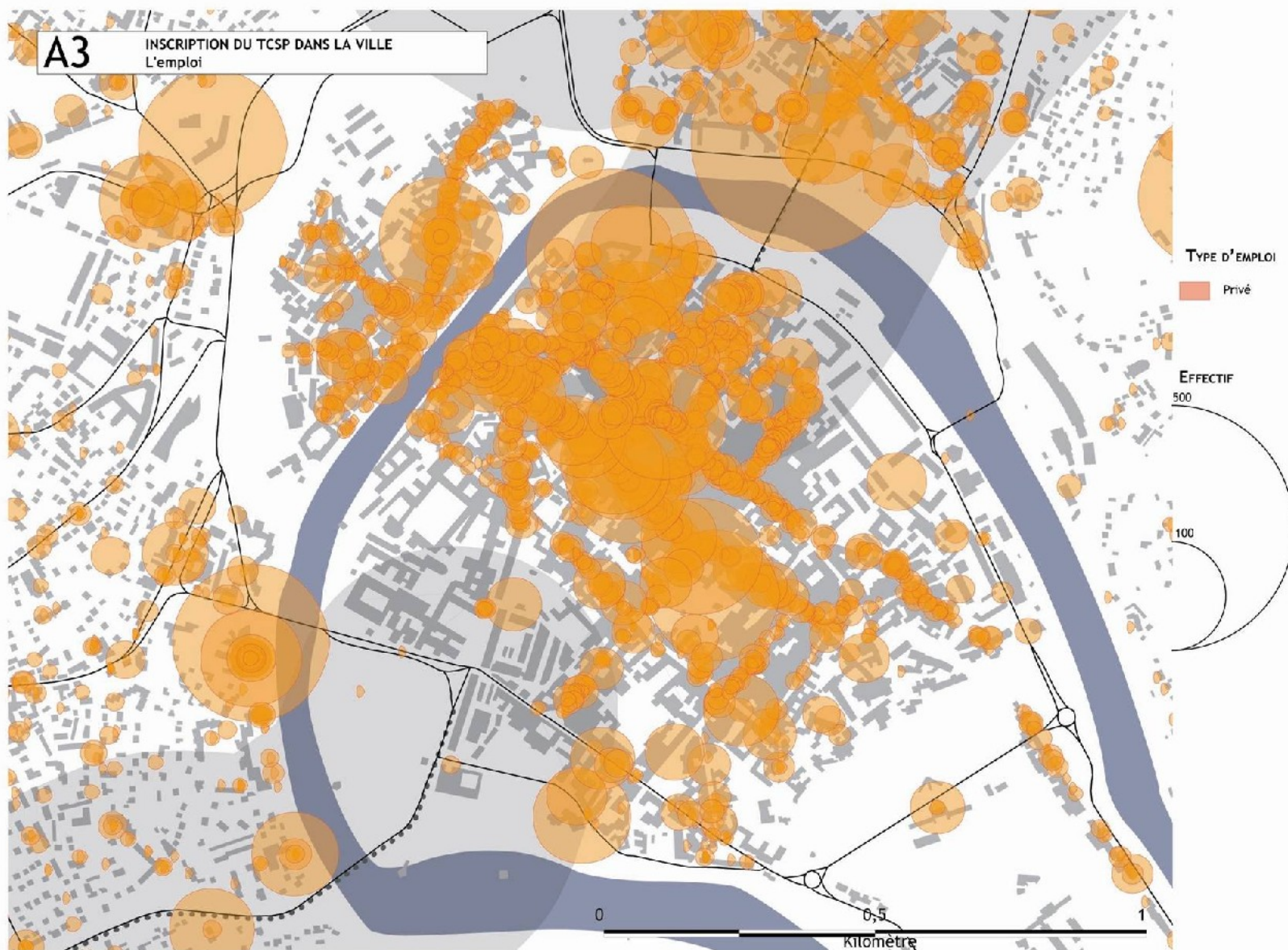
Le tracé par la boucle 3 500 voitures en moins par jour que par le tracé quais

Zone d'influence à 300m: localisation commerces



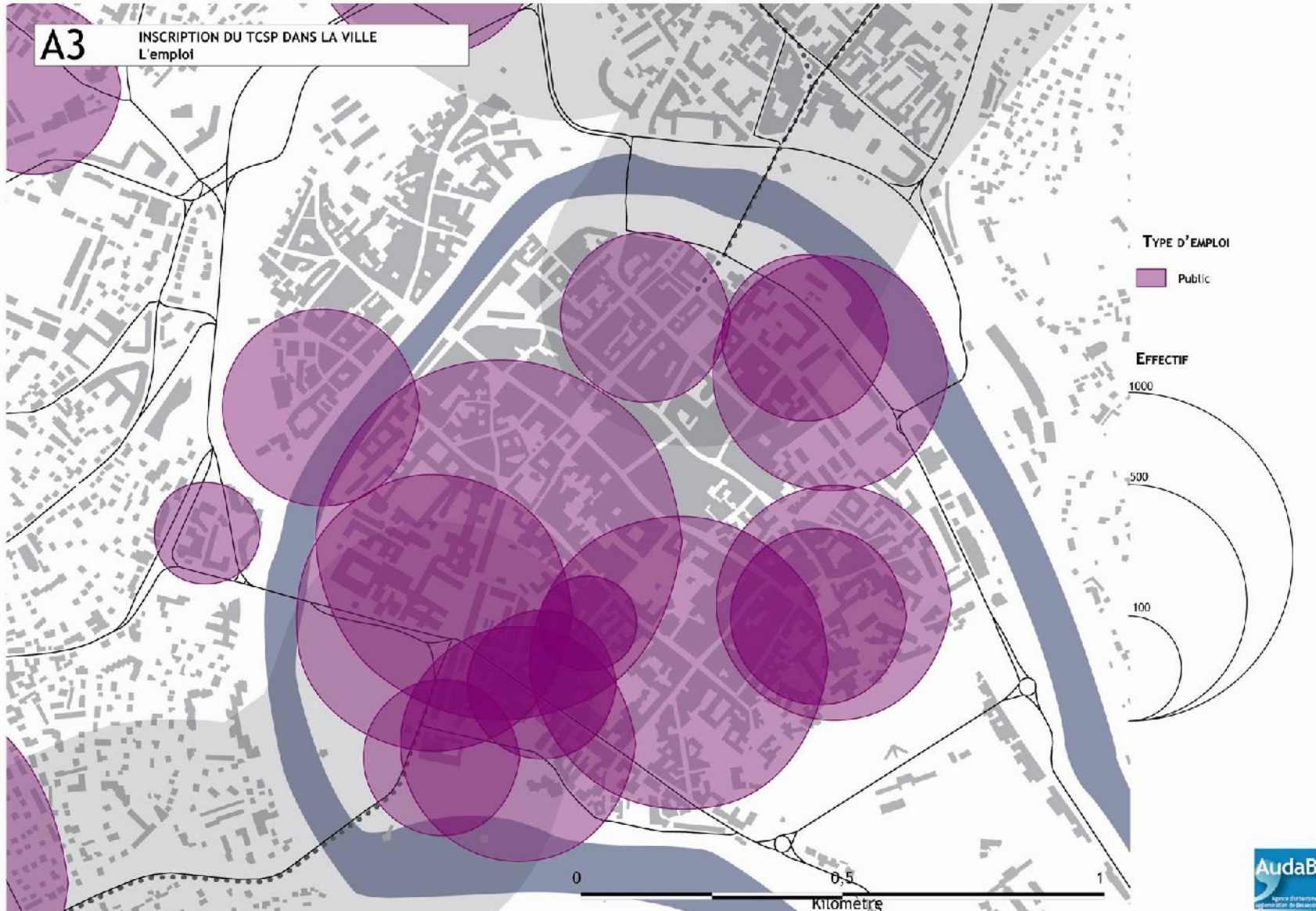
Source : Grand Besançon -Commission 2 élargie du 20 avril 2010-

Zone d'influence à 300m: localisation emploi privé



Source : Grand Besançon -Commission 2 élargie du 20 avril 2010-

Zone d'influence à 300m: localisation emploi public



Source : Grand Besançon -Commission 2 élargie du 20 avril 2010-

Le cœur de la boucle : des arguments financiers

Le coût du tracé par le cœur de la boucle:

210 000 000 €



Le coût du tracé par les quais est de

(option de base) 210 M€ HT

Ce trajet fait 400 mètres de plus cela représente

plus de 6 M€

La destruction / reconstruction du pont Battant coutera de

6 à 10 M€

Le renforcement des quais
M€

1,5

Cela représente donc un total de :
€

> 227 000 000

(20M€ à la charge de la ville)

Mais qui prend en charge le coût du pont Battant ?

(son remplacement ne serait nécessaire que dans 7-10 ans)

Des millions qui seraient utiles pour **l'axe vers le campus**

« Le cœur de la boucle mieux pour tous »

• En terme d'engorgement du centre ville

- ✓ Le tracé par les quais impose de franchir **4 ponts** (de Gaulle, Canot, battant et République) et de bloquer le passage du pont Denfert Rochereau toutes les 5 minutes ! Le tracé boucle n'en emprunte que 2 (et les plus solides !!!)
- ✓ Avec le tracé quais, la rocade du centre ville sera complètement saturée, **les bus seront bloqués comme les voitures !**

• En terme environnemental

- ✓ Avec le tracé boucle **plus aucun bus ne circulent au centre ville** ; avec le tracé quai, il reste des bus au cœur de la boucle donc toujours des nuisances (bruit, gaz d'échappement...)
- ✓ Par la boucle : pas d'arrachage **d'arbres** constituant un corridor écologique
- ✓ Bilan **carbone** meilleur par le cœur de la boucle (6000 déplacements de plus en TC)

« Le cœur de la boucle sans aucune ambiguïté »

• En terme de valorisation architecturale

- ✓ Un tramway est **moins large que des bus** donc + de perspective
- ✓ Il n'est pas cohérent de privilégier un alignement de **poteaux** sur les quais, le pont battant et la place de la révolution à un simple accrochage en façade pour le tracé boucle (ou une technologie sans fil). Les fils tendus entre les façades dans les rues de la Boucle seront plus discrets que les poteaux sur les quais et place de la Révolution.

• En terme d'espace piéton

- ✓ Un tramway mesure **2,40 m.** maxi de large, un bus 2,55 m. de large
- ✓ Un tramway passe toujours au même endroit, **il occupe moins de place que les bus.**

Un tramway au cœur de la boucle c'est donc un espace plus important pour les piétons !!

L'AVIS DU PRÉFET

1. Validation (avis très favorable) du projet de tramway dans le cadre du dossier d'Appel à projet Grenelle.

2. En octobre 2009 le Préfet émet un avis défavorable sur le dossier de DUP.

Pourquoi ?

A cause de la **présence de lignes aériennes de contact** dans le futur secteur sauvegardé de la Boucle (PSMV).

Puis d'autres arguments sont apparus (Gabarit, quais d'embarquement sur la place 8 septembre, fouilles archéologiques)

Alors ?

Le tracé par les quais est étudié

Mais c'est aussi un secteur sauvegardé !

Oui mais là les services de l'état sont d'accord !!!!! ???

Des Tramway dans des centres anciens ?

« vous n'y pensez pas !!! »

Et pourtant



Lisbonne

La voie unique dans le centre ville ?

« Non ça ne se fait pas »

Et pourtant



Amsterdam



L'écologie
Amsterdam



Angers
(en cours de réalisation)

Des Tramway dans le cœur de la ville ?

« le gabarit est trop gros par rapport à un bus »

Et pourtant



Clermont



Montpellier



Les fausses bonnes idées du tracé des quais

- Des minibus dans la Boucle compléteront le tram : faux
- On va plus vite par les quais : faux
- On remplit plus le tram : vrai mais faux
- Le tracé du CV ne permet pas l'accès à la Citadelle : faux
- Il n'y a pas de réserve de cadencement par le CV : faux
- Le gabarit du tram est incompatible avec le centre ville : faux
- Il y a plus d'étudiants et de scolaires sur le tracé des quais ???

CONCLUSION

Une desserte de la ville plus compliquée (correspondances) et donc moins efficace par les quais.

Par conséquent, une clientèle potentielle moins importante par les quais

Le maintien de 300 bus par sens circulant dans la Boucle

une dégradation architecturale

- Des poteaux dans un espace sauvegardé (quais et place de la révolution)
- Entre 50 et 70 arbres arrachés

Au bas mot, un coût supérieur de 17 M€ au tracé boucle

Rocade du centre ville : les 4 ponts utilisés compliqueront la circulation de pointe

Alors que pour moins de 10 M€ il est possible de :

- ✓ **Passer au cœur de la boucle avec un tramway sans fil**
- ✓ **Répondre aux besoins des citoyens du Grand Besançon**
- ✓ **Répondre à la demande du préfet.**

Le tracé le plus efficace pour le tramway est celui du cœur de la boucle



Merci de votre attention

Place au débat...

EXEMPLE D'ANGERS

- 156 000 habitants (agglomération 283 000 habitants, 31 communes, 510 km²)
- Un tramway en cœur de ville (centre ancien)
- Rame : 32,4 mètres de long
- 2.4 mètres de large
- 56 places assises
- 147 places debout soit une capacité de 203 passagers

Extraits du site internet

Le tramway dynamise les centres-villes. Il les rend plus accessibles par sa rapidité (le centre-ville d'Angers à 21 minutes d'Avrillé et 13 minutes de la Roseraie), par son amplitude horaire et sa fréquence (de 5h30 à 0h30 et toutes les six minutes en heure de pointe). Il dope alors l'activité commerciale (jusqu'à 30% de hausse dans les villes ayant un tramway) et représente un formidable vecteur de développement économique pour l'agglomération toute entière.

Le tramway attire les entreprises. La qualité des transports en commun est devenue un élément déterminant dans le choix des entrepreneurs. Signe fort de modernité, le tramway permet à une agglomération de rayonner à l'échelle régionale et nationale. (Ex : Ikea à Nantes, BHV et Gucci à Strasbourg)

Le tramway permet de créer des emplois grâce aux travaux réalisés, à l'exploitation future et au développement de projets dynamiques autour du tram (Opération de renouvellement Urbain à la Roseraie, construction du quartier Mayenne/Capucins, construction de nouveaux logements à Avrillé...). Sur le chantier, priorité est donnée à l'embauche locale.



Bordeaux (avec LAC)

Montpellier (courbe type place de la révo)



Orleans



Le mans



Tramway sur fer
de l'agglomération bordelaise



Tramway sur fer
de l'agglomération mulhousienne



Cristalis
de l'agglomération lyonnaise



Philéas
d'Eindhoven (Pays-Bas)



TEOR
de l'agglomération rouennaise



Tramway sur pneu
de l'agglomération clermontoise

