



SOMMAIRE

- 3-5 Interview Grand Besançon Magazine : Jean-Louis Fousseret, Maire-Président du Grand Besançon
- 6-7 4 mois après la pose du 1^{er} rail, le point sur l'avancement des travaux
- 8 La place de la Révolution déjà prête pour Noël!
- 9 Pont Battant: le temps de la reconstruction est venu
- 10 La sécurité: un enjeu aujourd'hui et demain autour du tram
- 11 Les parcs-relais: une nouvelle manière de se déplacer avec l'arrivée du tram
- 12-13 Des pôles d'échanges dynamisés par le tram, pour des déplacements encore plus efficaces
- 14 Vauban s'invite à Chamars
- 15 Les stations du tram en détail et les prochaines visites de chantier
- 16 Mieux vous informer

RETOUR EN IMAGES SUR LES TRAVAUX DU TRAM



LE 8 SEPTEMBRE, LA VISITE DE LA STATION TÉMOIN DANS LE SECTEUR DE LA GRETTE A PERMIS AU PUBLIC DE VOIR À QUOI RESSEMBLERONT LES STATIONS DU TRAM.



MISE EN PLACE DU TAPIS ANTI-VIBRATILE SUR LA PLACE DE LA RÉVOLUTION, LE LONG DU MUSÉE DES BEAUX-ARTS.



LE 27 SEPTEMBRE, JEAN-LOUIS FOUSSERET, PRÉSIDENT DU GRAND BESANÇON, ACCOMPAGNÉ DE CLAUDE PREIONI, MAIRE DE FRANCOIS, DE GABRIEL BAULIEU, PREMIER VICE-PRÉSIDENT DU GRAND BESANÇON, DE BARBARA ROMAGNAN, DÉPUTÉE, ET DE L'ARCHITECTE PHILIPPE LESAGE, ONT POSÉ LA 1^{ÈRE} PIERRE DU CENTRE DE MAINTENANCE.



MACHINE PERMETTANT DE POSER LES AUGETS (SORTE DE BLOCS) EN BÉTON DESTINÉS À ACCUEILLIR LES RAILS.

« Fier d'être à l'origine d'une nouvelle génération de tramway »

Quatre mois après la pose des premiers rails, Jean-Louis Fousseret, Maire et Président du Grand Besançon, revient sur les travaux du tramway. Interview.

Alors, Monsieur le Président, ce tramway, ça avance ?

L'ensemble des travaux sont en cours sur les 14,5 kilomètres de ligne. Aucun retard n'est à noter même si quelques ouvrages (Micropolis, les Marnières, centre de maintenance) ont demandé des précautions techniques supplémentaires aux entreprises chargées de ces chantiers, suite notamment à de nouvelles normes.

Vous le savez, les 19 rames qui circuleront des Hauts du Chazal au centre commercial de Chalezeule, seront mises en service en 2015. C'est donc dans un peu plus de 2 ans que nous pourrons monter à bord du tramway et profiter de ses nombreux avantages.

Mais d'ici là, je peux d'ores et déjà vous donner un rendez-vous important sur l'encorbellement du quai Veil Picard en avril 2013... Ou encore sur le pont Battant ou au centre de Maintenance en juin 2013 lorsque la première rame y sera livrée.

Bien évidemment, tout le monde me demande d'accélérer le rythme des travaux. Je vous rassure, je demande quotidiennement aux entreprises de rechercher les moyens d'avancer plus vite et je ne désespère pas d'y arriver, car j'ai conscience que les travaux constituent une vraie gêne pour les Grand Bisontins.

Le tramway va-t-il supprimer les bus ?

Non ! On me pose souvent cette question. Cela est faux, totalement faux et fait partie de toutes ces fausses informations que certains passent leur temps à diffuser.

Il n'a donc jamais été question de remplacer tous les bus par le tramway. Ces deux modes de transport feront partie d'un seul et même réseau et seront complémentaires. Nous estimons d'ailleurs que l'arrivée du tramway va augmenter la fréquentation du réseau Ginko : 26 000 voyageurs supplémentaires sont atten-



nus chaque jour dès 2015. En tout, 117 000 voyageurs quotidiens emprunteront le réseau dont près de la moitié dans le tram, 40% pour être très précis.

Mais pourquoi donc une telle augmentation ?

Cette performance mérite, en effet, une explication : le tram constituera l'épine dorsale du futur réseau de transports en commun. Les lignes de bus se grefferont au tramway de façon à irriguer l'ensemble de l'Agglomération : trois quartiers en renouvellement urbain (Planoise, Brûlard, Palente-Orchamps), un éco-quartier (Les Vaïtes), un centre commercial (sur la commune de Chalezeule), ainsi que le centre-ville de Besançon et les grands équipements de l'Agglomération (Pôle santé université, CHU, futur IRFC, Gare Viotte, etc.), ce mode de transport permettra de nouvelles habitudes, y compris pour les habitants du Grand Besançon grâce notamment aux parcs-relais.

D'ailleurs, il sera très facile de passer d'un mode de transport à l'autre puisque bus ou tramway utiliseront les mêmes abonnements, les mêmes tickets et les mêmes prix ! Et plus tard... ? Nous pouvons même imaginer que l'on montera dans le tramway place de la Révolution et que nous en descendrons à Saint Vit ou à Clerval ! C'est l'une des raisons qui nous a conduit à choisir un tramway sur rails, car il permet une telle évolution vers le tram-train.

Les élus du Grand Besançon ont donc opté pour un tramway fer... Pourquoi ne pas avoir simplement choisi des bus plus grands et plus rapides ?

Tout d'abord, pour un problème de capacité, car elle est bien supérieure dans le tramway (132 places contre 100 places seulement dans un bus articulé), et plus rapide (les tramways ne sont pas ralentis par la circulation 20 km/h contre 16,5 km/h pour les bus), silencieux... Le tramway offre avec sa régularité et un meilleur confort, un matériel capable de répondre à nos besoins jusqu'en 2040 au moins.

Ensuite parce qu'il est évolutif, car on peut augmenter le nombre de passagers qu'il accueille par rame, et qui sait... se transformer un jour en tram-train.

D'ailleurs, le tramway a ceci d'étonnant qu'il est fréquenté par des personnes qui n'auraient jamais pris le bus... Le phénomène s'est vérifié dans toutes les villes d'Europe équipées. Besançon n'échappera, j'en suis sûr, pas à la règle. Et si vous prenez déjà le bus ? Vous adorerez le tramway !

Oui mais est-ce qu'un réseau de BHNS (bus à haut niveau de service) n'aurait pas occasionné moins de travaux ?

Effectivement, quand on parle de tramway, on parle toujours des désagréments liés aux travaux... Mais ils auraient été les mêmes pour un réseau de bus à haut niveau de service

(BHNS) ! En effet, il aurait fallu faire des voies en sites propres, refaire les voiries et les espaces publics, recomposer notre réseau... Pour construire un tramway, on ajoute simplement des rails et des lignes aériennes de contact en plus. Si l'on ramène la durée d'investissement que représente un BHNS à celle qui est permise par le tramway, le coût total est quasiment le même sauf qu'un tram dure 30/40 ans et un BHNS, 15 ans.

Et un tramway, c'est bien plus qu'un simple mode de transport ! C'est un outil d'accompagnement des grands projets d'urbanisme de la ville... L'éco-quartier des Vaïtes en est le meilleur exemple, tout comme la zone commerciale des Marnières à Chalezeule.

C'est un outil d'amélioration du cadre de vie avec plusieurs quartiers totalement métamorphosés : Gare Viotte, place Flore, Hauts du Chazal, encorbellement du Quai Veil Picard qui sera certainement une promenade exceptionnelle des plus prisées des Grand Bisontins. En un mot, les aménagements vont renforcer l'attractivité de Besançon, capitale régionale, mais aussi et c'est important, celle de toute l'Agglomération !

Pourquoi le tramway ne va-t-il pas sur le Campus universitaire de la Bouloie ?

Le tramway dessert deux des trois campus universitaires bisontins : la faculté de Médecine et de Pharmacie des Hauts du Chazal (4000 étudiants) et la faculté des Lettres du centre-ville (5000 étudiants). L'autre site de La Bouloie (7500 étudiants) sera quant à lui doté d'une nouvelle ligne de bus rapide en 2015 reliant la gare au campus via le jardin botanique,

le stade Léo Lagrange, le Palais des Sports, la piscine Mallarmé, et l'avenue de l'Observatoire (IUT et Campus) pour achever sa course à Témis. Ainsi, toute notre université sera parfaitement desservie et accessible par des transports en site propre, modernes et confortables.

On entend souvent dire que le tramway coûtera plus cher que prévu et que nos impôts en pâtiront.

Comment dire les choses... J'ai dit, redit, répété 10 fois, 100 fois la même chose sur ce sujet... Car il n'y a qu'une vérité. Il est insupportable pour moi d'entendre de tels mensonges ! Je me suis battu pour que notre tramway soit le moins cher de France. Ce n'était pas gagné, mais aujourd'hui je peux vous affirmer que le budget de 228 millions d'euros (valeur 2008) sera pleinement respecté. Je peux même vous dire qu'aujourd'hui, alors que tous les marchés sont attribués et donc les prix connus, que le budget n'est pas dépassé. Nous sommes au contraire actuellement en dessous du prix prévu. Alors y a-t-il un dérapage du budget ? Non ! Au contraire, nous faisons la démonstration d'une bonne gestion. Quant à la question de l'augmentation des impôts rappelons aussi que le tramway est intégralement financé par une taxe, le versement transport, uniquement payée par les entreprises de plus de 9 salariés comme c'est le cas partout en France. Cette taxe a été portée en 2004, je crois, à 1,8%, par le Gouvernement de l'époque. C'est ainsi qu'il a remplacé des dotations qu'il venait de supprimer... de plus cette taxe ne peut servir qu'à la

construction d'un transport en commun en site propre, et rien d'autre. On ne peut pas par exemple l'utiliser pour fluidifier les Mercureaux, pour construire un stade, une piscine ou même financer le fonctionnement de notre réseau de bus. Un seul usage donc, l'investissement pour un système de TCSP tel que le tram.

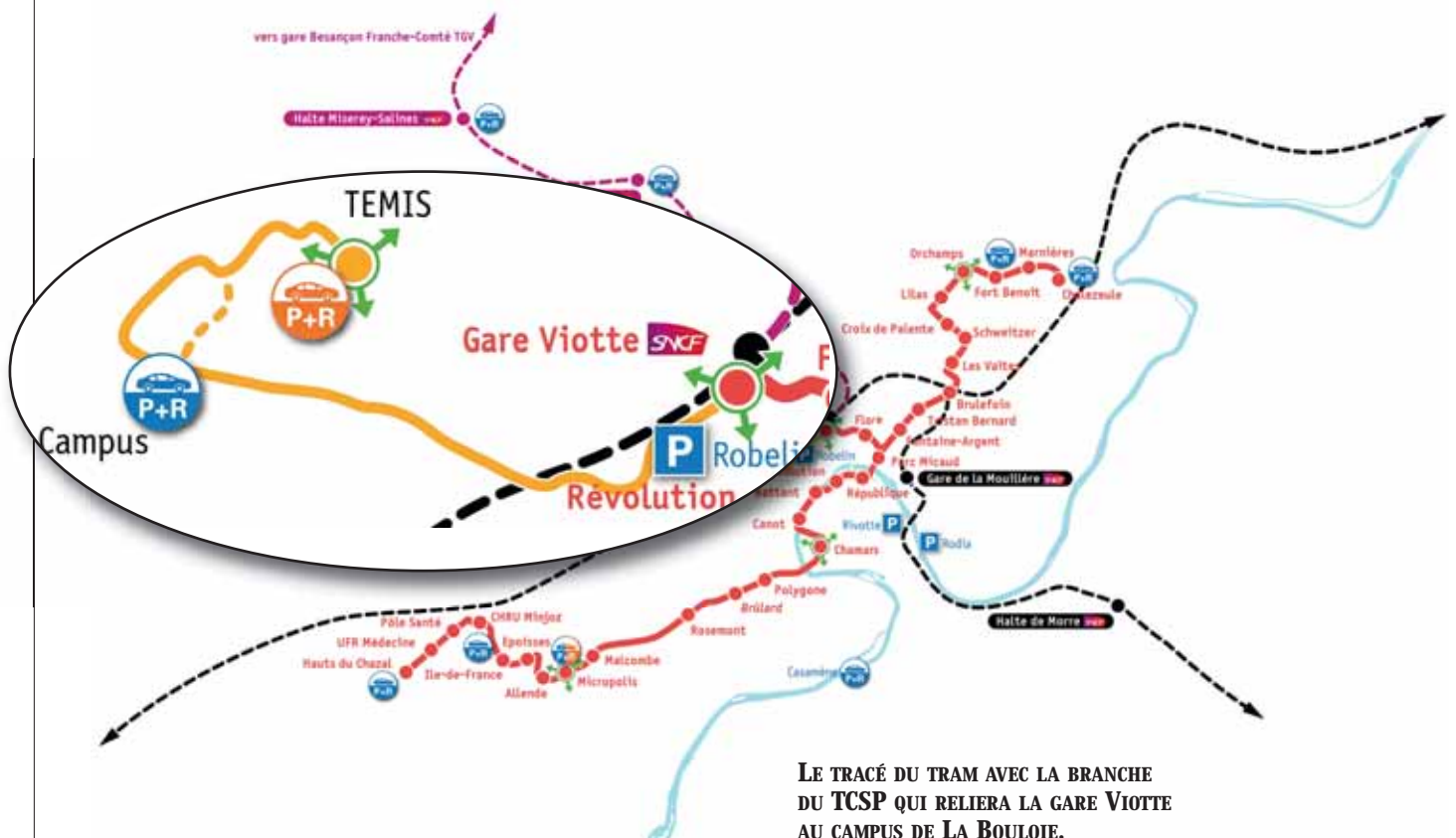
Le tramway de Besançon n'est plus une simple exception, c'est un modèle, une référence, une innovation que les élus de l'Agglomération ont su provoquer chez les constructeurs de tramway. (Alstom à l'époque n'avait pas encore créé un modèle adapté aux particularités de notre Ville : rues étroites, etc.)

Dernier point, il faut rappeler que le tramway de Besançon est économiquement profitable : les collectivités locales ont une place prépondérante dans les investissements publics (+ de 70%) et ce sont 150 millions d'euros de travaux qui sont injectés en 2 ans dans l'économie nationale dont une bonne partie dans l'économie locale. (1000 emplois directs sur 3 ans dans le BTP ainsi que de très nombreux emplois indirects : location de matériel ou véhicules, assurances, hôtellerie, restauration, et tous les domaines annexes.)

On dit que CAF, fabricant du tramway, a de grosses difficultés financières. Qu'en est-il vraiment ?

Il circule dans cette ville beaucoup trop de rumeurs qui sont fausses. La société CAF est un acteur majeur de l'industrie ferroviaire dans le monde. Elle est présente dans 30 pays et emploie 7000 personnes.

CAF produit les rames du TGV espagnol. C'est le



LE TRACÉ DU TRAM AVEC LA BRANCHE DU TCSP QUI RELIERA LA GARE VIOTTE AU CAMPUS DE LA BOULOIE.



LA MAQUETTE DU TRAM, CONSTRUIT
PAR CAF. 

méto de Hong-Kong, de Washington, de Rome, de New Delhi, d'Alger et de Mexico. C'est aussi les tramways de Stockholm et de Nantes ! À la lecture des résultats financiers, il apparaît que ses résultats sont en progression continue depuis plus de 10 ans. De plus, la santé financière de cette société est bonne, puisque, anticipant la crise, 75% de son chiffre d'affaires se fait désormais en dehors de l'Espagne. Elle a vendu tout récemment, je crois savoir, du matériel en Australie et au Brésil. Besançon, je vous rassure, sera livré par CAF en 2015.

Mais c'est donc un tramway « espagnol » ?

Oui, CAF est une entreprise espagnole mais il faut rappeler que le tramway de Besançon sera assemblé en France, par des ouvriers français, avec sa filiale CFD Bagnères de Bigorre. Actuellement, ces ouvriers sont d'ailleurs en train d'assembler le tramway de Nantes, un projet lancé par l'actuel Premier ministre Jean-Marc Ayrault.

De plus vous le savez bien, les appels d'offres de ce niveau sont européens et il faut donc respecter les procédures qui permettent à des entreprises espagnoles telles que CAF de pro-

duire des trams roulant en France, et à Alstom de produire le tramway qui roulera à... Barcelone!

Le tramway vous cause bien des ennuis... Ne regrettez-vous pas le choix du lancement d'un tel projet ?

Non. Lorsqu'on est Maire et Président d'agglomération, il faut savoir prendre des décisions courageuses, surtout lorsque ce qui est en jeu, c'est l'avenir de nos enfants et petits enfants. Je suis fier d'avoir été à l'origine d'une nouvelle génération de tramways, et plus fier encore que Besançon soit une référence en transport... Comme c'était le cas en 1974 quand Jean Minjoz innovait déjà en mettant en place les premières zones piétonnes. 40 ans après, vous accepteriez que l'on remette des voitures circulant dans la Grande Rue? Rappelez-vous aussi les critiques contre Robert Schwint par rapport à la voie de desserte et de contournement! Plus personne ne remet aujourd'hui en cause ces projets. Besançon sait encore innover et conserver son avance en devenant un modèle pour d'autres villes moyennes en Europe... et plus proche de nous à Aubagne, à Annemasse ou Avignon.

Et ce n'est pas moi qui le dis, mais les ingénieurs et experts de la Banque Européenne d'Investissement auprès de qui nous sommes battus pour obtenir une partie (70 millions d'euros) du financement de notre projet (l'autre partie, 98 millions d'euros, ayant été apportée par la Caisse des Dépôts) : c'est là la reconnaissance de la pertinence et de l'utilité sociale de notre tramway.

Le rôle d'un élu local comme moi est de préparer l'avenir et la compétitivité de l'Agglomération qui a un énorme potentiel –j'en suis convaincu et je me bats chaque jour pour le cultiver– mais qui connaît comme beaucoup une concurrence (avec Mulhouse, Strasbourg, Dijon, Lyon...) plus forte encore avec la crise. Le tramway est une des clés de notre avenir, il va donner une image moderne de notre Agglomération, qui pour asseoir son statut de capitale régionale doit jouer des coudes chaque jour pour attirer des entreprises, créer des emplois, faire venir de nouvelles familles, et plaire aux touristes.

4 mois après la pose du 1^{er} rail, le

Après les premiers coups de pioche, donnés en janvier 2011 pour les déviations de réseaux, la réalisation du tram vient de dépasser la mi-parcours. Autre bonne nouvelle : l'avancée du projet est aujourd'hui conforme au planning prévisionnel ! Petit tour d'horizon des principaux chantiers de cette fin d'année, le long des 14,5 km de ligne...

1 Le Centre de maintenance

Débutée en février dernier, la réalisation du Centre de maintenance se poursuit aux Hauts du Chazal. La construction de l'enveloppe du dépôt – charpente, murs et toiture – devrait ainsi s'achever début 2013, tout comme les voies de remisage.

Une visite de chantier permettra de découvrir les coulisses du futur quartier général du tram, les 9 et 10 novembre. Plus d'infos au numéro vert Info'tram: 0 800 71 24 25.

Des Hauts du Chazal à Allende

Ça y est : la plateforme est finalisée sur le secteur et les équipes chargées de la construction de l'infrastructure s'attaquent désormais à la pose des rails et des premiers revêtements sur les futures voies du tram. En cette fin d'année, les conditions de circulation ne sont pas modifiées, par rapport aux travaux précédents.

2 Micropolis

Le tunnel de 15 m de long, grâce auquel le tram passera sous le boulevard Ouest, est finalisé depuis mi-octobre. Dans la foulée, les aménagements ont démarré sur l'anneau du giratoire, avec les premiers terrassements. Il s'agit là d'un chantier particulièrement délicat, car il se déroule sur des voies au trafic très chargé : 40 000 véhicules/jour sur le boulevard et 20 000 sur l'axe Allende-Mitterrand. Afin de garantir la sécurité des personnels de terrain, la circulation est réduite à une seule voie sur le giratoire depuis début octobre, pour une durée prévisionnelle de 6 mois.

Pour tout savoir sur la construction de cet ouvrage demandez la brochure spéciale « Les grands chantiers du Tram : Micropolis » à la maison du tram ou par mail contact@letram-grandbesancon.fr

3 La Malcombe - La Grette

Les travaux de construction de la plateforme et de la voie ferrée se poursuivent sur ce tronçon qui devrait prochainement accueillir les premières poses de voies végétalisées, grâce auxquelles les rames circuleront sur une prairie fleurie. Ces opérations sont sans impact sur les modifications actuelles de la circulation.

Le pont De Gaulle

L'étanchéité du pont et les voies de circulation générale ont été finalisées en octobre. Les travaux de préparation de la plateforme du tram peuvent ainsi y débiter, en novembre. À la demande du Grand Besançon, les entreprises se sont organisées pour assurer cette phase de chantier, tout en maintenant les deux sens de circulation sur le pont.

4 Chamars

La voie de circulation sur le boulevard De Gaulle s'ouvre en novembre dans sa nouvelle configuration, au plus près du parking Chamars. La construction de la voie ferrée et des nouveaux quais de bus du pôle d'échanges peut donc être engagée dans la foulée, à l'emplacement de l'ancienne voirie, le long du Centre des Impôts.

Le pont Canot

Après les travaux préparatoires de l'été, l'étanchéité et le renforcement du pont sont entrés dans leur phase opérationnelle, en octobre. Sauf aléas météorologiques (la fibre de carbone utilisée pour renforcer le tablier est sensible aux conditions d'humidité et de température), la réfection du pont devrait s'achever, début 2013. Les opérations de pose de la plateforme et des rails pourront alors débiter. Durant ces travaux, la circulation se fait à 2x1 voie, dans la configuration qui sera effective à la mise en service du tram.

5 Le quai Veil Picard

Les 120 pieux qui servent de support à la plateforme du tram ont tous été coulés à fin octobre. La réalisation de la dalle en béton peut donc commencer, ce mois de novembre. Les opérations de construction de l'encorbellement commenceront quant à elles en décembre, avec l'installation des premières poutres métalliques qui supporteront bientôt la promenade « piéton-cycliste ». Le renforcement du quai et le balcon au-dessus du Doubs devraient être finalisés en avril 2013.

6 La place de la Révolution

La pose de la voie ferrée se poursuit sur la place de la Révolution, ainsi que sur la section Goudimel-Cusenier. Certaines portions de l'infrastructure sont d'ores et déjà finalisées, avec la mise en œuvre progressive de leur revêtement, comme sur la zone comprise entre la

voie du tram et la place, afin de garantir les meilleures conditions d'accueil aux visiteurs du marché de Noël (*lire en page 8*).

7 La branche Gare

Entre l'avenue Carnot et la place Flore, la pose de voie ferrée, démarrée mi-septembre, se poursuit jusqu'à la fin de l'année. Sur la portion comprise entre Flore et la gare, les déviations de réseaux s'achèvent, fin novembre, pour faire place aux travaux de préparation de pose de voie ferrée, d'une durée prévisionnelle de trois mois. Ces opérations nécessitent des modifications de circulation et les équipes en charge de la construction du tram s'attacheront à en limiter au maximum les gênes pour les riverains et les usagers du quartier.

Les Vaïtes

Aux Vaïtes, les opérations de terrassements, de création de réseaux et de pose des massifs pour les lignes d'alimentation électrique se poursuivent, en direction de la rue de Belfort. Dans la foulée, les travaux de plateforme pourront y débiter, début 2013.

8 Palente - Orchamps

Démarrée à la rentrée, la pose de voie ferrée se poursuit, depuis la rue de la Corvée jusqu'à Fort Benoît, où les travaux de plateforme ont démarré au niveau du futur parc-relais. Cette fin d'année verra la réouverture des deux bretelles d'accès au giratoire de Fort Benoît, depuis le boulevard Blum et la RD 683. Les autres modifications de circulation en place dans le secteur sont maintenues.

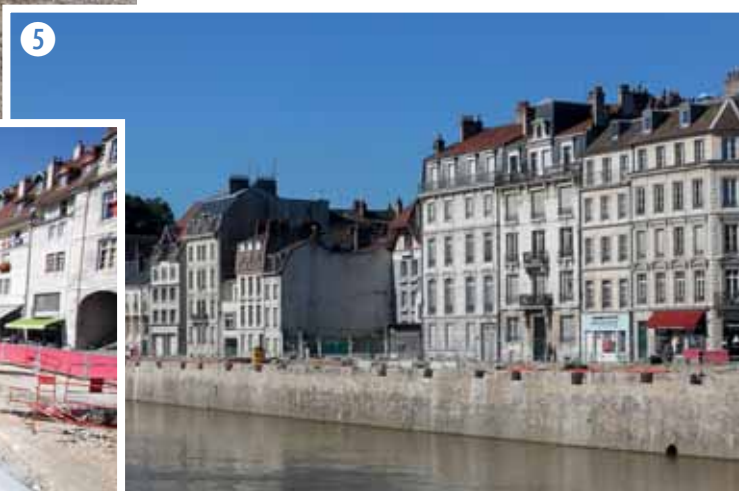
Les Marnières

Dernier tronçon à s'ouvrir aux travaux, la zone des Marnières fait l'objet de premiers dévoilements de réseaux en cette fin d'année, avant le démarrage des opérations de préparation de pose de voie ferrée, début 2013.

9 Le pont de la République Fontaine Argent / Tristan Bernard

La pose de la voie ferrée débute en ce mois de novembre sur le pont. La circulation y est toujours fermée, avec un maintien des flux piétons (sauf pour des tâches ponctuelles). Les déviations de réseaux se poursuivent sur la rue Tristan Bernard, jusqu'à la fin de l'année, et sur l'avenue Fontaine Argent, jusqu'en avril prochain.

point sur l'avancement des travaux



La pose des rails sur la place de la Révolution est en avance sur le planning. Le pavage réalisé permettra aux exposants de s'installer sur la place pour le marché de Noël dans de bonnes conditions, au grand bonheur des visiteurs.



PLACE DE LA RÉVOLUTION PENDANT LE MARCHÉ DE NOËL. ↑

La place de la Révolution déjà prête pour Noël !

Traditionnel temps fort des fêtes de fin d'année, le marché de Noël de la place de la Révolution cohabitera avec un voisin inédit, pour sa prochaine édition : le chantier du tram. Les techniciens chargés de la construction de la ligne et ceux aux manettes du Marché se sont donc rencontrés régulièrement, depuis le début de l'année, pour garantir les meilleures conditions d'accueil aux visiteurs et aux exposants.

« Pour son bon déroulement, le marché de Noël se planifie très en amont, en liaison avec l'Office du Commerce et de l'Artisanat, précise Patrick Bouzat, responsable du service Commerce à la Ville de Besançon. Pour l'édition 2012, se déroulant du 30 novembre au 24 décembre, nous avons intégré les nécessités liées aux travaux du



POSE DES PREMIERS RAILS, LE 8 AOÛT, PLACE DE LA RÉVOLUTION. ↑

tramway, dès les premiers préparatifs et, depuis, les prévisions n'ont cessé d'évoluer dans un sens favorable. En effet, au printemps dernier, les

rencontres avec les techniciens intervenant sur le projet laissaient à craindre que l'emprise du chantier puisse déborder sur la place, au détriment de l'espace disponible pour la soixantaine d'exposants et les animations prévues. Mais la construction de la plateforme se sera finalement avérée plus rapide que prévue.»

« La réalisation de l'infrastructure sur la place de la Révolution pour les fêtes de Noël était une priorité, confirme Jean-Benoît Lambert, directeur des études pour le groupement Eurovia-Bonnefoy-ETF, chargé de la construction de la partie « Est » de la ligne. C'est pourquoi, nous y avons démarré le chantier au plus tôt. Ensuite, nous avons pu raccourcir les délais, grâce à une anticipation sur les commandes de matériaux, les travaux de plateforme seront ainsi achevés et nous attaquerons alors la pose de pavés au niveau de la voie ferrée, une tâche qui se réalise principalement à la main. » Les petits et les grands qui souhaiteraient voir de grosses machines à l'œuvre pourront toujours visiter l'Atelier du Père Noël qui prendra ses quartiers sur le Marché.

↓ LA PLACE DE LA RÉVOLUTION EN COURS DE PAVAGE.



Demandez le programme !

Sur la place de la Révolution, le marché de Noël est ouvert du 30 novembre au 24 décembre (tous les jours de 10h30 à 19h30, sauf le lundi : ouverture à 14h). Retrouvez le programme complet des animations de fêtes de fin d'année, sur le site de l'Office de Tourisme :

www.besancon-tourisme.com

Pont Battant : le temps de la reconstruction est venu

Le nouveau pont Battant devra supporter le poids des rames de tramway, tout en offrant un design qui soit en harmonie avec le paysage urbain. Pour réaliser cette prouesse, le Grand Besançon a fait appel à un spécialiste des ouvrages d'art « sur mesure » : Victor Buyck Steel Construction. 1 100 tonnes d'acier assemblées sur mesure !

Qu'on ne s'y trompe pas. Malgré une charpente en acier et un poids dépassant les 1 100 tonnes, le nouveau pont Battant est bel et bien un ouvrage d'une grande finesse, avec son tablier aminci à 2,10 m. Il permettra ainsi d'intégrer les contraintes liées aux passages répétés du tram et aux crues du Doubs, sans négliger les aspects architecturaux pour se fondre harmonieusement dans le panorama des quais. Un important travail de conception a été mené par le bureau d'études Égis et le cabinet d'architecture Reichen et Robert Associés. Pour enchaîner sur la phase opérationnelle, actuellement en cours, le Grand Besançon a mis-

sionné la société belge Victor Buyck Steel Construction, un des leaders européens de la charpente métallique (voir encadré). « Pour le pont Battant, nous allons exploiter un savoir-faire acquis sur des projets réalisés à travers toute l'Europe, comme les ponts dessinés par Santiago Calatrava, explique Olivier Peyratou, chef de projet pour Victor Buyck. À Besançon, cela sera un beau challenge pour nos équipes, dans la mesure où le nouveau pont présente un profilé complexe. Cette caractéristique nécessitera un assemblage précis et un contrôle poussé de la géométrie du tablier, tout au long du soudage des 18 colis de charpente constituant le pont. »

La préfabrication de ces colis – de 22 m de long, 4,50 m de large et pesant jusqu'à 100 tonnes – a débuté en mai dernier au sein des ateliers de Victor Buyck, à Eeklo (Belgique). Leur livraison, par convois routiers, se fera à la fin de l'année. L'assemblage débutera dans la foulée, pour une durée prévisionnelle de trois mois.

Une visite du chantier du pont est organisée les 14 et 15 décembre, à l'occasion de la livraison de colis de charpente. Plus d'infos au numéro vert InfoTram : 0 800 71 24 25 et sur www.letram-grandbesancon.fr

De la City de Londres au pont Battant

Victor Buyck Steel Construction a signé de nombreux ouvrages en France, comme le pont Flaubert à Rouen ou le pont de l'Europe à Orléans. La société a également mis en œuvre la grande majorité des charpentes des bâtiments de la City, à Londres. En termes de chantiers emblématiques, elle réalise actuellement la couverture de voies ferrées à Paris, entre la gare d'Austerlitz et le périphérique. À terme, cette structure accueillera des immeubles faisant jusqu'à six étages de haut. Avec l'ensemble de ces projets, Victor Buyck, véritable référence du secteur, livre quelque 35 000 tonnes de charpente par an, soit quasiment l'équivalent d'un pont Battant tous les 10 jours !

PRÉPARATION À LA CONSTRUCTION
DU NOUVEAU PONT BATTANT. 



SÉCURITÉ

Un enjeu aujourd'hui et demain autour du tram

Même durant le chantier du tram, pas question de compromettre la sécurité des Grand Bisontins en ralentissant l'intervention des pompiers. Et quand le tram sera en service, il faudra également accéder rapidement en tout point de la ligne.

Pour optimiser les interventions des sapeurs-pompiers dans le corridor du tram, dès à présent mais aussi après 2015, le Grand Besançon et le Service départemental d'incendie et de secours du Doubs (SDIS 25) travaillent en étroite collaboration.



D'une hauteur de 32 m, le bras articulé permettra notamment aux sapeurs-pompiers :

- d'attaquer des feux importants au moyen d'une lance à eau de grande puissance ;
- d'accéder aux immeubles avec des lances à main ;
- d'évacuer simultanément quatre personnes ou une victime sur un brancard.



← BRÛLARD EN 2015.

Dès les phases d'étude du projet de tram, l'Agglomération et le SDIS 25 ont tissé un partenariat autour de la question de la sécurité, afin que les services de secours puissent assurer leurs interventions sans être gênés par le chantier, dans un premier temps, et par la circulation des rames, par la suite. Point d'orgue de la collaboration, le Grand Besançon vient de remettre aux sapeurs-pompiers un matériel d'intervention spécifique : un bras élévateur articulé.

Cet engin hors-norme avait fait l'objet d'essais concluants, sur le quai de Strasbourg en juin 2010. Il s'agit d'un camion équipé d'un bras articulé télescopique qui permettra d'accéder rapidement aux fenêtres d'une façade, en contournant les lignes électriques d'alimentation du tram, dont le courant aura été préalablement coupé. Au-delà des nécessités liées au tram, ce matériel de grande portée contribuera aussi à améliorer la sécurité de tous les habitants des zones gérées par le SDIS 25, et plus particulièrement ceux qui vivent dans le centre-ville étroit de Besançon.

Des temps d'intervention améliorés grâce au tram !

Le tracé du tram a fait l'objet d'une validation par le SDIS qui sera ainsi assuré de pouvoir circuler de manière optimale, le long de la ligne. Dans les secteurs embouteillés aux heures de pointe, les services de secours pourront même emprunter la voie du tram, dont la plateforme aura été renforcée dans ce but (comme sur le boulevard De Gaulle, par exemple). Grâce au travail de concertation mené en amont, le tram aura donc un impact positif sur les temps d'accès en ville pour les services de secours.

Pour l'heure, les sapeurs-pompiers sont associés à deux réunions hebdomadaires de coordination, consacrées aux travaux en cours. Ils sont aussi consultés, pour avis, sur l'évolution des chantiers, avec cinq semaines d'avance afin qu'ils puissent anticiper au mieux l'organisation de leurs interventions.

PARCS-RELAIS



Une nouvelle manière de se déplacer avec l'arrivée du tram

En 2015, plus de 1 000 places de parking seront disponibles gratuitement pour les usagers des transports publics, sur les parcs-relais.

Le tram est le fruit d'une longue réflexion qui prend en compte les besoins de transports de tous les habitants de l'agglomération, avec un objectif : leur faciliter l'accès au tram, mais aussi aux autres modes de transport, d'où qu'ils viennent.

C'est pour répondre à cet objectif que des parcs-relais seront déployés le long de la ligne. Les P+R permettront ainsi de se stationner sans souci, de rejoindre le tram et de se rendre à sa destination en évitant les bouchons !

Pas moins de huit parcs-relais seront situés à proximité de stations de tram ou d'arrêts de bus reliés au tracé du tram ou au centre-ville. Vous les trouverez ainsi sur tous les axes majeurs d'entrée en ville : aux Hauts du Chazal ainsi qu'à la station Île-de-France ; à Micropolys, en contrebas du Palais des Congrès ; à Temis, et complété dans un second temps au campus de la Bouloie, pour accéder à la ligne de transport en commun en site propre qui reliera ce secteur à la gare Viotte ; à Casamène, pour rejoindre le centre-ville par le bus ; et enfin à Fort-Benoît ainsi qu'à la future ZAC des Marnières pour accéder au tram par l'entrée Est.



LE CENTRE DE MAINTENANCE AVEC LE PARC-RELAIS SITUÉ ROUTE DE FRANOIS.

Au total, ce sont plus de 1 000 places de stationnement qui seront disponibles pour passer en toute sérénité de sa voiture au réseau Ginko (tramway et bus).

Mais comment fonctionneront ces parcs relais ?

En vous garant dans un P+R, vous accéderez gratuitement au parking si vous disposez d'un abonnement de transport en commun (tram-bus) ou en échange d'un billet de transport valable pour le tram et le bus.

Si vous êtes à plusieurs dans un véhicule, dans les parcs-relais gardiennés, en échange d'un prix déterminé équivalent au prix d'un ticket « journée », **chacun des occupants du véhicule aura droit à un ticket tram-bus** valable pour autant d'allers-retours dans la journée qu'il le souhaite. À ce prix-là, les propriétaires de monospaces vont faire des envieux ou susciter des demandes de covoiturage !

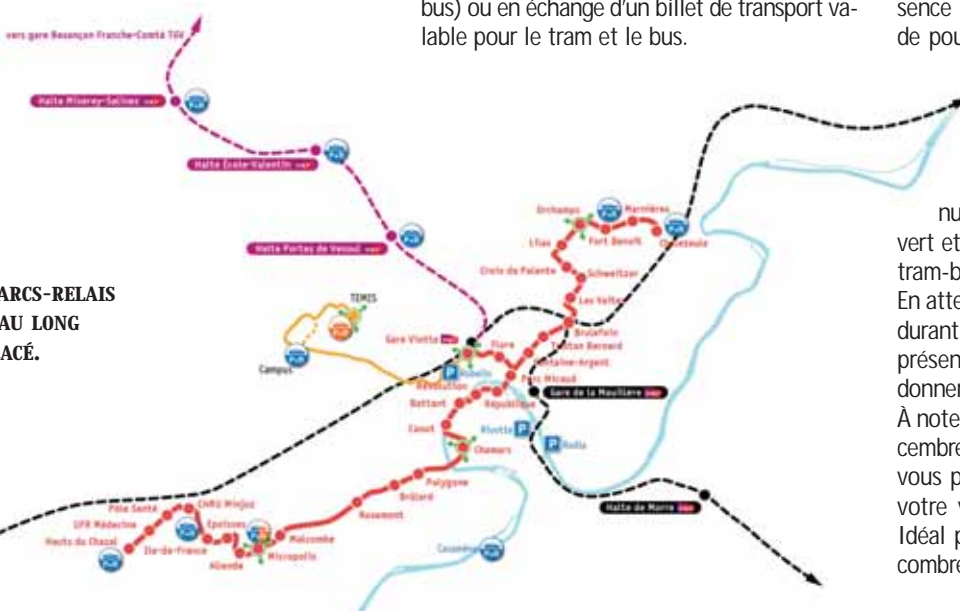
Ce type de fonctionnement nécessite la présence d'une personne durant la journée afin de pouvoir fournir aux usagers les billets de transport auxquels ils ont droit.

Une partie des P+R sera gardiennée de 7h à 19h du lundi au samedi : à Micropolys, Temis, Fort Benoît et aux Hauts du Chazal. En soirée, durant la nuit et le week-end, le parking sera ouvert et les usagers devront acheter leur ticket tram-bus au distributeur.

En attendant, afin de faciliter le stationnement durant cette période de travaux, les P+R déjà présents sont ouverts, gratuits pour tous et donnent déjà accès aux bus Ginko.

À noter d'ailleurs, que les 15, 16, 22 et 23 décembre prochain, en vous garant sur un P+R vous pourrez, vous et tous les occupants de votre voiture, prendre gratuitement le bus. Idéal pour se rendre au centre-ville sans encombre pour vos courses de Noël.

LES PARCS-RELAIS TOUT AU LONG DU TRACÉ.



Des pôles d'échanges dynamiques pour des déplacements encouragés

Développé depuis 2002, le réseau Ginko compte parmi les services de transport les plus fréquentés de France, grâce à la desserte des 59 communes du Grand Besançon et à la présence de cinq pôles d'échanges qui facilitent les correspondances. Dès 2015, le tram viendra dynamiser cette offre, en articulation avec une trentaine de lignes de bus.

Les usagers du réseau Ginko le savent bien : avec plus de 90 000 voyageurs par jour, le système de transport géré par le Grand Besançon est actuellement un des plus performants de France. Cet exploit, renouvelé au quotidien par les hommes et les femmes transporteurs, repose essentiellement sur deux atouts majeurs : la desserte fine de chacune des 59 communes de l'agglomération (90% de la population réside à moins de 300 m d'une station de bus) et la présence de cinq pôles d'échanges multimodaux : Micropolis, Saint-Jacques, Viotte, Orchamps et TEMIS.

« Véritables carrefours des transports publics, les pôles d'échanges offrent aux usagers une gamme complète de correspondances vers la Boucle ou la périphérie de la capitale régionale, explique Yann Chauvin, directeur des Transports du Grand Besançon. Leur implantation stratégique en entrée de ville, au niveau d'importants générateurs de déplacements, permet également à plus d'un voyageur sur deux d'être arrivé à destination en y descendant. L'usager qui souhaite poursuivre son parcours vers le centre-ville aura quant à lui un dernier trajet rapide, à bord d'un bus ou d'une rame de tram prochainement. À sa mise en service, celui-



ci viendra en effet dynamiser quatre pôles d'échanges existants : Micropolis, Saint-Jacques, Viotte et Orchamps⁽¹⁾. Grâce à sa capacité de 132 places, à sa rapidité et à sa régularité – articulées avec la desserte de proximité du bus dans toute l'agglomération – ce sont bientôt près de 120 000 voyageurs qui utiliseront le réseau Ginko chaque jour ! ».

(1) : Une liaison en bus rapide sera par ailleurs mise en place entre la gare Viotte et TEMIS.

Pour faciliter vos déplacements dans l'agglomération, toutes les informations sur l'offre de transport disponible aux pôles d'échanges sont consultables sur www.ginkobus.com, rubrique « Se déplacer ».

Micropolis

Dans le cadre de l'arrivée du tram, des itinéraires piétons seront aménagés entre la future station Micropolis et les quais de bus du pôle d'échanges actuel. Pour les usagers Ginko en provenance de l'Ouest et du Sud-Ouest de l'agglomération, la correspondance en tram permettra un temps d'accès au centre-ville de 10 minutes et en 5 minutes vers le CHRU, quelles que soient les conditions de circulation sur le boulevard Mitterrand ou la rue de Dole. Cette efficacité pourrait d'ailleurs séduire les conducteurs désirant laisser leur véhicule sur le parc-relais Micropolis, étendu à 160 places.

Pôle d'échanges, mode d'emploi

Les pôles d'échanges visent à faciliter les correspondances pour les usagers des transports publics qui y convergent : lignes Ginko, cars départementaux, voire TER et TGV (dans le cas de la gare Viotte). Ils sont également équipés en stationnements vélos et certains d'entre eux accueillent des stations Vélocité et Autocité ou des parcs-relais.

Par ailleurs, dans le cadre du projet de tram, il est prévu d'y créer des affichages dynamiques centralisant les horaires des prochains départs de tous les modes de transport présents sur le pôle.

isés par le tram, re plus efficaces

Saint Jacques

Situé dans la Boucle, le pôle d'échanges Saint-Jacques est la plateforme d'entrée sur le réseau Ginko pour les habitants du Sud de l'agglomération. À ce titre, il est d'ores et déjà un arrêt fortement fréquenté et la construction du tram constitue l'occasion idéale pour y améliorer les conditions de correspondances. Huit nouveaux quais seront ainsi aménagés au sein d'un vaste espace arboré pour permettre des échanges directs entre le tramway et les bus urbains et périurbains. Pour implanter ce pôle au plus près du centre-ville, à l'angle de la rue Nodier, l'actuelle voie de circulation du boulevard De Gaulle sera décalée sur le parking Chamars. L'intermodalité sur le site sera complétée par des services Autocité et Vélocité, ainsi que les 600 places de stationnement toujours disponibles.



Gare Viotte

Accès privilégié au centre-ville, le pôle d'échanges de la gare Viotte regroupera en un seul lieu TGV, TER, tram, bus urbains, cars départementaux, taxis et stations Vélocité et Autocité. L'ensemble du secteur fera l'objet d'une opération d'aménagement spécifique, dans laquelle le terminus du tram sera parfaitement intégré. Parmi les nombreuses améliorations apportées, un cheminement piéton confortable et sécurisé sera réalisé pour relier la gare au centre-ville, en passant par le parc des Glacis.



Orchamps

Point de convergence des lignes Ginko en provenance de l'Est de l'agglomération, le pôle d'échanges d'Orchamps sera desservi par le tram et pas moins de 11 lignes de bus. Une dizaine de nouveaux quais y seront aménagés pour améliorer les correspondances entre l'offre Ginko urbaine et périurbaine, les cars de ramassage scolaire et les lignes départementales. Les trajets piétons entre la station de tram Orchamps et le lycée Pergaud seront également confortés.



Vauban s'invite à Chamars

Les travaux du tram sur le parking de Chamars ont mis à jour un rempart édifié par Vauban à la fin du XVII^e siècle, ainsi qu'un pont, construit entre 1755 et 1782. Celui-ci, situé en avant de l'actuel pont Charles De Gaulle. Cet ancien pont enjambait non pas le Doubs, mais un canal secondaire qui traversait depuis longtemps Chamars et qui a été comblé à la fin du XIX^e siècle. Le service municipal d'archéologie préventive (SMAP) de Besançon connaissait son emplacement mais n'avait en revanche aucune idée de son état de conservation.

Comme l'explique Valérie Taillandier, responsable de la fouille au service archéologique de la ville, « le dégagement de ce pont constitue la dernière phase d'intervention archéologique dans ce secteur, après le diagnostic réalisé en 2011 et la première partie de cette fouille en mai 2012 sur le parking lui-même. La mise à jour de ce pont, qui a permis durant un siècle l'accès au grand Chamars, a par conséquent été suivie avec le plus grand intérêt ».

Pour une promenade

Terminé peu avant la Révolution, ce pont reposait côté ville sur le rempart intérieur (mur Vauban) et côté extérieur sur un mur de berge qui canalisait le bras secondaire du Doubs traversant Chamars. À cette époque, l'absence de pont sur le Doubs (hormis celui de Battant) et la volonté de la Ville d'offrir un lieu de promenade aux Bisontins enfermés dans la cité par le système de fortification, ont légitimé la construction de ce pont, davantage, d'après Valérie Taillandier, « pour répondre à une volonté de valoriser la cité, qui va être ensuite réputée pour sa magnifique promenade de Chamars, que par besoin militaire ». « Ce nouveau pont aurait eu pour seule fonctionnalité de permettre aux promeneurs d'atteindre les jardins (grâce à des escaliers dont les fondations ont été retrouvées) ou d'admirer la promenade du haut des remparts. »

Le chenal devenant de plus en plus insalubre, notamment à cause de son rétrécissement progressif, il fut décidé, à la fin du XIX^e siècle, de raser les remparts intérieurs et de remblayer le canal et le pont. Le pont Charles de Gaulle



↑ **LE PONT DE CHAMARS DÉCOUVERT : DES QUATRE ARCHES, TROIS SONT ENCORE INTACTES.**

n'ayant été construit sur le Doubs qu'à la fin des années 1960, cette partie de Besançon est restée très longtemps sans accès pour traverser la rivière.

Observer et protéger

Les fouilles ont duré une vingtaine de jours, jusque début novembre, et ont permis au service archéologique d'identifier cet ouvrage, d'en relever toutes les mesures et les informations nécessaires sur ces vestiges pour documenter l'histoire de Besançon.

Il est ensuite prévu de protéger le pont avant de le combler pour lui assurer un excellent état de conservation. Et l'histoire continue : le secteur de Chamars, connu jadis pour « sa belle promenade » sera bientôt le pôle d'échanges multimodal qui permettra aux habitants, riverains, cyclistes, piétons... de cohabiter au sein d'un lieu qui conservera un charme naturel.

← **LE PONT DE C.J.A. BERTRAND – GRAVURE COLORIÉE DE CORNU ET MONDHARE. AUTOUR DE 1785 – BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE DE BESANÇON.**



Clin d'œil à la promenade du XVIII^e siècle dans le nouvel aménagement de Chamars

Les vases de Boutry (sculptés en 1781) actuellement sur le pont Canot, étaient prévus pour orner le pont de Chamars. Il est prévu de les mettre en valeur sur le futur pôle de Chamars, à proximité des voies du tram, comme témoin de l'emplacement de l'ancien pont.)

Les stations du tram en détail

Vous souhaitez en savoir plus sur les futures stations du tram et sur celle(s) que vous emprunterez plus particulièrement? C'est désormais possible, grâce à un dépliant spécifique pour chaque station. Vous pourrez ainsi repérer l'emplacement exact de votre future station ainsi que la disposition à proximité des équipements d'accès aux autres modes de transports. Les bornes Vélocité, les arrêts de bus, les P+R, les pistes cyclables sont indiqués. Ce document vous indique également le type d'aménagement retenu pour la plateforme empruntée par le tram: enrobé, granit, béton désactivé, prairie? Vous pourrez même voir où seront replantés les arbres le long du tracé! Enfin, vous y retrouverez aussi une image représentant le futur de votre quartier, avec le tram en circulation. Votre quartier, votre tram, votre station: on vous invite déjà au voyage en 2015!

Les plaquettes «Les stations du tram» sont disponibles à la Maison du tram, à l'accueil de la CAGB, de la Mairie ainsi que sur le site internet: www.letram-grandbesancon.fr ou sur demande à contact@letram-grandbesancon.fr



VOTRE STATION DÉTAILLÉE DANS
LES PLAQUETTES «LES STATIONS DU TRAM».

Les prochaines visites de chantier

Les vendredis 14 et samedi 15 décembre, vous êtes invités à découvrir le nouveau pont Battant et ses premiers éléments.

Après un été placé sous le signe de la démolition de l'ancien pont de 1953, l'hiver voit arriver les éléments du nouveau pont. Livrées en trois fois, ces énormes poutrelles métalliques mesurent 22 mètres de long, 4,5 mètres de large et pèsent entre 33 et 100 tonnes. Vous découvrirez donc comment elles vont

être assemblées et quelles étapes seront encore franchies avant de rendre ce pont aux Grand Bisontins!

Pour ces deux visites gratuites, l'inscription est fortement conseillée:

- à la Maison du tram, 24 rue de la République, ouverte du mardi au samedi de 14h à 18h
- au numéro vert Info'tram: 0 800 71 24 25
- par courriel: tramway@grandbesancon.fr



↑ LES TRAVAUX DU PONT BATTANT.



↑ VISITE DE CHANTIER DE LA PLACE DE LA RÉVOLUTION LE 5 OCTOBRE 2012.

MIEUX VOUS INFORMER



Pour vous informer sur le tram et sur l'avancée des travaux :

La Maison du tram

Située au 24 rue de la République à Besançon, elle vous accueille du mardi au samedi de 14h à 18h. Des visites de groupes peuvent être organisées sur rendez-vous les mardis, jeudis et vendredis de 10h à 12h.

Divers supports multimédias vous permettent de rester connecté à l'actu du tram :

- Le site Internet du tram : www.lettram-grandbesancon.fr et le courriel : contact@le.tram-grandbesancon.fr
- La newsletter : abonnez-vous et recevez chaque semaine l'actualité du tram et l'info travaux.
- L'application smartphone : suivez les chantiers et les déviations en temps réel.



Des écrans Info'tram sont installés dans une vingtaine de lieux publics (comme l'accueil de la City et de la Mairie, l'Office du Tourisme, les maisons de quartiers, etc.)..

Le numéro vert Info'Tram (gratuit depuis un poste fixe) :

N° Vert 0 800 71 24 25

Les médiateurs :



MÉDIATEURS DE COMMERCES :

- Myriam Gasperment
06 75 96 41 86 - myriam.gasperment@besancon.fr
- Arnaud Favier
06 25 93 35 28 - arnaud.favier@besancon.fr

MÉDIATEURS DE TRAVAUX :

- Didier Piquard
06 72 47 74 88 - didier.piquard@besancon.fr
- José Moreira
06 76 69 82 21 - jose.moreira@besancon.fr
- Laurent Willemin
06 84 77 53 74 - laurent.willemin@besancon.fr



Les secteurs d'intervention des médiateurs de travaux



LA PHOTO DU JOUR

Chaque jour, envoyez-nous sur le site internet, rubrique "Photo du jour" vos photos du tram et de ses chantiers, elles pourront être publiées sur le site Internet.



Tramway, suivez le guide est une publication du Grand Besançon.

Directeur de publication : Jean-Louis Fousseret - Directeur de la communication : Thomas Roussez - Rédaction : Ostinato [laboite.de.com écrite], Anne Rey, Thomas Roussez - Conception et réalisation : MCM.

Impression : Maury Imprimeur - Diffusion : 91500 exemplaires - Crédits photos : Ville de Besançon, Jean-Charles Sexe, Eric Chatelain, Emile Joly, Exalta - Dépôt légal : novembre 2012.