

**Objet : Recours gracieux en annulation de la déclaration d'utilité publique autorisant la construction d'une ligne de tram à Besançon.**

LETTRE RAR

Monsieur le Préfet du Doubs  
8 bis, rue Charles-Nodier  
25035 Besançon CEDEX

Besançon, le 5 août 2011

Monsieur le Préfet,

Vous avez, par arrêté du 15 juin 2011, déclaré d'utilité publique le projet en référence.

Nous avons l'honneur de vous solliciter aux fins de vous demander d'annuler ladite déclaration d'utilité publique.

Notre demande est fondée sur éléments suivants :

### **A/ L'enquête publique (EP) a été viciée et vidée de son sens**

Une enquête publique a pour objet d'informer le plus largement possible les citoyens d'un projet d'aménagement et d'inciter le maximum d'entre eux à venir formuler des propositions et/ou critiques sur ledit projet.

Dans le cas qui nous concerne, la procédure mise en place ne nous semble pas avoir répondu à ces exigences.

**1.** Les travaux préparatoires à l'arrivée du tram ayant débuté en octobre 2010, deux mois avant que ne commence l'EP, bon nombre de citoyens ont jugé inutile de se déplacer pour donner leur avis sur un projet qui leur semblait déjà décidé, vu que les travaux avaient déjà commencé.

Le président national des commissaires enquêteurs que nous avons questionné sur la régularité de ces travaux anticipés nous avait d'ailleurs bien confirmé leur illégalité : « Il est de simple bon sens que les travaux ne peuvent être entrepris que lorsqu'ils sont autorisés. »

**2.** Le registre d'enquête témoigne aussi que certains habitants indiquent que leurs observations sont exprimées en pure perte en raison de l'avancement des travaux ; la commission l'a d'ailleurs reconnu. Cela constitue un vice de forme.

**3.** Le conseil municipal de Besançon a décidé, le 30 septembre 2010, soit trois mois avant que ne commence l'EP, que, « *en cas d'abandon du projet, les montants engagés par les concessionnaires leur seront remboursés* ». Certains habitants n'ont pas fait part de leur opposition au projet de peur, s'il ne se réalisait pas, de devoir rembourser les frais déjà engagés.

**4.** Le projet annonçant « *un tram pour toute l'agglomération* », le dossier d'EP aurait dû être consultable dans toutes les communes de l'agglomération. Or, il a uniquement été mis à la disposition des communes de Besançon et de Chalezeule. Une extension à toutes les communes aurait, à n'en pas douter, substantiellement modifié les contributions, et ce, dans un sens plus critique, vu que ce projet ne les concernait pas aussi directement que Besançon, si ce n'est par leur contribution financière.

**5.** L'EP aurait dû porter sur l'ensemble du projet.

- Les travaux préparatoires qui font partie intégrante du projet ayant commencé avant que ne débute l'EP, ils se sont retrouvés *de facto* hors de son champ d'application.

- Le projet prévoyait, comme il a été maintes fois reconfirmé par la mairie dans les débats et dans les médias, un prolongement de la ligne « jusqu'à Chateaufarine ». On lit sur le site du tram :

« Ce prolongement a été considéré par le Grand Besançon comme étant un projet à plus long terme [...] une réservation d'emprise est prévue pour préserver la faisabilité ultérieure d'une extension du tram vers Chateaufarine. » Or l'extension future de la ligne ne figurait pas dans l'EP.

On a ainsi méconnu les articles 123-9 du Code de l'environnement et 14 de la LOTI qui stipule : « Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives [...] l'évaluation globale du projet doit être préalable à la première tranche. »

Il est à noter que l'actualité régionale démontre la pertinence du respect de ces textes : aussi bien en ce qui concerne la voie des Mercureaux que le TGV dit Rhin-Rhône, la presse fait état des demandes des « décideurs » de faire des travaux de prolongement.

**6.** L'EP ne parlait pas du projet de plate-forme autoporteuse prévue le long du quai Veil-Picard qui débordera sur le Doubs, détruisant ainsi l'harmonie visuelle entre les deux quais, ce qui constitue une modification substantielle du projet qui n'aurait pas manqué de soulever maintes critiques.

**Les conditions de réalisation de l'enquête publique ayant enfreint la loi et notamment l'article 123-9 du Code de l'environnement et la loi 2002-276 du 27 février 2002 sur la démocratie de proximité, la DUP doit d'être annulée.**

## **B/ L'étude d'impact a comporté des insuffisances qui équivalent à son inexistence**

### **1 / Protection du patrimoine**

Absence d'autorisation de l'architecte des bâtiments de France sur le passage prévu du tram quai Veil-Picard, en secteur sauvegardé, juste en face du quai Vauban, site inscrit au patrimoine de l'Unesco, sur la destruction de 87 arbres centenaires de 6 mètres de haut dont rien en démontre qu'ils sont malades et sur la construction d'une plate-forme en béton avec prolongement débordant sur le Doubs ; toutes choses qui casseraient irrémédiablement l'harmonie et l'unité visuelle entre les deux quais.

Le tout constitue une violation des lois L. 642-1 à L. 642-7 du Code du Patrimoine, relatives aux abords des monuments historiques, de la loi du 2 mai 1930 relative aux espaces classés, de la loi du 4 août 1962 relative à la protection des centres anciens et de la loi du 7 janvier 1983 relative aux zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager dont l'architecte des Bâtiment de France doit veiller à la bonne application.

### **2 / Eau**

Absence d'étude sur les conséquences du comblement prévu de la première arche du pont de la République en cas d'inondations.

Les travaux pouvant modifier le débit du Doubs doivent être analysés par rapport aux contraintes du PPRI (plan de protection des risques d'inondation) et signifier si ce dernier doit être modifié.

### **3 / Santé : pollution atmosphérique, nuisances sonores et ondes électromagnétiques**

- Aucune analyse des reports de pollution qui s'opéreront sur les autres artères ou quartiers de la ville, en particulier sur Besançon Est (rue de Belfort, boulevard Diderot et rues adjacentes), du fait de la fermeture aux automobiles de certaines artères comme l'avenue Fontaine-Argent où passent aujourd'hui 15 000 voitures par jour. Aucune étude sur les effets induits du ralentissement de la circulation automobile sachant que les véhicules polluent beaucoup plus dans les bouchons que lorsqu'ils circulent.

- Aucune étude sur la nouvelle redistribution des nuisances sonores résultant du projet. Aucune carte du bruit. Aucune prise en compte de l'étude scientifique de décembre 2009 intitulée « Bruits et vibrations dus au tramway ».

Or il est notoire, et les retours d'expérience de riverains en témoignent, que si le tram est relativement silencieux quand il roule, en revanche, il produit des nuisances sonores et vibratoires considérables dans ses phases de freinage et de virage : « gong-gong », crissements, couinements, claquements (caténaires sous la pluie). Bruits qui s'entendent à 50 mètres, voire plus loin, du fait de la réflexion des ondes sonore sur la surface du Doubs. Et ces nuisances sonores sont d'autant plus fortes que le tracé du tram est sinueux, ce qui est précisément le cas de Besançon.

- Aucune étude sur les nuisances vibratoires qui vont détériorer les ponts et les fondations des immeubles, notamment le long du quai Veil-Picard, où les vibrations se propageront directement dans les appartements, via la roche, entre les pieux prévus et les fondations des immeubles.

- Aucune étude des effets sur la santé des nuisances électromagnétiques qui seront produites du fait de l'installation de « sous-stations » électriques tout le long de la ligne et donc juste à proximité de certains domiciles.

En un mot, rien qui permette de vérifier que sera garanti un environnement sain à la population affectée par le tramway, comme le prévoient pourtant les accords de Grenelle.

#### **4 / Comparaison entre les différentes options de transport en commun en site propre (TCSP)**

L'étude d'impact doit obligatoirement rappeler les différentes options initiales et les critères ayant conduit au choix opéré ; les mesures compensatoires concourent à la pertinence de ce choix.

En particulier, l'option bus à haut niveau de service (BHNS) n'a pas été sérieusement étudiée alors que le document d'enquête publique aurait dû faire état des divers scénarios étudiés (tracé, systèmes, fréquentation, organisation, insertion), de leurs coûts respectifs et des raisons pour lesquelles le bilan coûts/avantages du tram (et donc son « utilité publique ») était supérieur à celle d'un BHNS.

C'est là une infraction à l'art 14-1 de la LOTI.

#### **5 / Circulation automobile**

Méconnaissance de l'article 123-16 du Code d'urbanisme.

On n'a pas respecté la procédure d'examen simultané et conjoint de l'intérêt général du projet et de la mise en compatibilité du PLU. Le nouveau PLU n'étant pas encore défini, la DUP ne pouvait pas être prononcée.

Absence de réponse sérieuse aux réserves faites par le préfet dénonçant dans sa lettre du 16 septembre 2010 la « *non-évaluation des effets du tram sur la congestion du trafic routier* ».

Si dans les grandes villes on peut facilement fermer une rue pour laisser passer le tram, à Besançon ça n'est pas possible. Le CERTU (Centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme), organisme dépendant du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, conseille d'ailleurs aux collectivités locales d'éviter que le tram ne passe dans artères où aucun autre véhicule ne peut circuler. Une consultation des archives municipales de Besançon nous montre que si l'ancien tramway n'a pas survécu, contrairement aux autres villes, c'est que les difficultés qui en avaient résulté pour la circulation, alors bien moins importante qu'aujourd'hui, étaient devenues inextricables.

Le document d'enquête publique ne comportait ni le nouveau plan de circulation ni une simulation des nouveaux flux de circulation dans l'agglomération ainsi que des reports de pollution. Il était impossible pour le citoyen de savoir où et comment il pourrait circuler et stationner une fois le projet réalisé, ni quelle place prendraient les voies, quelles seraient les conséquences pour les voies adjacentes, comment se passeraient les livraisons et où passeraient alors les lignes de bus.

Or, selon jurisprudence, une telle lacune dans l'étude d'impact est « substantielle » et rend illégale la DUP.

Pour preuve, les deux arrêtés ci-dessous rendus tout récemment par les TA de Nîmes et de Toulouse et ayant abouti à faire stopper leurs projets de tram :

« L'étude n'analyse pas les effets du projet sur la pollution atmosphérique, la commodité de voisinage et la santé induits par la saturation supplémentaire du trafic urbain. Ces manquements apparaissent comme substantiels et de nature à faire naître un doute sérieux sur la régularité de l'étude d'impact produite par la communauté d'agglomération et, partant, la légalité de la DUP. »

(TA de Nîmes / 29 mars 2011)

« L'insuffisance de l'étude d'impact est de nature à faire naître un doute sérieux sur la régularité de la procédure dès lors que le document [...] est lacunaire à la fois sur la gestion des reports de circulation dans l'agglomération et leurs conséquences en termes de nuisances, notamment atmosphérique et sonore, comme sur les questions de stationnement, l'aménagement étant réalisé sur des voies empruntées quotidiennement par 18 000 véhicules [...] et aucun élément ne démontrant que la création de cette ligne de tramway satisfait suffisamment les besoins des automobilistes empruntant actuellement les voies concernées pour les conduire à renoncer à l'usage de leur véhicule. »

(TA de Toulouse / 1<sup>er</sup> juin 2011)

La commission d'enquête n'a pas donné de réponses aux nombreuses propositions d'utiliser le réseau ferroviaire pour desservir la CAGB. Le réseau ferroviaire existant permettrait de mettre en place un tram train irrigant toute la CGAB et au-delà, en osmose avec un réseau de BHNS, et ce à un coût bien moindre.

Enfin, d'une manière plus générale, les dossiers d'information de l'EP étaient pour la plupart rédigés et financés par le promoteur du projet ou étayés par des études financées par lui et on peut donc raisonnablement douter de leur parfaite objectivité.

**Toutes ces insuffisances graves au niveau du contenu de l'étude d'impact équivalent à une absence. Du même coup, les articles L. 554-11 du Code de justice administrative, R. 441-5 du Code d'urbanisme et L. 122-3 du Code de l'environnement ont été violés, ce qui justifie pleinement que la DUP soit annulée.**

**C/ Il existe un « doute sérieux » quant à l'« utilité publique » du projet et, partant, quant à la légalité de la DUP.**

### **1. Rappel du droit en matière d'« utilité publique »**

Selon la jurisprudence du Conseil d'État, la notion d'utilité publique repose sur le principe : « Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs, eu égard à l'intérêt qu'elle présente. »

C'est là l'application de la « théorie du bilan », principe de droit selon lequel c'est la comparaison coûts/avantages qui doit servir de base à l'appréciation d'utilité publique d'un projet. Le juge administratif, s'il est saisi, a pour mission d'en juger, c'est-à-dire de s'assurer qu'une dépense publique décidée est bien proportionnée à l'objectif recherché. S'il ne la considère pas comme telle, il se doit de l'annuler.

Il ne s'agit évidemment pas pour le juge administratif de décider à la place des collectivités locales de là où se trouve l'intérêt général, mais de simplement faire appliquer un principe de droit.

Comme le dit très bien M<sup>e</sup> Courrech, avocat spécialiste du droit administratif : « Il s'agit pour le juge administratif de faire appliquer un principe de droit : “la théorie du bilan”. Il compare les avantages et les inconvénients du projet. Si les inconvénients l'emportent, le bilan est négatif et le projet illégal. Le juge n'a pas à dire quel est l'intérêt général mais s'il y a intérêt général. Nous sommes dans un État de droit où les décisions font l'objet d'un contrôle juridictionnel. »

C'est en vertu de cette règle de droit (« théorie du bilan ») que le juge administratif de Toulouse a annulé il y a peu, le 1<sup>er</sup> juin 2011, un projet de ligne de tram, : « **aucun élément ne démontrant que la création de cette ligne de tramway satisfait suffisamment les besoins des automobilistes empruntant actuellement les voies concernées pour les conduire à renoncer à l'usage de leur véhicule** ».

C'est donc au porteur d'un projet qu'incombe la charge de la preuve de l'existence de l'« *utilité publique* » et, dans le cas d'une dépense publique considérable de 240 millions d'euros, de le faire avec des arguments qui soient particulièrement pertinents et convaincants.

## **2. L'« *utilité publique* » du projet n'a jamais été démontrée**

La DUP indique :

« *Sont déclarés d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la 1<sup>re</sup> ligne de tramway du Grand Besançon* » (art 1).

« *Est annexé au présent arrêté le document prévu par l'article L. 11-1-1(3) du Code de l'expropriation, produit par le président de la communauté d'agglomération du Grand Besançon, exposant les motifs et considérations justifiant de l'*utilité publique* du projet* » (art. 2).

L'article 145 de la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité impose effectivement au promoteur public d'un projet de fournir au préfet la preuve de l'« *utilité publique* ».

Or le document présenté au préfet par le président de la communauté d'agglomération est vide de démonstration.

Sur les six pages qu'il comporte, seules les deux dernières (point 4) ont pour objet de démontrer l'« *utilité publique* » du projet, lesquelles ne comportent pas un seul chiffre si ce n'est celui de la longueur de la ligne (14,5 km) et le montant de la dépense initiale (228 millions +/- 5 %) !

En revanche, on y trouve un flot de mots tous aussi vagues que creux comme : « *écomobilité, intermodalité, aménagement durable, outil d'urbanisme, équipements structurants, colonne vertébrale, renouvellement urbain, potentiel de développement urbanistique, ville durable et compacte, usages éco-responsables, cohésion sociale, pôles générateurs de personnes, désenclavement, besoins structurels, transfert modal, axe structurant...* »

Pas le moindre bilan, même résumé, en termes de coûts/avantages justifiant concrètement, chiffres à l'appui, de l'intérêt qu'il y aura pour le citoyen à voir se réaliser l'opération par rapport au prix qu'il aura à payer. Aucune justification des raisons du choix d'un tram plutôt que de celui d'un bus à haut niveau de service ou du renforcement du réseau de bus existant, projets pourtant beaucoup moins chers. Aucune analyse quantitative ni qualitative en termes d'« avant /après ». D'ailleurs, jamais la ville n'a montré une telle étude, ni dans l'enquête publique, ni dans les documents publiés comme la *Lettre du tram*, ni sur son site.

En un mot, il n'y a rien qui puisse démontrer ou même simplement laisser penser que « *les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social que le projet comporte ne sont pas excessifs, eu égard à l'intérêt qu'il présente* ».

Quant au caractère d'urgence de réalisation du projet indiqué à l'article 1 de la DUP, il est affirmé sans être justifié. On ne voit d'ailleurs pas comment il pourrait l'être, vu que la population de l'agglomération stagne et que, selon l'enquête publique, le système de bus déjà existant est l'un des plus performants de France :

« *Le Grand Besançon, sur la base de réseaux préexistants déjà attractifs, a construit un réseau de transport d'agglomération parmi les plus performants de France. Avec près de 60 km de lignes, le réseau offre une excellente couverture du territoire et propose un véritable service de proximité : 90 % des habitants de l'agglomération vivent à moins de 300 m d'un arrêt de bus et même 95 % pour la ville-centre.* »

**Il n'y a donc rien qui prouve l'« *utilité publique* » du projet, ni la prétendue « *urgence* » à la réaliser**

## **3. En revanche, il existe bien un « *doute sérieux* » quant à l'« *utilité publique* » d'un tram pour Besançon**

### **a/ Concernant les avantages**

Dans tous les documents produits par la CAGB, depuis ceux de l'enquête publique jusqu'à celui remis au préfet, les avantages futurs du projet sont présentés comme acquis par avance sans même être sérieusement justifiés.

Aucune étude sérieuse chiffrée au niveau de l'agglomération des avantages qui seront obtenus en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique, de nuisances sonores, du nombre d'automobilistes qui renonceront à prendre leurs véhicules pour prendre le tram, de réduction de la congestion automobile, de gains de temps (en tenant compte de celui perdu dans les embouteillages), d'attraction des entreprises, de création d'emplois, d'augmentation de la population de l'agglomération, tous avantages que le projet est censé induire.

En un mot, à la question de savoir quels avantages concrets et chiffrés nous auront demain pour le prix de 240 millions d'euros, on se doit de faire simplement confiance au président de l'agglomération, lequel semble voir comme avantage principal que « *le tram permettra à la ville de Besançon de jouer dans la "cour des grands" »* (Est républicain du 12 octobre).

## **b/ Concernant le coût du projet**

On ne trouve aucune étude chiffrée sur les conséquences de quatre années de travaux sur la vie locale, l'économie générale, et en particulier les risques de fermetures de commerces et/ou de licenciements, la concurrence qui sera faussée entre entreprises...

En plus, il y a un risque réel de dérive financière du projet qui affecterait d'autant plus l'agglomération que le montant de l'investissement apparaît comme disproportionné par rapport à ses capacités.

Ce risque financier est confirmé par les mises en garde répétées de la Cour des comptes.

- Dans un rapport d'avril 2005 sur les transports publics urbains, elle a mis en garde les collectivités locales contre les forts risques de dérives financières des projets de renouvellement complet de leurs réseaux de transports. Elle a attiré leur attention sur le fait que les budgets sont presque toujours très largement dépassés, les recettes prévisionnelles étant généralement surévaluées et les dépenses à venir sous-évaluées. Face à la fragilité des prévisions financières, la Cour recommandait alors aux villes de moderniser leurs systèmes existants plutôt que d'en rajouter des nouveaux.

- Dans un rapport de 2010, elle pointe à nouveau la sous-estimation systématique des coûts d'investissement, le trop grand optimisme des prévisions initiales (notamment en termes de taux de report modal des automobilistes), les retards de réalisation, les omissions de dépenses (aménagements de voiries et aménagements urbains), la surestimation du produit de la taxe transport et des rentabilités socio-économiques et financières très souvent inférieures aux prévisions. Elle souligne que même si la fréquentation correspond bien aux prévisions, les bilans sociaux économiques et financiers peuvent très bien dérapier : « *On peut très bien avoir une hausse de fréquentation plus haute que prévue et un bilan négatif.* » Et de conclure à nouveau qu'il faut « donner la priorité aux investissements sur les réseaux existants ».

- En 2010, la chambre régionale des comptes d'Alsace a publié une lettre d'observation sur le tramway de la ville de Mulhouse. Ce rapport très critique est particulièrement utile pour évaluer le projet de Besançon en ce sens que ce sont deux villes de même importance, que les projets sont très semblables. En page 7, l'essentiel est écrit :

« Comme le rapport public particulier de la Cour des comptes relatif aux transports publics urbains l'a observé, si la création de lignes de TCSP a favorisé une diversification de l'offre de transport, elle ne s'est pas nécessairement traduite, contrairement à une idée répandue, en une hausse importante de la fréquentation. Le plus souvent, la part des nouveaux usagers empruntant le tramway s'est révélée modeste, l'essentiel de la fréquentation étant constitué d'usagers empruntant les lignes d'autobus préexistantes. »

En ce qui concerne le financement, à Mulhouse (comme pour Besançon), le versement transport devait permettre d'équilibrer les charges. La réalité de Mulhouse démontre qu'il n'en est rien. La chambre souligne que cette ressource, liée à la conjoncture économique, est aléatoire alors que les dépenses de fonctionnement augmentent régulièrement en l'occurrence de 22,3 % entre 2005 et 2009. Et, malgré les affirmations, un tram ne fait pas venir des entreprises.

Cette situation a conduit à un déficit récurrent, à tel point que le SITRAM pour se renflouer a :

– vendu à son partenaire privé les actions qu'il détenait dans la société mixte SOLEA ce qui a conduit à sa privatisation... ;

– vendu en lease-back à une filiale du Crédit agricole le bâtiment administratif et l’atelier tramway. Cette cession reporte sur les années futures une charge supérieure à 17 millions d’euros ! (*Le lease-back est une procédure par laquelle le propriétaire d'un bien d'équipement ou à usage professionnel le cède à une société de crédit-bail, qui le remet immédiatement à sa disposition par une opération de crédit-bail mobilier ou immobilier selon la nature du bien cédé.*)

Parmi les avantages économiques présentés par la commission d'enquête figure le gain de temps des usagers, soit 1 min 45 secondes par déplacement pour les 96 000 anciens usagers des bus et 0,73 in par déplacement pour les 3 000 anciens usagers de l'automobile. Ce temps est valorisé à raison de 13,08 € l'heure. Il serait utile de valoriser dans le coût du projet l'augmentation des temps de transport liés au ralentissement dus aux travaux et, pour le futur, ceux liés au temps perdu à se déplacer dans des voies devenues saturées du fait des retransferts de circulation.

Sachant qu’une dépense publique se doit toujours d’être intégralement remboursée, que ce soit par le contribuable, le consommateur ou nos enfants, et que la lutte contre les déficits publics est aujourd’hui la priorité des priorités, il convient plus que jamais de bien s’assurer que les résultats escomptés des bilans sociaux économiques et financiers du projet seront bien à la hauteur d’une dépense d’au moins 240 millions d’euros.

Or une telle démonstration a jamais été apportée et on peut douter qu’elle puisse l’être.

En effet, l’agglomération de Besançon voit sa population stagner depuis vingt ans et rien ne démontre ni ne laisse raisonnablement penser qu’elle va augmenter. C’est, de toutes les villes françaises qui ont opté pour un tram, celle qui a la plus faible densité de population, critère essentiel pour la rentabilité d’un projet de tram. Le prédécesseur de M. Fousseret avait lui même considéré en 2010 que ce projet était disproportionné.

### **c / À l’aune de « l’utilité publique », le choix d’un bus à haut niveau de service ou le renforcement du réseau de bus existant auraient probablement été plus pertinents que celui du tram**

Les villes moyennes abandonnent progressivement le tram au profit du BHNS :

Apparu en 2006, il est adopté aujourd’hui par la plupart des agglomérations de moins de 250 000 habitants. Sur les 10 agglomérations de moins de 268 000 habitants qui ont fait le choix d’un TCSP, 8 ont opté pour un BHNS, seules Annemasse, du fait de sa liaison avec Genève, et Besançon ont opté pour un tram. De nombreux projets sont en cours. Au dernier appel à projet lancé dans le cadre du Grenelle de l’environnement : le BHNS a représenté la moitié de la soixantaine de projets présentés (Chambéry, Niort, Poitiers, Marseille, Angoulême, Lyon, Montbéliard, Albi, Nantes...). Une vingtaine de BHNS devraient pouvoir être mis en service d’ici à 2014 et obtenir des subventions de l’État.

Nîmes et Toulon viennent d’ailleurs, notamment pour des raisons financières, de renoncer à leur projet de tram pour lui préférer un BHNS, et ce, quand bien même, à Toulon, la DUP-Tram avait déjà été signée et les travaux avaient commencé.

De son côté, le CERTU conseille également aujourd’hui aux agglomérations de moins de 300 000 habitants d’opter pour le BHNS plutôt que pour le tram.

Il insiste dans ses nombreux rapports sur le fait que :

- La pertinence du tramway pour les agglomérations de moins de 300 000 habitants est aujourd’hui remise en cause, les incertitudes pesant aujourd’hui sur l’évolution de la situation économique et financière rendant risqués les investissements tram à long terme.

- Les BHNS rendent un service (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité...) et ont des impacts écologiques et économiques pratiquement équivalents à ceux d’un tram. Quant aux capacités (4 pers./m<sup>2</sup>fréq. 3 min.), elles sont similaires (2 600 pour le tram bisontin / 2 400 pour un bus articulé). Les BHNS rendent même un service supérieur au tram eu égard aux moindres nuisances sonores, à la durée moindre des travaux, à la flexibilité (possibilité de partage de la voie avec d’autres catégories d’usagers : taxis, vélos, police, pompiers, ambulances...) et à leur moindre vulnérabilité aux inondations, pannes, accidents ou manifestations qui sont susceptibles de bloquer d’un seul coup toute une ligne de tram, c’est-à-dire, pour Besançon, sa future « colonne vertébrale » des transports en commun. (*À noter que, pour Besançon, ils auraient permis le passage du TCSP par le centre-ville ce qui pour le tram n’a pas été possible*).

- Les BHNS sont particulièrement bien adaptés aux villes à rues étroites et sinueuses, comme Besançon, où des solutions basées sur des voies uniques seront plus faciles à mettre en place que pour un tramway plutôt adapté aux grandes avenues en ligne droite.

- Leur coût il est bien inférieur à celui d'un tram : 2 à 10 millions d'euros du kilomètre pour le BHNS contre 13 à 22 millions d'euros pour le tramway. Le coût d'exploitation est également plus élevé pour le tram (5 à 7 euros du kilomètre contre 3,5 à 5 euros pour le BHNS), ainsi que le prix du matériel roulant.

**L'économie qui aurait ainsi pu être réalisée peut être évaluée entre 100 et 200 millions d'euros.** Cette estimation est corrélée par l'étude qui a été validée par la délibération municipale de Besançon le 8 juillet 2005 qui estimait le coût d'un trolley entre 60 à 100 millions d'euros HT.

À noter que le CERTU recommande de ne pas concentrer tous les efforts financiers sur une première ligne de TCSP afin de pouvoir garder une marge de manœuvre financière sur le long terme, ce que n'a pas fait Besançon qui va se retrouver bloquée avec le tram pendant des années sans pouvoir rien faire d'autre en matière de transports.

Mais comment peut-on, dans les incertitudes financières et économiques actuelles et à un moment où la priorité des priorités du gouvernement est la lutte contre les déficits publics, considérer qu'il est d'utilité publique et « urgent » de dépenser 240 millions d'euros pour réaliser une ligne de tram alors qu'un BHNS qui circulerait exactement sur la même ligne que celle envisagée pour le tram et avec les mêmes arrêts pourrait rendre le même service à un prix deux à trois fois moindre... et sans qu'il y ait alors à abattre des arbres centenaires, à toucher à un site historique, à renforcer des ponts, à élargir un quai, à dériver des réseaux ni à exproprier qui que ce soit ?

## **Conclusion**

**L'étude n'ayant pas démontré que le projet de tram était d'« utilité publique », ni qu'il y avait « urgence » à le réaliser, elle fait naître un doute sérieux quant à la légalité de la déclaration d'utilité publique et, conséquemment, doit provoquer l'annulation de la DUP par le tribunal en vertu de l'article 521-1 du Code de justice administrative.**

**Jean-Philippe ALLENBACH**

Président du *Mouvement Franche-Comté*

**Serge GRASS**

Président de l'*Union civique des contribuables citoyens*

**Jean-Pierre SOULIER**

Président de *Besançon Renouveau*

