

TRAMWAY
Grand Besançon

suivez le guide





SOMMAIRE

- 4 Boulevard Diderot
- 5 Secteur Palente : rues des Cras et Nicolas-Nicole
- 6 Rue Tristan Bernard
- 7 Avenue Edgar Faure
- 8, 9 Plan de la ligne du Tramway
- 10, 11 Secteur Révolution : rues des Boucheries, Goudimel et Cusenier + plan de circulation
- 12 Pont de Gaulle
- 13 Boulevard de Gaulle, Chamars, quai Veil-Picard
- 14 Entrée CHRU
- 15 Rue René Char
- 16 Informations utiles



Stations

Les CCH (Conseils consultatifs d'habitants) ont été sollicités pour formuler des propositions de noms des 31 stations du futur tramway. Les instances participatives, qui ont jusqu'au 14 octobre pour se manifester, peuvent soit reprendre les appellations initiales (Chamars, Lilas, Flore, Époisses...) soit en formuler d'autres.

Dévoiements de réseaux : mode d'emploi

À partir de septembre, nous entrons dans la première phase du chantier avec les travaux de dévoiement de réseaux qui consistent à dévier, et aussi à remettre à neuf les réseaux dans les secteurs desservis par la 1^{ère} ligne de Tramway de l'agglomération bisontine, en juin 2015.

Pourquoi dévier les réseaux ?

Ces travaux, conduits par les différents concessionnaires (eau potable, égout, gaz, téléphone, électricité, câble), se traduisent par le déplacement des réseaux hors de l'emprise de la future plateforme du Tramway, afin qu'ils soient toujours accessibles aux opérations de maintenance et ainsi éviter que le tram ne circule plus. Ces interventions permettront également de rénover et, parfois, d'enterrer ces réseaux.

Les concessionnaires seront amenés à contacter certains riverains pour procéder à la mise en souterrain des réseaux sur leur propriété. Merci de leur réserver le meilleur accueil !

Comment s'organise le chantier ?

Dans les rues les plus étroites, un groupement d'entreprises a été constitué pour réaliser simultanément tous les travaux de réseaux. Cette organisation permet de réduire les délais et les désagréments. Huit chantiers seront ainsi menés pour une durée en moyenne de 10 mois chacun. Cinq sont d'ores et déjà commandés et attribués aux entreprises. Il s'agit des secteurs de Cras-Nicole, de Tristan-Bernard, de la place de la Révolution, de Quai-Chamars et de Piémont (près du CHRU). Trois autres seront prochainement lancés : rues Carnot, Schweitzer et Fontaine-Argent.

Dans les autres rues (ex : travaux à la Grette), chaque concessionnaire réalise ses travaux avec ses propres entreprises.

Les grandes dates du projet

30 juin 2010 : approbation du projet à 228 M€ (valeur 2008) à + ou - 5 %

Fin 2010 - début 2011 : enquête publique

Printemps 2011 : choix de la couleur du Tram par les habitants du Grand Besançon

Juin 2011 : déclaration d'utilité publique

Fin 2011 - fin 2013 : reconnaissances archéologiques, déviations de réseaux et construction de la voie, construction du Pont Battant

Juin 2013 : livraison de la 1^{ère} rame au centre de maintenance

2014 : essais et marche à blanc

Juin 2015 : mise en service commerciale du Tramway

Le saviez-vous ?

Des galeries techniques existent dans Planoise ! De ce fait, il y aura très peu de travaux de dévoiement de réseaux dans ce quartier. Les 13 km de réseaux visitables peuvent rester sous la plateforme du Tramway.

Quelles sont les incidences sur la vie des quartiers ?

Pendant les travaux, des modifications sur la circulation automobile seront nécessaires. Les accès piétons seront toujours maintenus. Les accès riverains et aux commerces seront eux aussi préservés au maximum. Un effort très important sera fait pour vous informer.

Les lignes de bus et de cars Ginko seront nécessairement adaptées aux conditions de chantier. Certains arrêts pourront être provisoirement déplacés. Là encore, une information permanente sera accessible.

« Un accompagnement de chaque instant »

Les travaux préparatoires du Tramway ont commencé et le chantier de la 1^{ère} ligne à proprement parler débutera d'ici au printemps 2012.

Durant plusieurs mois, vous allez connaître ici ou là des modifications de circulation et de stationnement, rendues nécessaires pour l'implantation du Tramway et qui, bien sûr, compliqueront les déplacements dans la ville et son agglomération.

Pourquoi ce dossier spécial ? Tout simplement parce que les élus ont estimé que les travaux de voirie préparatoires et les travaux de dévoiement de réseaux qui se déploieront sur 8 chantiers pour préparer la construction de la future ligne de Tramway, avaient un intérêt dépassant les frontières de chaque quartier. Qu'on soit de l'Est de l'Agglomération, de Palente, des Orchamps ou des Vaïtes, de la Boucle ou de Planoise, nous sommes avant tout des Grand Bisontins, concernés et potentiellement intéressés par l'ensemble des travaux de l'agglomération.

Au fil des pages, vous découvrirez des informations, des astuces, des services qui vous permettront de circuler, de stationner, et de prendre les transports en commun. Vous pourrez retrouver, selon le chantier concerné : le phasage, des infos pratiques sur les diagnostics ou fouilles archéologiques, les lignes de bus Ginko, les circulations pendant les travaux, les solutions de stationnement, et le contact des médiateurs travaux ou commerce.

Cette 1^{ère} ligne de Tramway renforcera notre attractivité et notre dynamisme économique ; les retours d'expérience d'autres agglomérations françaises et européennes en témoignent. Ce projet profitera à tous, mais d'ici là il ne doit porter préjudice à personne.

Entre informations pratiques et zoom sur les chantiers, ce dossier vous servira de guide en vous présentant de manière générale les travaux et aménagements importants de votre secteur.

Ce BVV couvre les 5 premiers chantiers : rue des Cras, rue Tristan Bernard, place de la Révolution, quai Veil-Picard/Chamars, Piémont (près du CHRU), mais aussi les autres gros travaux en cours dans la ville. Un prochain numéro traitera, en novembre, des 3 derniers chantiers de dévoiement de réseaux pas encore attribués (rue Schweitzer et les avenues Carnot et Fontaine-Argent).

Si notre regard s'oriente évidemment vers l'avenir, toute notre attention se porte à présent sur le vécu quotidien du chantier. Concentré dans le temps, il vise à limiter la gêne au maximum. Calé pour être achevé en décembre 2013, il nécessite deux ans de travaux qu'il va falloir vivre le plus sereinement possible. La Ville et le Grand Besançon demeurent mobilisés tout au long de cette période, pour mettre en place des dispositifs d'accompagnement au service des professionnels, riverains, habitants...

Des adaptations seront peut-être nécessaires dans le temps. Nous serons en permanence à l'écoute de vos suggestions.



ENCORE QUELQUES SEMAINES DE PATIENCE AVANT L'ENTRÉE EN SERVICE DU BOULEVARD DIDEROT À DOUBLE SENS.

Pendant toute la durée des travaux, les lignes 7, 72 et C sont modifiées. Conséquence : les stations Mouillère, Diderot, Beauregard, Lycée Saint-Paul et Cimetière sont reportées avenue Fontaine-Argent aux stations respectives Vittel, Chopard et Cimetière.



Par ailleurs, la station Parc Micaud située avenue Edouard Droz est reportée sur les stations Funiculaire et Gare de la Mouillère. Seules les lignes de bus 24-Velotte-Port Douvot et 27-Planoise ou Avanne sont concernées.

Fouilles

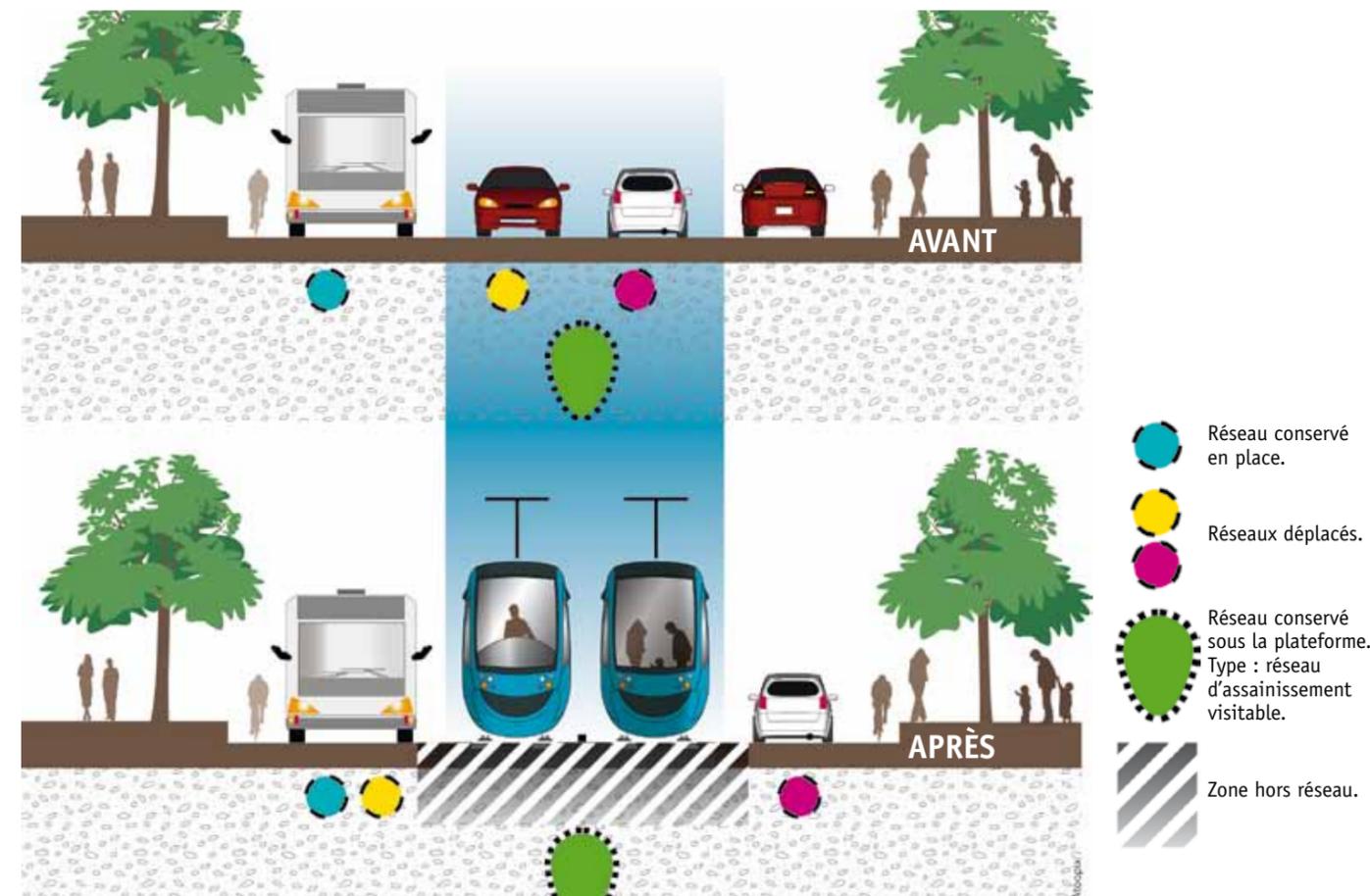
Le diagnostic réalisé avenue Droz et boulevard Diderot en 2010 ayant livré des résultats intéressants, le SRA (Service régional d'archéologie) a prescrit des fouilles qui ont été confiées au service municipal d'archéologie préventive. Effectuées de début mars à fin juillet sur deux secteurs (un de 220 m et l'autre de 150 m linéaires) du boulevard, avec un temps d'avance sur le chantier de pose du collecteur d'assainissement, celles-ci, grâce à la présence d'outils taillés en silex, ont permis d'affirmer la présence d'une occupation préhistorique remontant à 10 000 ans avant notre ère. Autre découverte, sur la partie haute du boulevard cette fois, des vestiges d'époque antique comme ces petites installations rurales typiques d'une occupation de bord de berge (le ruisseau Fontaine-Argent).

Un nouveau Diderot pour les fêtes

Jusqu'ici, le planning a été respecté à la lettre. Aucune raison, donc, pour que le boulevard Diderot ne passe pas comme prévu en double sens en décembre. Peut-être restera-t-il quelques finitions à réaliser mais la circulation aura retrouvé ses droits sur une artère entièrement refaite qui abritera une voie montante et une descendante, de larges trottoirs localement arborés et une bande cyclable de chaque côté. En attendant, les travaux se poursuivent avec l'achèvement prévu fin octobre de la pose jusqu'à 8 m de profondeur d'un collecteur géant de 2 m de diamètre entre la rue du Repos et la place des Déportés. Dans le même temps, cette dernière accueillera la construction d'une chambre de dérivation permettant de raccorder à celui (impressionnant) de Diderot les collecteurs d'eaux usées et pluviales de Fontaine-Argent et Tristan Bernard qui feront eux-mêmes l'objet d'importants travaux en 2012. Toujours en matière d'assainissement, au droit du carrefour Mermoz-Diderot, deux chambres d'entrée et de sortie du futur bassin de stockage et de dépollution de 5 500 m³ seront implantées.

Une fois construit en 2012, ce réservoir, long de 120 m et large de 15 m, supportera la création d'une voie nouvelle reliant courant 2013 la rue de Chalezeule au boulevard Diderot. Rendu progressivement aux riverains, ce dernier, qui bénéficiera d'un revêtement phonique performant, entrera en service à la fin de l'année. D'ici là, bien sûr, la déviation par la rue de la Mouillère et l'avenue Fontaine-Argent restera en place.

Principes de dévoiement de réseaux



Rue des Cras : fermeture temporaire

LES PREMIERS COUPS DE PICHES ONT ÉTÉ DONNÉS DÉBUT JUIN.

Chantier complexe jusqu'en avril 2012 que celui des dévoiements de réseaux sur l'axe rue Nicolas-Nicole et rue des Cras jusqu'au pôle bus des Orchamps. Complexe parce que ERDF, GrDF, France Telecom, le syndicat mixte lumière (fibre optique) et Numéricable partageront l'espace avec la Ville (eau, assainissement et éclairage public). Ce qui imposera à tout ce beau monde de travailler à plusieurs endroits simultanément dans des conditions rendues plus ardues par la forte présence de roches en sous-sol. Et lorsqu'on sait que les réseaux doivent obligatoirement être enterrés à au moins 1,40 m en dessous de la future plateforme du Tram ou déplacés sur les côtés, on mesurera mieux l'ampleur de la tâche qui attend les concessionnaires. Conséquence directe : la rue des Cras sera fermée complètement à la circulation (voitures, bus) durant plusieurs semaines à partir d'octobre. Pour des raisons de sécurité aux abords de certaines zones très étroites et parce que la solution des alternats poserait beaucoup plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Bien évidemment, durant cette période sans trafic, des déviations seront proposées et le service des bus modifié (www.ginkobus.com). Enfin, la desserte des habitations riveraines et des commerces sera maintenue. Tout comme le passage des services d'incendie et de secours...





Sens unique pour Tristan-Bernard

BIENTÔT À SENS UNIQUE, LA RUE VA CONNAÎTRE UN SÉRIEUX COUP DE JEUNE APRÈS TRAVAUX.

Comme dans le secteur Palente avec les rues des Cras et Nicolas-Nicole (p. 21), les mêmes concessionnaires ont rendez-vous rue Tristan-Bernard pour procéder au dévoiement des réseaux. Seulement pour ERDF, GrDF, France Telecom, le Syndicat mixte lumière (fibre optique), Numéricable et la Ville (eau, assainissement, éclairage public), les conditions du chantier seront bien différentes. Plus ardues, en fait, puisqu'il faudra doubler les réseaux de chaque côté de la future plateforme (80 cm de profondeur) en raison du manque d'espace entre celle-ci et le collecteur d'assainissement déjà en place en dessous. Compliqués

5 parcs-relais

« Le long de la ligne du Tram, à son entrée en service, cinq parcs-relais offriront des espaces de stationnement pour les automobilistes : deux déjà existants (Hauts du Chazal, Micropolis) et trois à venir (route de Dole, Fort Benoît, Marnières). Au total, ils offriront 630 places rapidement extensibles à 1 030 », déclare Jean-Claude Roy, vice-président chargé des Transports du Grand Besançon.

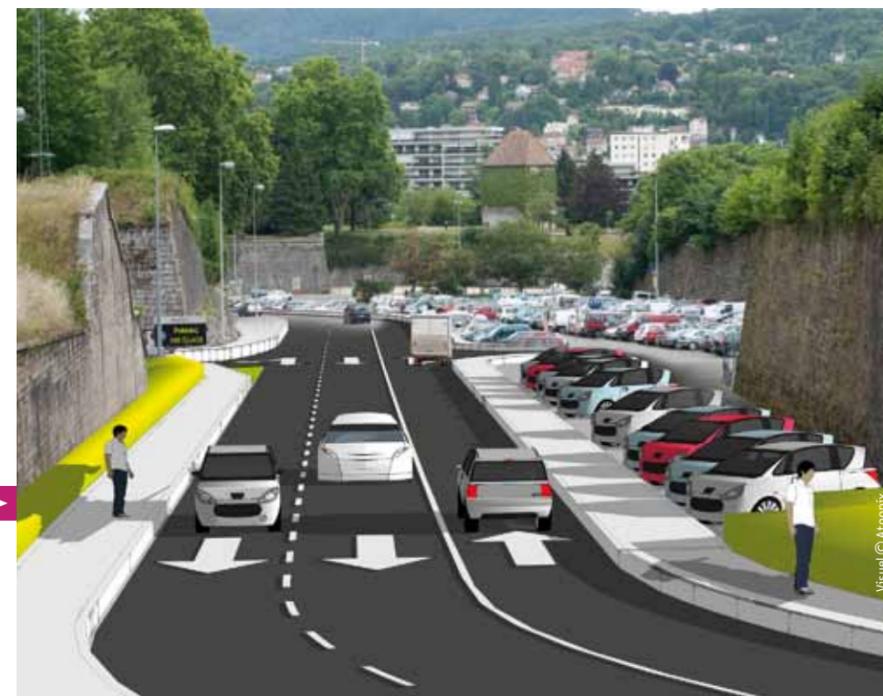
En raison de la mise à sens unique de la rue Tristan Bernard, le tracé des lignes 3 et 7 sera modifié. Avec terminus au pôle Saint-Jacques, la ligne 3 ne desservira plus les stations Vaïtes et Vernois. Depuis Bregille, la ligne 7 passera par la rue de Chalezeule, le chemin du Vernois et la rue de Belfort avant de reprendre son itinéraire normal à la station Cimetière. Conséquence : les stations Vaïtes, Vernois, Schweitzer, Belfort et Papillon ne seront donc desservies que dans le sens Bregille – Centre-ville. En revanche, en direction de Bregille, l'itinéraire de la ligne 7 ne sera pas modifié.



également par l'étroitesse de la chaussée, les travaux débuteront en octobre et s'achèveront normalement fin 2012 à hauteur du chemin de Brûlefoin. Durant cette période, une attention particulière sera apportée au maintien de l'accès aux différents commerces alors que la rue sera à sens unique avec une seule voie montante (direction Belfort), côté droit pour commencer puis gauche pour finir. Bien évidemment, le chantier, qui comportera aussi la construction de chambres (réseaux secs et assainissement) souterraines autorisant un accès facile aux différents réseaux, imposera des modifications de circulation.

Edgar-Faure : l'avenue verra double

UNE VUE VIRTUELLE QUI DEVIENDRA RÉALITÉ L'AN PROCHAIN AVEC UN TRAFFIC MONTANT ET DESCENDANT.



Durant les travaux, la foire mensuelle de Battant organisée le deuxième lundi de chaque mois sera maintenue en adaptant les emplacements lorsque nécessaire.

Comme pour l'avenue Fontaine-Argent temporairement en double sens, les automobilistes vont devoir se familiariser avec une nouvelle donne sur l'avenue Edgar Faure qui, elle aussi mais de façon durable, accueillera des véhicules dans les deux sens de circulation. Avec en toile de fond la construction de la ligne de Tram Hauts du Chazal – les Marnières via le centre-ville, et la profonde requalification de la gare Viotte en pôle multimodal, la mise en double sens de l'avenue Edgar Faure répond à une volonté de délester le haut de l'avenue Foch et de l'avenue de la Paix d'une partie de leur important trafic.

Ouvert à la mi-août, le chantier se décomposera en plusieurs aménagements successifs ou concomitants avec comme point de départ le dévoiement des réseaux à deux endroits distincts : eau + gaz au droit du croisement avec la rue Richebourg et ERDF au pied du talus longeant l'avenue Edgar Faure avant son raccordement avec l'avenue Foch. Ces travaux prioritaires ne débuteront qu'après l'accord de la Direction régionale de l'Archéologie et en conclusion d'un diagnostic réalisé sur l'esplanade Isaac Robelin où court en particulier un mur d'une dizaine de mètres remontant à la période Vauban.

S'appuyant sur une étude de modélisation du trafic réalisée par la Ville, les concepteurs du projet ont prévu de donner un nouveau gabarit à l'avenue Edgar Faure en ajoutant une voie à celles déjà existantes. Concrètement, au sortir de la place Leclerc, l'avenue passera de 2 à 3 voies, puis de 3 à 4 voies à hauteur du début du parking Battant, et enfin de 4 à 5 voies après la passerelle piétons

avec dégagement spécifique vers l'avenue Foch. Par ailleurs, le carrefour avenue Edgar Faure – rue Battant sera reconfiguré afin de l'aligner avec la rue descendante des Glacis. Un aménagement destiné à offrir davantage de sécurité et de visibilité aux automobilistes.

Autres travaux imposés par le passage à cinq voies, la construction de deux ouvrages le long du trottoir de l'avenue Edgar Faure avant son raccordement à l'avenue Foch : un premier muret de sécurité et un mur de soutènement, long d'une centaine de mètres et haut de 0,8 m à 5,25 m, permettant de conserver l'assiette actuelle du parking en contrebas. Bien évidemment, et c'est une information primordiale pour les conducteurs, jamais l'avenue ne sera complètement fermée durant les travaux. Grâce à des aménagements phasés, des poses d'enrobé de nuit, des changements de voie..., la circulation, certes rendue plus difficile, sera toujours possible en attendant la mise à double sens en 2012.



Diagnostic

Avant son ouverture, le vaste chantier de mise en double sens de l'avenue Edgar Faure a été précédé par un diagnostic archéologique. But des recherches effectuées à la demande de l'État par le service municipal d'archéologie préventive : vérifier en particulier si le mur Vauban (ci-contre), repris au 19^e siècle comme en attestent des traces d'outils de l'époque, se prolonge ou non sous l'avenue depuis l'esplanade Isaac Robelin.

Tramway : comment se déplacer pendant les travaux



Travaux
Dès octobre 2011

- Travaux connexes au Tramway
- Travaux réseaux



Bon à savoir

La Maison du Tram

La Maison du Tram ouvrira ses portes le mardi 20 septembre. Sur place, Bisontins, Grand Bisontins et visiteurs pourront trouver toutes les informations utiles afin de bien vivre la période des travaux liés à la construction de la 1^{ère} ligne de Tram dans la capitale comtoise.

— Tracé de la ligne de Tramway du Grand Besançon
Travaux 2012 - 2013

Stationnement

- P+R** Parkings relais gratuits
- **Micropolis**
220 places existantes
150 places en projet
200 places possibles en contrebas du Palais des Congrès
 - **Temis**
180 places existantes
195 places à proximité
 - **Casamène (nouveau)**
200 places dès septembre 2011 et prolongement de la ligne de bus 31.
 - **Fort-Benoît (nouveau)**
60 places disponibles dès novembre 2011, extensibles à 120 places
 - **Route de Franois (nouveau)**
200 places dès mi-septembre 2011 à proximité du futur centre de maintenance du tramway
 - P** Nouveaux parkings en centre-ville
 - **Rodia**
250 places existantes étendues à 400 places dès septembre 2011
 - **Rivotte (payant)**
90 places en enclos dès septembre 2011
 - **Robelin (payant)**
125 places en enclos dès octobre 2011

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES
Sites : www.ginkobus.com
www.lettram-grandbesancon.fr
N° Vert Info'Tram : 0800 71 24 25

Pour un accès direct à l'info travaux, flashez ce code sur votre mobile

500 m

La Révolution est en marche



AU PRINTEMPS 2015, LA PLACE DE LA RÉVOLUTION DEVRAIT PRÉSENTER CE VISAGE-LÀ.

Des solutions adaptées seront trouvées pendant la période des travaux pour que la zone Révolution / République reste accessible aux riverains, aux commerçants et aux piétons. Ainsi, le marché de Noël sera maintenu dans les conditions habituelles. Il sera possible de circuler et de stationner pendant les travaux de dévoiement des réseaux et les fouilles archéologiques qui rythmeront ce secteur pendant huit mois, à compter d'octobre.

Pendant cette première phase de travaux, avant la construction proprement dite des voies, il faudra à la fois procéder aux dévoiements des réseaux (c'est-à-dire écarter de la voie du Tramway ou enterrer plus profond les conduites de gaz, électricité, télécommunication, fibre optique, éclairage public, eau et assainissement) et multiplier les fouilles archéologiques qui atteindront à certains endroits des profondeurs (entre 0,85 et 4 m) jamais étudiées jusque-là.

Et pas question de voir de petits chantiers se succéder : là encore, dans cette zone qui couvre l'angle Battant/Bougeries, la rue des Bougeries, la place de la Révolution et les avenues Cusenier et Goudimel, les concessionnaires (ERDF, GrDF, la Ville, France Télécom, Numéricable, le Syndicat Lumière) engagés dans l'opération de dévoiement travailleront de façon coordonnée. L'accessibilité du quartier sera possible, tout comme la circulation, les accès riverains, les livraisons et le cheminement piétons, préservés dans toute la zone, notamment toutes les liaisons entre les rues Claude Pouillet, Battant, la Grande Rue et la place de la Révolution. Par ailleurs, l'accès au parking Beaux-Arts sera maintenu. Toutefois, les bus seront déviés, et des mesures d'accompagnement (étude de parkings

provisoires jalonnés et reliés au réseau Ginko ; renforcement des parkings-relais existants ; accroissement du dispositif FreePass) seront développées pour faciliter les accès au centre-ville. De plus, des arrêtés municipaux seront pris et ajustés de la façon la plus précise, souvent à la demi-journée, pour rendre les déplacements les plus confortables possibles. En principe, les chantiers de nuit ou les travaux en demi-chaussée seront privilégiés, les déviations n'étant mises en place qu'en dernier recours. Le calendrier prévisionnel estime ainsi la fin des travaux concernant le secteur Révolution/Bougeries pour janvier prochain, et en mai pour le secteur Goudimel/Cusenier/République.

« Un axe structurant »

« Au niveau aménagement, la place ne changera guère puisque, pour l'essentiel, le tracé de la ligne de Tram reprendra celui de la voie empruntée jusque-là par les bus. Uniquement réservé à l'avenir aux modes doux, aux ayants droit et au tram, l'espace continuera à accueillir les marchés de déballage et les autres manifestations programmées régulièrement. Ne serait-ce qu'au niveau des nuisances, la desserte tramway contribuera à améliorer la qualité de l'environnement (riverains, commerces, terrasses, Passages Pasteur...) en jouant le rôle d'un véritable axe structurant », commente Michel Loyat, adjoint délégué à l'Urbanisme.

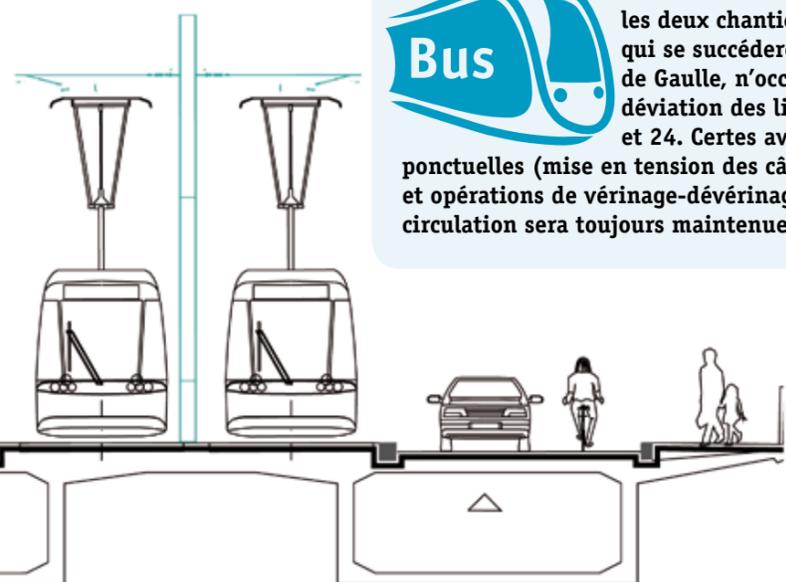
Plan de circulation riverains et livraisons



Un pont de Gaulle embelli et renforcé



D'ICI QUELQUES MOIS, LE PONT CHARLES DE GAULLE PRÉSENTERA LE PROFIL CI-DESSOUS.



Bonne nouvelle pour les usagers, les deux chantiers (évoqués ci-dessous) qui se succéderont sur le pont Charles de Gaulle, n'occasionneront pas de déviation des lignes de bus n° 5, 10 et 24. Certes avec des contraintes très ponctuelles (mise en tension des câbles de précontrainte et opérations de vérinage-déverinage par exemple), la circulation sera toujours maintenue dans les deux sens.

Impressionnant avec ses 170 m de long et ses 21 m de large, le pont Charles de Gaulle fait partie du quotidien des Bisontins depuis 1965. Objet à partir de 1991 d'une surveillance régulière accrue, la structure avait été limitée préventivement en 1996 en tonnage à des véhicules (bus exceptés) de 7,5 tonnes maxi. Depuis cet arrêté municipal, la situation ne s'est pas franchement améliorée si bien que des travaux de renforcement apparaissaient incontournables à court terme. Le projet du Tram ayant été entériné et, avec lui, le trajet empruntant le pont, il était logique dès lors d'intégrer ces nouvelles contraintes. D'où la programmation de travaux dans la continuité afin d'occasionner le minimum de gêne pour les riverains et les usagers. Résultat : d'octobre prochain à fin avril 2012, un premier chantier piloté par la direction municipale Voirie et Déplacements concernera la réparation et le renforcement de la structure ainsi que la requalification du tablier et l'installation des équipements de surface. Ensuite, dans la foulée, un second chantier, sous maîtrise d'ouvrage du Grand Besançon, sera consacré jusqu'à la fin 2012 aux travaux de plateforme du Tramway.

Au-delà d'un réaménagement total (étanchéité, revêtement, bordures, nouveaux candélabres et garde-corps, réservations pour les réseaux, ajout de chambres de tirage, réfection des joints, pose de trois poteaux pour l'alimentation du futur Tramway...), le pont offrira à l'avenir deux trottoirs de 2,20 m de large, deux pistes cyclables de 1,5 m, deux voies de circulation de 3 m et, au milieu, une voie réservée au tram de 7,5 m. Voilà pour la partie visible et, somme toute, classique des travaux.

Plus compliqué et quasi invisible, en revanche, se présente le chantier intérieur de renforcement qui, après études et calculs, vise non seulement à rendre à la structure son niveau de service initial, mais plus encore, à augmenter ses capacités pour lui permettre d'accueillir le Tramway. Au menu des entreprises spécialisées retenues : ajout de câbles de précontrainte additionnelle à l'intérieur des caissons du tablier, changement des appareils d'appui, ce qui comprend le soulèvement du pont par vérinage assisté par ordinateur, reprise des sommiers de tous les appuis avec création d'un système de drainage, réparation des bétons du tablier...

Le centre-ville s'agrandit



La fermeture du quai Veil-Picard cet automne et les travaux dans le secteur de la place de la Révolution entraînent une modification de la desserte de la Boucle. Ainsi, la ligne 5 passera désormais par l'intérieur du centre-ville alors que la ligne 3, en provenance de Vallières, passera par le quai Bugnet (stations Mazagran et Bugnet), le pont Canot (station Canot) avant de rejoindre son terminus au pôle Saint-Jacques. Enfin, les lignes 31 et 32 n'emprunteront plus le pont Battant et la place de la Révolution mais passeront pas le quai de Strasbourg et le pont Denfert-Rochereau.

l'électricité, les télécommunications, la fibre optique, l'éclairage public, l'eau potable et l'assainissement. Des coupures ponctuelles sont donc à prévoir pendant une période qui commencera cet automne, mais les exploitants mettront tout en œuvre, comme ils le font habituellement en cas de travaux ou de maintenance, pour occasionner un minimum de gênes. De fait, ces concessionnaires se sont regroupés pour favoriser un chantier de dévoiement unique au lieu de huit chantiers successifs.

La circulation et les déplacements piétons, les accès livraisons et riverains seront plus complexes compte tenu de plusieurs contraintes (étroitesse des quais, traversées de carrefour...), mais seront maintenus et organisés au mieux, en fonction des contraintes de chacun. La présence quotidienne des médiateurs de commerces et de travaux permettra une réactivité très rapide. Le stationnement sera maintenu, à Chamars notamment, même si la Promenade perdra pendant cette période une cinquantaine de places, alors que le parking Arènes pourra de son côté accueillir jusqu'à 100 véhicules. Enfin, les conclusions du diagnostic archéologique réalisé cet été pourront demander des investigations complémentaires au moment des travaux de réseaux dans l'emprise des tranchées ouvertes pour la pose des réseaux neufs.

Il faudra 8 mois pour finaliser les travaux de dévoiement de réseaux sur la zone Chamars / quai Veil Picard, c'est-à-dire sur l'avenue de la Gare d'Eau, le boulevard de Gaulle, le parking Chamars, l'avenue du Huit-Mai, le quai Veil-Picard et la place Jouffroy d'Abbans. Car, là où passera le Tramway, il faut écarter ou approfondir (d'1,40 m minimum), tous les réseaux souterrains, construire ou raccorder de nouvelles canalisations, regards et chambres. Sur cette zone, tous les réseaux sont concernés : le gaz,

DÉPÔSE MINUTE, AIRE DE LIVRAISON, PLANTATION DE NOUVEAUX ARBRES, ENCORBELLEMENT... : L'ANCIEN QUAI DES ARÈNES, AUJOURD'HUI VEIL-PICARD, VA SUBIR UNE PROFONDE MÉTAMORPHOSE.



CHRU : par ici l'entrée !



Visuel © Virtual City

UN REMODELAGE COMPLET DU SITE QUI LE REND PLUS LISIBLE.

À compter de septembre, tous les arrêts du Pôle Santé et des Hauts du Chazal seront équipés de Flash 2D. Après avoir téléchargé l'application Mobiletag (www.mobiletag.com) sur votre portable équipé d'un accès Internet, il vous suffit de prendre en photo ce tag pour accéder directement aux horaires de passage des prochains bus à votre arrêt.

Difficile d'accès en raison d'une topographie complexe et de la multiplication des flux routiers dont celui des bus qui continuent à desservir le site et les Hauts du Chazal, l'entrée du Centre hospitalier régional universitaire offrira un tout autre visage au début 2012. Un réaménagement total imposé par l'impressionnante extension-restructuration des lieux – création du bâtiment MEMC (Mère, enfant, médecine, chirurgie), remontée définitive des services de Saint-Jacques, construction de l'IRFC (Institut régional fédératif du cancer...) – mais également par l'arrivée prochaine du Tram avec une station au plus près du nouvel accueil du CHRU.

Portés courant avril, les premiers « coups de pioche » se sont traduits fin août par la création d'un parking provisoire de 110 places entre le boulevard Fleming et la rue Belin ainsi que par la réalisation d'un giratoire (nouvelles bordures, voirie redéfinie, enrobé posé pour autoriser la circulation dans l'attente de la couche de finition) entre le boulevard et l'entrée de l'hôpital. Autres travaux conséquents réalisés dans le même temps : l'arasement d'une butte, soit 17 000 m³ de remblais évacués et utilisés sur un autre chantier ;

les déviements de réseaux (ERDF, GrDF, eau, France Telecom) et enfin par le terrassement de la nouvelle voie (150 m environ) d'accès entre le giratoire Fleming et le parking visiteurs existant. À signaler également qu'une partie des arbres abattus sur la butte a servi à alimenter la chaufferie-bois de Planoise. Rien ne se perd...

La deuxième partie du chantier, qui s'achèvera au premier trimestre 2012, aura presque exclusivement pour théâtre l'enceinte du CHRU lui-même. À l'exception des travaux extérieurs de finition de la voirie, tout se déroulera à l'intérieur avec la construction du mail indispensable en particulier au passage du Tram. Long d'environ 200 m et large de 22 m, cet axe structurant dédié aux modes doux (piétons, vélos, Tram) reliera le nouvel accueil de l'hôpital et le parking visiteurs. Ensuite, une fois le mail en service et les travaux inhérents au Tram menés à bien, viendra le temps pour la Ville, maître d'ouvrage, d'engager les ultimes travaux d'aménagement et d'espaces verts.

Bus

Afin d'accueillir les nouveaux étudiants et pour faciliter les déplacements des salariés et des visiteurs, la desserte du Pôle Santé est renforcée à partir du 5 septembre. Ainsi la ligne 5, en complément de la 10, desservira l'ouest du Pôle Santé depuis le centre-ville et Micropolis (parking relais avec, aux heures de pointe, un bus toutes les 5 minutes environ en direction des Hauts du Chazal) ; la ligne 27 desservira l'entrée du CHRU (arrêt Belin) ; la ligne 58 reliera la halte ferroviaire de Franois à Micropolis en passant par le Pôle Santé afin de permettre aux utilisateurs du TER une liaison directe avec l'hôpital.

Taille XXL pour René-Char

Réalisés dans le cadre d'un PAE (Programme d'aménagement d'ensemble), les travaux sur la rue René Char ont pour objectif principal de rendre la circulation plus fluide et d'améliorer la desserte des transports en commun. Au terme de la phase préparatoire – abattage des arbres, dévoiement des réseaux gaz, électricité et Télécom rendu obligatoire par l'élargissement (22 m en moyenne, trottoirs compris) de la future voirie –, démarrée à la mi-mai, le chantier entre vraiment début septembre dans le vif du sujet. En clair, la nouvelle chaussée avec sa voie bus en site propre va progressivement prendre forme afin d'entrer en fonction comme prévu à la fin novembre soit quelques semaines avant les fêtes qui drainent chaque année une foule considérable sur la zone commerciale de Châteaufarine. Pose des bordures, réalisation des trottoirs et de la nouvelle voirie avec création d'un giratoire au carrefour avec la rue Du Bellay, suppression des tourne à gauche : pendant trois mois, les entreprises attributaires des différents marchés ne vont pas chômer. D'autant

qu'elles devront veiller à ce que la circulation à double sens et les accès aux commerces soient maintenus en permanence avec, en particulier, un renforcement de la sécurité des passages piétons.

Joyeuses fêtes

C'était la priorité avant même l'ouverture du chantier : que l'aménagement de la rue René-Char soit réalisé au plus tard à la fin novembre pour ne pas entraver l'intense activité constatée sur la zone commerciale de Châteaufarine à l'approche des fêtes. Quand on sait que le seul Centre commercial et ses 70 boutiques ont accueilli 589 000 visiteurs en décembre 2010, on comprend mieux la volonté des élus à voir le calendrier respecté.

ÉLÉMENT MAJEUR DE LA DYNAMIQUE COMMERCIALE DU SECTEUR DE CHÂTEAUFARINE, LA NOUVELLE VOIE BUS EN SITE PROPRE RENÉ CHAR SE DÉVOILERA FIN NOVEMBRE.



Visuel © Direction Grands Travaux, Ville de Besançon

Commerces : dispositifs d'accompagnement

Pendant les travaux du Tram, pour limiter les contraintes, les difficultés et les éventuelles pertes de marge des commerçants, la Ville met à leur disposition quatre dispositifs d'accompagnement.



MYRIAM GASPERMENT ET ARNAUD FAVIER, DEUX MÉDIATEURS DEDICÉS SPÉCIALEMENT À L'ACTIVITÉ COMMERCIALE.

experts de la CIAT. « *Le président du Grand Besançon s'engage à régler dans les meilleurs délais le montant estimé de l'indemnisation, ce grâce à une enveloppe provisionnée sur les 228 millions d'euros du coût global du Tram* », souligne Jacques Mariot, adjoint au maire, délégué au commerce.

- Un fonds d'intervention pour la sauvegarde de l'artisanat et du commerce (FISAC), alimenté par l'État et la grande distribution, permettra de réaliser des investissements et des animations spécifiques (signalétique, opérations promotionnelles, etc.) pour maintenir la vitalité commerciale.

- L'initiative de l'UCB (Union des commerçants de Besançon), un plan formation emploi, partenarial (État, Ville, Grand Besançon, Chambre de Commerce et d'Industrie territoriale), offrira des formations qualifiantes aux personnels menacés de licenciement ou licenciés. Ce plan prévoit la mutualisation inédite des personnels grâce à un groupement d'employeurs. « *Avec ces quatre outils, il s'agit d'anticiper les problèmes et les manques à gagner* », conclut Jacques Mariot.

- Des médiateurs feront sur le terrain l'interface entre commerçants, entreprises de travaux publics et municipalité. Livraisons, accès aux pas-de-porte, déviations... les questions techniques seront traitées au cas par cas.

- Une commission d'indemnisation à l'amiable du Tramway (CIAT), indépendante, évaluera les pertes de marge des commerçants impactés par le chantier, en fonction de leurs bilans précédents. Les dossiers sont à demander, à remplir, pour être ensuite examinés par les

Déplacement

En raison des travaux du Tramway, deux statues vont être temporairement enlevées et remises fin 2011 dans le sous-sol de l'église de la Madeleine. Si la Déesse Flore de Just Becquet trônera de nouveau sur la place éponyme réaménagée, celle du marquis de Jouffroy-d'Abbans, signée en 1998 par le Franc-comtois Pascal Coupot, ressortira au grand jour après deux années de repos et sera installée non plus sur le quai Veil-Picard mais sur le nouveau pont Battant élargi.



INFORMATION

« *Tout au long des travaux, un dispositif complet d'information de proximité sera assuré par le Grand Besançon afin de répondre aux interrogations et demandes des habitants de l'agglomération et des riverains du tracé. Par ailleurs, une communication importante sera déployée autour de chaque chantier : signalétique, jalonnement d'itinéraires conseillés, réunions publiques, rencontres avec les médiateurs des travaux ou du commerce* », déclare Pascal Gudéfin (photo ci-dessus), directeur du projet de Tramway. Pour tout savoir : n° vert 0800 71 24 25 et site internet www.lettram-grandbesancon.fr



MÉDIATEURS

Cinq médiateurs auront pour mission de répondre aux diverses questions, de trouver les solutions aux problèmes de stationnement ou de déplacement, et d'être les interlocuteurs privilégiés des habitants, commerçants et visiteurs.



JOSÉ MOREIRA, LAURENT WILLEMIN ET DIDIER PIQUARD, PRÊTS À ENDOSSER LEUR COSTUME DE MÉDIATEURS DE TRAVAUX,

Médiateurs de commerces :

- Myriam Gasperment (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)