



**Conseil de Communauté**

**Compte rendu succinct**

Affiché au siège de la  
C.A.G.B. le : 23/12/08

**Séance du jeudi 18 décembre 2008  
qui s'est déroulée à la C.C.I.D du Doubs**

Visé par :  
Le Directeur Général  
des services,  
Jean-Paul VOGEL

**PRESENCES**

- liste des présents annexée

**RELEVÉ DE DECISIONS**

Le Conseil de Communauté s'est réuni le jeudi 18 décembre 2008 à 18 heures 00 à la salle des séances de la C.C.I.D , sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon. Après avoir entendu l'exposé des rapporteurs et en avoir délibéré, le Conseil a pris les décisions suivantes :

↳ 0.1 - Désignation d'un secrétaire de séance - Approbation du procès-verbal de la dernière séance du Conseil de Communauté

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, Monsieur le Président :

- ouvre la séance du Conseil de Communauté,
- annonce les pouvoirs reçus pour la séance,
- procède à la vérification du quorum.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- nomme Béatrice RONZI comme secrétaire de séance,
- approuve le procès-verbal de la séance de Conseil de Communauté du 20 novembre 2008 (le procès-verbal ne fait pas l'objet d'un envoi postal, mais les délégués peuvent le consulter sur le site du Grand Besançon).

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 131                            Contre : 0                            Abstention : 0

↳ 0.2 - Modification de délégués de la CAGB au sein du SMSCoT

Il est proposé le changement de délégués suivants :

Ancienne situation		Nouvelle situation	
Titulaires	Suppléants	Titulaires	Suppléants
Jacques MARIOT	Françoise PRESSE	Nicolas GUILLEMET	Françoise PRESSE
Nicolas GUILLEMET	Jean-Pierre GOVIGNAUX	Jean-Pierre GOVIGNAUX	Jacques MARIOT

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur cette modification.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 131                            Contre : 0                            Abstention : 0

#### ↳ 0.3 - Modification de délégués au sein de l'Etablissement Public Foncier du Doubs (EPF)

L'article L 2121-21 - alinéa 4 du Code Général Collectivités Territoriales dispose que le conseil « peut décider, à l'unanimité, de ne pas procéder au scrutin secret aux nominations ou aux présentations, sauf disposition législative ou réglementaire prévoyant expressément ce mode de scrutin ».

Cette modalité de désignation permettrait d'alléger la procédure de désignation des élus appelés à siéger ou à représenter la CAGB dans les commissions internes, les syndicats mixtes et les organismes extérieurs.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'application de cette disposition pour les désignations du présent rapport.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur la désignation, au sein de l'EPF, de M. Jean-Pierre GOVIGNAUX comme suppléant de M. Jean-Louis FOUSSERET, à la place de Mme Danièle POISSENOT.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 131                            Contre : 0                            Abstention : 0

### **Commission n°01 : Finances, ressources humaines, communication, TIC**

#### **Finances**

##### ↳ 1.1.1 - Décision modificative n°3

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'adoption de cette proposition de Décision Modificative n°3 au titre du budget 2008 pour le budget principal et les budgets annexes de la CAGB.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                            Contre : 0                            Abstention : 0

##### ↳ 1.1.2 - Modification de l'affectation des résultats 2007 du budget annexe Zone du Noret

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur la modification de l'affectation du résultat du budget annexe zone du Noret voté le 25 juin 2008 : il est décidé de supprimer l'affectation du résultat de fonctionnement 2007 (21 828,75€) en investissement et de conserver le déficit d'investissement 2007 de 6 650,42€.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                            Contre : 0                            Abstention : 0

↳ I.1.3 - Budget de la gestion des déchets - 2009

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur cette proposition de budget.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                            Contre : 0                            Abstention : 0

↳ I.1.4 - Tarifs de la gestion des déchets - 2009

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur les montants des tarifs 2009,
- autorise Monsieur le Président à signer tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                            Contre : 0                            Abstention : 0

↳ I.1.5 - Information des élus sur l'utilisation des lignes de dépenses imprévues en 2008

A l'unanimité, le Conseil de Communauté prend connaissance de l'utilisation des lignes de dépenses imprévues au long de l'exercice 2008.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                            Contre : 0                            Abstention : 0

↳ I.1.6 - Mise à jour de l'exonération pour les entreprises de spectacles vivants

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur :

- le renouvellement et l'actualisation de la délibération d'exonération de taxe professionnelle approuvée en 2001, sur la base de la nouvelle rédaction de l'article 1464 A du code général des impôts issue de l'article 76 de la loi de finances pour 2008,
- l'exonération à hauteur de 100 % des entreprises de spectacles vivants,
- l'exonération à hauteur de 30 % des établissements de spectacles cinématographiques.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                            Contre : 0                            Abstention : 0

↳ I.1.7 - Convention tripartite des services comptable et financier entre la Ville de Besançon, la CAGB et la Trésorerie du Grand Besançon

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le projet de convention CSCF,
- autorise Monsieur le 1<sup>er</sup> Vice-Président à signer cette convention.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                            Contre : 0                            Abstention : 0

↳ I.1.8 - Demandes de garanties d'emprunts compétence Habitat novembre 2008

Mmes POISSENOT et HINCELIN ne prennent pas part au vote

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur les nouvelles demandes de garantie d'emprunt en matière d'habitat, dans le respect des ratios prudentiels définis dans le règlement des garanties d'emprunt de la Communauté d'Agglomération.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 131                            Contre : 0                            Abstention : 0

↳ I.1.9 - Demande de garantie d'emprunt - opération de GrandBesançon Habitat (changements de composants)

Mmes HINCELIN, MENETRIER et POISSENOT et MM ALLEMANN, GONON et LOYAT ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur la demande de garantie d'emprunt de GrandBesançon Habitat, en matière d'habitat, dans le respect des ratios prudentiels définis dans le règlement des garanties d'emprunt de la Communauté d'Agglomération.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 127 Contre : 0 Abstention : 0

↳ 1.1.10 - Entretien des espaces verts du parc foncier communautaire - Convention constitutive d'un groupement de commandes entre la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et la Ville de Besançon

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur la convention constitutive du groupement de commandes et autorise Monsieur le 1<sup>er</sup> Vice-Président à la signer,
- se prononce favorablement sur la passation d'un marché à bons de commande en groupement avec la Ville de Besançon et autorise la signature d'un tel marché,
- se prononce favorablement sur l'inscription de ces dépenses dans les budgets 2009 à 2012 de la CAGB (Budget Principal),
- se prononce favorablement sur la désignation de la Ville de Besançon comme coordonnateur de l'ensemble du marché.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 133 Contre : 0 Abstention : 0

**Ressources humaines**

↳ 1.2.1 - Commission Administrative Paritaire - Avancement de grade

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur :

- la création des grades énumérés,
- la suppression des anciens grades,
- la modification de la liste des emplois permanents.

Rapport adopté à l'unanimité : Pour : 133 Contre : 0 Abstention : 0

↳ 1.2.2 - Ajustements techniques

I. Ajustement technique suite à une procédure de recrutement

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le recrutement d'un agent non titulaire dans le cadre des dispositions de l'article 3, de la Loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction publique territoriale,
- autorise Monsieur le Président à signer le contrat à intervenir dans ce cadre.

II. Transformation d'un poste d'ingénieur (catégorie A) en poste de technicien supérieur ou contrôleur de travaux (catégorie B)

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur :

- la création d'un poste de technicien supérieur territorial ou contrôleur territorial (catégorie B),
- la suppression en parallèle d'un poste d'ingénieur territorial (catégorie A).

III. Création d'un second poste d'agent de maintenance au sein du SYBERT

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur la création d'un poste de Catégorie C – Filière Technique d'agent de maintenance au sein du SYBERT.

IV. Ajustement technique concernant le remboursement des frais de déplacements des personnels communautaires

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- autorise jusqu'à la fin du mandat, les modalités de remboursement,
- se prononce favorablement sur la prévision au budget communautaire des crédits nécessaires.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                    Contre : 0                    Abstention : 0

#### ↳ 1.2.3 – Prise en charge de frais de participation d'experts

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur ces modalités d'indemnisation et de prise en charge financière des déplacements d'experts invités par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                    Contre : 0                    Abstention : 0

### **Commission n°02 : Transports, Infrastructures, déplacements**

#### ↳ 2.1 - TCSP : bilan de la concertation préalable

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve le bilan de la concertation publique préalable,
- arrête le dossier définitif du projet et le met à disposition du public, ainsi que le bilan de la concertation publique, pendant un mois, conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme, au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, dans les mairies de Besançon, Chalezeule et Franois, et sur le site Internet du Grand Besançon.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                    Contre : 0                    Abstention : 0

#### ↳ 2.2 - TCSP : validation du projet de référence

Mmes Françoise BRANGET, Catherine GELIN, Martine JEANNIN, Elisabeth PEQUIGNOT, Odile FAIVRE-PETITJEAN et MM Pascal BONNET, Philippe GONON, Michel OMOURI, Jean ROSSELOT, Edouard SASSARD ne prennent pas part au vote.

A la majorité, 5 voix contre, 5 abstentions, le Conseil de Communauté :

- émet un avis favorable sur le projet de référence portant réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre sur l'agglomération bisontine selon le tracé, le mode et le Plan de Financement présentés,
- autorise Monsieur le Président ou son représentant à procéder à toutes les démarches nécessaires à l'obtention des subventions attendues et à signer les conventions correspondantes avec les partenaires,
- autorise Monsieur le Président ou son représentant à procéder à toutes les démarches nécessaires au dépôt de candidature de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon à l'Appel à Projets dit « Grenelle » en vue de la participation financière de l'Etat,
- autorise Monsieur le Président ou son représentant à procéder à toutes les démarches nécessaires au dépôt de demande de versement de la subvention attendue dans le cadre de l'Appel à Projets FEDER, sur le projet 3.5 « Création d'un Transport en Commun en Site Propre ».

Rapport adopté à la majorité :            Pour : 113                    Contre : 5                    Abstention : 5

#### ↳ 2.3 - TCSP : définition du pré-programme du centre de maintenance

A l'unanimité, 1 abstention, le Conseil de Communauté :

- valide le pré-programme défini au titre de l'opération de construction du centre de maintenance du Transport en Commun en Site Propre,

- autorise le lancement d'une procédure de concours de maîtrise d'œuvre sur la construction du centre de maintenance du projet Transport Collectif en Site Propre, selon les dispositions du code des marchés publics.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 132                            Contre : 0                            Abstention : 1

#### ↳ 2.4 - TCSP : notification du marché de maîtrise d'oeuvre Infrastructure

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur l'attribution du marché de maîtrise d'oeuvre Infrastructure pour le projet de TCSP au groupement EGIS/REICHEN et ROBERT/ATELIERS VILLES et PASYAGES pour un montant de 6 430 662 € HT,
- autorise Monsieur le Président ou Monsieur le 1<sup>er</sup> Vice-Président par délégation, à signer ce marché,
- autorise Monsieur le Président ou Monsieur le 1<sup>er</sup> Vice-Président par délégation, à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution ainsi qu'à l'application de la présente décision dans le cadre de la réalisation du Transport en Commun en Site Propre de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 132                            Contre : 0                            Abstention : 0

#### ↳ 2.5 - Plan de financement extension du dépôt de Planoise (SPIC)

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- valide le programme des travaux,
- valide le phasage des travaux,
- valide le plan de financement prévisionnel de cette opération,
- valide le lancement et la procédure des consultations nécessaires à la réalisation de cette opération,
- autorise Monsieur le Président à solliciter et signer l'ensemble des demandes réglementaires ou autres nécessaires à la réalisation de l'opération : autorisations d'urbanisme, liées à l'environnement, autorisations de travaux, etc.
- autorise Monsieur le Président à signer les marchés à intervenir selon le code des marchés publics et dans la limite des crédits inscrits au budget,
- autorise Monsieur le Président à solliciter la participation de l'Union Européenne (FEDER) et à signer les pièces administratives correspondantes.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 132                            Contre : 0                            Abstention : 0

#### ↳ 2.6 - Prolongation de la Convention Centrale de Mobilité "MOBILIGNES"

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- valide l'avenant de prolongation de la convention « Centrale de Mobilité »,
- autorise Monsieur le Président à signer cet avenant.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 130                            Contre : 0                            Abstention : 0

#### ↳ 2.7 - Convention boutique "MOBILIGNES"

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le renouvellement de la convention « Boutique Transports »,
- autorise Monsieur le Président à signer cette convention.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 130                            Contre : 0                            Abstention : 0

### ↳ 2.8 - Avenant n° I au Schéma Directeur Cyclable

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur les modalités techniques et financières de la proposition d'avenant n° I au marché « réalisation de 4 itinéraires cyclables »,
- autorise Monsieur le Président à signer cet avenant.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 130                            Contre : 0                            Abstention : 0

### ↳ 2.9 - Convention titres intermodaux bus-car Besançon/Vesoul

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur la prolongation de la convention « Titres intermodaux Bus-Car Besançon Vesoul »,
- autorise Monsieur le Président à signer l'avenant ou la convention correspondante.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 130                            Contre : 0                            Abstention : 0

## **Commission n°03 : Economie, emploi et insertion**

### ↳ 3.1 - Cancéropôle Grand Est : adhésion du Grand Besançon

M. FOUSSERET ne prend pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur l'adhésion dès 2009 du Grand Besançon au Cancéropôle du Grand Est pour une cotisation dont le montant était fixé en 2008 à 4 000 €,
- autorise Monsieur le Président ou son représentant à signer l'ensemble des documents relatifs à cette adhésion,
- désigne Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, comme représentant de la CAGB au sein de cette association.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 128                            Contre : 0                            Abstention : 0

### ↳ 3.2 - Soutien à la compétitivité et à l'innovation : projet VALVELEC

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur le financement de la CAGB de 110 000 € au bénéfice de la société SOPHYSA sous forme de subvention, sous réserve du maintien de l'activité et des emplois de cette société pendant 5 ans sur le territoire,
- autorise Monsieur le Président ou son représentant à signer les actes afférents à cette aide.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 130                            Contre : 0                            Abstention : 0

### ↳ 3.3 - Cré Entreprendre Initiative : renouvellement de convention

M. FELT et Mme HINCELIN ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- prend connaissance du rapport d'activité 2003-2008 de CEI sur le territoire du Grand Besançon,
- autorise Monsieur le Président à signer la nouvelle Convention cadre 2009-2013 entre la CAGB et CEI confirmant :
  - o le montant forfaitaire de 800 € par projet financé par CEI sur le territoire du Grand Besançon et ce, dans la limite de 16 000 € par an (soit 20 projets),
  - o une participation financière annuelle de la CAGB dans la limite de 22 867 € au fonds « prêts d'honneur » géré par CEI pour l'année N.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 128                    Contre : 0                    Abstention : 0

### ↳ 3.4 - SEDD : rapport des administrateurs au Conseil communautaire

MM. FOUSSERET, MARTIN et LOYAT ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur ce rapport, relatif à l'activité et aux comptes annuels de la SEDD pour l'exercice 2007.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 126                    Contre : 0                    Abstention : 0

### ↳ 3.5 - SAIEMB IE : rapport des administrateurs au Conseil communautaire

MM FOUSSERET, BAULIEU, MARTIN, LOYAT, MARIOT et Mme MENETRIER ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur le présent rapport, relatif à l'activité et aux comptes annuels de la SAIEMB Immobilier d'Entreprises pour l'exercice 2007.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 123                    Contre : 0                    Abstention : 0

### ↳ 3.6 - Animation du dispositif ZFU-SAP : déclaration d'intérêt communautaire

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur l'intérêt communautaire, au titre des actions de développement économique, de l'animation du dispositif Zone Franche Urbaine et du soutien au Service d'Amorçage de Projets, et sur les transferts liés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009,
- se prononce favorablement sur la création des postes nécessaires à ce transfert :
  - cadre d'emploi des attachés territoriaux : 1 poste à temps complet,
  - cadre d'emploi des rédacteurs territoriaux : 1 poste à temps complet,
- autorise Monsieur le 1<sup>er</sup> Vice-Président à signer la convention de transfert.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 129                    Contre : 0                    Abstention : 0



### ↳ 3.7 - Mission Locale : déclaration d'intérêt communautaire

Mme MENETRIER ne prend pas part au vote.

Compte tenu des éléments exposés, à l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur l'intérêt communautaire du dispositif Mission Locale Espace Jeunes, au titre de sa compétence « dispositifs contractuels d'insertion économique et sociale d'intérêt communautaire »,
- se prononce favorablement sur la réalisation du transfert qui en découle au 1<sup>er</sup> janvier 2009,
- accepte les conditions matérielles du transfert exposées,
- autorise Monsieur le Président à signer tous documents relatifs à la mise en oeuvre de ce transfert,
- se prononce favorablement sur la désignation de 10 représentants de la CAGB au sein de l'Association de la Mission Locale :
  - Catherine BARTHELET,
  - Bernard BECOULET,
  - Philippe CHANEY,
  - Marcel COTTINY,
  - Abdel GHEZALI,
  - Valérie HINCELIN,
  - Annie MENETRIER,
  - Bernard MOYSE,
  - Edouard SASSARD,
  - Gérard VALLET.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 128            Contre : 0            Abstention : 0

### **Commission n°04 : Développement durable, environnement, cadre de vie**

#### ↳ 4.1 - Fonds "Centres de village" - Présentation de projets pour attribution de subvention

MM CANAL et MAY ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur le principe de programmation des projets suivants :

- l'octroi d'une subvention pour la sécurisation et l'aménagement de l'entrée du village d'Auxon-Dessous à hauteur de 10 % du reste à charge de la commune sur les travaux, soit 8 263 €,
- l'octroi d'une subvention pour la sécurisation et l'aménagement de la place du monument aux Morts de Thoraise à hauteur de 20 % du montant de l'étude et 10% du reste à charge de la commune sur les travaux, soit 16 311 €.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 127            Contre : 0            Abstention : 0

#### ↳ 4.2 - Signature de l'initiative de la Commission Européenne "Covenant of Mayors"

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur la Convention des Maires,
- autorise Monsieur le Président à signer cette convention et les documents afférents.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 129            Contre : 0            Abstention : 0

#### ↳ 4.3 - Bilan de la Charte de l'Environnement

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- approuve le présent bilan de la Charte de l'environnement,
- approuve les suites à donner et le calendrier prévisionnel,
- désigne les 9 membres proposés au sein du Comité de pilotage de la Charte de l'environnement.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 129                    Contre : 0                    Abstention : 0

### **Commission n°07 : Habitat, politique de la ville**

#### ↳ 7.1 - Modalités générales d'intervention du Grand Besançon destinée à favoriser l'accèsion à la propriété

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur le principe de cette action expérimentale, ainsi que sur les modalités générales de soutien aux ménages du Grand Besançon éligibles aux dispositifs PASS-Foncier et/ou Majoration du PTZ dans le cadre de l'acquisition de leur résidence principale.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                    Contre : 0                    Abstention : 0

#### ↳ 7.2 - Programmation de logements publics en 2008 au titre du Plan de Cohésion Sociale

Mmes HINCELIN, MENETRIER et POISSENOT et MM ALLEMANN, GONON, LOYAT et RUTKOWSKI ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur la programmation 2008 des aides publiques à la pierre et la répartition prévisionnelle des droits à engagement à hauteur de 1 283 630,77 €,
- autorise Monsieur le Président à signer l'ensemble des décisions de subvention pour les logements PLUS, PLA I, PALULOS communales et PALULOS ainsi que les décisions d'agrément en matière de PLS générées par la programmation 2008.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 126                    Contre : 0                    Abstention : 0

#### ↳ 7.3 - Demande de subvention CAGB pour la réhabilitation de 40 logements Rue Scaremberg à Besançon (Neolia)

Mmes HINCELIN et POISSENOT ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'octroi de cette subvention à Néolia d'un montant de 6 218,58 €.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 131                    Contre : 0                    Abstention : 0

#### ↳ 7.4 - Demande de subvention CAGB pour la réalisation de logements locatifs publics

Mmes HINCELIN et POISSENOT ne prennent pas part au vote.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur l'octroi de cette subvention d'un montant de 51 057 €.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 131                    Contre : 0                    Abstention : 0

↳ 7.5 - Demandes de subvention pour la réalisation de logements locatifs privés

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur ces demandes de subventions pour un montant total de 3 749 €.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 133                    Contre : 0                    Abstention : 0

↳ 7.6 - Partenariat entre Qualitel, Cerqual, Cerqual Patrimoine et le Grand Besançon

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- se prononce favorablement sur les présentes conventions de partenariat,
- autorise Monsieur le Président du Grand Besançon à signer les conventions.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 134                    Contre : 0                    Abstention : 0

↳ 7.7 - Proposition de révision en 2009 du Programme Local de l'Habitat en vue de l'instauration ou non du Supplément de Loyer de Solidarité

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur la révision en 2009 du Programme Local de l'Habitat afin d'y intégrer d'éventuelles modalités d'application du Supplément de Loyer de Solidarité.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 134                    Contre : 0                    Abstention : 0

**Commission n°9 : Gestion des déchets ménagers et assimilés**

↳ 9.1 - Convention entre la CAGB et ses communes membres pour la tenue de fichiers REOM

Sur proposition du Bureau, le Conseil de Communauté est invité à :

- se prononce favorablement sur cette convention,
- autorise Monsieur le Président à signer la convention et tout document s'y référant.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 134                    Contre : 0                    Abstention : 0

**Questions diverses**

↳ 10.1 - Commission intercommunale d'accessibilité - Convention de mise à disposition entre la CAGB et le CCAS

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur les principes et modalités de mutualisation de la mission accessibilité entre le CCAS, la Ville de Besançon et le Grand Besançon et autorise Monsieur le 1<sup>er</sup> Vice-Président à signer la convention.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 129                    Contre : 0                    Abstention : 0

↳ 10.2 - Etat des décisions du Président dans le cadre de sa délégation du Conseil

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- accorde cette délégation au Président pour la durée de son mandat,
- prend connaissance des décisions du Président prises dans le cadre de la délégation du Conseil.

Rapport adopté à l'unanimité :            Pour : 129                    Contre : 0                    Abstention : 0

# EXTRAIT DU REGISTRE

## Des délibérations du Conseil de Communauté

Séance du jeudi 18 décembre 2008

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la C.C.I.D - 46 avenue Villarceau  
à Besançon,  
sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Conseillers communautaires en exercice : 138

**Etaient présents :** **Amagney :** Thomas JAVAUX **Audeux :** Françoise GALLIOU **Auxon-Dessous :** Jacques CANAL, Jacques THIEBAUT (représenté par Jean-Pierre BASSELIN) **Auxon-Dessus :** Serge RUTKOWSKI **Avanne Aveney :** Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD **Besançon :** Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN, Catherine BALLOT, Nicolas BODIN, Pascal BONNET, Françoise BRANGET, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI (à partir du rapport 2.1), Yves-Michel DAHOUI (jusqu'au rapport 9.1), Jean-Jacques DEMONET, Cyril DEVESA, Emmanuel DUMONT, Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA (jusqu'au rapport 9.1), Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN, Didier GENDRAUD, Fanny GERDIL, Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Nicolas GUILLEMET (à partir du rapport 7.1), Lazhar HAKKAR, Valérie HINCELIN, Martine JEANNIN, Solange JOLY, Christophe LIME, Michel LOYAT, Jacques MARIOT, Annie MENETRIER, Franck MONNEUR, Nohzat MOUNTASSIR, Michel OMOURI, Jacqueline PANIER, Elisabeth PEQUIGNOT, Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE, Béatrice RONZI, Jean ROSSELOT, Jean-Claude ROY, Edouard SASSARD, Joëlle SCHIRRER, Marie-Noëlle SCHOELLER, Corinne TISSIER, Sylvie WANLIN, Nicole WEINMAN **Beure :** Philippe CHANEY, Auguste KOELLER **Boussières :** Bertrand ASTRIC, Roland DEMESMAY **Braillans :** Alain BLESSEMAILLE **Busy :** Philippe SIMONIN **Chaleze :** Christophe CURTY **Chalezeule :** Raymond REYLE (jusqu'au rapport 9.1 puis représenté par Christian MAGNIN-FEYSOT) **Champagney :** Claude VOIDEY **Champvans les Moulins :** Jean-Marie ROTH **Chatillon le Duc :** Denis GALLET, Philippe GUILLAUME **Chaucenne :** Bernard VOUGNON **Chaufontaine :** Christiane BEUCLER **Chemaudin :** Bruno COSTANTINI, Gilbert GAVIGNET **Dannemarie sur Crête :** Gérard GALLIOT (à partir du rapport 1.1.1) **Deluz :** Sylvaine BARASSI **Ecole Valentin :** André BAVEREL, Yves GUYEN (jusqu'au rapport 2.3) **Fontain :** Jean-Paul DILLSCHNEIDER **François :** Claude PREIONI **Gennes :** Jean SIMONDON **Grandfontaine :** François LOPEZ, Laurent SANSEIGNE **La Chevillotte :** Jean PIQUARD **La Vèze :** Jacques CURTY **Larnod :** Gisèle ARDIET (représentée par Hugues TRUDET) **Le Gratteris :** Cédric LINDECKER **Mamirolle :** Daniel HUOT, Didier MARQUER **Marchaux :** Bernard BECOULET (jusqu'au rapport 9.1 puis représenté par Brigitte Vionnet) **Mazerolles le Salin :** Daniel PARIS **Miserrey Salines :** Marcel FELT, Denis JOLY **Montfaucon :** Michel CARTERON, Pierre CONTOZ **Montferrand le Château :** Marcel COTTINY, Pascal DUCHEZEAU **Morre :** Jean-Michel CAYUELA, Gérard VALLET **Nancray :** Jean-Pierre MARTIN, Daniel ROLET (à partir du rapport 1.1.1) **Noironte :** Bernard MADOUX **Novillars :** Philippe BELUCHE (jusqu'au rapport 2.5), Bernard BOURDAIS (jusqu'au rapport 2.5) **Osselle :** Jacques MENIGOZ (jusqu'au rapport 3.5) **Pelousey :** Catherine BARTHELET (représentée par Serge ARMELLINI), Claude OYTANA **Pirey :** Jacques COINTET, Robert STEPOURJINE **Pouilley les Vignes :** Jean-Michel FAIVRE **Pugey :** Marie-Noëlle LATHUILIERE (représentée par Jean-François HUMBERT) **Rancenay :** Michel LETHIER **Roche lez Beaupré :** Stéphane COURBET, Jean-Pierre ISSARTEL (jusqu'au rapport 9.1 puis représenté par Joël JOSSO) **Routelle :** Claude SIMONIN **Saône :** Maryse BILLOT, Alain VIENNET **Serre les Sapins :** Gabriel BAULIEU, Christian BOILLEY **Tallenay :** Jean-Yves PRALON **Thoraise :** Jean-Michel MAY (représenté par Cédric BREVOT) **Torpes :** Bernard LAURENT (jusqu'au rapport 9.1) **Vaire Arcier :** Patrick RACINE **Vaire le Petit :** Michèle DE WILDE **Vaux les Prés :** Bernard GAVIGNET (à partir du rapport 7.6) **Vorges les Pins :** Patrick VERDIER

**Etaient absents :** **Arguel :** André AVIS **Auxon-Dessus :** Geneviève VERRO **Besançon :** Hayatte AKODAD, Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Patrick BONTEMPS, Martine BULTOT, Abdel GHEZALI, Sylvie JEANNIN, Jean-Sébastien LEUBA, Carine MICHEL, **Champoux :** Thierry CHATOT **Dannemarie sur Crête :** Jean-Pierre PROST, **François :** Françoise GILLET **Pouilley les Vignes :** Jean-Marc BOUSSET **Thise :** Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH

**Secrétaire de séance :** Béatrice RONZI

### **Procurations de vote :**

**Mandants :** Hayatte AKODAD, Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Patrick BONTEMPS, Martine BULTOT, Benoît CYPRIANI (jusqu'au rapport 9.1), Yves-Michel DAHOUI (à partir du rapport 2.1), Béatrice FALCINELLA (à partir du rapport 2.1), Abdel GHEZALI, Nicolas GUILLEMET (jusqu'au rapport 1.2.3), Sylvie JEANNIN, Jean-Sébastien LEUBA, Carine MICHEL, Françoise GILLET, Jean-Marc BOUSSET, Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH.

**Mandataires :** Françoise FELLMANN, Marie-Noëlle SCHOELLER, Jean-François GIRARD, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Cyril DEVESA (jusqu'au rapport 9.1), Jean-Pierre GOVIGNAUX (à partir du rapport 2.1), Nicole WEINMAN (à partir du rapport 2.1), Béatrice RONZI, Nohzat MOUNTASSIR (jusqu'au rapport 1.2.3), Jacqueline PANIER, Nicolas BODIN, Sylvie WANLIN, Claude PREIONI, Jean-Michel FAIVRE, Jean-Louis FOUSSERET, Bernard BECOULET (puis Brigitte VIONNET à partir du rapport 2.1).

***Grand  
Besançon***



# **Communauté d'Agglomération du Grand Besançon**

***Procès-verbal***

**Conseil de Communauté**

Séance du 18 décembre 2008  
à la CCI du Doubs

## Ordre du jour :

Rapport n°0.1 – Désignation d'un secrétaire de séance – Approbation du procès-verbal de la dernière séance du Conseil de Communauté .....	16
Rapport n°0.2 – Modification de délégués de la CAGB au sein du SMSCoT .....	17
Rapport n°0.3 – Modification de délégués au sein de l'Etablissement Public Foncier du Doubs (EPF) .....	17
<b>Commission n°01 – Finances, ressources humaines, communication, TIC .....</b>	<b>17</b>
<b>Finances .....</b>	<b>17</b>
Rapport n°1.1.1 – Décision modificative n°3 .....	17
Rapport n°1.1.2 – Modification de l'affectation des résultats 2007 du budget annexe Zone du Noret .....	18
Rapport n°1.1.3 – Budget de la gestion des déchets – 2009 .....	18
Rapport n°1.1.4 – Tarifs de la gestion des déchets – 2009 .....	19
Rapport n°1.1.5 – Information des élus sur l'utilisation sur des lignes de dépenses imprévues en 2008 .....	19
Rapport n°1.1.6 – Mise à jour de l'exonération pour les entreprises de spectacles vivants .....	20
Rapport n°1.1.7 – Convention tripartite des services comptable et financier entre la Ville de Besançon, la CAGB et la Trésorerie du Grand Besançon .....	20
Rapport n°1.1.8 – Demandes de garanties d'emprunts compétence Habitat novembre 2008 .....	21
Rapport n°1.1.9 – Demande de garantie d'emprunt – opération de Grand Besançon Habitat (changements de composants) .....	21
Rapport n°1.1.10 – Entretien des espaces verts du parc foncier communautaire – Convention constitutive d'un groupement de commandes entre la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et la Ville de Besançon .....	21
<b>Ressources humaines .....</b>	<b>22</b>
Rapport n°1.2.1 – Commission Administrative Paritaire – Avancement de grade .....	22
Rapport n°1.2.2 – Ajustements techniques .....	22
Rapport n°1.2.3 – Prise en charge de frais de participation d'experts .....	23
<b>Commission n°07 : Habitat, politique de la ville .....</b>	<b>23</b>
Rapport n°7.1 – Modalités générales d'intervention du Grand Besançon destinée à favoriser l'accession à la propriété .....	23
Rapport n°7.2 - Programmation de logements publics en 2008 au titre du Plan de Cohésion Sociale .....	28
Rapport n°7.3 – Demande de subvention CAGB pour la réhabilitation de 40 logements Rue Scaremberg à Besançon (Neolia) .....	28
Rapport n°7.4 – Demande de subvention CAGB pour la réalisation de logements locatifs publics .....	28
Rapport n°7.5 – Demandes de subvention pour la réalisation de logements locatifs privés .....	29
Rapport n°7.6 – Partenariat entre les associations Cerqual, Cerqual Patrimoine et le Grand Besançon .....	29
Rapport n°7.7 – Proposition de révision en 2009 du Programme Local de l'Habitat en vue de l'instauration ou non du Supplément de Loyer de Solidarité .....	29
<b>Commission n°09 : Gestion des déchets ménagers et assimilés .....</b>	<b>30</b>
Rapport n°9.1 – Convention entre la CAGB et ses communes membres pour la tenue de fichiers REOM .....	30

<b>Commission n°02 : Transports, Infrastructures, déplacements.....</b>	<b>30</b>
Rapport n°2.1 – TCSP : bilan de la concertation préalable.....	30
Rapport n°2.2 – TCSP : Validation du projet de référence.....	31
Rapport n°2.3 – TCSP : définition du pré-programme du centre de maintenance.....	84
Rapport n°2.4 – TCSP : notification du marché de Maîtrise d’œuvre Infrastructure.....	84
Rapport n°2.5 – Plan de financement extension du dépôt de Planoise (SPIC).....	85
Rapport n°2.6 – Prolongation de la Convention Centrale de Mobilité "MOBILIGNES".....	85
Rapport n°2.7 – Convention boutique "MOBILIGNES".....	85
Rapport n°2.8 – Avenant n°1 au Schéma Directeur Cyclable.....	85
Rapport n°2.9 – Convention titres intermodaux bus-car Besançon / Vesoul.....	86
<b>Commission n°3 : Economie, emploi et insertion .....</b>	<b>86</b>
Rapport n° 3.1 – Cancéropôle Grand Est : adhésion du Grand Besançon .....	86
Rapport n°3.2 – Soutien à la compétitivité et à l’innovation : projet VALVELEC .....	86
Rapport n°3.3 – Cré Entreprendre Initiative : renouvellement de convention.....	86
Rapport n°3.5 – SAIEMB IE : rapport des administrateurs au Conseil communautaire.....	87
Rapport n°3.4 – SEDD : rapport des administrateurs au Conseil communautaire.....	87
Rapport n°3.6 – Animation du dispositif ZFU-SAP : déclaration d’intérêt communautaire .....	87
Rapport n°3.7 – Mission Locale : déclaration d’intérêt communautaire.....	89
<b>Commission n°04 : Développement durable, environnement, cadre de vie .....</b>	<b>90</b>
Rapport n°4.1 – Fonds "Centres de village"- Présentation de projets pour attribution de subvention .....	90
Rapport n°4.2 – Signature de l’initiative de la Commission Européenne "Covenant of Mayors" .....	91
Rapport n°4.3 – Bilan de la Charte de l’Environnement.....	91
<b>Questions diverses.....</b>	<b>92</b>
Rapport n°10.1 – Commission intercommunale d’accessibilité – Convention de mise à disposition entre la CAGB et le CCAS.....	92
Rapport n°10.2 – Etat des décisions du Président dans le cadre de sa délégation du Conseil .....	92

# Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

## Conseil de Communauté

Séance du 18 décembre 2008

(La séance est ouverte à 18 h 15 sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET,  
Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon)

- : - : - : - : - : - : - : -

**M. LE PRESIDENT.**- Nous avons le quorum, nous allons pouvoir démarrer. Est-ce que j'ai les procurations ? Si vous voulez bien vous asseoir, chers amis. Est-ce que vous voulez vous asseoir ? Nous allons être là jusqu'à 3 heures du matin ! Presque.

Jean-Marc BOUSSET donne pouvoir à Jean-Michel FAIVRE  
Martine BULTOT à Marie-Odile CRABBE-DIAWARA  
Jean-Sébastien LEUBA à Nicolas BODIN  
Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE à Marie-Noëlle SCHOELLER  
Hayatte AKODAD à Françoise FELLMANN  
Bernard MOYSE à Jean-Louis FOUSSERET  
Jean TARBOURIECH à Bernard BECOULET  
Françoise GILLET à Claude PREIONI  
Sylvie JEANNIN à Jacqueline PANIER  
Abdel GHEZALI à Béatrice RONZI  
Carine MICHEL à Sylvie WANLIN  
Patrick BONTEMPS à Jean-François GIRARD  
Je n'en ai pas oublié.  
Sont, aujourd'hui, jusqu'à leur arrivée :  
Benoît CYPRIANI à Cyril DEVESA  
Nicolas GUILLEMET à Nohzat MOUNTASSIR

Les excusés aujourd'hui :  
Bernard MOYSE, mais il m'a donné son pouvoir,  
Jean TARBOURIECH l'a fait aussi,  
Et Catherine BARTHELET, le maire de Pelousey, qui est excusée.

Nous allons passer tout de suite au rapport n°1, Gaby, à toi. C'est moi qui fais le 0.1, effectivement.

<p><b>Rapport n°0.1 – Désignation d'un secrétaire de séance – Approbation du procès-verbal de la dernière séance du Conseil de Communauté</b></p>
---

**M. LE PRESIDENT.**- Il faut tout d'abord que l'on désigne un secrétaire de séance. Nicolas GUILLEMET n'est pas là, ce sera Béatrice RONZI, elle fait très bien cela, maintenant, et ensuite approbation du procès-verbal de la dernière séance.

Est-ce qu'il y a des remarques ? Il n'y en a pas.



## **Rapport n°0.2 – Modification de délégués de la CAGB au sein du SMSCoT**

**M. LE PRESIDENT.-** Jacques MARIOT, Françoise PRESSE, Nicolas GUILLEMET, Jean-Pierre GOVIGNAUX.

La nouvelle situation c'est : Nicolas GUILLEMET, Françoise PRESSE, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Jacques MARIOT.

Il y a eu des croisements.

Est-ce que tout le monde est d'accord là-dessus ? C'est bon.

## **Rapport n°0.3 – Modification de délégués au sein de l'Etablissement Public Foncier du Doubs (EPF)**

**M. LE PRESIDENT.-** Le Conseil de Communauté est invité à se prononcer sur la désignation au sein de l'EPF de Monsieur Jean-Pierre GOVIGNAUX comme étant mon suppléant à la place de Danièle POISSENOT. C'est bon.

Il n'y a pas de remarques ? Je n'en vois pas.

Gaby, à toi.

## **Commission n°01 – Finances, ressources humaines, communication, TIC**

### **Finances**

#### **Rapport n°1.1.1 – Décision modificative n°3**

**M. BAULIEU.-** Sur Finances et Personnel, nous allons essayer de les passer rapidement puisque chacun sait que ce soir le débat porte sur un dossier particulièrement important.

Tout d'abord rapport 1.1.1 sur décision modificative n°3, différentes modifications sont proposées, tout d'abord sur le budget principal, il s'agit de faire un ajustement du produit de taxe professionnelle suite à l'écrêtement correspondant à la société Metalis Chaudfontaine pour 24 295 €, et puis sur les opérations revolving, il y a une partie qu'il faut passer en opérations d'ordre. Donc de ce point de vue vous avez dans votre rapport une petite coquille puisqu'il faut passer en opération d'ordre ce qui est aux pages 18 / 19, non pas les 2,4 millions, les 3 millions passent comme ils sont passés, mais il faut passer en opération d'ordre 1,4 M€. Cela passe sur le plan du tableau de synthèse pour 1,4 M€ en opérations d'ordre et 5,4 M€ en opérations réelles, tout ceci ne changeant rien à l'équilibre puisque cela se compense, donc intégrez-le.

Et puis sur un accroissement de la subvention budget annexe transports pour 332 129 €, on en reparle tout de suite après.

Voilà sur le budget principal. Ce qui, au total, conduit à un recours d'emprunts en augmentation de 332 129. S'agissant du budget transports, sur opération d'ordre sur TVA pour 1,629 M€ en plus et en moins, mais donc sur opérations 2007 : 332 129 € dont je viens de parler de remboursement TVA, donc ont été identifiés comme du versement VT, il faut donc régulariser à hauteur de 332 129, donc c'est l'explication de cette ligne.

S'agissant du Noret, également sur quelques modifications sur les crédits revolving, là également une partie, cela se trouve à la page 21, pour les 947 000 € il s'agit bien d'opérations réelles mais pour 2 094 830 €, donc les 1,169 M€ et les 1,147 M€, il s'agit d'opérations d'ordre. Même remarque que tout à

l'heure, donc sans incidence sur l'équilibre mais une affectation comptable différente.

Au total, cette décision modificative n°3, sous réserve des petits ajustements que je vous ai indiqués, conduit à un retour à l'emprunt majoré de 332 129 € pour la raison que j'expliquais il y a un instant s'agissant du budget transports.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas.

### ***Rapport n°1.1.2 – Modification de l'affectation des résultats 2007 du budget annexe Zone du Noret***

**M. BAULIEU.-** Nous avons statué sur l'affectation du résultat de fonctionnement en investissement, et il nous faudrait rectifier cela puisque les opérations 2007 auraient dû impacter le compte administratif 2007, nécessite donc de modifier l'affectation des résultats, non pas d'inscription du résultat de fonctionnement en investissement, et conserver le déficit d'investissement de 6 650,42 €.

C'est bien cela qui est proposé à votre vote, c'est ce qui est sur la page 25. Il y a une coquille à la page 26 où est repris le dispositif de la délibération de juin que l'on propose précisément de modifier. Donc ne reprenez pas le verso de la page mais bien le recto.

S'il n'y a pas d'observations on poursuit sur le budget de la gestion des déchets.

### ***Rapport n°1.1.3 – Budget de la gestion des déchets – 2009***

**M. BAULIEU.-** C'est un rapport qui est important puisque bien évidemment il s'agit de notre budget déchets 2009 qui conduit à voter le montant de la redevance. Mais vous avez tous parfaitement en tête ce qui a été présenté devant cette assemblée au cours des conseils précédents, à la fois le projet de mandat et puis les orientations budgétaires. Vous avez dans ce rapport l'ensemble des éléments rappelant précisément ce qui gouverne les choix budgétaires dès 2009 que vous avez dans le détail, tant en investissement qu'en fonctionnement, sur lancement d'une aide à la maîtrise d'ouvrage, etc., tout cela renvoie précisément au projet de mandat. Je ne rentre pas dans les détails, directement pour aller à ce qui en résulte de tout le dispositif. Au niveau du fonctionnement, après avoir évoqué les recettes, sur la REOM vous voyez que le projet 2009 fait état d'une progression de l'enveloppe REOM de 2,7 %, mais compte tenu de l'évolution des usagers, rapportée à l'habitant la hausse moyenne sera de 1,8 %, on est donc bien sur la ligne contenu que l'on avait évoquée précédemment, et s'agissant des subventions vous avez été attentifs sur une certaine diminution d'Eco-Emballages, mais également une nouvelle aide en matière de valorisation matière des imprimés, et puis également l'encaissement d'une première moitié d'une subvention ponctuelle liée à la réalisation d'une démarche d'optimisation des collectes.

Tout cela étant indiqué, ce qu'il faut particulièrement retenir, bien évidemment c'est l'ensemble du dispositif budgétaire, tant en investissement qu'en fonctionnement, mais conduisant à une participation, une contribution des usagers, d'une actualisation très modérée au regard du glissement des prix aujourd'hui ; être sur une prestation de service qui évolue en prix de 1,8 %, on peut difficilement maîtriser davantage.

Président, sur le budget déchets...

**M. LE PRESIDENT.-** Pas de remarques ? Non.

Vas-y.

## **Rapport n°1.1.4 – Tarifs de la gestion des déchets – 2009**

**M. BAULIEU.**- Les tarifs de la gestion des déchets résultent directement de ce que nous venons de voir. Vous avez dans ce rapport très détaillé, à partir de la page 31, le rappel des différents secteurs, des différentes prestations de ces secteurs, et ce qui en résulte après du tableau détaillé par secteur, secteur de Besançon, les modalités de calcul de la REOM sur Besançon, sur la périphérie, donc volume, et puis par ailleurs habitants sur la périphérie, avec le rappel de ce qu'est la part fixe, la part variable concernant le coût de traitement des déchets facturé par le SYBERT, et vous avez dans les pages qui suivent la déclinaison très précise par secteur.

Je m'arrêterai seulement sur un petit commentaire pour dire que petit à petit les choses convergent de plus en plus, même si elles ne sont pas encore uniformisées, selon les secteurs. Nous avons là quatre secteurs qui sont uniformisés, c'est-à-dire qu'il y en a un peu plus que... les mêmes que précédemment mais les autres convergent vers ces quatre secteurs, ce qui fait que l'orientation d'uniformisation des services et des coûts et des prix est un objectif qui n'est pas inaccessible.

Et puis sur les tarifs spécifiques, vous avez les tableaux, inutile, je crois, d'en faire une lecture.

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas.

Continue, Gaby.

## **Rapport n°1.1.5 – Information des élus sur l'utilisation sur des lignes de dépenses imprévues en 2008**

**M. BAULIEU.**- Ce rapport demande à être complété. Ce rapport présente l'utilisation faite de lignes de dépenses imprévues au cours de l'exercice 2008. Sur le budget principal, il est indiqué que la ligne de dépenses imprévues ouverte en fonctionnement pour 230 500 € a été utilisée pour 89 680 comportant à la fois réparation suite à un sinistre sur Temis, sur immeuble, et puis l'indemnisation de l'exploitant suite à des dommages causés par travaux pour 3 680.

Par ailleurs, sur investissement, 128 837, en réalité 4 073,12 € ont été utilisés en investissement, pour 485 il s'agit d'une modification d'une échéance de prêt à durée ajustable, et puis pour différentes opérations il s'agissait de faire face à un reversement de subvention indûment enregistré sur budget principal pour le réaffecter au budget transports pour 2 fois 1 089,66 € et une fois 1 408,80 €.

Veillez compléter votre rapport de ces éléments-là.

Sur le budget annexe déchets, la ligne de dépenses imprévues ouverte en fonctionnement pour 238 872 € a été utilisée pour 50 000 de carburant plus 65 000 à ajouter, puisqu'il s'agissait de majorer la contribution au SYBERT pour les travaux sur décharges, les travaux ayant été un peu plus vite que prévu.

Et puis pour les autres, donc sur le CRR la ligne de dépenses imprévues ouverte en fonctionnement pour 222 370 € a été utilisée pour 100 €. Vous l'avez vu, admission en non-valeur. Et sur le budget annexe transports, pas de remarque particulière.

**M. LE PRESIDENT.**- Pas de remarques ?

Continue, Gaby.

**Rapport n°1.1.6 – Mise à jour de l'exonération pour les entreprises de spectacles vivants**

**M. BAULIEU.**- Vous l'avez vu également, il s'agit de reconduire un dispositif existant en faisant référence au texte en vigueur, et il est donc proposé de reconduire l'exonération à hauteur de 100 % pour les entreprises de spectacles vivants, et en exonération de taxe professionnelle, et de 30 % les établissements de spectacles cinématographiques. Vous avez vu que là le seuil des spectacles « art et essai » étant passé de 5 000 à 7 500 entrées.

**M. LE PRESIDENT.**- Il y a des remarques ? Je n'en vois pas.

**Rapport n°1.1.7 – Convention tripartite des services comptable et financier entre la Ville de Besançon, la CAGB et la Trésorerie du Grand Besançon**

**M. BAULIEU.**- Il s'agit d'établir... c'est donc une convention, intitulée « convention de services comptable et financier » qui vise à renforcer la collaboration avec le comptable en modernisant les procédures comptables et budgétaires dont des actions seront menées conjointement selon quatre axes de travail :

- la modernisation des moyens de paiement, la dématérialisation, jusqu'au paiement par Internet, vous avez vu l'ensemble des fiches qui suivent,
- la reconfiguration des chaînes administratives des dépenses et des recettes, donc il s'agit de stabiliser l'identification des tiers et autres dispositifs,
- l'amélioration de l'efficacité des échanges entre les ordonnateurs et le comptable, c'est la dématérialisation mais c'est aussi d'autres dispositions,
- le développement du conseil aux ordonnateurs, ce sont les analyses, des rétrospectives, c'est la gestion de trésorerie, etc. Vous avez toutes les fiches actions qui sont annexées.

Et puis vous voyez que quand on évoquait tout à l'heure une mauvaise affectation d'un remboursement de TVA au lieu du Versement Transport, c'est typiquement ce genre de coquilles que l'on souhaiterait, en sécurisant notre dispositif, éviter à l'avenir.

**M. LE PRESIDENT.**- Pas de remarques ?

Le rapport suivant, Danièle POISSENOT et Valérie HINCELIN ne prendront pas part au vote.

**M. BAULIEU.**- Sur les demandes de garanties d'emprunts, donc compétence Habitat...

**M. LE PRESIDENT.**- Pardon, excusez-moi. Allez-y, Monsieur GONON. Donnez un peu le son à Monsieur GONON.

**M. GONON.**- Monsieur le Président, comme nous avons posé la question au Conseil municipal de Besançon, je vous reposerai la même question sur les deux études qui sont prévues au point 12 et au point 14 sur l'analyse des engagements hors bilan et l'analyse rétrospective des finances de la Communauté. Pourrions-nous avoir communication de ces deux études quand elles seront présentées au Conseil ?

**M. LE PRESIDENT.**- Oui, bien sûr, en plus comme elles seront présentées au Conseil, comme vous le dites, donc elles vous seront communiquées. C'est évident.

**Rapport n°1.1.8 – Demandes de garanties d'emprunts compétence Habitat novembre 2008**

**M. BAULIEU.**- Il s'agit là de trois demandes nouvellement déposées en matière d'habitat pour un total de 1 465 086 €, et pour chacune de ces demandes les ratios prudentiels ont été vérifiés, de même que le respect du règlement des garanties d'emprunt de la CAGB, et puis cela ne fait pas l'objet de provisions puisqu'il s'agit d'un bailleur public, donc n'intervenant pas uniquement sur moyens privés, donc Neolia. Les trois opérations, vous avez la description.

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce qu'il y a des remarques ? Non.

HINCELIN, POISSENOT, MENETRIER, ALLEMANN, LOYAT, GONON ne prennent pas part au vote.

**Rapport n°1.1.9 – Demande de garantie d'emprunt – opération de GrandBesançon Habitat (changements de composants)**

**M. BAULIEU.**- Sur la demande de garantie qui suit, c'est GrandBesançon Habitat qui est à la manœuvre sur une opération qui est, comme indiqué, constituée de changements de composants, donc de rénovation dans les immeubles loués pour une opération de 1,2 M€ à garantir à hauteur de 600 000 €, même démarche que précédemment, vérification des ratios prudentiels et du respect du règlement financier de la CAGB. Pas d'observation, donc proposition d'adopter cette demande de garantie, d'approuver.

**M. LE PRESIDENT.**- Apparemment l'Assemblée... je ne vois pas de remarque.

Rapport suivant.

**Rapport n°1.1.10 – Entretien des espaces verts du parc foncier communautaire – Convention constitutive d'un groupement de commandes entre la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et la Ville de Besançon**

**M. BAULIEU.**- Le rapport suivant pour l'entretien des espaces verts du parc foncier communautaire, il s'agit d'une convention constitutive d'un groupement de commandes entre la Communauté d'Agglomération et la Ville de Besançon. Il s'agit d'ailleurs d'une convention de groupement de commandes pour passer un marché à bons de commande piloté par la Ville de Besançon et de réaliser l'entretien des espaces verts, les éléments du parc immobilier foncier relevant de chacune des collectivités. C'était déjà le cas entre 2005 et 2008, et il est proposé de passer une nouvelle convention pour 4 ans à compter de 2009, c'est-à-dire couvrir les périodes 2009 et 2012.

**M. LE PRESIDENT.**- Très bien. C'est adopté. Je ne vois pas de remarque.

Rapport suivant.

## Ressources humaines

### **Rapport n°1.2.1 – Commission Administrative Paritaire – Avancement de grade**

**M. BAULIEU.**- Nous changeons de registre pour passer aux questions « personnel ».

On le précise dans le résumé, des agents de la Communauté remplissent les conditions réglementaires afin de bénéficier d'un avancement de grade, il est proposé de créer des grades pour leur permettre d'être nommés et de supprimer en parallèle leur grade actuel.

La nomination des agents sur ces grades est conditionnée à l'avis favorable des Commissions Administratives Paritaires compétentes et ne pourra intervenir qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, et si bien évidemment il y a justification au regard des qualifications requises par l'emploi occupé, c'est un élément que nous regardons toujours.

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce qu'il y a des remarques ? Non.

Ajustements techniques.

### **Rapport n°1.2.2 – Ajustements techniques**

**M. BAULIEU.**- Ajustements techniques de différentes natures, tout d'abord suite au recrutement d'un agent non titulaire au sein du Conservatoire, il est proposé de définir les conditions de son contrat. Il s'agit du professeur de corps, et il est proposé de recruter un contractuel, personne qui n'a pas les qualifications de la territoriale mais qui a les qualifications pour enseigner.

Ensuite, suite à un départ au sein de la DMT et de la réorganisation des missions dévolues à ce secteur, il est proposé de transformer le poste relevant du cadre d'emploi des ingénieurs territoriaux de catégorie A en poste de technicien supérieur ou de contrôleur territorial de catégorie B pour assurer une assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'aide aux communes, et puis le suivi des travaux sur l'aérodrome de Besançon / La Vèze.

Le troisième point, la décision du comité syndical du Sybert suite à cette décision du 7 novembre créant un poste supplémentaire d'agent de maintenance pour les déchetteries. Il est donc proposé de créer un poste de catégorie C, filière technique.

Et puis enfin autre sujet, une délibération du Conseil du 12 octobre 2007 a défini les nouvelles modalités de remboursement des frais de déplacements des personnels communautaires pour la période venant à expiration au 31 décembre 2008. À l'issue de cette période et au vu du bilan de mise en œuvre, il ne fait pas apparaître de dérapage, il est donc proposé de le reconduire selon les mêmes modalités jusqu'à la fin du mandat. Il s'agit dans certains cas d'aller au-delà du taux d'indemnité des missions sur les frais réels, mais toujours avec une analyse des cas d'espèce.

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas.

C'est adopté.

## **Rapport n°1.2.3 – Prise en charge de frais de participation d'experts**

**M. BAULIEU.-** Il est proposé de définir le cadre de prise en charge des frais de participation d'experts lors de commissions, jurys ou autres réunions techniques ou relevant des assemblées. Il est proposé un mécanisme ; remboursement des frais de déplacements précisément en s'inspirant du dispositif en vigueur à l'intérieur de la CAGB, et de l'indemnisation de cette participation. Les personnalités pourront le cas échéant être indemnisées de leur participation sur la base de justificatifs, facture par exemple, et sur la base de tarifs en rapport avec la qualification de l'expert et conformément avec les tarifs en vigueur dans la profession concernée.

**M. LE PRESIDENT.-** Monsieur BONNET.

**M. BONNET.-** Je voulais savoir si l'Assemblée aura régulièrement un état des motifs qui avaient amené à faire appel aux experts et des sommes dépensées.

**M. BAULIEU.-** Ce que nous avons prévu, c'était que ceci soit suivi par la Commission Finances, ressources humaines, communication et TIC. Après, Président...

**M. LE PRESIDENT.-** Oui, on pourra vous le communiquer si vous le souhaitez. Il n'y a pas d'opposition par rapport à cela. De toute façon, on vous communique tous les documents, il n'y a pas de..., on ne va peut-être pas les éditer, les publier, mais si vous les souhaitez, on vous les donne, bien sûr, pas de problème pour cela. C'est transparent, tout cela.

Rapport 7.1.

## **Commission n°07 : Habitat, politique de la ville**

### **Rapport n°7.1 – Modalités générales d'intervention du Grand Besançon destinée à favoriser l'accession à la propriété**

**M. STEPOURJINE.-** Rapport 7.1, aide à l'accession à la propriété, page 93. Accéder à la propriété est le rêve de nombreux foyers, en particulier celui de jeunes ménages avec enfants qui se lancent dans la vie active. Des dispositifs d'accession sociale tels que le PASS-Foncier ou le PTZ majoré sont activés à partir du moment où une ou plusieurs collectivités décident l'attribution d'une subvention qui actuellement varie entre 3 000 et 4 000 € selon la taille du ménage.

Nous vous proposons de lancer à titre expérimental pour 2009 une action pour permettre à 30 à 50 ménages de bénéficier du dispositif qui s'appuie sur le PASS-Foncier mis en place par le 1 % logement. La subvention de la Communauté d'Agglomération, chef de fil du dispositif, serait comprise entre 2 000 et 2 500 €. Le Conseil Général et la commune d'accueil du projet assureraient le complément. Ces sommes pourraient être revues à la baisse en fonction de nouvelles dispositions législatives. Ce dispositif permet un achat en deux temps de sa propriété avec portage du terrain par le 1 % pour un montant compris entre 30 000 et 50 000 € pendant 25 ans, une réduction de la TVA à 5,5 %, une majoration du prêt à taux 0 de 10 000 à 12 500 € selon la taille du ménage, et si les ressources, bien entendu, de ce ménage sont inférieures au plafond PLUS une subvention de 3 000 à 4 000 € de plusieurs collectivités, et une sécurisation de l'accédant par le 1 % logement en cas d'accident de la vie. Un accompagnement est mis en place pour garantir une solution de logement pour le ménage.

Pour garantir la qualité du logement, pour garantir le futur accédant, nous présentons dans le rapport les modalités d'intervention de la Communauté d'Agglomération. Nous vous invitons à vous prononcer sur le principe de cette action expérimentale dans les limites du budget.

**M. LE PRESIDENT.-** Je crois que c'est une bonne opération.

Ce qu'on avait dit, par contre, il me semble que c'était un tiers / un tiers / un tiers, c'est-à-dire un tiers la commune. Parce que je pense qu'il va y avoir beaucoup de demandes, et on avait pensé qu'il fallait que ce soit plutôt... non, vous n'avez pas mis cela ?

**M. STEPOURJINE.-** On a limité de 30 à 50 opérations.

**M. LE PRESIDENT.-** Un tiers le Département, un tiers l'Agglo et un tiers la commune.

**M. STEPOURJINE.-** On souhaite que la Communauté d'Agglomération soit chef de file puisque nous sommes effectivement compétents en matière d'habitat, et à partir de là on a souhaité effectivement mettre cette somme qui est très faible, puisqu'en fait c'est simplement déclarer qu'on se lance dans le dispositif pour, à partir de là, engager tous les dispositifs qui existent et ceux qui ont été cités.

**M. LE PRESIDENT.-** Je pense qu'il faut que l'on prenne cette délibération pour s'engager dans le dispositif et qu'ensuite on revoie, parce que si... il y a des négociations...

**M. STEPOURJINE.-** On a limité de 30 à 50, ce qui fait 75 000 € pour l'année.

**M. LE PRESIDENT.-** Ce qu'il fallait tout de même, c'est qu'il y ait aussi une volonté communale de le faire, ça ne peut pas être uniquement l'Agglo, donc il me semblait qu'un tiers / un tiers / un tiers c'était pas mal, mais enfin on peut démarrer comme cela et on modifiera les choses, parce qu'il y aura, à mon avis, beaucoup de demandes. Le Département est favorable, j'y suis aussi puisqu'il y avait eu un certain nombre de critiques qui, à mon avis, étaient justifiées, c'était : « que se passe-t-il si la personne a des difficultés ? » C'était, en un mot, est-ce qu'on ne va pas aider les personnes à s'endetter, à se mettre en difficultés. Mais à partir du moment où, Robert l'a dit, d'une part si les personnes se retrouvent en difficultés, il y a l'obligation qu'elles soient relogées dans le patrimoine foncier de l'office qui a mis en place où ils étaient auparavant, ils n'ont donc pas de risque, et d'autre part un rachat qui est fait à des conditions strictement encadrées afin que la personne ne perde pas d'argent.

Certains disaient aussi : « c'est long, sur 35 ans », la question que l'on doit tout de même se poser, c'est si on peut, parce que cela rabaisse considérablement, ça facilite beaucoup l'accession, et pour les personnes les plus modestes, ça leur permet d'acquérir un logement, même si elles mettent 35 ans à le payer, si au bout de 25 / 35 ans ça fait plus de 60 / 65 ans, ils ont payé leur logement et au moins ils auront leur logement, ils n'auront plus à payer un loyer. Je crois que ce dispositif-là... ça montre d'ailleurs bien que quand il y a des dispositifs gouvernementaux qui sont bons, je n'hésite pas à vous proposer de suivre derrière parce que je pense que même si ce n'est pas la panacée, cela permettra à des personnes qui n'auraient jamais été propriétaires de l'être, certes après 35 ans, mais peut-être vaut-il mieux l'être après 35 ans que ne l'être jamais, parce que cela permet aussi quand même, quand ces personnes arrivent en retraite, de ne plus avoir à assumer les charges d'un loyer mais d'être propriétaires. Bien sûr, elles auront aussi à assumer les charges d'entretien, effectivement, tout cela, mais quand même, d'autant plus qu'il y a des garanties qui sont faites en cas de difficultés pour que les personnes puissent éventuellement retrouver un logement dans le parc HLM traditionnel et n'aient pas perdu d'argent parce que ce sera repris, racheté par celui qui l'avait vendu à des conditions très très bien encadrées.

Christophe LIME, tu avais demandé la parole.



**M. LIME.-** Simplement quelques précisions, mais cela a déjà été donné par le Président, c'était sur la position des autres collectivités puisqu'on marque « devra, soutenu par le Conseil Général », il y a donc là une première réponse.

**M. LE PRESIDENT.-** Le Conseil Général, je vais encore rencontrer le Président du Conseil Général lundi, le Président du Conseil Général y est favorable, c'est pour cela que je pensais qu'il fallait plutôt que l'on mette un tiers / un tiers, ensuite on en discutera avec Robert, ce qui permettra d'en faire un peu plus, et puis les communes, je pense que c'est important que la commune puisse participer, parce que ce sont des sommes qui sont très basses, sur 3 000 si on peut en faire un c'est 1 000 €, ce n'est quand même pas énorme.

Et puis comme l'a dit Robert, justement, il faut lancer le dispositif.

**M. LIME.-** Les deux autres questions, c'était un peu soulevé par Robert, c'est en cas de dépassement du nombre de demandes, comment on fait pour pouvoir sélectionner le nombre de demandes ?

Je finis avec l'autre question, c'est : est-ce que l'on donne une information sur toutes les conséquences à l'accès à la propriété pour bien informer les jeunes tout particulièrement sur un certain nombre de financements supplémentaires ? Je penserais tout particulièrement à la taxe foncière, pour que l'analyse soit bien effectuée avant de partir dans ce choix-là.

Dernier point, est-ce qu'on vérifie bien le taux de niveau d'endettement, ce n'est pas marqué à l'intérieur, on sait qu'il y a quand même eu un certain nombre d'excès depuis quelques années sur les niveaux d'endettement, il faudrait que nous ayons un système de contrôle par rapport à cela.

**M. LE PRESIDENT.-** Je vais dire que les banques vont se charger de contrôler le taux d'endettement, ils le font traditionnellement.

Quant à l'information, je crois que l'on peut demander à ce que l'ADIL, on a un ADIL qui fait très bien cela, et l'ADIL peut parfaitement informer les gens par rapport à cela.

**M. STEPOURJINE.-** Je voudrais apporter une précision par rapport à ceci. Aujourd'hui on prend une délibération de principe pour lancer le dispositif. Ensuite, que l'on soit bien clair, d'abord les projets sont bien entendu des projets nominatifs, ce n'est pas un aménageur qui décide de faire 50 maisons sur un site donné, il s'agit bien de maisons qui seront ciblées, donc on connaît le public qui deviendra propriétaire, et on prendra au sein de cette Assemblée délibération après délibération en fonction des demandes des communes, car il s'agit bien de projets qui doivent s'intégrer dans un projet habitat communal.

Donc, au sujet de l'information, dès le mois de février on fait des réunions de secteur pour parler de ces projets.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce qu'il y a des remarques ? Madame BRANGET.

**Mme BRANGET.-** Je note qu'il y a un engagement fort des collectivités, comme il y a un engagement fort de la part du gouvernement qui a mis en place un certain nombre de dispositions, vous l'avez dit, et qui sont adaptées aux personnes qui ont le moins de ressources puisqu'un nouveau prêt à l'accession sociale est créé justement pour permettre à ces personnes ayant un plafond de ressources plus faible d'accéder au nouveau prêt à taux 0. La loi sur le logement n'est pas encore déposée, enfin elle n'a pas encore été adoptée, mais malgré tout, dans le plan de finances 2009, les dispositions sont prêtes pour que ce soit engagé, et toutes les informations, je pense que les banques les auront assez rapidement.

**M. LE PRESIDENT.-** Très bien.  
Marie-Odile CRABBE-DIAWARA.

**Mme CRABBE-DIAWARA.-** Merci. Je suis satisfaite que le dispositif ait été enrichi en mettant certaines barrières pour éviter des dérives, je reste encore dubitative quand même, et dans la mesure où il est indiqué que c'est expérimental, j'aimerais savoir s'il va y avoir une grille d'évaluation, quels seront les critères d'évaluation et est-ce qu'on aura un rendu.

**M. STEPOURJINE.-** Bien sûr, oui, je crois que c'est cela qui est important, c'est qu'effectivement vous avez une évolution de l'ensemble de ce dispositif au cours de l'année 2009.

**M. LE PRESIDENT.-** Ces précisions étant apportées, est-ce qu'il y a des remarques ? Non. Madame, levez la main, j'ai failli ne pas vous voir ; allez-y.

**Mme PEQUIGNOT.-** Merci Monsieur le Président. Avant toute chose, je souhaitais effectivement saluer cette initiative, sachant qu'effectivement l'accession à la propriété, y compris pour les ménages modestes, c'est vraiment... ça va dans le bon sens, et j'avais déjà défendu cela au niveau de la Ville.

Par contre, en ce qui concerne les critères liés aux bénéficiaires, page 96, il est mentionné que l'âge... « les ménages et primo accédants dont l'un des membres est âgé de moins de 35 ans », est-ce que cet âge-là ne serait pas discriminatoire ? Parce que finalement, ce qui compte, c'est la volonté des ménages à accéder à la propriété, et du coup, est-ce que ce critère d'âge est vraiment pertinent ?

**M. LE PRESIDENT.-** C'est parce que... Robert va répondre, mais que 35 et 35, cela fait 70. C'est un problème aussi de... nous trouverons d'ailleurs difficilement des organismes bancaires qui s'engageront après l'âge de 70 ans.

Pourquoi ce dispositif ? Je pense que c'est un bon dispositif, parce qu'il y a toute une génération, à laquelle beaucoup d'entre nous appartiennent, qui ont pu acquérir des appartements parce que les choses allaient mieux qu'aujourd'hui, et actuellement il y a des personnes qui resteront toute leur vie locataires, sauf si on les aide. Donc il y a les prêts que signalait Madame la Députée, mais il y a aussi le fait que la TVA passe de 19,9 à 5, cela fait quand même un gain important, et c'est cela aussi qui permet de lancer le système, parce qu'en fait, la subvention de 4 000 €, ce n'est pas cela qui est fondamental dans le dispositif, ça marque simplement la volonté des communes de favoriser cela, parce c'est quelque chose qui initie le mouvement, mais on pouvait même le faire sans cette aide, c'est pour cela que c'est de 3 000 ou de 4 000 €.

Par contre, pour l'âge, Robert, tu peux peut-être répondre avec un peu plus de précision, mais 35 plus 35 = 70.

**M. STEPOURJINE.-** Non, c'est ça la réponse, c'est qu'après on n'aura plus la possibilité de rembourser les prêts.

**M. LE PRESIDENT.-** Philippe BELUCHE.

**M. BELUCHE.-** Simplement, ce dispositif, Novillars on est assez bien informé, je dirais, et bien au fait des personnes qui sont dans une certaine difficulté économique. Moi, je trouve que ce dispositif est intéressant, d'ailleurs la commune de Novillars s'inscrira très vraisemblablement dans ce cadre-là dans la mesure où il va permettre à certaines autres communes de peut-être initier quelque chose de l'ordre du logement social, et elles verront que cela ne représente pas que des inconvénients puisque je rappelle que dans la commune je suis à 48 % de logements sociaux. Donc si vous voulez des renseignements là-dessus, sur la mixité des populations, il n'y a pas de souci, je suis à votre disposition, ça se passe bien. Donc je pense que c'est une bonne initiative.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci Monsieur le Maire, Conseiller général.

Vas-y.

**M. MENIGOZ.-** Jacques MENIGOZ d'Osselle.

Nous sommes très prudents sur ce dispositif, néanmoins nous avons des demandes, nous en avons acceptés deux. Ce que je voudrais signaler c'est simplement une erreur page 94, le loyer ne doit pas dépasser non pas 15 € par an mais 15 € par jour.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui, c'est par jour.

**M. MENIGOZ.-** C'est marqué par an, il faut quand même rectifier.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui, ce n'est pas 15 € par an, tu as raison, c'est par jour, ce n'est pas pareil, merci de la précision.

**M. MENIGOZ.-** Une fois déduit l'acte de logement et tout le reste, ce n'est pas si négligeable que cela.

**M. LE PRESIDENT.-** Tu as raison, c'est 15 € par jour.

C'est pour cela, je vais vous dire, je pense très sincèrement que nous aurons beaucoup de demandes. C'est pour cela, quand je dis, et je suis d'accord avec Robert, on va lancer cela, mais après, le "un tiers / un tiers", on va certainement y revenir rapidement parce que faute de quoi nos crédits vont être assez rapidement épuisés.

La remarque était pour le terrain, d'accord.

C'est juste ? Je ne sais pas, je n'ai pas regardé. Donc c'est 15 € par an.

**M. STEPOURJINE.-** Ce n'est que pour le terrain.

**M. LE PRESIDENT.-** C'est sur le terrain. Tu n'es pas d'accord ? Si, il est d'accord.

**M. STEPOURJINE.-** Parce qu'on n'a pas voulu utiliser, justement, le slogan « la maison à 15 € », on n'a pas voulu l'utiliser.

**M. LE PRESIDENT.-** Non, c'est le PASS-Foncier.

**M. STEPOURJINE.-** Voilà, exactement.

**M. LE PRESIDENT.-** Ne prennent pas part au vote : POISSENOT, HINCELIN, MENETRIER, qu'est-ce que vous m'avez marqué ? LATHUILIERE, ALLEMANN, LOYAT, GONON, RUTKOWSKI, et ? Je ne vois pas ce que vous avez marqué, il faut mieux écrire, je ne sais pas qui est-ce que vous avez noté, il y a quelqu'un d'autre que vous m'avez noté entre MENETRIER et LATHUILIERE, c'est qui ? Il y a un autre membre de la commission, il en manque un, vous regarderez, je ne sais pas qui c'est. Qui ne doivent pas voter, il y en a 9 et je n'en ai cité que 8, il en manque un, vous le rajouterez.

Tout le monde est d'accord ? Très bien.

Ensuite, POISSENOT et HINCELIN ne prendront pas part au vote.

## **Rapport n°7.2 - Programmation de logements publics en 2008 au titre du Plan de Cohésion Sociale**

**M. STEPOURJINE.**- Page 97. Je vous invite à vous reporter au tableau de la page 100. Pour 2008, les opérations programmées dans le cadre du logement locatif public hors ANRU sont les suivantes :

- construction de 136 logements PLUS et PLAI dont 75 pour NEOLIA, 30 pour Habitat 25, 29 pour GBH, 0 pour la SAIEMB et 2 pour Habitat & Humanisme.
- réhabilitation de 7 logements communaux,
- réhabilitation de 530 logements publics,
- 43 agréments en PLS.

Nous vous invitons à autoriser le Président à engager les aides de l'Etat à hauteur de 1 283 630,77 €.

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce qu'il y a des remarques ?

C'est adopté.

Rapport suivant, 7.3

## **Rapport n°7.3 – Demande de subvention CAGB pour la réhabilitation de 40 logements Rue Scaremberg à Besançon (Neolia)**

**M. STEPOURJINE.**- Rapport 7.3 page 101, demande de subvention par Neolia, demande d'aide traditionnelle à la Communauté d'Agglomération pour Neolia pour la réhabilitation de 40 logements Rue Scaremberg pour un montant de 6 218,58 €.

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce qu'il y a des remarques ?

C'est adopté.

Le rapport suivant.

## **Rapport n°7.4 – Demande de subvention CAGB pour la réalisation de logements locatifs publics**

**M. STEPOURJINE.**- Demande de subvention par Habitat 25 page 103.

**M. LE PRESIDENT.**- Ne prennent pas part au vote POISSENOT et HINCELIN.

**M. STEPOURJINE.**- Demande d'aide traditionnelle à la Communauté d'Agglomération pour Habitat 25 pour la réalisation dans le cadre du renouvellement urbain de 26 logements PLUS et de 3 logements PLAI, chemin de la Dinde à François pour un montant de 51 057 €. A la veille de Noël, c'est pas mal !

**M. LE PRESIDENT.**- Je ne sais pas si c'est fourni avec les marrons !

On n'a pas dit que c'était des dindes là-bas, ce n'est pas ça.

### ***Rapport n°7.5 – Demandes de subvention pour la réalisation de logements locatifs privés***

**M. STEPOURJINE.-** Demande de subvention pour du locatif privé, page 105. Ce sont des aides complémentaires dans le cadre de l'ANAH, à savoir un logement locatif à loyer conventionné pour Monsieur DRIANT d'un montant de 3 354 €, et un logement locatif à loyer conventionné pour Monsieur CORDIER d'un montant de 395 €.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce qu'il y a des remarques ? Non.

C'est adopté.

Rapport suivant, Robert.

### ***Rapport n°7.6 – Partenariat entre les associations Cerqual, Cerqual Patrimoine et le Grand Besançon***

**M. STEPOURJINE.-** Page 107. Dans le cadre de la production de logements locatifs publics, le Grand Besançon a engagé en 2006 des actions visant à promouvoir les principes du développement durable. Il vous est proposé de signer deux nouvelles conventions visant notamment à imposer la norme Très Haute Performance Energétique pour l'ensemble des logements publics neufs.

Nous vous proposons d'autoriser le Président à signer les conventions avec Cerqual et Qualitel.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce qu'il y a des remarques ? Je n'en vois pas.

Rapport suivant, 7.7.

### ***Rapport n°7.7 – Proposition de révision en 2009 du Programme Local de l'Habitat en vue de l'instauration ou non du Supplément de Loyer de Solidarité***

**M. STEPOURJINE.-** Page 119. A la demande des bailleurs on nous demande de surseoir à l'application du décret instituant le supplément de loyer de solidarité pour l'année 2009.

Notre délibération de ce soir va nous permettre, pendant l'année 2009, d'étudier les critères d'application du supplément de loyer de solidarité afin de les intégrer dans notre PLH.

**M. LE PRESIDENT.-** Pas de remarques ?

Rapport suivant.

**M. STEPOURJINE.-** J'ai fini.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui, je sais, mais le rapport suivant c'est Jean-Pierre TAILLARD. Jean-Pierre, à toi. Ça va vite, on en est à la moitié !

## **Commission n°09 : Gestion des déchets ménagers et assimilés**

### ***Rapport n°9.1 – Convention entre la CAGB et ses communes membres pour la tenue de fichiers REOM***

**M. TAILLARD.-** Habituellement vous savez que dans les communes les fichiers qui permettent de faire la gestion des abonnés au service, cette gestion est faite par les communes dans les secrétariats de mairie, et il est proposé de renouveler la convention qui permettait de fournir un équilibre à hauteur de 50 centimes par habitant pour la prise en charge de cette mission.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Est-ce qu'il y a des remarques ?  
C'est donc adopté.

Rapport suivant.

## **Commission n°02 : Transports, Infrastructures, déplacements**

### ***Rapport n°2.1 – TCSP : bilan de la concertation préalable***

**M. LE PRÉSIDENT.-** Vas-y, Jean-Claude, juste un mot là-dessus.

**M. ROY.-** Un mot rapide puisque nous avons déjà fait un point d'étape au précédent Conseil, donc pour rappeler que la concertation a commencé le 29 septembre, et puis qu'à l'issue de ces rencontres... on a donc rencontré 1 350 personnes, 130 contributions écrites ont été rassemblées. À l'issue de ces rencontres, on peut noter qu'il y a une adhésion massive en faveur du projet, très peu de personnes se sont opposées à ce projet. Les participants ont souvent fait preuve d'un très haut niveau de connaissance, notamment à travers la présence assidue d'associations spécialisées dans les transports.

Parallèlement à cela et de façon assez logique, la population a exprimé comme ailleurs, dans d'autres villes, un certain nombre d'inquiétudes concernant les travaux, leur impact sur la vie quotidienne et le commerce local. Les citoyens ont aussi abordé souvent la question des nuisances et de l'environnement.

Je signale que les deux premières rencontres ont été faites avec des partenaires privilégiés, les conseils de quartier le 29 septembre, puis les commerçants dès le 6 octobre, ceci avant la réunion publique générale de lancement du 13 octobre à Micropolis et la réunion des quartiers qui a suivi. 19 rencontres ciblées sont présentées à la page 13, ainsi que des contributions écrites qui figurent dans le document. Je veux souligner la qualité de la contribution du Conseil de Développement Participatif qui s'est fortement mobilisé sur ce dossier.

En conclusion de cette synthèse vous sont présentés les engagements de la Communauté vis-à-vis des études technique à venir mais aussi en phase travaux, je ne commente pas. Je dirai en conclusion que la concertation reviendra bien sûr au cours de l'enquête publique, nous rencontrerons à nouveau tous ces publics, et la communication et la concertation seront des leviers qui nous permettront, je n'en doute pas, de conduire ce projet dans de bonnes conditions.

Voilà Monsieur le Président.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci. Tu l'as dit, je crois qu'il y a eu, et je le redirai dans un instant, plus de 21 réunions, on a donc concerté beaucoup de monde, les commerçants, le MEDEF, et moi je souhaite, puisqu'on va aborder le point principal de l'ordre du jour, qu'il y ait un débat qui ne soit pas un débat politique, qu'il soit un vrai débat d'agglomération et que nous puissions prendre un peu de hauteur.

### **Rapport n°2.2 – TCSP : Validation du projet de référence**

**M. LE PRESIDENT.**- Simplement, par rapport aux commerçants, je ne sais pas s'il y en a ici ce soir, je suis un peu surpris, voire déçu parce que j'ai reçu aujourd'hui, aujourd'hui, à 11 heures à la mairie, la lettre des commerçants où ils ne sont pas d'accord avec ce tracé, et je suis surpris parce que ce sont les premiers que nous avons rencontrés, et ils ne se sont jamais opposés à ce tracé quand nous les avons rencontrés. Nous les avons rencontrés une autre fois à Temis où il y avait 3 personnes, je ne donnerai pas les noms ici mais il y avait 3 personnes, ils n'ont rien dit, et en plus, c'est d'autant plus surprenant que dans un grand hebdomadaire, « L'Hebdo de Besançon » du 24.06.2008 il y a une interview du Président, Monsieur Jérôme CART qui dit, il est même en photo, une belle photo : « Plus le tram passera près des commerces, mieux ce sera », c'est le 24 juin 2008, il y a moins de 6 mois. « Sur le principe, à l'Union des commerçants, nous sommes favorables à ce qu'il passe par la Boucle » disait Jérôme CART « afin d'y faire venir une clientèle qu'on ne touche pas aujourd'hui. Pour nous, c'est clair, il faut redynamiser le commerce de La Boucle, et en ce sens, plus le tram passera près des commerces mieux ce sera. » C'est vrai. « En plus », disait-il, et c'est ce que je dis en permanence, « il est important d'arriver à rééquilibrer les flux de piétons en faveur du haut de la Grande Rue, de Bersot et de Saint-Amour. Faire passer le TCSP ici pourrait le permettre. Etc., etc. » Donc cette analyse était à mon avis une bonne analyse, elle date du 24 juin 2008, et personnellement je regrette que les commerçants ne soient pas venus me voir pour me dire qu'ils avaient changé d'avis. Tout le monde peut changer d'avis. Mais nous, nous sommes partis quand même de bonne foi avec ces documents, avec les réunions qui ont eu lieu et dans lesquelles ils ont donné quand même plus ou moins leur accord, c'est pour cela que je pense qu'il faut être vraiment, là-dessus, il faut être très cool, très zen. On ne va pas faire de ce débat un débat politique. Moi, vous le savez, quand j'ai été élu ici Président de l'Agglo, pas à l'unanimité, mais à la quasi-unanimité, je me suis engagé à être le Président de tous les habitants de cette Agglo, et d'être le Président pour tous les maires, tous les élus, quels qu'ils soient, de Gauche et de Droite, j'avais dit à l'époque que je ne savais pas, d'ailleurs, quelle était la couleur politique de beaucoup, ce qui est d'ailleurs toujours vrai aujourd'hui, et je travaille aujourd'hui, et très bien, avec des vice-présidents dont certains sont de Gauche, certains sont de Droite, certains sont du Centre, ou certains n'ont même pas du tout d'étiquette, et c'est comme cela que j'ai envie de continuer à travailler.

Alors que les commerçants qui ont toujours été ou silencieux, ou donné leur accord, me balancent aujourd'hui à 11 heures, à 11 heures, un texte, je ne les ai pas rencontrés, en plus, je trouve que ça c'est fort de café ! Parce que je voudrais quand même dire que par rapport à ce projet on a déjà beaucoup parlé ici, je veux bien qu'on me sorte en dernière minute, peut-être va-t-on m'en apporter encore un, de projet, mais depuis décembre 2002, j'ai là la liste, il y en a deux pages et demie, il y a eu 49 délibérations ici, au Conseil d'Agglo, 49 depuis décembre 2002. On a validé, à mon avis si c'était avant on n'y était pas, sauf qu'en 2005 on a aussi validé le projet du TCSP, et depuis, je vous le disais à l'instant, on en a beaucoup, beaucoup reparlé, et il y a eu... je veux bien qu'on fasse des études rapidement, pour ne pas nous planter, et je le disais à l'instant, il y a eu 20 études de réalisées. 20 études ! Dont 9 sont encore en cours, parce qu'un trajet de transport en commun en site propre, ça ne s'improvise pas, ça ne sort pas comme cela par un coup de baguette magique, ça se réfléchit, tout se pose, tous les éléments se posent, et on décide en conséquence de cause.

Aujourd'hui, il y a une décision importante à prendre, une décision qui engage, et je le dis solennellement, l'avenir de notre agglomération. Alors c'est certainement la décision la plus importante que nous ayons eue à prendre, en tout cas depuis que nous sommes ici en 2008, et certainement depuis que je suis Président en 2001. Tout d'abord, je veux redire une chose solennellement, ce projet TCSP, le « P » ne veut pas dire Président, ce n'est pas le transport en commun du Président, c'est le transport en commun de l'ensemble de l'agglomération. Moi, je lis par ici, par là, que je veux qu'on attache mon nom à cela. Ecoutez, non ; peut-être que comme les maires j'aurai une rue à Besançon ou à Franois éventuellement, ou ailleurs peut-être, ou à Beure, je ne sais pas, je n'en sais rien. On remplacera la rue de la Dinde par la rue FOUSSERET, par exemple ! Ce n'est pas le projet du Président, ce n'est pas le projet du Bureau, ce n'est pas le projet de l'exécutif. Cela doit être le projet de l'ensemble de l'Agglomération du Grand Besançon, et c'est important. Le projet que nous vous présentons ce soir, ce n'est pas le Président, ce n'est pas le projet du Président, c'est un projet qui a été validé par l'exécutif de l'Agglomération, par les vice-présidents délégués et les présidents de commissions, qui a été validé par un Bureau du 27 novembre qui a validé le mode tramway fer ou pneu à l'unanimité moins une voix, donc toutes tendances confondues, des présents bien sûr. Unanimité moins une voix. Et le Bureau du 9 décembre a validé le tracé centre-ville par 23 voix pour et 5 pour le tracé par les quais. Donc tout cela a été fait démocratiquement par notre Bureau qui est l'instance qui vous représente tous, c'est l'instance exécutive, et tout cela dans la plus totale transparence. C'est donc le projet du Bureau que je vous présente ce soir, le projet de l'Agglomération.

Ce projet, je le disais il y a un instant, ce n'est pas un projet nouveau, lancé à la hâte, car nous en avons parlé et délibéré à maintes et maintes reprises ; 49 délibérations, 49 fois où on en a parlé ici, cela veut dire autant en Bureau, et encore autant certainement en commission puisque tout passe par les commissions. Tout cela depuis 2002. J'ai donc la liste à votre disposition.

Je précise aussi qu'il y a des tracés dont on me dit que ces tracés on n'en a jamais parlés. Je vous invite à vous reporter à tous les documents que nous avons distribués, et vous verrez que par exemple l'option quais / place de la Révolution avait été étudiée. Si vous prenez le document de la concertation, si vous prenez le rapport de la séance du jeudi 18 décembre, celui-là oui, mais l'autre rapport de la concertation, vous verrez... ou même dans le rapport d'aujourd'hui, le 18 décembre, c'est exactement la copie conforme de ce qui a été présenté à toutes les réunions. Vous regarderez qu'en page 16 sur 37 il y a écrit : « La première variante proposée aux habitants concerne la traversée du centre-ville, deux grandes solutions sont possibles, un itinéraire passant par la Boucle et le centre historique (Nodier, Préfecture, 8 septembre, République), un itinéraire empruntant les quais (Veil Picard, Strasbourg puis l'avenue d'Helvétie) avec une sous-variante locale consistant à emprunter le Pont Battant pour rejoindre la place de la Révolution puis l'allée Cusenier. » Donc tout cela a été très normalement présenté dans le cadre de la concertation, et c'est là-dessus que les Bisontines, les Bisontins, les gens de l'Agglo dans les réunions de la périphérie se sont prononcés, et que s'est donc prononcé le Bureau.

Ce projet a donc été ouvert, je l'ai dit tout à l'heure, il y a eu des réunions publiques, 8 réunions publiques, et 19 rencontres ciblées. Il y a eu une rencontre avec le MEDEF, il y a eu une rencontre avec les commerçants, une rencontre avec les comités de quartier, une rencontre et un travail très important, Jean-Claude l'a souligné et il a bien fait, avec le Conseil de Développement Participatif de l'agglomération. Il y a environ 1 500 / 1 600 personnes qui ont participé, de Besançon et de la périphérie, qui ont participé du 29 septembre à la mi-novembre, parce que pour répondre à un ami qui me demandait tout à l'heure... c'est toi, Roland, qui me demandait cela tout à l'heure, je crois, tout cela est parfaitement cadré, c'est réglementaire. La concertation n'est pas une concertation que l'on peut lancer comme ça, sous n'importe quelle forme, tout est réglementé, c'est d'ailleurs pour cela que sur les documents, par exemple, nous n'avons pas fait figurer des véhicules existants pour ne pas qu'on annule la concertation. Nous avons été obligés d'être assez précis dans le document sans l'être de trop cependant puisqu'il fallait qu'effectivement chacune et chacun puissent s'exprimer.



Donc ce tracé n'est pas un projet qui a été lancé dans la précipitation, un certain nombre nous ont même reproché au contraire, puisque nous avons fait tellement d'études, que cela commençait à faire de l'argent. C'est vrai qu'il y a eu beaucoup d'études, beaucoup d'argent dépensé parce qu'il ne faut pas se tromper. L'étude du tracé, l'évaluation des coûts ont été étudiés pendant de nombreuses réunions du groupe de pilotage que je pilotais personnellement. Il y a un groupe de pilotage qui s'est réuni sous la présidence de Gaby et de Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, qui a travaillé intensément même pendant les vacances, avec des experts financiers, parce que le projet que je voulais vous présenter dans un instant, c'est un projet dont nous voulions vérifier la fiabilité financière.

A cet instant je vous précise une chose, parce qu'on me l'a encore dit aujourd'hui : « Oui, mais de combien vont augmenter nos impôts ? » Vos impôts n'augmenteront pas. Quand on habite à Dannemarie-sur-Crète, à Grandfontaine, à Mamirolle, à Miserey, à Ecole-Valentin pour ceux que je vois devant, ou si je continue, à Auxon-Dessus ou ailleurs, l'impôt local ne va pas augmenter puisque ce n'est pas financé par la taxe d'habitation, c'est financé, vous le savez, par une augmentation du Versement Transport. Et on me dit : « Si on met dans le tramway on ne pourra plus rien faire d'autre », cet argument n'est pas juste car les capacités de financement et d'emprunt de l'Agglomération ne seront pas amputées par rapport à cela puisque je répète, cette augmentation... j'ai vu d'ailleurs dans un document qui a été distribué qu'effectivement tout cela était faux, mais ce n'est pas vrai. Ils disaient qu'on allait augmenter la taxe d'habitation, augmenter la TP et le VT, c'est faux ! C'est l'augmentation, ce n'est pas la TP, c'est l'augmentation du VT de 1,3 à 1,8 qui va permettre de financer les 98 millions ou 100 millions d'emprunt, c'est cela. Donc, que les habitants de l'agglomération, que les habitants de Besançon se rassurent, un, on n'augmentera pas leurs impôts locaux pour cela, chacun d'entre nous pourra sans doute les voir augmenter pour d'autres raisons mais en tout cas pas pour le TCSP, et on continuera à investir comme on le faisait aujourd'hui, avec mesure parce que par contre Gaby me l'a déjà dit, il y aurait des difficultés, et on continuera à améliorer le réseau de transport en commun, c'est une question qui m'a été beaucoup posée et sur laquelle je me suis déjà engagé lors de la réunion précédente pour répondre entre autre aux amis du Plateau, le fait qu'on lance ce TCSP ne veut pas dire qu'on va abandonner toutes les autres lignes, ce serait même complètement ridicule, puisque le projet d'un TCSP c'est de rabattre des voies de bus sur une colonne vertébrale pour circuler plus facilement.

Donc tout cela, je tenais à le dire parce que c'est vrai que nous sommes bien au fait de ces dispositions, mais ce n'est pas toujours compris, peut-être parce que nous ne l'avons pas suffisamment dit, tout cela n'est pas bien compris pas nos concitoyennes et nos concitoyens. Donc pas d'augmentation des impôts, pas d'arrêt des investissements, mais une modération parce que ça c'est le budget qui nous le dira, et puis pas d'arrêt du développement des transports dans l'Agglo, au contraire, c'est même une nécessité que nous puissions remettre les choses à plat et voir les choses différemment, je l'ai dit déjà à plusieurs reprises que par exemple ces grands bus qui partaient dans certaines communes 7 fois par jour et qui étaient vides, il fallait certainement retrouver d'autres solutions.

Donc des études financières ont été faites par des cabinets très spécialisés, sous la présidence de Gabriel BAULIEU dont chacun connaît le laxisme en matière financière.

Maintenant, on me dit : « est-ce qu'il y a urgence ? » Oui, il y a urgence à délibérer, nous sommes presque même en retard puisqu'il faut que nous rendions notre copie définitive, notre appel à projets pour le 29 janvier. Je rappelle que ce que je vous demande ce soir c'est de valider un projet... ce que nous vous demandons ce soir, c'est de valider un projet de référence car en cela nous répondons à un appel à projets du gouvernement, un appel à projets du gouvernement, dans le cadre du Grenelle de l'environnement pour la mise en place suivant les recommandations du gouvernement d'un... et là j'insiste puisque je suis d'accord avec lui sur ce point, après on verra combien il donne au niveau des finances, mais dans le cadre d'une meilleure desserte des agglomérations, qui n'oublie pas, et c'est important, les quartiers dits défavorisés, c'est pour cela d'ailleurs que notre projet risque d'être retenu, parce qu'un projet qui ne passerait pas par les quartiers dits défavorisés, entre autres, ne serait pas retenu, et qu'il y a aussi, dans ce dispositif, une attention toute particulière qui est centrée sur les dispositifs de propulsion, à savoir des dispositifs qui soient, par rapport au carbone, très exigeants, à la production de carbone.

Donc nous répondons à un appel à projets du gouvernement. Il est clair d'ailleurs que nous ne sommes pas sûrs d'être retenus, je le dis ce soir, il y a beaucoup d'appels à projets, je ne peux pas ce soir certifier que nous serons retenus, il se peut qu'on ne le soit pas.

On a tout de même pris quelques informations, on est pas mal placé parce que c'est un projet qui traverse, qui va d'un bout à l'autre d'un secteur, qui est bien connecté sur l'ensemble de l'agglomération, qui traverse des quartiers à forte population, tout cela est bien, mais il y a quand même, c'est vrai, aujourd'hui encore un certain nombre d'incertitudes.

Pourquoi je dis que ce rapport est important ? Parce qu'on nous dit souvent que nous manquons d'ambition, s'il le faut je rappellerai d'ailleurs, on les a sorties, un certain nombre de déclarations de mes collègues depuis 2001, 2005, ici ou à la Ville, qui disent leur intérêt pour ce système, surtout pas de système à pneu, de bus, tout cela je leur redirai dans le cadre du débat, je ne vais peut-être pas le dire tout de suite parce qu'on ne va pas lancer... c'est peut-être un peu polémique, mais s'il le faut je le redirai quand même pour rappeler à chacun et à chacune ce qu'il a pu dire à un moment précis. C'est vrai que j'ai un cabinet qui a recherché un peu ça, je lui avais demandé parce qu'il faut toujours bien rappeler aux gens ce qu'ils ont dit.

On ne peut pas dire sans cesse que nous manquons d'ambition, on ne peut pas dire sans cesse qu'on a des craintes, moi, comme Président du CHU, j'ai des craintes que peut-être un jour on n'ait plus de CHU ici, j'ai des craintes qu'il y ait un hôpital mais plus un CHU. Il y a des craintes pour notre université demain. Je me bats journalièrement pour maintenir des directions de la SNCF ici, on a fait revenir la traction, pour que France Telecom reste encore un peu ici, pour que EDF / GDF, enfin ce qu'il en reste de public en tout cas, puisse aussi rester ici, pour qu'en matière de culture nous restions attractifs, pour que nos sièges bancaires ne partent pas tous à Dijon, à Nancy ou à Strasbourg. On ne peut pas dire qu'on veut avoir une véritable ambition, en un mot pour que Besançon ne devienne pas une sous-préfecture, et puis faire en sorte d'être les seuls à ne pas nous donner les moyens de résister. Parce que quand je regarde autour de moi, quand j'entends ce que les chefs d'entreprises me disent, pas quand on parle de l'augmentation du VT, je suis d'accord avec vous, mais autrement ils sont très intéressés par toute la problématique des transports et du logement. Quand je regarde Mulhouse, le transport en commun est fait, et que me dit le maire de Mulhouse ? Je le vois moins ces derniers temps mais je l'ai vu auparavant, quand il l'a inauguré puisqu'il m'avait invité à l'inauguration, je n'ai pas pu m'y rendre mais il m'avait invité, il me dit que le transport en commun a transformé l'image de l'agglomération de Mulhouse. Même un de nos collègues que je citais me disait dans un de ces extraits-là : « Regardez un peu ce qu'ils ont fait à Mulhouse et à Clermont-Ferrand, pourquoi vous ne le faites pas ? »

Que me dit le maire de Clermont-Ferrand ? Il me dit : « Tu ne te rends pas compte comment cela a dopé l'ensemble de l'agglomération », donc Dijon, je ne parle pas de Clermont-Ferrand, c'est loin, Mulhouse, ils l'ont. Dijon, ils ont pris à mon avis moins de précautions que nous en matière d'études, ils sont partis plus vite, ont-ils eu raison, ont-ils eu tort ? Moi j'ai voulu prendre le maximum de précautions, parce que tout même, la capacité financière de l'agglomération de Dijon ce n'est pas la même que la capacité financière de l'agglomération de Besançon. C'est pour cela que le projet de Dijon, il est deux fois plus... c'est 400 millions le projet de Dijon, nous c'est 200, mais on reste à l'échelle, parce que j'ai regardé, Dijon, ils ont deux fois plus de VT que nous, on reste donc à l'échelle. Dijon, c'est parti, ils ont déjà choisi, ils ont lancé l'appel d'offres sur le matériel roulant.

L'autre jour j'ai rencontré, je le rencontre souvent, Pierre MOSCOVICI, le Président de l'Agglo de Montbéliard, qui me dit : « nous, on a lancé hier (ils sont dans les derniers) notre projet de transport en commun en site propre dans l'agglomération de Montbéliard », et je crois qu'ils sont en train de faire aussi sur Belfort puisque lorsque je suis allé visiter le Philéas à Eindhoven, ils m'ont dit : « la semaine dernière on a vu les Belfortains ». Donc on ne peut pas faire comme si on était les seuls. Demain, l'Agglomération que je préside, pour laquelle nous avons tous de l'ambition, il ne faut pas qu'elle se trouve, par rapport à Dijon, par rapport à Mulhouse, par rapport à Montbéliard, reléguée en seconde ligne, il faut que nous puissions continuer à vivre, continuer à exister, mais par ailleurs il ne faut pas faire n'importe quoi, c'est pour cela que ce que je vous propose moi, ce sont des choses qui sont raisonnables et raisonnées.

Ce que nous voulons, d'abord, c'est un vrai TCSP ; un vrai TCSP ce n'est pas une liaison ferroviaire, j'y reviendrai dans un instant parce que cette liaison ferroviaire, elle a déjà été étudiée, certaines ne s'en rappellent peut-être pas, ici-même, cela s'appelait l'étude RIBI, fait par un cabinet Suisse, nous en avons parlé ici et nous avons conclu à l'époque qu'elle n'était pas recevable puisque l'utilisation de la voie ferrée, la mise en place de haltes ferroviaires comme j'ai pu le voir sur un projet, ça coûtait, je vous dis les chiffres de tête, je crois... enfin je vous dirai les chiffres tout à l'heure, je les ai notés là-dessus, c'était énormément cher. Donc le TCSP ferroviaire tel que j'ai pu en entendre parler ce n'est pas un TCSP, c'est des navettes TER, ce n'est plus le TCSP, ce n'est pas du tram-train non plus, c'est presque du train-train, le train-train pénard. C'est ça ! On peut avoir cet avis-là ; moi, ce que je veux pour l'agglomération ce n'est pas un train-train, ce n'est pas un transport en commun où les habitants de Planoise, ils iront prendre le... ils n'iront pas, d'ailleurs, à Minjoz pour descendre à la gare et reprendre un bus pour descendre au centre-ville, parce que ça, ils ne le feront pas. Je ne veux pas que les habitants de Franois, quand ils voudront descendre au centre-ville, ils puissent venir à la gare Viotte, reprendre un bus, parce qu'en plus il y aura des cadencements à peu près une fois toutes les 20 minutes ou une fois toutes les demi-heures, ce n'est pas un transport en commun, ce n'est pas ça notre ambition, c'est autre chose, et si nous ne faisons rien.... Je vous demande un peu de silence parce que c'est tout de même vraiment un dossier important. Si nous ne faisons rien, demain qu'est-ce qui va se passer ? La capitale régionale sera embouteillée, bloquée, sclérosée, embolisée, vous pouvez en mettre autant que vous voulez, incapable de se développer. Et cela ne concerne pas les Bisontins, ce n'est pas un projet bisontin, c'est un projet d'agglo, parce que ceux qui sont scotchés le matin du côté de Châteaufarine, ceux qui sont scotchés du côté de la rue de Belfort, ceux qui sont scotchés pour l'instant sur le Plateau, même si ça ira mieux quand il y aura, on peut l'espérer, la 2 x 2 voies, les Mercureaux, ceux qui sont scotchés du côté d'Ecole-Valentin, à l'entrée de la ville, le matin et le soir, c'est d'un côté les Bisontins quand ils sortent, et aussi les Grands Bisontins quand ils rentrent. Donc c'est pour cela que nous devons quand même mettre en place un moyen qui permette de fluidifier la circulation, et ça, chacun le voit bien. Vous n'avez pas besoin de faire d'étude pour voir qu'actuellement, depuis 10 ans, ça a considérablement accru les difficultés.

Vous savez très bien que dans les 10 ans à venir, si on ne fait rien, c'est 30 % de voitures en plus. Et si vous voulez qu'il y ait moins de voitures dans les rues, sur les routes de l'agglo et dans les rues de Besançon, il faut qu'il y ait des moyens qui soient rapides, parce que le transport en commun, si vous montez dans un train, que vous descendez, vous reprenez un autre bus, etc., ça ne marche pas, ça ne fonctionne pas ; il y a ce qu'on appelle des ruptures de charge.

Je pense... vous allez dire que j'emploie des grands mots, mais je crois qu'il y a des moments, même si ce n'est pas dans mon tempérament de le faire, mais il y a un moment où il faut le dire, je crois que c'est quasiment une question de survie pour notre Agglomération en matière de développement économique. Il n'y aura pas de développement économique fort sans une volonté forte de notre Agglo. Et aujourd'hui, même si je suis très ami avec le maire de Belfort, si je suis très ami avec le maire de Montbéliard et le Président de l'Agglo, si je suis très ami avec le maire de Dijon et le président de l'Agglo, je peux vous dire quand même que les uns et les autres, on ne va pas se faire de cadeaux en matière de compétition économique, et que ce sera tout de même, même dans le cadre du réseau Rhin-Rhône où nous fédérons un certain nombre de choses, quand même, les entreprises, on essaie de les attirer chez nous, et qu'il faudra que nous ayons des arguments ici comme on a des arguments ailleurs.

Ce soir nous devons donc arrêter le projet de référence TCSP, vous connaissez, Jean-Claude en reparlera tout à l'heure, il y a trois éléments qui doivent obligatoirement être arrêtés, c'est un le tracé, parce que c'est un appel à projets, ce n'est pas : « écrivez-nous pour nous dire ce que vous pensez faire », parce que si on écrit pour dire : « voilà ce qu'on veut faire, il y a deux possibilités de trajets, il y a trois possibilités de matériels », on va nous dire : « eh bien, Monsieur le Président, mettez-vous d'accord et quand vous serez prêts revenez, et puis on en discutera ». Là, on va être en compétition avec des villes comme Dijon, avec des villes comme... qui est-ce qu'il y a ?

Brest, Besançon et d'autres villes comme Clermont-Ferrand qui va peut-être refaire une ligne, où ils sont à ce point de précision. Nous devons donc choisir le tracé, le matériel, c'est pour cela, vous le savez, nous préconisons un matériel de type tramway fer ou pneu à traction électrique, et puis aussi le budget, parce que c'est important que nous puissions vous parler de ce budget.

Juste un mot auparavant, redire une chose, c'est que certains m'ont dit : « mais pourquoi on ne peut pas reporter la réponse ? » On ne peut pas reporter la réponse parce qu'on sait que l'appel à projets il y en a un cette année, on ne sait pas s'il y en aura un dans 2 ans ou dans 3 ans, il n'y en aura peut-être plus. Il y en aura peut-être un, au fond je souhaiterais qu'il y en ait un autre, mais on n'en sait rien. Il faut donc que l'on se décide aujourd'hui, et en plus les problèmes de circulation c'est aujourd'hui que nous devons les régler. Avant de passer la parole à Jean-Claude et de vous passer bien sûr la parole, je voudrais redire une chose forte. Le budget, je l'ai dit, il n'y aura pas d'impact sur la fiscalité locale, les impôts n'augmenteront pas pour financer le TCSP. Cette question, on me la pose beaucoup, je réponds très clairement. Paierons-nous plus d'impôts ? Non.

Je prends ici l'engagement solennel de respecter l'enveloppe budgétaire de 200 M€ plus ou moins 20 M€. Je prends l'engagement solennel ici devant vous. Il y a une inscription de l'ordre de 210 millions dans le cadre de l'appel à projets, il y aura des entreprises qui seront choisies, des constructeurs qui seront choisis pour faire des offres, et on dépouillera tout cela avec l'aide de bureaux d'études spécialisés en octobre / novembre 2009. Si, en octobre / novembre 2009, c'est plutôt novembre d'ailleurs, je crois, Jean-Claude, on n'est pas dans les 200 plus ou moins 20, je prends l'engagement solennel de revenir ici pour que nous en décidions, nous décidions d'arrêter, nous décidions de continuer ou de faire autre chose. Je n'ai pas la volonté que ce tramway s'appelle FOUSSERET, mais je n'ai pas la volonté non plus d'être le président qui aura mené l'Agglomération du Grand Besançon dans le mur. Ça, c'est clair. Je reviendrai donc ici si besoin était. Nous ne prendrons pas d'engagements que nous ne pouvons pas financer. Je pense même, mais je peux me tromper, c'est comme pour l'UNESCO, j'avais dit que je pensais que ça allait aller mais je n'étais pas sûr d'y arriver. Là, je vous dis que je pense qu'on doit y arriver, et je vais vous dire pourquoi, mais je n'en suis pas sûr, et si on n'y arrive pas, comme je vous aurai prévenu dès aujourd'hui que je reviendrais, je n'aurai aucun problème pour venir vous dire qu'on n'y est pas arrivé, ensemble qu'est-ce qu'on fait ? Parce que figurez-vous que moi, quand je me suis levé cette nuit pour rédiger cela pour ne rien oublier, ce n'est pas la première fois que cela me réveille la nuit, parce que je me rends bien compte de la responsabilité importante que nous allons avoir aujourd'hui. Ce n'est pas rien, tout de même, que de proposer cela ! Et je n'ai pas envie, Gaby n'a pas envie, tous les amis ici n'ont pas envie qu'on se plante. Je n'ai pas intérêt à me planter ! Si j'étais sûr qu'on allait se planter, j'aurais intérêt à ne rien faire, ce serait beaucoup plus calme pour moi.

Pourquoi devons-nous le faire aussi maintenant ? Vous savez qu'il y a une baisse importante du prix, actuellement il y a une crise, on sait que le génie civil baisse beaucoup, donc les chiffrages qui ont été faits dans les années précédentes avec des coûts de l'ordre de 20 M€ du kilomètre, je reviendrai là-dessus tout à l'heure, ce ne sont plus les mêmes chiffrages en matière de génie civil, ça a beaucoup baissé. On se rend compte que nos appels d'offres qui étaient toujours infructueux, maintenant ils sont de plus en plus fructueux, et souvent, vous devez le voir dans vos communes, souvent c'est très en baisse. L'autre jour nous avons ouvert des plis à la SAIEMB, un bâtiment de 75 logements, il y avait 36 architectes, 36 architectes ! Dont des Belges, des Parisiens, des Italiens et des Espagnols qui ont concouru, donc cela baisse.

D'autre part, je suis vice-président du GART, vous le savez, co-président du GART chargé de la commission... c'est l'organisme qui s'occupe du transport. On en a discuté avec des fabricants de matériels, ils savent bien que les agglomérations comme celle de Besançon, les agglomérations de 180 000 à 200 000 habitants, il y en a beaucoup en France, il y en a beaucoup dans le monde, dans les agglomérations, les villes, elles ne peuvent plus mettre aujourd'hui 20 M€ du kilomètre, elles ne peuvent plus mettre 20 M€ du kilomètre, donc ils développent autre chose, et le projet que nous vous proposons aujourd'hui, ce n'est pas un projet à 20 M€ du kilomètre, c'est un projet nouveau qui est... pour l'instant je n'ai vu que deux constructeurs qui s'appellent ALSTOM et LOHR qui proposent un autre concept, un concept différent avec entre autres le fait de dire que lorsque vous avez une fréquence de 15 minutes sur un secteur, ce n'est pas la peine forcément de faire deux voies, on peut faire une voie avec une interconnexion.

Et puis vous n'avez pas besoin, pour une ville comme Besançon, comme on faisait auparavant, de 4 stations de répartition électrique, vous n'avez pas besoin d'un centre de maintenance, comme à Clermont-Ferrand, qui fasse 8 hectares parce qu'il y avait 8 hectares, et que ça coûte 16 millions, qu'un centre de maintenance de 8 millions sur la moitié c'est largement suffisant, que vous n'avez pas besoin d'un design spécial où, comme je dis, on voit de manière subliminale la taille du Président dans le nez du tramway, ce n'est pas obligé. On peut prendre un tramway standard avec un design standard, avec un aménagement standard. On peut aussi faire en sorte que sur des parties qui ne sont pas au centre de la ville, ce qui est sur Planoise, ce qui sera sur les Hauts-du-Chazal peut-être après qui continuera, on peut faire en sorte que ce soit des éléments préfabriqués, comme on le fait maintenant. On n'est pas obligé de faire du sur-mesure avec du béton désactivé au milieu, on peut faire autre chose. Et c'est pour ça, un tramway optimisé ce n'est pas un tramway au rabais, ce n'est pas un tramway qui sera de moindre qualité, mais c'est un tramway où on aura peut-être... les gens d'ALSTOM me disaient : « c'est la France, il y a deux bogies, on met un moteur à l'avant et un moteur à l'arrière, s'il y en a un qui tombe en panne, il faut que l'autre puisse suivre ». Ils m'ont dit : « si vous avez un jour un tram qui tombe en panne, il y aura une panne, on ira le rechercher, on le remorquera et il y aura peut-être pendant deux heures un incident sur la voie », mais on ne va pas mettre forcément deux moteurs, on va mettre quatre stations, c'est-à-dire que les systèmes qui ont été prévus dans une période où il y avait de l'argent, il y avait de la demande, c'était un peu le système bretelles-ceinture. Là, on était sûr que ça passait. Maintenant je crois que c'est autre chose, et c'est pour cela qu'il y a aussi, ajouté à la difficulté, et je ne m'en réjouis pas, des travaux publics, on peut considérer qu'on peut faire quelque chose autrement.

Un autre exemple. Depuis que l'on sait que nous voulons faire un tramway optimisé, auparavant il y avait deux personnes qui concourraient, trois des fois, il y avait LOHR, Clermont-Ferrand, il y avait ALSTOM et puis il y avait un peu BOMBARDIER, BOMBARDIER c'est Nancy, même si BOMBARDIER c'est du système sur rail qui eux fonctionnent bien. Il y en a déjà qui ont pris contact avec nous, LOHR, ALSTOM, BOMBARDIER, les Espagnols : le CAF, les Suisses : le STADLER, les Tchèques, le SKODA, et deux entreprises polonaises, c'est-à-dire qu'ils sont déjà 8 à avoir travaillé.

Auparavant, lorsque nous avons lancé notre DSP sur les transports, je le dis, je sais que le Directeur de KEOLIS est là, mais il le sait, je le lui ai déjà dit, il y a une entreprise qui a répondu. On sait qu'au niveau de notre DSP il y en aura 2, 3 ou 4 qui vont répondre, parce que là, maintenant, il va y avoir de la concurrence. Donc le moment est venu.

Moi, ce que je veux dire pour terminer par rapport à cela, c'est que si nous ne restons pas dans l'épuration qui est fixée, je reviendrai devant vous, nous devons nous battre aussi tous ensemble pour obtenir les subventions de l'Etat dans le cadre du Grenelle de l'environnement, je sais pouvoir compter sur nos députés par rapport à cela. Et puis si d'autre part la situation économique de ce pays était telle, et je ne le souhaite pas et vous non plus, que nous étions dans une catastrophe économique très forte, eh bien au mois d'octobre l'année prochaine, s'il y avait, je ne sais pas, 30 % des entreprises de cette ville ou de cette agglomération qui soient en faillite, on devrait se poser la question et effectivement on reviendrait, parce qu'il faudrait trouver des moyens. Parce que je ne signerai pas, il n'y aura pas un premier coup de pioche avant la fin de l'année, je ne signerai aucun marché avant la fin de l'année. Les seuls marchés que je signerai ce sont les marchés qui seront nécessaires pour continuer les études.

Pour répondre à deux interrogations fortes, j'ai déjà répondu pour l'inquiétude des amis du Plateau qui me disaient : « Est-ce que le TCSP ça ne va pas faire en sorte que nous, sur le Plateau, nous serons un peu moins bien desservis ? » Il y a déjà eu des progrès de faits puisqu'on a fait du système à la demande, et effectivement, lorsque nous mettrons en place le TCSP, on demandera au concessionnaire, KEOLIS ou un autre, de faire en sorte de continuer à améliorer les dessertes. C'est vrai aussi sur l'Est et sur l'Ouest, sur l'Est vous savez que l'on veut venir connecter avec la gare de Chalezeule pour se connecter à la voie ferrée. C'est vrai aussi sur le Nord parce que je lis aussi un document qu'on m'a remis, que le tramway, la desserte, le système ferré aux normes, n'était pas financé, mais si, il est financé, on l'a déjà vu passer, c'est 12 M€, et c'est donc financé.

Et puis j'ai aussi entendu la demande des gens de l'Ouest qui me disent, du Sud Ouest, qui me disent le problème de Franois. Alors je ne sais pas, le maire de Franois pourra nous dire ce qu'il en pense. On me dit qu'il faudrait que l'on propose d'aller sur la gare de Franois. Ce que je veux dire à cet instant, c'est qu'aujourd'hui, où nous en sommes, nous ne pouvons rien bouger à la concertation parce que si nous bougeons, notre document... une concertation c'est très réglementé, on ne peut pas bouger, si on remet dans le dossier quelque chose qui n'a pas été soumis à concertation, ça tombe. Il n'est donc pas possible de dire aujourd'hui qu'on va aller jusqu'à Franois. Ce qui a été mis dans le dossier, c'est l'étude jusqu'au prolongement vers Châteaufarine, parce que là aussi, et c'est mon rôle, j'entends la demande des gens du Sud Ouest qui me disent : « Quand on va venir du Sud Ouest, de Dannemarie, de Saint-Vit même si ce n'est pas dans l'Agglo, de Torpes, de Grandfontaine, voire d'Avanne, quand on va vouloir prendre le TCSP, qu'est-ce qu'on va faire ? » Je vous invite à regarder ces documents, sur les Hauts-du-Chazal, mais les Hauts-du-Chazal ce n'est pas que l'hôpital, j'en ai déjà parlé à Claude PREIONI qui peut vous le dire, nous avons déjà échangé là-dessus, il y a la possibilité de faire près de la route de Franois, c'est la RD je ne sais pas combien, 11, il y a marqué là « parking relais », on n'a pas dit que c'était un parking relais de 100 places. Ce sont les études qui vont déterminer les parkings relais, et si là il faut faire, pour accueillir toutes celles et ceux qui viennent du Sud Ouest, il faut faire un parking de 1 000 places, c'est énorme 1 000 places, mais enfin, au cas où, on peut le faire. On n'a pas, à cet instant précis, donné la capacité des parkings ; mais pas plus là qu'ailleurs parce que ce sont les études qui vont nous le dire, les études ne sont pas lancées, mais on peut le faire puisque c'est prévu jusqu'à Châteaufarine puisque là il y aura le centre de maintenance. Si demain... moi, l'engagement que je peux prendre, j'entends la demande de... c'est pour cela que j'aimerais bien que le maire de Franois me dise aussi ce qu'il en pense, rien ne nous empêche, on ne peut pas le faire aujourd'hui, on ne peut pas rajouter Franois dans la concertation, ça la rendrait nulle, rien ne nous empêche, lorsque nous aurons lancé ces dispositifs, de relancer une étude, de relancer un dispositif de concertation pour éventuellement inclure Franois. Ça, je peux m'engager qu'on le fera, mais ne me demandez... ça ne me coûte absolument rien de le faire pour répondre à votre demande, mais je ne peux pas le faire aujourd'hui, je vous l'ai expliqué en Bureau, parce si je le fais aujourd'hui cela entraîne la nullité de toute la procédure, ça veut dire qu'on ne fait plus rien.

Donc par rapport au Plateau, je me suis exprimé. L'Est, il y a moins de problèmes puisqu'on négocie déjà avec Carrefour pour qu'entre autres le parking de Carrefour soit un parking relais avec une liaison SNCF. Pour le Nord, les financements, contrairement à ce qu'on dit là, sont prévus, la Région a dit qu'elle participerait. Ça pourrait d'ailleurs être, sa participation, la Présidente de la Région l'a dit officiellement en réunion des exécutifs, ce n'est donc pas quelque chose qui a été lancé en l'air. Quand à l'Ouest, il y a la possibilité de faire le parking que vous réclamez, certainement à juste titre, en disant : « nous, on ne veut pas venir à Micropolis », c'est vrai que les gens, nos compatriotes, nos concitoyens qui habitent à Dannemarie, à Avanne, un peu moins à Avanne parce qu'ils ne sont pas loin, mais à Boussières, à Torpes, à Grandfontaine, ils ne vont pas venir se scotcher à Micropolis, d'ailleurs le maire de Besançon n'a pas envie qu'ils viennent forcément à Micropolis parce que c'est déjà suffisamment compliqué. Mais le parking relais, il existe, il est prévu sur le document, vous regardez, à la page 16 sur 37 il est marqué... non, ce n'est pas cette page-là, mais il est marqué « parking relais », la dimension n'est pas déterminée, donc vous ne pouvez pas dire qu'il sera trop petit puisque ce n'est pas déterminé, et de plus, si cela peut vous rassurer, il n'y a aucune difficulté pour dire que je m'engage, que lorsqu'on aura lancé cela, eh bien effectivement on étudiera la liaison avec Franois, parce qu'après il faudra savoir aussi ce qu'en pense déjà le maire de Franois, mais ça il pourra éventuellement nous le dire.

Voilà ce que je voulais vous dire par rapport à cela, peut-être sur un ton un peu solennel mais moi je ne souhaite pas que par rapport à cela... j'ai de quoi répondre à tout là-dessus, j'ai bien regardé le dossier, je le connais par cœur, on a même dit que c'était... que je ne voulais pas faire un TCSP mais préparer mon élection de 2014. Alors, écoutez, d'abord en 2014 je ne sais pas ce que je ferai, et il y en a beaucoup qui disent que quand on fait un TCSP ce n'est pas bon pour le maire en place parce que c'est un peu le bordel avant, donc il y en a certains qui voudraient même me pousser à le faire pour que ça se passe mal.

Moi, en 2014, je ne sais pas ce que je ferai, pour l'instant je n'envisage pas de m'arrêter, mais vous savez, après on ne sait pas ce qui peut se passer. Je sais bien qu'en disant cela il y en a quelques-uns qui vont être déçus, mais bon, quand même, est-ce que vous pensez que je m'engagerais là-dedans uniquement pour des problèmes électoraux ? Non. Parce que je ne pense d'ailleurs pas que ce soit cela qui fasse gagner ou qui fasse perdre. Veuillez croire simplement à ma volonté de faire avancer cette Agglomération, et puis ce n'est pas que la mienne de volonté, c'est aussi la volonté de la quasi-totalité des membres du Bureau.

J'ai déjà trop parlé. Jean-Claude, si tu veux présenter le tracé, mais on en a déjà dit beaucoup de choses. Quelques mots et ensuite on passe au débat, mais s'il vous plaît, gardons de la hauteur, je vous redonnerai les chiffres de l'étude RIBI, étude suisse qui a étudié la croix ferroviaire que j'ai aperçue, donc c'est une étude qui est à votre disposition d'ailleurs. Vous me ressortirez les chiffres, je dois les avoir là-dedans, et puis je répondrai aux questions des uns et des autres, puisque je suis tout de même assez documenté, j'ai bien travaillé sur le dossier pour vous sortir les positions des uns et des autres, ce qu'ils ont pu dire par le passé. Il est toujours important de savoir ce qu'on a dit il y a 2, 3 ou 4 ans.

**M. ROY.**- Je vais intervenir simplement sur trois points clés qui sont dans votre rapport. Rappeler que le TCSP est né d'une volonté politique de la Communauté en 2003 lorsque nous avons fait le constat qu'il y avait obligation de dynamiser un réseau qui est né il y a plus de 30 ans et qui était au sommet de ce que peut faire un système de bus classique où la vitesse commerciale décline, où la capacité devient insuffisante, où l'accessibilité n'est pas garantie pour tout le monde, où l'approche environnementale n'est plus à la hauteur de ce que l'on peut attendre dans le cadre d'un développement durable lié à l'énergie, à la pollution et au bruit.

Le tramway est sans concurrence pour ce qui est de la rapidité, de la capacité des déplacements urbains, ce n'est pas un détail de dire aussi que certains matériels sont même adaptables si nécessaire pour qu'on rajoute un élément intermédiaire supplémentaire qui ne coûte pas tellement cher. De centre à périphérie ou à l'inverse, rapidité, capacité, confort sont des arguments qui ébranlent l'usager inconditionnel de la voiture.

Sur le système aussi, le tramway n'est-il pas le seul à devoir être imaginé non seulement comme un enjeu de déplacements mais aussi comme un enjeu urbanistique car il requalifie la rue, le quartier et au-delà l'art de vivre en ville. Sur le système enfin, n'oublions pas que l'agglomération... que Besançon est le cœur de la capitale régionale, qu'il est le siège du département avec toutes leurs centralités, avec des sites désormais inscrits au patrimoine mondial de l'humanité.

La réflexion du TCSP, en fait, nous a conduits à penser ville en pensant agglomération, à penser agglomération lorsqu'on pensait ville. L'axe structurant du TCSP est inscrit dans une vision globale, c'est quelque chose qui était cher à certains collègues, qui inclut dans ces différentes échelons différentes fonctions. C'est la carte de votre page 27. Une liaison ferroviaire modernisée entre Viotte et Auxon incluant la création de trois haltes à l'horizon décembre 2011, des voies en site propre bus, et puis un axe structurant, une réorganisation du réseau GINKO selon un concept d'intermodalité tenant compte aussi des déplacements en modes doux. Donc ce tracé de l'axe structurant des 14 kilomètres a été arrêté à partir d'un large fuseau initial d'un kilomètre de large, la priorité a été donnée à une transversale d'Ouest en Est avec un arrimage à la gare Viotte. Le passage par la Boucle en hyper-centre a été retenu pour un certain nombre de raisons. Le centre-ville concentre 15 000 habitants et 20 000 emplois. Il est le plus important générateur de déplacements de l'Agglomération, 46 % des échanges des 85 000 voyages quotidiens s'effectuent dans l'hyper-centre. Ce tracé permet donc une desserte la plus équilibrée et la plus attractive de la capitale comtoise, et le centre-ville n'est-il pas un secteur à enjeux de l'Agglomération car sa survie y est loin d'être assurée. Ne serait-ce pas paradoxal que le TCSP desserve demain la ZAC de Châteaufarine, la ZAC des Marnières en développement en s'écartant de la plus grande galerie marchande de l'Agglomération où sont implantés les 9 / 10<sup>ème</sup> des 900 commerces du centre-ville.

Ce tracé, enfin, est celui qui a été souhaité majoritairement par les deux tiers des expressions de nos concitoyens dans le cadre de la concertation. Ce tracé permet en outre la requalification de la rue de la République et la piétonisation, l'extension de la piétonisation dans la rue des Granges.

Concernant la prospective financière, le Président l'a dit, jamais dans une collectivité il a été procédé à autant d'attention sur cette prospective financière qui a rassemblé les services financiers de la Ville, les services financiers de l'Agglo, les directions générales des services, les élus concernés, un cabinet d'expertises financier qui nous a assistés, nous avons intégré dans cette prospective financière sur la durée d'amortissement des matériels type tram 30 années, nous avons intégré l'actualisation, nous avons intégré ce qu'on appelle le GER, le Grand Entretien et Renouvellement, c'est-à-dire que nous intégrons une provision qui nous permettra, à la durée d'amortissement du matériel retenu, son renouvellement. Nous avons intégré aussi le delta que génère le fonctionnement du TCSP tel que nous l'imaginons. C'est donc un budget équilibré qui fait appel à ce que met à disposition le législateur aujourd'hui, une majoration du taux de VT, alors que vous savez que jusqu'à la loi de finances 2004 l'Etat apportait une plus large contribution à tous les projets.

En conclusion, il vous est demandé ce soir de consolider le sentiment d'appartenance à la Communauté d'Agglomération qui est né avec le réseau GINKO en septembre 2002. Ce réseau qui a créé entre nous des liens économiques, sociaux, de loisirs, culturels. Nous avons décidé à l'époque de créer un territoire de solidarité où tout le monde paierait le même prix quel que soit son lieu d'habitation. Il vous est donc demandé ce soir de renforcer ce service que nous offrons à nos populations et à ceux que nous accueillons sur le territoire des 59 communes. Vous devez choisir selon le rapport le tracé, le système et le plan de financement proposé afin qu'ils répondent au mieux à nos préoccupations et aux enjeux qui sont posés, le projet de base ayant été amendé par la concertation, il devient donc le projet de référence.

Les élus du Grand Besançon vont donc prendre une décision qui concilie prudence, responsabilité, détermination et ambition. Prudence avec la volonté de maintenir un budget qualifié de raisonnable, le Président l'a affirmé. Responsabilité avec l'engagement de soumettre au Conseil tout événement important susceptible de remettre en cause l'économie de ce projet. Détermination aussi en décidant aujourd'hui sous peine de manquer une opportunité historique. Ambition enfin, avec la volonté de doter le Grand Besançon d'un outil favorisant son développement économique, son attractivité et la qualité de son cadre de vie dans un environnement durable.

Dans ce projet, vous l'aurez compris, nous avons la volonté et suffisamment de capacité pour accueillir le plus grand nombre d'entre vous. Merci.

**M. LE PRESIDENT.-** Maintenant je vais prendre les interventions. Monsieur SASSARD, Monsieur CONTOZ, Monsieur PREIONI, Jean SIMONDON, Raymond REYLE, Daniel HUOT, Monsieur CURTY, Christophe LIME, Jean ROSSELOT, Philippe GONON, Jean-Pierre TAILLARD, Jean-Jacques DEMONET, Marcel FELT, Françoise BRANGET, Monsieur ASTRIC, Madame GELIN. Cela en fait déjà 16.

**Monsieur SASSARD.**

S'il vous plaît, je vous demande que chacun écoute bien les autres, j'ai été un peu long, vous m'en excuserez, pour présenter le projet, essayez d'être concis, s'il vous plaît, et puis si cela a déjà été dit, ne le redites peut-être pas. Faites comme vous voulez mais ce serait bien d'être précis.

**Monsieur SASSARD.**

**M. SASSARD.-** Merci Monsieur le Président. Je vous remercie de me donner la parole.

Je voudrais, en préambule, pour rejoindre vos propos, déjà nous féliciter toutes et tous des débats que nous avons eus sur le TCSP, ça vous a réveillé la nuit de temps en temps, nous aussi, dans nos recherches, dans nos idées, dans nos propositions, dans le questionnement aussi.

Je pense qu'ici on est à la CAGB comme vous l'avez dit, très bien dit, sur un raisonnement complètement apolitique, il n'y a pas de Gauche et de Droite, il n'y a pas de principe... on ne fait pas la même chose qu'au Conseil municipal. Voyez en mon jeune âge et mon début dans le mandat cette conviction réelle d'échanger avec vous de façon apolitique et totalement sincère.



Et je voudrais préciser dans ce cadre-là le fait de notre proposition qui a été réalisée le 15 décembre, il y a 3 jours, 3 ou 4 jours, qui a été reprise dans la presse avec des propos du type : « c'est de la manipulation politique, c'est un coup médiatique » pas du tout, ce n'était pas du tout l'objectif. Le premier objectif c'était de prendre du temps et comme on vous l'a dit de présenter une vraie alternative concrète, précise, le plus possible dans nos moyens. Ce n'est pas toujours facile, mais nous avons vraiment travaillé plus sérieusement avec des Conseillers régionaux, avec des Députés, des délégués communautaires. On a pris du temps et il nous a fallu cette période-là pour proposer quelque chose qui nous paraissait valable et présentable, premièrement.

Deuxièmement, les consultations ont été d'une grande richesse, vous l'avez dit et c'est vrai, à la fois des habitants de l'agglomération mais aussi les commerçants, la CCI, le MEDEF, qui ont donné des avis qui étaient importants et qu'on devait écouter, qui nous ont servi et même des avis d'autres, du parti communiste, il y en a d'autres qui se sont présentés, qui ont précisé leur projet et qui nous ont donné des idées, ou alors qui nous ont confirmés dans nos choix, et ça c'est quelque chose d'important.

La troisième, et sans polémique aucune, c'est simplement vous préciser qu'on a reçu votre proposition définitive vendredi dernier, ce n'était pas 10 jours ou 15 jours à l'avance.

**M. LE PRESIDENT.**- La proposition, elle a déjà été étudiée, vous le savez très bien, dans la concertation.

**M. SASSARD.**- Il y avait la concertation le mois dernier, très bien, et puis il y a ensuite des choix que vous avez faits suite aux concertations, suite aux conclusions. Elles étaient dans le casier vendredi dernier, et donc on a dû aussi regarder, on voulait présenter quelque chose aussi qui tienne compte éventuellement de vos modifications.

Donc je réinsiste là-dessus, pas de manipulation politique, pas de coup politique, ce n'était pas du tout

notre intérêt et notre ambition, le projet est trop important et engage trop d'années et trop d'argent.

Première chose.

Vous le savez, dès le départ on a toujours précisé qu'on était pour le principe du transport en commun en site propre, pour le TCSP, tout le temps, depuis le début, mais contre votre proposition pour plusieurs raisons. La première c'est le coût, c'est 210 M€, on rajoute les 11 M€, c'est à peu près 220 M€ pour l'axe Auxon / Viotte. On s'est toujours posé la question de savoir si l'Agglomération justifiait un tel projet et si elle était en capacité de le financer, premièrement.

Deuxièmement c'était ce financement de taxe Versement Transport de 1,3 à 1,8. Je me suis fait le relais un maximum des chefs d'entreprises de l'impact... les cabinets d'études, les cabinets financiers mettent un taux, ils font des calculs, c'est vrai, mais cela ne remplace jamais le bon sens d'un chef d'entreprise qui sent que ça peut avoir un impact négatif sur les personnes, qui ne connaît pas forcément la territorialité, c'est-à-dire les 15 à 20 kilomètres qui nous séparent d'autres endroits où ce sera moins cher, qui ne sait pas forcément que d'autres boîtes, en majorité dans l'agglomération, elles sont entre 15... il y en a beaucoup entre 15 et 20 personnes, il n'y a pas de grosses boîtes. Si demain, a fortiori avec la crise financière, ces boîtes-là licencient il y aura moins de masse, il y aura moins de base pour prélever, il y aura moins de recettes. Et puis il y aura peut-être aussi des boîtes qui descendront en dessous de 10 parce que c'est un seuil psychologique. Ceux qui connaissent un peu l'entreprise disent que c'est comme ça, parce qu'après il y a des contraintes derrière, et ils ne seront plus imposables. Donc il peut y avoir toutes les études au niveau financier, c'est vrai, et après il y a le ressenti du chef d'entreprise de l'environnement et puis du vivier d'entreprises.

Et puis il y a autre chose, on sait qu'on vit une période difficile, si on savait d'avance comment ça se déroulerait, ce serait facile, la grosse difficulté c'est de se dire qu'à la limite ça ne se passe pas trop mal et puis dans 2 ou 3 ans ça se passe mal, et on est au milieu du projet, et on s'est engagé, et on n'a pas les recettes. Comment on fait à ce moment-là ?

On n'est pas vraiment Madame Soleil, on ne peut pas dire d'avance qu'en novembre prochain, si je vois que ça bloque, octobre, ok, pas de souci. Non, s'il y a une répercussion dans 2 ou 3 ans, comment on va faire concrètement ? Et le risque c'est d'augmenter encore cette taxe de Versement Transport ou c'est d'imposer les ménages, ce que nous ne souhaitons pas.

Là, sur ce point-là, une fois de plus, c'est complètement apolitique, ce n'est pas de la polémique puisque ce n'est pas vous directement, c'est une situation qui est particulière et dont on doit absolument tenir compte.

En conclusion, sur cette partie vraiment financière, souvent vous avez dit que ne pas voter l'augmentation de la taxe Versement Transport c'était être contre le TCSP, ce n'est pas vrai. Pour nous, d'avoir voté contre l'augmentation de la taxe Versement Transport, c'est contre le tramway, contre votre proposition mais pas contre le TCSP en général. Trop souvent on a entendu cela, un résumé : « vous votez contre, vous êtes contre le TCSP », ce n'est pas vrai, ce n'est pas notre sentiment, ce n'est pas mon sentiment, ce n'est pas ce qu'on voulait relayer.

Concernant le tracé justement du tramway qui est le coût principal du prix du TCSP, enfin du principe du TCSP en général, nous avons fait remarquer qu'il était purement bisontin et que ce n'était pas honnête d'autant plus que les entreprises étaient quand même très régulièrement situées dans l'agglomération, et donc qu'elles finançaient.

Troisième point, c'est un tramway qui ne fait pas la liaison avec Châteaufarine, et pour nous, en terme de tracé, c'est le talon d'Achille, même si vous le prévoyez pour plus tard, c'est maintenant qu'on en a besoin quand on va à Châteaufarine tous les jours de la semaine, mais le samedi soir à 18 heures, le temps que l'on met pour ressortir et pour rentrer, c'est assez affolant. Il ne faut quand même pas oublier que Châteaufarine est la première zone d'activité économique franc-comtoise. Commerciale, pardon, commerciale, tout à fait. Ce qui veut dire aussi que nous on est contre ce tramway qui était trop cher, mais il allait jusqu'à Châteaufarine, ça avait de la gueule, ça avait de la vitrine, c'est une vitrine quelque part pour vous et pour l'ensemble des Jurassiens ou des Haut-Saônois qui venaient sur cette zone de Châteaufarine, et pour nous c'est le talon d'Achille.

Je vais faire rapidement ensuite, parce que je ne vais pas me répéter, comme vous l'avez dit, je vais laisser la parole aux autres.

Face à ce projet, on a voulu proposer une alternative que vous avez vue, qui est basée sur une logique d'agglomération. La première c'est de développer le réseau TER actuel. L'ensemble de l'agglomération serait desservi...

**M. LE PRESIDENT.-** Vous poserez quand même la question à la Région.

**M. SASSARD.-** Oui, j'y viendrai après, mais ce n'est pas à moi de la poser, c'est vous qui êtes au pouvoir, c'est à vous de prendre vos responsabilités, ce n'est pas à moi. Je suis désolé. Peut-être qu'aux élections dans deux ans je la poserai, la question, peut-être que je serai mieux accueilli que vous, je n'en sais rien. Pour le moment c'est vous qui êtes au pouvoir.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui, c'est un peu facile, ça !

**M. SASSARD.-** On ne va pas faire de politique !

**M. LE PRESIDENT.-** Non, surtout pas !

**M. SASSARD.-** On souhaite vraiment développer ce principe de TER qui va d'une extrémité à l'autre, c'est important. C'est important parce que vous faites Nord depuis Auxon jusqu'à Viotte, exactement ce qu'on voudrait, Nord-Sud, Miserey, Ecole-Valentin, Portes de Vesoul et ensuite Viotte, on voudrait exactement avoir la même chose dans l'axe Est-Ouest.

Donc un premier axe d'Auxon à Mamirolle avec des haltes ferroviaires à Miserey, Ecole-Valentin, Portes de Vesoul, Viotte, Mouillère, Rivotte. Rivotte est indispensable, vous plaidez pour l'UNESCO et pour la Citadelle, c'est justement là qu'il faut mettre cette halte ferroviaire. Morre, Saône, etc. Ce ne sera pas un train-train, je ne pense pas que Marcel FELT ou d'autres qui sont dans l'agglomérations au Nord...

**M. LE PRESIDENT.-** Il est capable de s'exprimer, il va le faire, d'ailleurs.

**M. SASSARD.-** Mais je ne m'exprime pas pour lui, je dis simplement que je pense qu'il est convaincu que c'est un vrai TCSP, ce que vous lui avez proposé.

**M. LE PRESIDENT.-** Non.

**M. SASSARD.-** Ecoutez-moi, s'il vous plaît, c'est important. Je vous ai écouté, je ne vous ai pas coupé.

**M. LE PRESIDENT.-** Mais je vous ai laissé parlé, vous me dites : « écoutez-moi », je ne fais que ça !

**M. SASSARD.-** Plus attentivement.

**M. LE PRESIDENT.-** Monsieur SASSARD, restez modeste, c'est à moi de mesurer le degré de mon attention.

**M. SASSARD.-** Je suis d'accord, mais je vous ai respecté en vous écoutant, je pense que ça mérite.

**M. LE PRESIDENT.-** C'est incroyable, ça !

**M. SASSARD.-** Et puis la deuxième partie d'Auxon à Mamirolle et ensuite de Dannemarie-sur-Crète à Roche-lez-Baupré avec des haltes à Franois, pôle santé, Viotte et Marnières. Il faut augmenter la fréquentation des TER, ce qui implique de nouveaux matériaux roulants. Là-dessus on est d'accord avec les communistes, il y a un exemple à suivre c'est celui de Besançon à Valdahon. Augmenter la fréquence c'est possible. Augmenter la fréquence sur la liaison Est / Ouest, c'est possible. Source de la FNAUT, il peut y avoir des trains toutes les 3 minutes sur cette ligne-là, donc c'est possible. Il faut aussi prévoir des parkings relais à chaque halte ferroviaire et pour rester dans notre dimension agglomération étudier la construction d'une plate-forme multimodale à Franois qui regrouperait le réseau TER, la déviation à deux fois deux voies qui se termine et un très grand parking, il est indispensable, ce parking, parce qu'on sait très bien que sur le CHU, Hauts-du-Chazal, sur le pôle santé en général, ce n'est pas possible de faire un parking aussi grand que sur Franois, c'est indispensable.

Ensuite, on a entendu : « ce qui est important c'est de bien concilier une autre approche de TER que l'on souhaite développer avec du nouveau matériel roulant, et puis ensuite on veut le compléter avec des bus en site propre ». Ces bus en site propre, ils reprennent le tracé que vous avez proposé, sauf que pour nous, partir de Châteaufarine est indispensable, ces bus en site propre doivent être hybrides, pour nous c'est important. Ils doivent respecter l'environnement, il y en a qui sont en circulation, il y a Toulouse, il y a Dunkerque depuis plusieurs années, ils associent le diesel, l'électrique.

**M. LE PRESIDENT.-** Ce n'est pas vrai.

**M. SASSARD.-** A Strasbourg, vous avez l'expérimentation d'un bus articulé hybride qui commence à fonctionner.

Donc le tracé débiterait de Châteaufarine, Hauts-de-Chazal, pôle santé, Planoise, Micropolis, Brûlard, Chamars, jusqu'ici on se rejoint, et puis ensuite, pour nous, le passage alternatif que vous aviez proposé nous intéresse, c'est-à-dire Canot, quai Veil Picard, Pont Battant, Place de la Révolution, Cusenier puis Pont de la République, Viotte, la place Flore, quartier Chaprais, etc., et évidemment le passage par le quartier Palente.

Pourquoi veut-on passer par les quais ? Evidemment que la zone vers Granvelle est à dynamiser, il faut qu'il y ait plus de flux, etc., mais le quartier Battant dont on a parlé au Conseil municipal régulièrement, avec Emmanuel DUMONT on a dit qu'il y avait un problème sur juste la place, l'entrée de la rue Battant. La rue Battant a besoin... elle se développe en termes de commerces, mais la place a besoin d'être propre, de bien présenter pour relancer la dynamique au niveau commercial au niveau de Battant, et là c'est important.

Pareil pour la place de la Révolution, si les commerçants se sont positionnés pour, ce n'est pas un hasard.

**M. LE PRESIDENT.-** Je vous coupe une seconde, je vous rappelle que les commerçants, le 26 juin dans « L'Hebdo de Besançon », ils disaient exactement le contraire. Permettez-moi... j'ai ici le document, je vous le donnerai, permettez-moi de douter quand même de la validité d'une étude qui a été faite où il y a 50 % des gens qui ont répondu, que je n'ai pas encore reçue à ce jour, oui, leur sondage.

**M. SASSARD.-** Ce n'est pas le sujet, je ne suis pas là-dedans, moi ! Je ne suis pas là-dedans, Monsieur FOUSSERET.

**M. LE PRESIDENT.-** Vous me laissez quand même vous dire un mot ! Vous parlez des commerçants, moi je vous donne l'article avec la photo de Monsieur CART qui est en train de dire exactement le contraire de ce que vous dites. C'est pour vous démontrer qu'on ne peut pas dire en juin une chose et 6 mois après dire exactement son contraire. Voilà, je tiens l'article à votre disposition. C'est un journal que vous connaissez bien, c'est « L'Hebdo de Besançon ».

**M. SASSARD.-** Pour les quais et la place de la Révolution qui peuvent être le vrai pôle et le vrai centre de la ville de Besançon. Donc pour ça on pense que le passage par les quais est important.

Les parkings relais, vous les avez cités, nous, ça nous convient, il en faut un de plus à Châteaufarine et puis il faut trois plates-formes d'échanges à Saint Jacques, place de la Révolution, à République. Alors on a entendu dire qu'on ne voulait plus de bus dans le centre-ville, c'est faux, on veut des minibus électriques qui s'arrêtent sur demande, sur commande, et qui desserviront bien évidemment le centre-ville, c'est important, donc on a à la fois le TER qui se développe, on peut faire plus, je parlerai des financements derrière. Ensuite, des bus en site propre, et enfin des petits bus électriques, des minibus qui s'arrêtent sur commande pour desservir le centre ville pour les personnes âgées et pour les handicapés, et puis pour tout le monde en général.

Concernant le financement, on a deux objectifs, on a deux objectifs importants, c'est de ne pas dépasser un budget de 100 M€, coût estimé. Le deuxième point c'est de repasser la taxe du Versement Transport de 1,80 % à 1,3 %. Le coût de financement estimé à 100 M€ concerne principalement, vous l'avez compris, le TER. Cela implique, je fais rapidement, 3 haltes ferroviaires à réaliser, si on considère que c'est à peu près 10 M€ la halte ferroviaire on est à 30 M€, il y a 6 rames à acheter, ce qu'on appelle des autorails à grande capacité. 6 rames, cela fait 30 M€. Et puis il y a le paiement à RFF de l'utilisation du réseau, c'est plus difficile à nous de l'estimer, je crois que la Région doit payer par an, il me semble, 13 M€ pour l'ensemble de la Franche-Comté. C'est l'information que nous avons eue. D'un point de vue local, pour exprimer et estimer exactement ce que nous voudrions faire comme parcours, c'est plus difficile, c'est pour cela qu'on a laissé un petit peu de latitude.

Pour les bus en site propre, la modification de la voirie et l'aménagement en site propre : 20 M€, et achat de bus hybrides pour 18 M€, à peu près 30 % plus cher qu'un bus normal. Et c'est la limite que nous ne souhaitons pas franchir. Si cela est nécessaire... ce n'est pas évident d'évaluer le coût et d'être au plus juste au niveau financier par rapport à un projet qui est nouveau, mais nous procéderons alors par étapes.

Le deuxième point c'est le financement qui est basé sur un partenariat entre l'Agglomération et la Région. Là, il y a un truc qui nous a vraiment étonnés, c'est qu'il n'y ait pas un binôme qui se soit créé naturellement entre Jean-Claude ROY et Michel LOYAT. On a Jean-Claude ROY qui a travaillé sur le projet, et puis on a Michel LOYAT qui est vice-président du Conseil régional chargé des transports et qui est lui-même délégué communautaire. Je pense que cela aurait été judicieux pour justement trouver du financement pour les TER pour engager la Région et cette capitale régionale importante, que ce binôme-là, que ce tandem-là se construise.

Ensuite, sur le financement des bus hybrides en site propre, on a donc, vous l'avez dit, la taxe de Versement Transport, on a le produit non majoré de la taxe Versement Transport, on a les subventions du Département et concernant l'Etat, concernant l'Etat, au vu du nombre d'appels à projets, c'est plus de 20 cette année, et du contexte économique dont ils dépendent aussi clairement, il faut que l'on soit à mon avis extrêmement prudents sur les subventions que l'on va toucher, extrêmement prudents, notamment sur l'Etat.

**M. LE PRESIDENT.**- Si c'est vous qui le dites !

**M. SASSARD.**- Mais oui, c'est la réalité. Je ne veux pas vous mentir, c'est la réalité.

Quant aux coûts d'exploitation, ils sont moitié moins chers pour les bus en site propre que pour le tramway. En conclusion, notre projet de TCSP se fonde sur la prudence et l'ambition. La prudence doit être une vocation sur l'intérêt du tramway pour une agglomération de notre taille. Je termine. Besançon a un projet de tramway pour une densité inférieure aux autres agglomérations comparées. L'Agglomération de Lorient, 387 habitants au kilomètre, nous sommes à 405, a fait le choix de lignes de bus en site propre et sur le financement, au vu de la réalité économique de notre agglomération et du contexte actuel mondial.

L'ambition pour cette agglomération bisontine, grâce à des moyens de TCSP, rapidement nous souhaitons... notre ambition pour toute l'agglomération bisontine, grâce à des moyens de TCSP rapidement réalisables, le TER ça doit être 2011 ou 2012, dès que les voies sont disponibles, et modulables dans le temps en fonction de notre santé financière.

Merci de votre écoute.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous remercie. Je vous ai laissé parler très longuement parce que je pense que vous êtes le porte-parole du groupe UMP, je demanderai quand même que chacun ne parle pas pendant 20 minutes, il y a déjà 16 inscrits et il y en aura d'autres, et je crois que la démocratie c'est aussi que chacun puisse s'exprimer.

Je répondrai globalement, mais là, puisque je considère que vous êtes le porte-parole je vais quand même vous répondre vraiment, parce qu'il y a trop de choses qui ont été dites et qui sont fausses. D'abord, ce projet n'est pas un projet de TCSP, il faut savoir ce qu'on veut. C'est un projet d'utilisation de la voie ferrée. Ce projet d'utilisation de la voie ferrée a été étudié ici-même.

Monsieur SASSARD, je vais vous dire comme vous m'avez dit tout à l'heure, je ne vous ai pas interrompu, laissez-moi donc parler.

Il a été étudié par un cabinet suisse hyper-spécialisé, c'est le cabinet RIBI. Nous avons discuté ici-même en 2001 de ce rapport. Le 14 septembre 2001 nous en avons discuté ici. Alors pour les coûts, vous êtes assez dans le juste parce qu'ils disaient 60 M€ d'investissements valeur 2000. C'est à peu près ça. Sauf, ce que vous oubliez de dire, après c'est le coût du fonctionnement, parce que le fonctionnement, le cabinet, s'il était d'accord avec vous sur l'investissement, il disait que pour 7 600 voyages / jour, mettons peut-être 10 000 ou 15 000 aujourd'hui, le coût de fonctionnement valeur 2000 était de 30 M€, parce que vous n'avez

pas beaucoup parlé du fonctionnement. Nous, dans notre projet, le fonctionnement est inclus dans le cadre de la DSP que nous négocions, nous.

Bien sûr que j'ai discuté avec la Présidente de la Région, bien sûr que Jean-Claude ROY qui rencontre quasiment journalièrement Michel LOYAT, tout du moins toutes les semaines en municipalité, nous en avons discuté, mais je ne vois pas comment, ici, sur un projet qui n'est pas un projet de TCSP on peut effectivement demander à la Région de mettre en place un projet de TER. La Région, à juste titre, a dit qu'effectivement elle devait avoir une vision équitable de l'ensemble des transports dans l'agglomération et qu'elle financerait ici ce qu'elle financerait à Belfort, à Montbéliard ou dans d'autres villes. Donc dire que c'est un projet de TCSP aujourd'hui alors que ce n'est absolument pas un projet de TCSP et qu'en plus c'est un projet qui n'est pas réaliste, vous êtes peut-être plus fort que le cabinet RIBI qui est un spécialiste mondial qui chiffre le coût, quand même, je vous le répète, et on vous donnera les chiffres, à 30 millions en fonctionnement. Non, ce n'est pas sérieux ! Donc c'est un projet de transport par la voie ferrée.

Et puis vous dites un peu tout et son contraire, laissez-moi vous le dire. Quand vous dites : « ça aurait de la gueule, quand même, un transport qui irait jusqu'à Châteaufarine, un TCSP », vous, votre projet qui a de la gueule, c'est un projet qui utilise des haltes ferroviaires, donc déjà là-même vous n'êtes pas cohérent, parce que remettre des bus en site propre... vous dites que les bus hybrides existent, ce n'est pas vrai, ils n'existent pas. Il y en a en expérimentation, mais ils n'existent pas, peut-être que demain il y aura des bus à pile à combustible, peut-être, en 2015, en 2016, en 2020, les bus hybrides n'existent pas. J'ai cherché un bus hybride pour monter à la Citadelle, un petit, ça n'existe pas, pour l'instant. Mais ça n'existe pas, Monsieur SASSARD, donc on ne peut pas non plus dire n'importe quoi !

Et quand vous dites qu'il faut être prudent, moi je ne comprends pas. Il y a un appel à projets du gouvernement, du gouvernement que vous soutenez, et vous nous dites, déjà on est prévenu : « il n'y aura pas de sous ». J'entends l'autre jour le Président de la République en personne dire que c'est aux collectivités à rompre la morosité, les collectivités doivent investir pour doper le développement, le Président de la République dont je ne suis pas un proche. Donc je pense qu'il y a quand même beaucoup d'incohérences dans tout ce que vous dites.

Donc ce contre projet que vous avez présenté, et je ne répondrai pas, et je demande aux autres personnes de votre sensibilité de ne pas refaire le même discours, parce qu'on ne s'en sortira pas, vous l'avez dit, je vous ai laissé parlé parce que c'était important que vous nous le présentiez, mais vous dire quand même ma surprise ; écoutez, est-ce que, de la part d'un groupe politique organisé comme vous, il est sérieux de présenter 72 heures avant un contre projet ? Vous me dites : « Ce projet-là, on ne l'a pas eu avant ». Ecoutez, je vous en prie, on en a parlé suffisamment, il y a un certain nombre de vos amis qui font partie du Bureau de l'Agglomération qui ont dû vous donner tous les documents, et ils ont bien fait de le faire d'ailleurs, ne me dites pas que vous avez découvert cela dans votre boîte aux lettres il y a 4 jours ! Personne, personne, Monsieur SASSARD, ici, ne vous croit. Nous parlons de ce projet depuis 2002, et depuis le mois de mars, avril, mai, vous auriez pu faire un contre projet, mais est-ce que vous pensez qu'il est sérieux... imaginons que nous vous écoutions, cela veut dire qu'on ne peut pas répondre à cet appel à projets du gouvernement, on ne peut pas !

Donc c'est comme les commerçants qui n'ont même pas encore eu la correction de me demander à me rencontrer, j'ai reçu un courrier signé, il y a marqué « bien sincèrement », remarquez, du Président de l'Union des commerçants, je l'ai reçu à 11 heures aujourd'hui, et vous, est-ce que vous croyez responsable, de vous et de vos amis, de présenter un projet 72 heures avant alors qu'il y a déjà eu 24 études et combien de réunions ? Je ne vous ai pas entendu dans les réunions publiques venir dire cela. Le seul que j'ai vu beaucoup c'est Monsieur ROSSELOT, c'est vrai, je lui donne acte que je l'ai vu, et partout il disait : « c'est bien, enfin un projet qui a de l'ambition pour Besançon ». Je vous redirai tout à l'heure d'ailleurs ce que disait Monsieur ROSSELOT il y a même quelque temps, et je lui disais « là, Jean-Jean, pour un coup, je suis d'accord avec toi », il disait : « pourquoi tu n'as pas fait plus vite ? » Je vais vous dire maintenant ce que disait Monsieur ROSSELOT.

**M. ROSSELOT.**- Je voudrais quand même dire un mot.

**M. LE PRESIDENT.-** Je te le dirai tout à l'heure, d'accord.

**M. ROSSELOT.-** C'est quand même un peu scandaleux que de prendre à parti comme cela !

**M. LE PRESIDENT.-** Ce n'est pas prendre à parti !

**M. ROSSELOT.-** Si, si. C'est me faire dire que j'ai confondu le principe, le principe, avec ses modalités de réalisation, et chaque fois...

**M. LE PRESIDENT.-** Vous n'avez pas la parole.

**M. ROSSELOT.-** Monsieur le Président, chaque fois vous travestissez !

**M. LE PRESIDENT.-** Je ne travestis pas parce que là j'ai les comptes rendus du Conseil municipal et du Conseil d'Agglomération, donc ce ne sera pas travesti, je vous lirai ce que vous avez dit.

**M. ROSSELOT.-** Oui, mais je peux dire...

**M. LE PRESIDENT.-** Non, non, vous ne pouvez rien dire, vous êtes inscrit, vous direz tout à l'heure.

Je vous faisais des compliments, vous prenez cela comme étant une attaque ! J'arrêterai donc de vous faire des compliments ce soir. J'essaie d'être objectif, vous dites que je vous attaque !

Je vous dis simplement que votre projet, il n'est pas crédible et qu'il n'est pas responsable. J'ai même, pour ne rien vous cacher, un certain nombre de vos amis qui ont dit là-dessus, de vos amis dont je ne suis pas, comme depuis j'ai lu dans la presse pour les commerçants, j'ai vu au moins trois commerçants, et non des moindres de cette ville, qui m'ont dit : « mais ils sont fous », parce que dans toutes les villes on se bat, les commerçants se battent pour que le tramway passe près de chez eux, Besançon sera la seule ville de France où les commerçants n'en veulent pas !

On parle des travaux, effectivement c'est une gêne. J'ai lu avec intérêt l'article d'André REGANI ce matin qui dit combien en 1972 / 1974 on l'avait critiqué, lui et Jean MINJOZ, les commerçants avaient même sommé le maire de ne pas faire la rue piétonne, ils l'avaient sommé ! Demandez aujourd'hui aux commerçants de la rue piétonne, qui étaient à l'époque menés par un libraire célèbre que vous connaissez, s'ils regrettent la rue piétonne.

L'expérience que j'ai connue, moi, de la place de la Révolution, pour un maire de Besançon, la rue Gustave Courbet, les commerçants qui d'ailleurs depuis sont devenus des amis, qu'est-ce que je n'ai pas entendu ! Qu'on allait tuer leur commerce ! Sur la place de la Révolution on allait tuer tous les commerces ! Le prix des commerces sur la place de la Révolution a été multiplié par deux, par deux, voire par trois !

Qu'il y ait des gênes, ma grand-mère que je cite souvent disait : « on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs » c'est vrai qu'il y aura des gênes, qu'il y aura des nuisances. Nous avons prévu, ce que vous n'avez pas prévu dans votre document, nous avons prévu 3 M€ pour indemniser les commerçants. Bien sûr qu'il y aura des gênes, mais après, quand vous faites des travaux chez vous, il y a aussi des gênes, quand on amène l'eau chez vous il y a aussi une gêne, quand on amène le gaz ou l'électricité, mais après il faut voir le résultat. Il y aura des gênes pour les commerçants, nous ferons en sorte qu'il y en ait le moins possible en coordonnant les travaux, et il y a un fonds d'indemnisation qui sera prévu.

Alors je vais vous dire, ces propositions, je vous reproche, et là je vous le reproche publiquement et beaucoup ici sont d'accord avec moi parce qu'ils me l'ont dit d'ailleurs en arrivant dans cette salle, ce n'est pas responsable de faire ces propositions 72 heures avant. C'est pour cela, vous m'excuserez, avec beaucoup de guillemets je dis que c'est un coup politique, parce qu'au fond, je vais vous dire votre position, vous l'avez dit, vous êtes d'accord avec le TCSP, votre voisin que je ne citerai pas pour ne pas qu'il dise que je l'attaque, un de vos voisins est d'accord avec cela, mais voilà, le problème c'est que comme vous n'avez pas compris

que c'était le projet de l'Agglo, vous dites que c'est le projet du maire, ça vous ennuie que ce soit le projet de « FOUSSERET » entre guillemets, que vous validez. Donc votre attitude, elle est simple : « on n'est pas contre le TCSP, mais on ne vote pas ce projet. On n'est pas contre, on n'a pas voté contre, mais on n'a pas voté ce projet. » Vous savez très bien que si on ne le vote pas ce soir, il n'y aura pas de projet, tout simplement. Voilà pourquoi je pense que là il y a quelque chose qui ne fonctionne pas dans votre raisonnement.

Et puis, je vous le dis, je l'ai déjà dit tout à l'heure, ce que vous avez fait c'est que vous avez réinventé le TER, vous avez réinventé le TER ! Je n'ai nulle part entendu parler dans votre projet qui ne fonctionnera pas à 60 millions parce que vous ne parlez pas du fonctionnement qui est évalué là, je vous l'ai dit tout à l'heure, à 60 M€, mais vous ne parlez pas de la fréquentation, même si ce n'est que 100 millions, vous ne mettez pas 100 M€ pour 10 000 voyageurs par jour dans le meilleur des cas. Vous ne répondez pas au problème soulevé par votre gouvernement, le gouvernement de la France, mais celui que vous soutenez entre autre par Fadela AMARA, la desserte des quartiers sensibles. Je pense que Madame la Députée devra y être particulièrement sensible, ainsi que Monsieur GROSPERRIN sur l'autre côté de la ville. Vous ne répondez absolument pas à cela ! Donc c'est un TER que vous êtes en train de réinventer.

La Région, elle ne financera évidemment pas un TER ici. Le cadencement, ce qui est fondamental dans un TCSP, c'est le cadencement, toutes les 5 / 7 minutes pour qu'il y ait du monde. Vous n'allez pas recadencer les TER à 5 / 7 minutes. D'ailleurs Marcel FELT ici présent vous dira que je ne lui ai jamais dit que c'était un TCSP, j'ai même pris la peine de dire dans toutes les réunions que ce n'était pas un TCSP qu'on faisait là-bas, que c'était effectivement une desserte ferroviaire, qu'on utilisait la desserte par la LGV, la desserte de la gare Viotte, et qu'on utilisait cela pour mettre des gares, et on est d'accord avec le maire de Miserey, on est d'accord avec le Maire d'Ecole-Valentin, on en fait une aux Portes de Vesoul, mais on n'a jamais dit que c'était un TCSP, parce que vous savez très bien que la fréquence ce sera au mieux toutes les 20 minutes, 20 / 30 minutes, et quand vous êtes à 20 / 30 minutes ce n'est pas un transport en commun en site propre qui vous ballade d'un bout à l'autre, qui vous ballade 60 000 personnes. Donc vous comparez des projets qui ne sont absolument pas comparables.

Voilà, donc moi je crois quand même que par rapport à cela, vraiment il faut rester responsable, parce que vous m'avez parlé de la fréquence, dans votre projet ? Jamais. Du nombre de voyageurs ? Jamais. Comment vous allez cadencer toutes les 4 / 5 minutes avec une voie de TER sur laquelle il passe dans la journée des trains de marchandises ? Vous savez la difficulté qu'on a déjà entre la gare Viotte et la gare d'Auxon, on a déjà une difficulté à cadencer, avec des TGV qui arriveront à l'heure, on a des difficultés, parce que s'il y a un moindre retard, un moindre retard sur un train, tout le système se bloque. Vous allez cadencer comment, vous, sur la voie avec les trains de marchandises qui passent toute la journée ? Vous voyez très bien que ce n'est pas... Et puis sur le Plateau, vous nous donnez l'exemple de Valdahon, je vais vous dire, j'aime beaucoup Valdahon et son maire, Léon BESSOT, mais nous, on a quand même une autre ambition que de faire un TCSP qui ressemble à gare de la Mouillère / Valdahon ! Ce n'est pas cela l'ambition du TCSP à Besançon, ce n'est pas cela !

Alors je pourrais encore continuer mais je vais arrêter par rapport à cela. Je crois que tout le monde a bien compris ici, ce n'était d'ailleurs pas la peine que j'insiste autant, tout le monde a bien compris que vous vouliez vous opposer pour vous opposer, mais j'aurais préféré que sur des sujets comme cela vous puissiez apporter des avancements. Nos amis qui m'ont tout à l'heure... j'étais un peu en retard parce qu'on a discuté, quand ils me parlent du problème du parking, j'entends cela, j'entends leur inquiétude, on a dit, et j'ai pris l'engagement de dire qu'on fera là, effectivement, un parking que l'on dimensionnera, et s'il faut on regardera pour la liaison avec Franois, pourquoi pas, mais ce sont des propositions qui ne sont pas bloquantes, mais dire aujourd'hui... parce que c'est gros comme une maison ça ! Mais si vous dites aux gens, comme cela : « vous voulez quoi ? Un TCSP à 100 millions ou un TCSP à 200 millions ? » Tout le monde vous dit « je veux un TCSP à 100 millions » bien sûr ! Vous dites non parce que vous avez compris le truc, mais le citoyen lambda, vous lui demandez s'il veut un TCSP à 100 millions ou à 200 millions, vous lui dites « vous voulez un TCSP à 100 millions ? » Sauf que ce n'est pas un TCSP que vous proposez à 100 millions, vous ne pouvez pas comparer cela, ce n'est pas un TCSP. Et en coûts de fonctionnement, nous on sait que



ça ne coûtera pas plus... peut-être 1 million d'euros en plus, ou 1,5 millions, moi je pense que ça coûtera pareil, peut-être même moins cher globalement quand on aura tout revu, alors que vous, c'est étude RIBI : 60 millions ! Ecoutez, l'étude RIBI, je suis désolé, vous êtes plus fort que l'étude RIBI, vous ! C'est 60 M€, Jean s'en rappelle, Madame Françoise BRANGET aussi, on en a discuté ici, de la croix ferroviaire, et on l'a abandonnée, on a dit qu'on ne pouvait pas mettre 60 M€ pour si peu de voyageurs. Mais on peut toujours relancer le débat.

Ensuite, qu'est-ce que j'ai fait de ma liste ? Le deuxième sur ma liste... j'ai perdu la liste.

**M. SASSARD.**- Est-ce que je peux simplement vous répondre ?

**M. LE PRESIDENT.**- La voilà. Vous me répondrez après.  
Monsieur CONTOZ.

**M. SASSARD.**- J'ai droit à un deuxième...

**M. LE PRESIDENT.**- Oui, vous aurez droit à un deuxième, bien sûr, mais c'est Monsieur CONTOZ.

**M. SASSARD.**- Ce n'est pas un projet de tram-train, ce n'est pas l'étoile ferroviaire.

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur SASSARD, allez-y, ce n'est pas un problème de tram-train ?

**M. SASSARD.**- Ce n'est pas un problème de tram-train, c'est simplement plus de TER pour désengorger et puis bien faire le relais avec les bus en site propre, et ensuite les plates-formes pour aller en centre-ville avec des bus électriques, mais l'étude que vous nous donnez ne correspond pas à ce que nous on recherche. Je veux être clair là-dessus.

**M. LE PRESIDENT.**- Si vous pensez faire des voies en site propre pour 20 M€, vous êtes bien en dessous !

**M. SASSARD.**- C'est tout. C'est tout.

**M. LE PRESIDENT.**- Très bien. Merci pour votre deuxième intervention.  
Eric ALAUZET, je note. Maintenant Pierre CONTOZ.

**M. CONTOZ.**- Monsieur le Président, la décision de ce soir est importante, aussi importante que celle qui a prévalu à la création de l'Agglo. Elle est importante compte tenu de la taille du projet bien sûr, mais aussi elle est importante et il ne faut pas avoir peur des mots, parce que ce projet peut, en fonction de la décision, en fonction des décisions individuelles que l'on va prendre, y avoir distension, dislocation de notre esprit d'Agglomération.

Elle est importante en matière d'environnement, en matière de préservation de la planète, en matière de survie de nos sociétés, en matière d'investissements, de lourds investissements en lien, en prolongement des remontées du Grenelle de l'environnement. Grenelle de l'environnement, ne l'oublions pas, qui a fait quasi-unanimité au sein de notre Parlement.

Dans la décision que nous prendrons ce soir individuellement, ne nous laissons pas entraîner dans un combat politique qui n'est pas le nôtre. Les relations bonnes ou mauvaises que le maire de Besançon a ou peut avoir avec son Conseil municipal ne nous concernent pas ici, nous ne transposons pas ici les difficultés que l'on a dans nos conseils municipaux. Nous sommes des élus communautaires et nous avons à cette tribune le Président de la CAGB, pas le Maire de la capitale régionale.

## **M. LE PRESIDENT.-** Absolument.

**M. CONTOZ.-** Votre élection, Monsieur le Président, au printemps, à bulletin secret, d'ailleurs, avait été obtenue à la quasi-unanimité, pas une voix sans doute ne vous avait fait défaut du côté de la périphérie. Je vous l'avais dit à l'issue, cela vous donnait une lourde responsabilité, celle de bien prendre en compte les avis de vos délégués. Mais ce vote nous donne également la responsabilité, à nous, de contribuer à la poursuite de la cohésion de cette agglomération. Cela ne veut pas dire du tout que les projets, les délibérations que vous nous proposez ne méritent pas regard, mieux débat, et surtout enrichissement. Sur le projet que vous présentez ce soir, projet qui a reçu, vous l'avez dit, l'aval de votre Bureau, le Bureau représente 20 % de l'Assemblée, ce n'est pas rien. Bureau qui est une subtile représentation territoriale hors de toute prise en compte de considérations politiques. Ce projet bien sûr, et je me permets d'intervenir dans ce sens-là pour refaire un petit historique, et vous le savez, Monsieur le Président, je le connais bien, je ne veux pas du tout m'arroger en expert que je ne suis pas, mais je suis quand même un élu atypique, j'étais le pilote de ce projet dans la fin des années 90 et jusqu'à la fin de 2000 lorsque le Conseil municipal de Besançon a adopté son PDU qui comprenait dans sa quasi-forme actuelle le projet soumis à notre appréciation ce soir. A l'époque déjà deux thèses s'affrontaient, le développement de la croix ferroviaire, soutenu notamment par un lobbying de cheminots, pour ne pas dire la FNAUT, mais aussi par le District. Et le projet présenté ce soir, si sous certains aspects la croix ferroviaire, les liaisons ferroviaires sont séduisantes, et en premier lieu on peut dire sur le Plateau combien c'est séduisant pour nous, cette croix ferroviaire, mais aussi pour le Nord et l'Est, et en aucun cas compte tenu des perspectives de cadencements, moi aussi je veux le dire, 30 minutes si on l'obtient ce serait bien, du coût du cadencement, mais aussi de l'éloignement des pôles générateurs de déplacements de cette croix ferroviaire. Il n'y a personne qui habite le long de la voie ferrée. Elle ne peut être l'épine dorsale des transports en commun de l'Agglomération.

A l'époque, le PDU bisontin, avec les élus en charge du dossier, avec l'Etat surtout, avec le Bureau Transitec, autre grand cabinet suisse de Lausanne, avec mes collègues ingénieurs, nous avons convaincu votre prédécesseur, Robert SCHWINT, et son équipe qu'il fallait faire un TCSP déjà à l'Agglomération sur le tracé que vous nous proposez. Cela ne veut pas dire que cette infrastructure ferroviaire n'a pas d'intérêt, au contraire. Elle confère l'intérêt d'avoir réalisé à Morre une gare dans laquelle la Région s'est beaucoup investie, soutenue par la CAGB. Il faut travailler, continuer à travailler à l'investissement sur cette infrastructure ferroviaire. La halte de Planoise, la halte de Chalezeule, les haltes Nord sont indispensables mais elles ne sont pas TCSP. Un étudiant du pôle santé ne prendra pas la halte ferroviaire à Planoise pour se rendre au centre-ville. S'il habite Le Valdahon, s'il habite Saint-Vit, s'il habite Baume-les-Dames ou les Auxon, il prendra la ligne ferroviaire, mais pas le TCSP pour aller au centre-ville.

Sur le TCSP proposé, je l'ai dit au Bureau mais c'était aussi vrai déjà dans ma tête en 2000, je suis encore interrogatif, et je vous le dis, sur la relation de notre ville, de la taille de notre agglomération à la taille du projet et de son coût. Mais moi je n'ai pas aujourd'hui la réponse. L'appel à projets du gouvernement, et il faut qu'on y réponde, et surtout la réponse qu'apportera le gouvernement sur cet appel à projets m'éclairera et nous éclairera tous sur ce point, est-ce qu'il est de taille de l'Agglomération ?

Sur le matériel, nous nous sommes prononcés en Bureau, et nous nous sommes, je crois, retrouvés, mais pour moi le Translohr n'était pas une nouveauté puisqu'il était déjà dans les cartons en 2000 avec simulation graphique d'ailleurs dans le passage de la Grande Rue.

Sur l'itinéraire, je vous en ai fait part et j'en ai fait part à mes collègues au Bureau, je pense que dans les lourdes études toutes les hypothèses n'ont pas été équitablement abordées, voire certaines pas du tout. Surtout dans la partie centrale de l'itinéraire que je considère moi comme une faiblesse de notre projet. Dans la partie centrale, des pôles générateurs de développements, des pôles générateurs de rayonnements, et surtout des pôles générateurs de développements futurs n'ont pas été approchés par l'itinéraire, le futur pôle Saint Jacques, on s'en écarte vite. La City, l'inévitable projet d'envergure qui verra le jour sur la caserne des pompiers, la place de la Révolution et son grand Musée, le pôle Conseil Régional / état-major, la cité des arts et la gare de la Mouillère, et plus loin le grand lycée Saint-Paul.

Il y avait là peut-être une possibilité de jalonnements différents pour notre centre-ville.

Ceci étant dit, et j'en ai fait part à mes collègues de l'Agglo, et j'avais demandé à Jean-Pierre MARTIN de voter dans ce sens-là, parce que j'étais absent au Bureau ce soir-là, dans les hypothèses d'itinéraires du centre-ville, du strict centre-ville, il me paraissait difficile à moi sur ce centre-ville, en tant qu'élu de la périphérie, de dire au maire de Besançon et à ses conseillers ce qui était bon pour le centre-ville. J'ai du mal à imaginer que j'accepterais, moi, maire de Montfaucon, qu'on me dise de quel côté il faut passer la ligne de transport en commun au-dessus ou en bas de l'église à Montfaucon. Ce qui est bon pour la gouvernance de Montfaucon est bon pour la gouvernance de Besançon.

Monsieur le Président, après le vote de ce soir, s'il est oui, j'ai la certitude, sauf si vous me dites qu'il n'en est pas question, qu'à la marge et que dans certains aspects, y compris la finesse de l'itinéraire, mais y compris aussi l'intermodalité, le projet pourra encore être enrichi, voire amendé, en variantes au moment de l'appel d'offres, et cela, moi, j'en ferai un combat.

Vous savez, Monsieur le Président, que les élus du Plateau ont été soucieux de plusieurs choses, vous leur avez apporté une réponse, notamment on était soucieux de savoir si le vote de ce soir nous engagerait dans la mesure où le dossier financier n'était pas crédible. Vous l'avez dit, et je vous en remercie. Vous avez parlé de l'évolution de la conjoncture, vous avez parlé de l'évolution des subventions, et vous avez parlé du fait des résultats de l'appel d'offres. Vous nous avez rassurés sur ce point en Bureau, devant les collègues du Bureau.

Egalement un souci qu'on avait sur le Plateau, c'est que le TCSP ne soit pas une entrave au développement des autres transports dont le réseau primaire GINKO. Pour nous, il est important que continuent à se développer des lignes ordinaires desservant l'ensemble de notre agglomération, mais aussi les modes doux, toute la chaîne des déplacements. Vous nous avez affirmé que ces aspects resteraient priorités, je vous en remercie.

Une problématique qui nous préoccupe également sur le Plateau, lors de la dernière réunion qu'on a eue ensemble, nous devons réactiver, ré-expliquer le plan de déplacements urbains de l'Agglomération. On l'a un peu oublié pendant tout ce débat. Le TCSP est un projet qui s'intègre dans le plan de déplacements urbains.

Je voudrais intervenir également parce que je suis intervenu dans ce sens-là au Bureau sur le mode de vote, Monsieur le Président. J'avais fait part avec force combien il me paraissait indispensable qu'intervienne sur un projet aussi important que celui-là un vote solennel, et j'avais appelé de mes vœux un vote à bulletin secret. Je n'ai pas senti un engouement particulier en ce sens en Bureau, et ce soir, tout compte fait, je me contenterai donc d'un bon et d'un fort vote majoritaire traditionnel si c'est cela que vous nous proposez.

**M. LE PRÉSIDENT.**- C'est cela que je te propose.

**M. CONTOZ.**- Monsieur le Président... merci alors.

Monsieur le Président, vous allez soumettre ce projet au vote, mon vote qui sera favorable est un vote du projet à amender, à enrichir, je vous l'ai dit, mais c'est surtout un vote favorable à l'appel à projets du gouvernement. Dieu sait si sous certains aspects, tout en étant libre de mes idées et de mes liens politiques, je suis critique sur ce gouvernement. Mais je souhaite, et je voudrais qu'aujourd'hui on réponde à l'appel à projets de ce gouvernement pour œuvrer en matière de transports dans la philosophie du Grenelle de l'environnement. C'est cela que je veux soutenir, contribuer à la réussite du Grenelle de l'environnement dans le domaine des transports, mais aussi parce que notre pays a grand besoin, et c'est les collectivités qui en ont la responsabilité et qui doivent le faire, il faut investir lourdement afin de redonner confiance, commandes à nos entreprises et travail à nos citoyens.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Je n'ai rien à ajouter parce que je suis d'accord avec ce que tu viens de dire.  
Claude PREIONI.

**M. PREIONI.-** Monsieur le Président, merci. On a beaucoup parlé de Franois ce soir, je vais quand même donner mon avis sur ce sujet. Il y a deux points que je voudrais rappeler, le premier, tu l'as dit, c'est que la halte de Franois n'est pas incluse dans la concertation préalable, donc on n'y revient pas, comme tu l'as dit.

Le deuxième point c'est que Franois ne sera intéressé, enfin ça ne pourra être intéressant pour l'Agglomération et pour le TCSP, que si le problème de la halte ferroviaire de Planoise est réglé, parce que dans un cas ou dans l'autre ce n'est pas du tout la même chose. Si on a une halte ferroviaire à Planoise, la gare de Franois n'a plus grand intérêt. S'il n'y a pas de halte ferroviaire à Planoise, la gare de Franois garde tout son intérêt.

Voilà ce que je voulais préciser.

**M. LE PRESIDENT.-** Je te remercie, Claude. C'est pour cela que je suis favorable, je le redis, par rapport à ce questionnement que j'ai eu en début de séance, je pense que lorsque nous aurons lancé, accepté, je l'espère ce soir, cet appel à projets, si nous répondons favorablement au vœu de Pierre CONTOZ, et d'ailleurs aussi au mien, et de beaucoup d'autres, je ne suis pas opposé à ce que... je proposerai même que l'on puisse effectivement réétudier les choses et éventuellement refaire une concertation pour voir, mais on ne peut pas le faire aujourd'hui puisque, je vous l'ai dit, cela entraînerait la nullité de cette procédure.

Quant à la halte de Franois, effectivement il est clair que c'est en liaison avec la halte de Châteaufarine, tu l'as dit et c'est juste, et d'ailleurs, avec Claude PREIONI, nous avons, et il peut vous le confirmer, déjà discuté de la position éventuelle d'un grand parking d'entrée d'Agglo sur Franois, de l'autre côté de la route, puisqu'à cet endroit-là le TCSP viendra puisqu'il y aura la station de... la maintenance, donc il n'y aura pas à faire de ligne puisqu'elle sera déjà là, et que c'est un parking dont la dimension reste à déterminer, c'est les études qui le décideront, pour y accueillir à ce moment-là tout le flot des véhicules venant du Sud Ouest de l'Agglo, et même pas que du Sud Ouest de l'Agglo, de Saint-Vit et compagnie, puisque vous savez très bien que le TCSP n'est pas réservé aux habitants de l'Agglo, bien au contraire, voilà. Je reconfirme cela encore si besoin était.

Jean SIMONDON.

**M. SIMONDON.-** Oui, Jean SIMONDON, commune de Gennes, donc secteur Plateau. Sur ce projet TCSP je voudrais faire quelques observations après un débat en Conseil municipal, d'ailleurs. La gare TGV développera l'activité économique sur le Nord mais induira bien sûr une liaison très forte, très efficace entre le Nord et le Centre, c'est tant mieux. Le TCSP assurera une liaison entre l'Est et l'Ouest majeure, je pense que c'est tant mieux aussi, mais pour moi la liaison Sud / Centre donc Plateau / Centre disons, me semble clairement sacrifiée dans l'état actuel du projet, sauf modifications importantes cette liaison me semble sacrifiée, je n'ai pas compris en quoi une réponse était apportée, Monsieur le Président, par votre intervention, je la trouve toujours sacrifiée.

Ce ne serait pas grave, parce que je partage bien l'idée qu'il faut faire des priorités, ce ne serait pas grave si le TCSP ne mobilisait pas tous les moyens de l'Agglo pour les transports en commun pour longtemps, je pense, je sais bien qu'il y a un financement propre avec le VT mais malgré tout c'est bien une mobilisation très importante pour les années qui viennent.

Ce ne serait pas grave non plus si des moyens complémentaires au transport en site propre et aussi au transport en commun étaient développés, et en ce sens je rejoins l'intérêt de reparler du plan de déplacements urbains. A l'échelle de la ville, il y a le vélo, Vélo-cité me semble une très bonne réussite, mais à l'échelle de l'Agglomération...

**M. LE PRESIDENT.-** Ça, c'est plus dur !

**M. SIMONDON.-** Mais c'est la Ville. A l'échelle de l'Agglomération on peut quand même se poser quelques questions. Moi je suis surpris, je regrette par exemple que nous n'ayons aucune politique en matière de deux-roues motorisés, de scooters, de motos. Je suis souvent à Paris pour des raisons professionnelles, j'observe que le métro, le RER, tout cela est bondé, que le TCSP existe, il y a le tramway, enfin le métro est un TCSP aussi. Ceci dit, malgré cela, le scooter et la moto explosent, ils explosent aussi et avec des infrastructures, avec des appuis, avec des parkings, des accueils. A Besançon, non, et pour garer une moto sur un trottoir c'est la contravention. Ce n'est qu'un exemple mais je crois que c'est dommage parce que c'est un complément et ce n'est pas une contradiction, il n'y a pas de contradiction entre ce genre de solution et le transport en commun, c'est un complément, et je crois qu'il faudrait plus gérer les transports en complément, le PDU prévoit des robinets, prévoit des goulots d'étranglement pour finalement limiter la circulation automobile et en pensant induire l'utilisation des transports en commun. Moi, autant je partage l'idée qu'il faut faire des priorités d'intérêt public, autant je suis toujours choqué par la méthode qui consiste à opposer les moyens de déplacements, à handicaper volontairement certains modes de déplacements, parce qu'il faut les combiner. Et les robinets du DPU, les habitants du Plateau, ils les prendront vraiment en pleine figure parce qu'ils n'accéderont pas dans la pratique au TCSP qui est Est / Ouest.

Dans mes « ce n'est pas grave si » je ne rajoute pas la voie des Mercureaux parce que c'est vraiment un débat... malgré tout j'y pense évidemment très fort parce que cela va exactement dans le même sens.

Sur ce projet, au nom de la commune de Gennes, après débat, je me prononcerai pour, je voterai favorablement, mais c'est vraiment par solidarité communautaire, c'est vraiment en traînant des pieds très fort et en espérant que cette solidarité communautaire elle n'est pas à sens unique, en espérant ne pas avoir à le regretter non plus, et surtout en demandant que des amendements, en effet, y soient apportés, j'appuie en ce sens ce que vient d'indiquer Pierre CONTOZ, j'éviterai donc de le répéter. Je crois qu'il y a vraiment des aménagements encore à apporter à ce projet.

**M. LE PRESIDENT.-** Jean, merci. Le TCSP, ce n'est pas tout le déplacement dans l'Agglomération, le TCSP - mais je sais bien que tu sais ce que c'est - c'est un des moyens de la mobilité durable, c'est un des moyens. Il est clair que le TCSP doit être en adéquation forte avec notre PDU, notre PDU d'Agglomération.

Alors je n'ai peut-être pas été assez clair, alors je vais le redire, le TCSP ne mobilise pas tous les moyens de l'Agglomération. Les moyens, c'est quoi ? De l'investissement et du fonctionnement. L'investissement, je l'ai dit, c'est le Versement Transport, c'est-à-dire que les sommes... c'est-à-dire que c'est l'augmentation du Versement Transport, c'est-à-dire que c'est l'augmentation entre 1 et 1,8, ça, c'est le TCSP, le reste, les 1 % qui restent, c'est bien sûr toujours les transports dans l'Agglomération, c'est GINKO. C'est l'occasion ou jamais, effectivement, la mise en place de ce TCSP, à l'occasion de la remise en cause de notre DSP qui aura lieu en 2010, de revoir l'ensemble de la problématique. Je l'ai dit à plusieurs reprises, je l'ai dit au Bureau, je l'ai redit en début de séance, oui il faudra que l'on revoie cela, il n'y aura pas de secteur, je l'ai même écrit, je peux te le montrer, le TCSP ce n'est pas une diminution des moyens de transport dans l'Agglomération, ça peut être une modification, ça peut être autre chose, par exemple on sait que dans certains secteurs il faudra faire certainement autrement qu'il y ait des bus qui se baladent avec personne dedans sur des kilomètres et des kilomètres, il y a certainement d'autres choses à faire.

Tu parles de l'aide à la moto ou au scooter, pourquoi pas, il y a certainement déjà des garages à vélos, ça existe, mais pour venir du Plateau à vélo il faut déjà être sportif ! Parlons plutôt du scooter ou de la moto, cela peut être aussi des actions d'accompagnement.

Quant au fonctionnement, le fonctionnement, ce qui est prévu dans nos simulations et dans nos prospectives budgétaires, c'est que le TCSP coûte peut-être... le fait que l'on revisite l'ensemble de nos transports, cela peut coûter aux alentours, on l'a chiffré, d'un million d'euros en plus, mais ça c'est le résultat de l'appel d'offres qui le donnera, et je me battrais pour qu'au fond on rediscute tout cela et que cela ne coûte d'ailleurs pas forcément plus cher. Je ne peux pas m'y engager, on verra bien, mais les premiers éléments me font penser que cela est tout à fait possible.

Par contre, où je ne suis pas d'accord avec toi, c'est quand tu dis : « le Plateau, on est oublié » parce que d'abord je crois qu'à chacune de mes interventions j'ai parlé du Plateau, en plus, nous avons mis sur place sur le Plateau, et c'est là que fonctionne peut-être le mieux l'intermodalité, c'est le seul secteur d'ailleurs quand même où quand tu vas avec ta carte GINKO tu peux prendre le train, et que l'intermodalité, elle existe, là. Et ça, je rappelle quand même que c'est l'Agglomération du Grand Besançon qui l'a mis en place. C'est Jean-Claude ROY qui a négocié avec la SNCF, il y a peu d'emplacements, de villes en France, à part Paris avec la carte Orange, où on a mis cela en place. Ça existe sur le Plateau, donc c'est un peu injuste.

Deuxième chose, lorsque l'année dernière j'ai été saisi par le Plateau sur les difficultés d'accès au collège d'un certain nombre d'élèves, nous avons mis en place à la demande du Plateau, parce que c'était justifié, des moyens supplémentaires qui n'existent pas ailleurs. C'est vrai, Jean-Claude, et qu'on peut chiffrer. Donc je pense que déjà aujourd'hui on peut dire que pour ces deux choses-là... l'intermodalité, c'est vrai aussi, ça existe, je le vois sur Dannemarie-sur-Crète, pourquoi ? Parce qu'à l'époque le maire de Dannemarie-sur-Crète, avec Franois, avait accepté qu'il n'y ait pas de TCSP mais que l'on puisse prendre justement la croix ferroviaire, et l'intermodalité existe là. Donc ça existe à deux endroits, à Franois, à Dannemarie et sur le Plateau. Et en plus, là-bas, parce qu'il y avait un problème, ce qui montre bien ma volonté, Pierre l'a dit, quand j'ai été élu à l'unanimité, ou quasiment, c'est pour être le Président de tous. Et quand il y a eu cette demande des parents d'élèves du collège de Saône, dont le nom m'échappe aujourd'hui, et qu'on a considéré que c'était justifié, l'Agglo a mis des moyens en place. C'est vrai, Jean ou pas ? C'est vrai. Donc je crois qu'il ne faut pas nous faire ce procès parce que l'intermodalité et les moyens supplémentaires, on l'a fait, et c'est vrai, tu as raison, mais c'est plus compliqué de faire une liaison avec le Plateau-même. Pourquoi nous allons faire cette liaison ferroviaire depuis Auxon avec Miserey, Ecole-Valentin, les Portes de Vesoul ? C'est parce que, pour répondre à ce qu'on me demandait précédemment, les navettes TER, le cadencement, il va exister mais il ne va pas être payé par nous, il va être payé par la SNCF et la Région parce qu'on l'utilise pour aller à la gare d'Auxon, sans quoi nous n'aurions pas, nous, la capacité financière à payer cela. Chaque fois qu'un train s'arrête, même une minute dans une station, je crois que c'est 20 ou 30 € l'arrêt, le fonctionnement par arrêt par jour. Si tu as des milliers d'arrêts tu multiplies les milliers d'arrêts dans l'année par 20 ou 30 €. C'est pour cela que le fonctionnement, tout de suite, ça explose.

Alors, qu'il y ait une spécificité, mais dans l'Agglomération chaque secteur est spécifique, je ne parle pas de Besançon. Sur l'Ouest, sur le Sud Ouest, c'est effectivement comment on interconnecte le Sud Ouest du côté de Franois / les Hauts-du-Chazal. On en a parlé, c'est ou une halte ou des parkings. Sur l'Est, c'est plus simple, certainement plus simple parce qu'il y a l'interconnexion facile au niveau de Chalezeule, du rond-point, c'est plus simple. Sur le Plateau, c'est vrai que ce n'est pas le plus facile, c'est pour cela qu'il faut développer les haltes, comme nous l'avons déjà fait à Saône, à Morre, qu'il faut continuer à le faire entre autre à la Mouillère, et que là il y a un accès, effectivement intermodal qui est là, peut-être qu'ensuite ça passera aussi par ce qui a pu être fait, par exemple, avec la SNCF et avec la Région. Ce sont toutes des particularités qui sont quand même... comment dire ? Chaque secteur n'est pas identique, mais je voudrais te rassurer, le Plateau n'est pas oublié, je l'ai dit, je m'y suis engagé, et je vous donne même des exemples qui le prouvent.

Monsieur REYLE. Raymond, à toi.

**M. REYLE.-** Merci. Je voudrais dire tout d'abord que je regrette profondément l'ambiance d'une partie des débats qui n'est que le reflet des dissidences politiques au sein du Conseil municipal bisontin. Vous avez beau rire, mais c'est vrai, on le ressent, nous, maires de la périphérie, on le ressent profondément. La CAGB n'est pas une extension de la Ville. J'aimerais que ce projet lui permette de montrer sa maturité, sa cohésion et sa volonté d'avancer et ne soit pas, à l'instar d'autres collectivités, la caisse de résonance des problèmes bisontins. Le TSCP est un projet ambitieux et le fruit d'un long travail des techniciens, des élus et des habitants, et il mérite d'être porté avec cœur. Ce n'est pas le projet de Jean-Louis FOUSSERET, mais c'est notre projet et nous y avons assez travaillé pour le revendiquer.

Je veux remarquer que les maires de la périphérie ont dans l'ensemble une maturité qui leur permet d'occulter leurs références politiques. Je souhaite ardemment que nos futurs débats soient apaisés et constructifs. Ce serait non seulement une erreur que de reculer mais une faute inadmissible, et nous devons être constructifs pour la CAGB, pour les habitants et pour leur avenir.

**M. LE PRESIDENT.-** Ecoute, je suis assez d'accord avec toi aussi là-dessus, donc je n'en rajouterai pas.

**M. REYLE.-** Je n'ai pas dit ça pour que...

**M. LE PRESIDENT.-** Tu n'as pas dit ça pour cela, mais je suis d'accord avec toi quand même.  
Daniel HUOT, Mamirole.

**M. HUOT.-** Moi je suis un élu du Plateau, mais je crois que ce soir on a tous bien compris que ce sur quoi on doit se prononcer c'est sur un appel à projets du gouvernement, sur un projet de référence. Donc je crois que ça a été largement dit, il doit être nécessaire de pouvoir amender le projet, la nécessité du projet, en tout cas pour ceux qui sont dans la périphérie le constatent avec l'asphyxie complète que l'on voit, donc cela veut dire que la nécessité de l'existence d'un TCSP avec une grande dorsale Est / Ouest s'impose. Sur le Plateau, c'est vrai que nous sommes un petit peu pessimistes quant au maillon manquant de la voie des Mercureaux pour se raccrocher à l'ensemble de la Ville de Besançon, donc ça veut dire que le TCSP pourrait apporter un vrai plus.

Par contre, je voudrais attirer l'attention sur l'intermodalité avec les TER, puisqu'aujourd'hui, dans le projet, il ne me semble pas optimal, en tout cas pour le Plateau mais ça doit être vrai pour l'Est, et cela fait peut-être certainement partie de la partie du projet qui pourrait être amendée au fil du temps, puisqu'aujourd'hui on constate qu'avec le TCSP, les TER, il y aura probablement des ruptures de charge. En fait il y a un point assez naturel qui est aux Vaîtes, qui relie les lignes de Besançon / Belfort, Besançon / Chaux de Fonds, là il y a à peu près 3 000 montées / descentes sur ce point-là quand on additionne le trafic des deux lignes, je l'ai vérifié auprès de la SNCF. Donc ce serait peut-être intéressant de réfléchir si on ne pourrait pas avoir une intermodalité, puisqu'aux Vaîtes passe effectivement le TCSP. Probablement qu'il y a des difficultés à réaliser de façon concrète les travaux, mais bien avoir en tête qu'à la fois pour le Plateau et pour la partie Est ce serait un vrai plus, et si on a une intermodalité réussie et performante, ce sont des clients supplémentaires qui viennent sur le TCSP. Donc quand même un vrai intérêt si on évite des ruptures de charge sur l'intermodalité entre le TER et le TCSP, et donc je crois que ça a été dit, mais tu nous as indiqué que tu étais ouvert à cela, qu'on puisse amender ce projet. Par contre, le projet de référence que l'on doit présenter à l'appel à projets, il est bouclé, on n'a pas à y revenir, mais qu'on ait bien conscience que ce soir on se prononce là-dessus, et moi je voterai pour.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci Daniel. Oui, c'est vrai que le secteur des Vaîtes est un secteur qui se situe à la croisée, cela dit on n'est pas loin non plus de la gare Viotte où là, il y a le TCSP, mais je pense qu'il faut effectivement... cela fait partie des choses... vous savez, quand on construit un TCSP, on le construit pour un siècle. On peut très bien, même... moi, je ne veux pas vous promettre aujourd'hui qu'il y aura une halte ferroviaire aux Vaîtes, ce n'est pas prévu. Par contre, on peut très bien prévoir qu'à terme effectivement on fasse les choses de telle façon que cela soit possible. En fait, une halte ferroviaire aux Vaîtes, c'est quoi ? C'est un ascenseur, c'est tout. Pourquoi pas ? Et moi je pense que ça fait partie des choses que dans les études on pourra prendre en compte pour enrichir. Vous avez bien compris que je ne m'engageais pas aujourd'hui que ça se fasse, cela fait partie des choses que l'on doit pouvoir mettre en place. Parce que pour moi, ce qui me guide toujours, vous le savez, c'est toujours l'équilibre Est / Ouest. Pourquoi, au fond, on est allé plus loin sur l'Est avec le TCSP que sur l'Ouest ? Il y a deux raisons, c'est que premièrement c'est plus facile à faire à l'Est parce que la zone va être construite et que l'on va faire payer cela en grande partie par ceux qui vont la construire, et qu'actuellement il y a quand même, qu'on le veuille

ou non, un déséquilibre commercial entre l'Est, le Nord et l'Ouest, le pôle le plus dynamique - il suffit de voir la circulation - c'est l'Ouest, un peu moins mais encore dynamique, c'est le Nord, et où il y a de grandes difficultés c'est l'Est, c'est pour cela qu'en termes de priorités, si on doit accélérer un peu la progression, c'est plutôt sur l'Est et ensuite il faudra effectivement, sur l'Ouest, j'ai déjà dit ce que j'en pensais, regarder ce qu'on peut faire là-bas, mais il y a aussi des phasages nécessaires.

Pascal CURTY, je crois que c'est Pascal CURTY, Christophe, pardon, excusez-moi.

**M. CURTY.-** Tout simplement, merci Monsieur le Président, juste une petite remarque, j'en avais fait part lors des concertations. On dit que le TCSP désengorgera Besançon, je voudrais que l'on pense notamment à l'entrée Est où il n'y a toujours pas de contournement. J'aurais voulu qu'on puisse voir une alternative pour cette entrée Est, voilà, simplement.

**M. LE PRESIDENT.-** Ça, vous m'en avez parlé, concernant la rocade Nord Est ?

**M. CURTY.-** Oui, le Nord Est, notamment l'entrée de l'Est Chalezeule, ou voir si un arrangement pourrait être entendu avec l'autoroute, j'en avais parlé en concertation. C'est juste une petite aparté, mais Besançon est tout de même la seule ville de France où l'autoroute est payante.

**M. LE PRESIDENT.-** Pour ne rien vous cacher, vous verrez au niveau du budget que nous avons prévu une somme puisque nous sommes en négociation avec APRR, et je dois rencontrer très prochainement le directeur régional, dans combien de temps ? Le 15 janvier je dois rencontrer le directeur régional. Nous avons prévu une somme au budget pour effectivement mettre en place un dispositif qui ne rendrait pas forcément la gratuité, mais une partie serait prise en charge, un abonnement, en charge par l'Agglomération, une partie par APRR et une partie par l'utilisateur pour rendre quasiment, pas gratuite, mais quasiment gratuite la partie entre l'échangeur de Marchaux / Chaudfontaine et l'échangeur de Chemaudin pour faire en sorte... et puis bien sûr celui de Valentin au milieu, inciter les gens qui le peuvent à passer par là. Ça, non seulement c'est en cours mais c'est déjà dans le budget, dans les prévisions de budget, et c'est donc en 1<sup>ère</sup> commission.

L'échangeur, qu'est-ce que j'ai dit ? Chemaudin, oui, je le dis toujours, excusez-moi Monsieur le Maire, c'est Vaux-les-prés, excusez-moi.

**M. GAVIGNET.-** On va dire l'échangeur GAVIGNET, comme ça il n'y aura pas d'erreur !

**M. LE PRESIDENT.-** Oui, GAVIGNET, comme ça c'est les deux GAVIGNET, on va l'appeler l'échangeur GAVIGNET. On a déjà le rond-point JOSSE, maintenant on a l'échangeur GAVIGNET !

Donc l'échangeur de Vaux-les-Prés que tout le monde appelle ici l'échangeur de Chemaudin, que veux-tu que je te dise ? C'est comme ça !

Très bien. Ensuite, Christophe LIME.

**M. LIME.-** Monsieur le Président et chers collègues, aujourd'hui notre Agglomération doit prendre la décision la plus importante depuis sa création, vous l'avez dit, avec le lancement de sa première ligne TCSP, le choix du type de matériel et son tracé. Les élus communistes soutiennent un projet TCSP nécessaire à l'évolution de notre Agglomération. Nous nous sommes fortement impliqués dans ce dossier qui va structurer notre Agglomération dans les années à venir, sa mise en œuvre va permettre de redéfinir l'intégralité des modes de transport. Dès début novembre 2008 nous avons fait parvenir à tous un projet qui reprenait l'intégralité de nos propositions afin d'éviter une prise de parole trop longue, mais permettez-moi d'insister sur quelques points.

Nous sommes partis de nos possibilités financières suite à l'analyse présentée à notre Assemblée pour pouvoir structurer notre projet. En fonction de ces analyses, nous pensons que la somme des 180 M€ ne doit pas être dépassée afin de ne pas mettre en difficulté notre collectivité et d'assurer d'éventuels



dépassements financiers, résultat impondérable à une telle opération, et de pouvoir prévoir rapidement des extensions de réseau en fonction de l'éventuelle augmentation de la fréquentation.

Des agglomérations n'ayant pas suffisamment anticipé se retrouvent en limite financière, l'exemple de l'agglomération de Clermont-Ferrand étant riche d'enseignements, elle envisage dès 2009 différentes mesures dont la mise en place d'une taxe additionnelle sur la taxe d'habitation pour pallier aux augmentations de charges liées à la mise en œuvre de son tramway.

Cette somme de 180 M€ intègre des subventions que nous savons très aléatoires. Nous proposons l'abandon des 20 M€ de subvention versée par la Ville de Besançon qui devraient s'ajouter aux 20 M€ d'aménagements urbains, ainsi qu'aux 8 M€ pour ses services d'eau et d'assainissement dans le cadre des dévoies des réseaux.

Dans le cadre de l'appel à projets prévu par l'Etat en janvier 2009, nous serions une des seules villes-centres à être obligée de subventionner un tel projet.

En fonction de la taille de notre Agglomération la question que nous devons nous poser est : quel sera le mode de transport qui émergera demain et qui correspondra le mieux à notre agglomération ? La réponse doit donner une image attractive, des capacités importantes de transport permettent l'accessibilité à tous et nous pensons que nous avons deux choix possibles aujourd'hui, soit un système de tram sur fer ou pneu, soit un système à guidage magnétique.

Sur le plan financier, et avec l'expérience acquise, le premier type de matériel se situerait sur un coût financier au-dessus de 20 M€ du kilomètre, alors que le deuxième se situe aux alentours de 11 à 12 millions du kilomètre.

Dans l'appel à projets de janvier 2009, l'ensemble des agglomérations présenteront leur chiffrage, et aucun projet de tramway n'est prévu en dessous de 20 M€ du kilomètre. Brest, Dijon : 21, Rennes : 27, Lens : 20, Le Havre : 20, Tours : 22, Orléans : 25, et Angers qui termine son appel d'offres sur sa deuxième tranche avec un coût supérieur à 20 M€ du kilomètre.

A Besançon nous espérons avoir, avec des modifications liées à des structures techniques allégées, à la mise en place de tronçons en ligne unique sur une partie du tracé, avoir un appel d'offres intéressant et arriver à un tramway avec un coût de 15 M€ du kilomètre. Nous pensons qu'il sera difficile d'arriver à un tel objectif, mais nous aurons la réponse courant 2009, et le Président s'est engagé, et l'a redit ce soir, à reconsulter notre Assemblée en cas de dépassement du coût estimé aujourd'hui à 210 M€, ainsi qu'à la non-obtention des subventions d'environ 60 M€.

**M. LE PRESIDENT.**- 200 plus ou moins 20, j'ai dit.

**M. LIME.**- C'est donc un tramway à prix jamais obtenu en France que nous souhaitons lancer ce soir. Les deux plus grands risques sur ce choix étant de nous retrouver sans projet à l'automne 2009, ayant perdu les subventions de l'Etat.

Le deuxième choix n'est pas sans risque non plus. Le système par guidage magnétique n'est toujours pas homologué en France, malgré les premières réponses favorables de CERTIFER. L'homologation définitive devrait intervenir avant l'été 2009, son principal intérêt est sa compatibilité financière avec les possibilités de notre Agglomération. La question, je le répète : quel sera celui qui émergera demain entre ces deux choix ?

Il y a quelques années, il n'existait que le tram-fer. Des collectivités ont fait le choix du tramway pneu avec des coûts moins importants, technologie qui arrive aujourd'hui à maturité. Demain, guidage par fer ou guidage magnétique ? Le choix n'est pas simple. La voix de la sagesse ne serait-elle pas d'attendre et de représenter un dossier lors du prochain appel à projets de l'Etat prévu dans 3 ans, de laisser émerger plus significativement ces nouvelles technologies ? Ce n'est pas le choix qui nous est proposé ce soir, et il faut bien trancher entre les deux.

Incertitude financière ou incertitude technique ? Pour notre part, nous faisons le choix de la deuxième solution. Nous proposons de lancer l'appel d'offres avec du matériel à guidage magnétique sous condition d'homologation et de prendre la décision définitive à l'automne 2009 avec l'ensemble des données techniques et financières.

En tout état de cause et quelle que soit notre décision sur les deux choix, notre choix définitif se fera à cette période. C'est un choix ambitieux pour notre Agglomération que nous proposons ce soir, étant acceptable sur le plan financier et qui semble mieux correspondre à la taille de notre Agglomération, et ça a été dit ce soir, et à ses enjeux. Il nous laisse la possibilité, dans une quinzaine d'années, de faire évoluer le type de propulsion lors du renouvellement du matériel roulant en fonction des avancées technologiques.

Concernant le tracé, nous avons fait des propositions par un passage par la place de la Révolution, choix de plus en plus soutenu par la population et de nombreux acteurs économiques. Nous pensons que cette variante liée au tracé quais / le long du Doubs, n'a pas suffisamment été présentée lors de la concertation préalable, et nous ne disons pas qu'elle n'a pas été présentée. Depuis qu'elle est connue, elle suscite au minimum beaucoup d'intérêt. Nous pensons que la réflexion doit se poursuivre. Ce délai supplémentaire pourrait être mis à profit pour permettre d'étudier de manière plus approfondie les tracés, le nombre de bus qui seront maintenus au centre-ville. Et je rappelle qu'il y a 1 200 bus aujourd'hui au centre-ville, demain il en restera 650, soit par un passage par la place de la Révolution, soit par un passage place du 8 septembre, de la faisabilité technique et le chiffrage des coûts pour tous les concessionnaires des réseaux pour dévoyer leurs ouvrages, de vérifier les capacités de résistance des ouvrages d'art parce qu'ils n'ont pas été étudiés aujourd'hui.

**M. LE PRESIDENT.-** Ce n'est pas vrai !

**M. LIME.-** Lors de l'appel à projets que nous allons présenter en janvier 2009, le choix du matériel n'est pas obligatoire mais sera considéré comme un indicateur fort de la maturité du projet, mais sur le tracé il peut être proposé plusieurs variantes. L'appel d'offres public permet, et c'est souvent le cas, des propositions de variantes qui laissent aux entreprises la possibilité de les chiffrer pour nous, et pour nous de faire le meilleur choix en termes techniques et financiers.

Nous proposons de retenir cette possibilité et de lancer l'appel d'offres avec les deux variantes possibles au niveau du tracé. Monsieur le Président, nous souhaitons que cette proposition soit soumise au vote de notre Assemblée, nous vous en remercions par avance.

**M. LE PRESIDENT.-** J'ai déjà répondu plusieurs fois à Christophe LIME, mais je vais le lui redire.

D'abord ce n'est pas possible ce qu'il dit et il y a beaucoup d'inexactitudes, beaucoup trop d'inexactitudes, ce qui m'étonne d'ailleurs de sa part, je suis un peu surpris. Quand vous dites que concernant les prix, ce serait le tramway le moins cher, oui, la différence c'est que LOHR, ils sont venus nous voir avec des coûts et demain ils s'engageront. Ce que nous leur avons demandé, c'est que lorsque nous signerons avec LOHR ou avec ALSTOM ou avec un autre, ils s'engageront sur l'ensemble du système, ce n'est donc pas quelque chose que nous lançons en l'air. Et nous avons pour LOHR, pour ALSTOM, des coûts avec en face de chaque poste le coût sur lequel ils s'engageront, et je pense que les autres feront la même chose.

Concernant LOHR, le Philéas qui me paraissait un système intéressant, je vais vous le redire, je ne le dis pas à Christophe, je le lui ai déjà dit la dernière fois, mais ceux qui vont évaluer le projet, notre appel à projets, c'est entre autres le CERTU, et le CERTU, le 13 novembre 2008, c'est-à-dire il y a un mois, qu'est-ce qu'il me dit ? Le CERTU pense que les besoins de capacité à long terme, les enjeux d'insertion urbaine... je ne veux pas revenir là-dessus, que le Philéas fait 2,55 mètres et qu'il passe difficilement, mais ça, on le sait, on en a déjà parlé amicalement avec Christophe, le CERTU pense que les besoins de capacité à long terme, les enjeux d'insertion urbaine, tout cela a été lié au choix plutôt du tramway sur fer ou sur pneu pour l'agglomération de Besançon. Parce qu'on sait très bien aussi qu'en termes, et d'ailleurs ils le disent plus loin, qu'en terme de capacité on serait vite dépassé par les besoins en capacité. « Ainsi le système Philéas pourrait très rapidement être en limite de capacité peu de temps après sa mise en service. » Ça, ce n'est pas Jean-Louis FOUSSERET, c'est le Ministère de l'écologie et de l'énergie qui l'écrit, ce sont ceux qui vont analyser nos dossiers. En plus, en outre tu l'as dit, mais ce n'est quand même pas rien, ce système n'est pas homologué, il n'y en a aucun qui fonctionne. Alors on peut attendre effectivement, en disant : « on attend

que ça se passe », oui, mais on perd 3 ans. Si le système est homologué, moi je vous propose une démarche inverse, si notre système, ce système-là, était homologué par bonheur pour les gens de Douai, et que nous, nous ne soyons pas dans les clous, il sera à ce moment-là assez tôt, puisque de toute façon nous n'aurions pas d'aide de l'Etat, il sera suffisamment tôt pour pouvoir nous relancer dedans, mais il ne faut pas faire les choses à l'envers. Parce qu'on me dit : « le risque technologique est fort sur le système Philéas qui comporte de multiples innovations non éprouvées et qui attend toujours son homologation sur le projet de Douai ». Certes, il y a eu CERTIFER mais il y a encore beaucoup d'autres homologations à venir. « L'absence de retour d'expérience ne permet pas de conclure de façon satisfaisante sur la durée de vie de ce système et sur les coûts d'investissement et d'exploitation à long terme. Néanmoins, il n'est pas exclu de penser que ces coûts soient de l'ordre de ceux du tramway, voire même plus cher, pour une version électrique qui, de toute façon, n'a pas encore été développée par le constructeur. » Quand un président responsable reçoit cela alors qu'il était plutôt favorable à cela, il dit : « je ne vais quand même pas proposer à mon Agglomération un projet alors que le Ministère qui va valider ce projet me demande d'une façon très claire de ne pas le faire », cela ne s'appellerait pas de la responsabilité.

D'autre part, quand on parle des quais, attendez, toutes les versions ont été proposées à la concertation. Il y a eu des dizaines et des dizaines de tracés et d'études d'insertion, j'en ai vu, on a même fait des simulations, tout cela a été étudié. Quand tu dis « la résistance des ponts n'a pas été étudiée », bien sûr que si ! J'ai même fait réétudier la résistance du quai Veil Picard pour voir si en allant un peu plus profond, mes services m'ont d'ailleurs donné les résultats il y a quelque temps, il n'y avait pas de risques d'éboulements. Parce que ce qu'on ne dit pas sur le quai Veil Picard, quand j'entends dire, et là je ne suis pas d'accord là-dessus avec Pierre CONTOZ, que le passage par le quai ça rapproche de Saint Jacques. Quand vous êtes à Chamars, au feu de Saint Jacques, là, vous êtes aussi près, que vous partiez par la rue Nodier ou que vous partiez par l'avenue du 8 mai 1945, vous êtes à Saint Jacques. La différence, c'est, et André REGANI l'a dit d'ailleurs dans son article ce matin, c'est qu'à Saint Jacques, le Pont Canot qui est actuellement à 2 x 2 voies, avec le transport en commun il passe à 2 x 1 voie sur cet axe fort-là qui emmène entre autres vers la route de Lyon, et que cela pose un vrai problème.

Donc les quais, les ouvrages d'art, ont été étudiés, en plus le tracé par le quai, il fait passer par 3 ponts alors que de l'autre côté il passait que par un pont. Parce que moi, vous savez, j'essaie de faire la synthèse de cela. Moi, le tracé place de la Révolution, je ne le trouve pas idiot du tout, mais après il faut peser le pour et le contre, il n'est pas du tout idiot le tracé par la place de la Révolution. Le tracé dont tu m'as parlé n'est pas idiot non plus, c'est pour cela qu'il faudra certainement affiner un certain nombre de choses, mais après il faudra se décider. Parce qu'il y a quelque chose dont on n'a pas parlé aussi, par rapport à l'accès au centre-ville, c'est deux choses, les personnes à mobilité réduite, mais je pense que Jean-Jacques DEMONET le dira et je le laisserai dire, mais aussi les personnes âgées. Quand on dit que ce n'est pas loin du quai... de la place de la Révolution au centre de la ville, ou de Battant au centre de la ville, sauf que quand vous avez 70, 75 ou 80 ans, c'est un peu plus compliqué quand même, et que demain nous allons plutôt dans une société qui va vieillir que dans une société qui va se rajeunir. Donc ça, c'est quand même important à signaler.

Donc tout cela a été fait dans le détail. Et puis attendre, oui, je suis coincé entre certains qui me disent « tu ne vas pas assez vite » et d'autres qui me disent qu'il faut attendre encore 3 ans. Il y a des moments aussi... après c'est comme avec les ordinateurs, il faut toujours attendre parce que si tu attends ils vont sortir un nouveau modèle qui va aller beaucoup plus vite, mais tu attends et si tu attends, tu attends longtemps ! Pendant ce temps-là, ce que je sais, c'est que les autres n'attendent pas, à Dijon ils ont choisi le matériel, à Montbéliard ils lancent les études, et à Belfort ils vont faire pareil. Ils n'attendent pas ! Et je pense que la solution que je vous ai proposée qui est de dire : « on y va maintenant », comme l'a très bien dit Pierre, ou Daniel HUOT, on essaie cela, on se lance, on répond à l'appel à projets, si demain il y a une difficulté, et il peut y avoir des difficultés, vous ne me direz pas que je ne vous l'ai pas dit, à ce moment-là on n'aura pas perdu de temps, parce que si le LOHR était, par bonheur pour nous, homologué, il ne serait pas de toute façon... oui, le Philéas, il ne le serait pas de toute façon avant l'automne, on n'aurait donc pas perdu de temps. Il sera assez temps, puisqu'on a déjà fait toutes les études d'insertion avec un Philéas, elles ont été

faites, on les a ces documents, il ne sera pas trop tard à ce moment-là pour repartir, et il faudra qu'on se pose la question, est-ce qu'on accepte encore à ce moment-là un Philéas avec des moteurs thermiques, avec des diesels qui, même s'ils sont de cinquième génération, ont un bilan carbone beaucoup moins bon qu'un tram électrique ? Donc il sera toujours temps de le faire, et donc on prend les choses à l'envers. Là, vous prenez les choses à l'envers, nous, on essaie de les prendre, plutôt, me semble-t-il, dans le bon sens.

*(Inaudible)*

**M. LE PRESIDENT.**- Non, on ne peut pas, j'ai des notes, je ne les ai pas amenées là, on a écrit, on a demandé au Ministère, non ! Tu peux toujours mettre ce que tu veux dans ta réponse, mais quand le Ministère te répond qu'il faut que tu aies choisi le tramway, et il nous l'a écrit, le Ministère, quand le Ministère te dit qu'il faut avoir choisi le circuit, enfin le tracé et le système, tu ne peux pas dire : « vous m'avez dit ça mais je fais autrement », tu peux le faire, tu peux faire n'importe quoi, sauf que ton dossier sera shooté, c'est ça ! Alors quand vous dites qu'ils font tous des travaux à 20 M€ le kilomètre, eh bien s'il s'avérait que ce que nous ont dit ALSTOM et LOHR est faux, qu'on ne peut pas le faire à ce prix-là, eh bien on ne le fera pas ! On fera autre chose. Pourquoi on ne le fera pas et que l'on fera autre chose ? Parce que simplement on n'a pas la capacité de se payer un tramway à 290 millions. Enfin si, on pourrait se le payer, mais alors là, Daniel, si on le faisait à 250 millions, là, il y aurait des impacts forts sur le transport. Parce que Gabriel BAULIEU peut le dire, le tracé à 250 / 260 millions, il rentre encore dans le VT, mais cela va nous impacter tellement fort les autres politiques que là on aurait des difficultés. C'est pour cela qu'on a pris à 200 plus ou moins 20, parce que le tracé, financièrement, mais Gaby pourra en dire un mot, autant que je m'en souviens, financièrement à 250, ça restait encore dans l'épure, mais il y avait trop d'impacts ensuite et ça devenait trop délicat et ça mettait en l'air toute notre politique de transports.

Jean ROSSELOT.

**M. ROSSELOT.**- Monsieur le Président, mes chers collègues, une observation liminaire d'abord, j'ai bien conscience du temps qui passe et qu'il faut être succinct, je vais essayer de l'être. Je voudrais d'abord dire en préambule, puisque vous avez cru bon d'insister sur cet aspect des choses, que le principe d'animation d'un grand débat démocratique comme celui que nous avons ce soir, et que vous présidez, ne doit pas commencer par émettre des soupçons vis-à-vis de ses interlocuteurs de vouloir politiser, pas plus d'ailleurs qu'on vous soupçonne d'envisager cette réalisation, d'avoir porté ce projet pour votre réélection de 2014, peut-être les Communistes, les Verts, je ne sais pas, mais en tout cas pas nous. Qu'on en ait déjà délibéré tant de fois n'implique quand même pas qu'on doive tout acquiescer à chaque instant.

Par ailleurs, mon cher Président, si vous vous croyez fort de ressortir les opinions émises ici et là, alors que dire du projet que vous avez défendu, enfin ce n'était pas vous mais Bernard REGNIER...

**M. LE PRESIDENT.**- Ah !

**M. ROSSELOT.**- Mais enfin vous étiez solidaire... attendez, ne commencez pas à me couper les jarrets ! Laissez-moi finir ma phrase !

**M. LE PRESIDENT.**- Je n'ai rien dit ! Il est incroyable !

**M. ROSSELOT.**- Que dire du projet que votre collègue adjoint Bernard REGNIER avait défendu, mais je le répète, la solidarité de l'exécutif faisait que vous le défendiez aussi, je me souviens très bien de cette maquette que vous aviez sous les yeux, une maquette... en tant qu'adjoint, sous la tribune du maire et des adjoints, représentant le matériel en usage à Nancy d'un projet sur pneu. Bon, depuis vous avez, vous aussi, évolué, et je ne vous le reproche pas, car, mes chers collègues, je pose la question suivante : les conditions économiques n'ont-elles pas beaucoup évolué ?

Lorsque, Monsieur le Président, vous avez présidé la première réunion dédiée à la concertation, à Micropolis le 11 octobre, j'y étais en effet, nous avons tous pris la parole, est-ce qu'on pensait à ce moment-là à un tel amoncellement de nuages sur notre économie et sur nos entreprises ? Et pourtant ce n'est pas si vieux que cela, et je dis que cela doit nous interpeller et peut-être nous faire réviser certaines de nos positions. Voilà la première réponse que Jean-Jean peut faire à Fou-Fou.

*(Brouhaha dans la salle)*

**M. ROSSELOT.-** Fou-Fou au sens patronymique, pas... le sens patronymique, au sens patronymique.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Si j'avais fait cela à l'inverse, il m'aurait dit : « Monsieur le Président, restez respectueux ».

**M. ROSSELOT.-** Comme on dit dans les cours de récréation, c'est vous qui avez commencé.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Oui, mais moi je ne me considère pas comme dans une cour de récréation !

**M. ROSSELOT.-** Vous avez vu, mes chers collègues ? Un exemple du travestissement. Je n'ai pas dit qu'on était dans... j'ai dit : « comme on dit dans une cour ».

Pour aller vite, notre projet qu'a développé élégamment Edouard SASSARD, pour résumer, parce qu'il y a certains autres aspects sur lesquels c'est la grandeur de notre démocratie de faire valoir, même si cela dure un peu, tous les aspects d'une question. Moi, je le résume en disant qu'il est moins cher, qu'il est un vrai projet d'agglomération et qui répond au statut de capitale régionale et de centre régional de l'agglomération de notre ville, et un service qui serait plus rapidement mis en œuvre.

Vous avez, dans votre introduction, vous avez surtout au fond plaidé la baisse des coûts, vous voyez bien qu'à chaque étape il y a du nouveau. Le discours que vous avez tenu ce soir sur la baisse des coûts, peut-être que oui, ça vous réveille la nuit, c'est peut-être pour cela que vous insistez, c'est pour cela qu'on peut aussi évoluer. Au fond, on ne vous reproche pas de ne pas envisager un nouvel impôt ou d'augmenter les impôts, on vous reproche simplement, on reproche au projet, c'est un grand débat d'idées, de risquer de mettre en péril la santé des entreprises et donc l'emploi. C'est surtout cela notre préoccupation, mettre en péril compte tenu des difficultés qui sont à prévoir pour nos entreprises. C'est la raison pour laquelle de 200 millions nous proposons de ramener le projet à 100 millions, et où est le miracle ? Où est le miracle pour passer de 200 millions à 100 millions ? Eh bien il tient en deux termes, d'abord, je le répète en dépit de ce que vous avez pu dire, la mobilisation de ce gisement, de ce véritable puits de pétrole que constitue la ressource ferroviaire, l'étoile ferroviaire. Vous pouvez toujours dire que des cabinets suisses, etc., moi, j'aurais voulu que vous nous ameniez un haut responsable de RFF pour nous dire exactement ce que cela aurait coûté. C'est le premier terme qui nous permet de ramener à 100 millions.

Et le deuxième terme, c'est le mi-rail, bien sûr qu'on est tous idéalement pour le rail, mais on n'a pas les reins aussi solides que Montpellier ou Strasbourg, hélas pour le moment ! Et peut-être encore pour longtemps, tachons de raccourcir ce délai. Donc on n'est ni le mi-rail ni BHNS, on est pour le système existant en beaucoup plus économe, mais j'ai comme l'impression que cela a échappé à beaucoup, notre proposition de plus grande mobilisation de la ressource ferroviaire ne va pas sans ce volet très important du site propre à partir des matériels existants, on pourra toujours moderniser, acheter des bus plus performants, plus propres, tout ce qu'on voudra, mais là c'est un des deux axes essentiels de notre projet, c'est-à-dire utiliser le tracé, le tracé que nous avons défendu, mais ça pouvait aussi correspondre à d'autres tracés, et aménager en sites propres, couloirs autonomes, ce qui évidemment est sans commune mesure avec la réalisation d'un rail, même si idéalement le rail c'est mieux. Cela nous permet de passer de 200 millions à 100 millions.

Alors un mot pour terminer sur le ferroviaire, vous dites : « vous n'êtes capables que de proposer un TER, un TER d'agglomération », d'abord je vais vous dire une chose, mes chers collègues, je ne suis pas ingénieur, je ne suis pas spécialiste, mais je me suis demandé souvent d'où venaient ces encombrements, ces embarras, ces gens qui se plaignent depuis... des gens qu'on connaît depuis 10 ans ou 20 ans qui vous disent : « si je n'arrive pas à 7 heures moins 10, à 7 heures 20, à 7 heures 10 à tel parking, je ne peux pas travailler parce que je ne peux pas trouver de place » d'où vient tout cela ? Nous sommes une capitale régionale où affluent des plaines et des montagnes, comme dit la chanson, des milliers et des milliers de personnes qui ne peuvent pas faire autrement que de prendre leur voiture, des étudiants, il y en a 20 000 à Besançon, des personnels de santé, beaucoup de personnels administratifs, ça compte énormément. Et vous ne pouvez pas dire qu'on répond à un véritable projet qui va fluidifier la circulation si vous ne dépassez pas l'agglomération, et là, je remets, je replace mon discours au SCoT qui me paraît être d'une grande carence, parce que les problèmes on va les résoudre dans le cadre du bassin de vie, et pas seulement de l'agglomération. Ce qui me fait dire que le projet de transport en commun, effectivement vous avez raison, ce n'est pas que du site propre, mais c'est un projet de plus grande envergure qui ferait que la ressource ferroviaire serait mobilisée de Baume-les-Dames à Saint-Vit, parce qu'à Baume-les-Dames et à Saint-Vit on peut faire demi-tour, ce serait déterminé aux rames qu'on achèterait, aux autorails de grande capacité, ou bien d'Auxon et de Valdahon. On crée, on construit trois nouvelles haltes, une à Rivotte, une aux Marnières et une au pôle santé, et celle du pôle santé n'est pas incompatible avec un grand parking, alors ce sera à voir bien évidemment avec les autorités municipales, à Franois. Mais beaucoup d'avis sont sur ce point, une halte au pôle santé sans parking, mais une grande plate-forme d'éco-mobilité durable autour de Franois assortie de services, pressing, garagiste, etc. C'est vers cela qu'il faut aller. Et en effet, on peut glisser, on peut incérer, vous disiez tout à l'heure, le fret, le trafic, on peut y incérer des rames à haute capacité toutes les 3 minutes sur les tronçons que je viens de citer.

Voilà, mes chers collègues, moi je suis certain que vous pourriez encore requalifier le projet présenté sous cet angle, je le répète, et c'est sincère, ce n'est pas politique, c'est sincère, moins cher, 100 M€ au lieu de 200, répondant plus aux besoins de l'agglomération et au statut de capitale régionale de Besançon et du Grand Besançon, et plus rapidement mis en délai par l'aménagement plus rapide en effet des voies en site propre.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci Monsieur ROSSELOT. J'ai déjà répondu globalement à Monsieur SASSARD, ce que vous nous décrivez, ce n'est pas un TCSP, c'est l'utilisation de la croix ferroviaire, et j'ai déjà très très largement répondu à cela. Je ne peux quand même pas boudier le plaisir de rappeler quand même ce que vous disiez le 31 mai 2001 : « La tendance lourde vers laquelle il faut aller c'est quand même celle du développement du transport en commun pour le bien des habitants, et on peut s'étonner que cela n'ait pas été conçu plus tôt. En ce qui concerne le tramway, il y a le tram sur pneu qui n'est pas idéal, c'est le tramway qui a un fort effet porteur, il faut voir cela à Bâle. Allez à Bâle, comme ils l'ont fait en 57 », vous n'avez pas parlé à ce moment-là... vous parliez, à juste titre d'ailleurs, du tramway, et vous me disiez même, d'ailleurs, le 9 mars 2006, c'est moins vieux : « Monsieur le Maire, on est là... c'est la règle de la démocratie » vous le dites souvent, vous avez d'ailleurs démarré comme cela, vous avez raison, mars 2006 : « on est là pour souligner les carences... » Monsieur ROSSELOT vous me reprochez de vous couper, vous et vos amis, et vous ne faites que cela. Alors allez-y, c'est votre deuxième intervention, allez-y.

*(Inaudible)*

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur OMOURI, ce n'est pas vous qui gérez la salle !  
« C'est la règle de la démocratie, on est là pour souligner les carences et ce qui ne va pas, alors quand je vois le tramway de Saint-Etienne, ville de taille à peu près comparable, eh bien eux ça roule depuis longtemps, il y a 6 ans. Qu'est-ce que vous foutiez ? » et Monsieur Jean ROSSELOT : « Quand bien même il n'y aurait que Saint-Etienne et Caen, des villes assez comparables à la nôtre, ça suffirait quand même pour souligner vos

carences, eux roulent et nous, on a des maquettes. Il y a 6 ans on a transféré les études à l'Agglomération et on en est toujours là », et vous me demandez aujourd'hui de ne pas aller encore plus vite !

Parce que ce que vous nous proposez, et j'arrête là-dessus, je ne répondrai pas plus, vous n'avez pas fait un TCSP, vous avez fait une amélioration de la croix ferroviaire, mais ça je l'ai dit à Monsieur SASSARD, je ne recommence pas là-dessus.

Monsieur GONON.

Je pourrai vous donner les copies, je les ai en double.

**M. GONON.**- Oui, Monsieur le Président, il y a quelques instants vous avez dit : « les constructeurs, ils s'engageront demain sur le prix », mais vous nous demandez ce soir un engagement ferme. Alors je voudrais simplement vous dire que les 3 ou 4 pages du rapport qui nous a été remis la semaine dernière nous semblent assez limitées et ne répondent pas à toutes les questions que nous nous posons et que nous voudrions vous poser, et nous aimerions que vous répondiez avec précision à quelques questions.

La première question concerne l'emprunt que vous allez contracter, son taux, sa durée, son indexe. Nous avons, nous, calculé que cet emprunt de 98 millions allaient générer 72 millions d'intérêts qu'il allait bien sûr falloir rembourser et qui s'ajouteront à l'investissement initial. Vous parlez de subventions, Christophe LIME et le parti Communiste vous avaient donné leur position il y a quelque temps, dans ce document il y avait des chiffres indiqués de la Région, du Département, de la Ville, est-ce que ces subventions sont acquises ou est-ce qu'elles sont simplement espérées ? Et au cas où elles ne seraient pas accordées dans leur totalité, avez-vous un plan B pour financer ce TCSP ? Je vous rappelle que 10 millions de subventions en moins représentent un peu plus de 7 millions d'intérêts en plus.

Quel est le coût de fonctionnement annuel de ce tram ? Nous n'avons pas vu de prévisionnel d'exploitation dans votre dossier. Quel est le déficit d'exploitation annuel prévisionnel ? Sur GINKO nous avons retenu que le déficit annuel était de l'ordre de 69 % des recettes d'exploitation, est-ce qu'il sera identique sur ce tram et qui le paiera ?

Est-il exact que les aménagements urbains de la Ville de Besançon vont coûter 40 M€ et qu'ils ne sont pas compris dans ce budget CAGB ? Vont-ils s'ajouter aux 20 millions de subventions que la Ville va verser à la CAGB pour la réalisation du tram ?

Nous n'avons pas non plus beaucoup d'indications sur la politique tarifaire que vous envisagez.

**M. LE PRESIDENT.**- Et la couleur du ticket, aussi !

**M. GONON.**- La couleur, tout à fait.

Nous n'avons pas non plus l'incidence du redéploiement de GINKO à l'occasion de l'installation de ce TCSP. Quelles sont les économies que vous pensez tirer de ce redéploiement de GINKO ?

Mais revenons quelques instants quand même sur cette non-desserte des zones d'activités commerciales de Besançon, de Franois et de Thise. Des zones comme Vauban, Trépillot, Tilleroyes, Châteaufarine, Temis, des milliers de déplacements chaque jour vont être ignorés par ce tram. Et quelle justification également à la non-desserte des zones de formation, comme notamment la Bouloie, qui draine 5 000 étudiants quasiment chaque jour.

Vous ne nous dites pas le véritable coût pour desservir les jardins familiaux, les stades de foot, la colline du Rosemont, les aires de stationnement des gens du voyage, bref, toute cette zone désertique, je la qualifierai de désertique, entre Planoise et Chamars sur 4 kilomètres, hormis les 408. 64 M€, 64 M€ pour desservir 4 kilomètres de verdure ! Un jour La Fontaine avait écrit Le Rat des Villes et le Rat des Champs, j'ai l'impression que vous allez nous écrire le tram des villes et le tram des champs.

Et puis surtout quel est le véritable mode de transport que vous avez retenu ? Nous n'avons pas eu la chance de participer à tous vos débats préalables, nous n'avons pas eu accès à toutes les études que vous avez réalisées. Il nous semble impensable de nous prononcer ce soir si nous n'avons pas véritablement la solution technique que vous avez retenue en Bureau préalablement à cette réunion ce soir.

Et nous aimerions enfin, pour en terminer, connaître le mode d'exploitation que vous envisagez, est-ce une régie ? Est-ce une délégation de service ?

Voilà, Monsieur le Maire, nous vous remercions par avance de toutes ces précisions que vous voudrez nous apporter.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous remercie. J'apprécie beaucoup votre ton très professoral de nous demander quel est effectivement aujourd'hui le mode de gestion alors que vous savez que nous sommes en DSP jusqu'en 2010 et qu'on va réfléchir, et que je ne peux pas, aujourd'hui, vous dire quel est le mode de gestion, ce n'est d'ailleurs pas à l'ordre du jour. Le ton toujours professoral en disant « quel est le taux, est-ce que c'est indexé sur l'indice PIBOR, quelles seront les commissions ? » Tout cela impressionne beaucoup, pas moi, en tout cas, cela ne m'impressionne pas du tout. Ce que je peux vous dire, par contre, c'est que nous sommes sur la base d'emprunt de 98 M€ sur 35 ans, le taux, si vous êtes un grand devin... c'est vrai qu'un temps vous avez travaillé ... maintenant vous allez travailler à la Caisse d'Épargne, si vous êtes un grand devin ou si vous pouvez me dire, vous, dans quelles conditions financières on va contracter les emprunts ! On s'est basé sur 4,5 %, on peut penser que ce sera peut-être un peu plus bas, mais moi, jusqu'à aujourd'hui, je ne sais pas vous dire, aujourd'hui, Monsieur GONON, quel sera le taux.

Vous me dites aussi : « Quelle sera la politique tarifaire ? » Attendez ! Quand même ! J'ai vu un certain nombre de sourires, il faut rester correct, mais on répond à un appel à projets, on ne sait pas encore quelle va être la politique tarifaire, quand même ! On ne le sait pas encore. C'est pour cela que je vous ai dit, excusez-moi, c'est de l'impertinence, on ne connaît pas non plus la couleur du ticket. Le mode de gestion, je vais vous dire, ce sera celui qui nous permettra d'avoir le meilleur service et qui coûtera le moins cher ! C'est comme cela que je fais toujours ! Aujourd'hui je ne suis pas capable de vous le dire.

Le coût annuel du tram, quand vous dites que tout cela n'est pas prévu, c'est prévu dans notre plan pluriannuel d'investissement et de fonctionnement, le coût annuel du tram est chiffré à 9 M€. Il y aura des lignes de bus en moins puisque les lignes de bus qui passeront au centre-ville ne vont plus être là puisqu'il y aura un tramway. C'est chiffré à 3,5 millions, plus 2 millions de recettes supplémentaires. Pour l'instant, cela fait un déficit aux alentours de 3 M€. Mais moi, ce que j'ai demandé à nos exploitants dans le cadre de la DSP, c'est qu'eux ils arrivent le plus près de zéro possible. Il y en a déjà un ici, il l'entend, et puis les autres, quand ils viendront, je leur dirai, qu'on arrive le plus près possible de zéro parce que je pense, tout comme on l'a fait avec la chaufferie, tout comme on l'a fait déjà dans le cadre du TCSP, il y a des choses à gratter. Et moi je prendrai sans hésitation celui qui aura le meilleur service au meilleur coût, si c'est le même, c'est le même, s'il faut changer, on changera.

Après, vous me demandez les taux, la durée, un engagement ferme ; mais qu'est-ce que je peux proposer comme engagement plus ferme que lorsque j'ai dit que je m'engageais solennellement que si on ne respectait pas les 200 plus ou moins 20 on revenait ici pour discuter. Qu'est-ce que vous voulez comme engagement plus ferme que cela ? Je ne sais pas ce que je peux vous dire de plus ! Si ce n'est que j'ai bien compris que vous ne vouliez pas voter ce projet pour dire « on n'est pas contre, mais voyez, on n'a pas voté pour quand même, parce que c'est trop cher, les entreprises... » d'accord, mais moi, la différence entre vous et moi, c'est que vous, vous pouvez dire cela, on peut le dire facilement quand on est du côté de l'opposition, moi, ici, comme au Conseil municipal, parce que moi j'apprécie particulièrement ce qu'ont dit beaucoup de maires ici ce soir qui ne sont pas forcément des maires... qui sont des amis proches, mais ici on ne fait pas de politique, on n'en fait pas et moi je ne veux pas en faire. Je remarque d'ailleurs que les principales remarques, à mon avis d'ailleurs infondées, viennent surtout de membres du Conseil municipal de Besançon. Les autres ont posé des questions justes, des questions, des précisions, et c'est normal, et c'est ça le rôle de la démocratie, c'est ça le rôle d'un débat comme cela, ce n'est pas de vouloir venir ici pour se payer le maire, pour faire un bon mot pour que ce soit repris demain dans la presse, parce que ça, les gens ne le retiendront pas, les bons mots que vous avez faits, ils retiendront si aujourd'hui nous avons pris la bonne décision pour faire en sorte que dans l'Agglo il y ait un moyen de transport en commun qui fonctionne et qu'on continue à se développer.



Alors moi je ne sais pas vous répondre, je vous l'ai dit, sur le mode de gestion. D'ailleurs, si je le disais aujourd'hui, déjà je serais totalement hors la loi parce que ça voudrait dire qu'on a déjà choisi. Le déficit prévisionnel, je n'en sais rien, c'est les études qui vont nous le dire. Quant au coût, je vous l'ai dit, je me suis engagé par rapport à cela, et je me suis engagé sur des bases qu'ont m'a données, que m'ont données les transporteurs, que d'autres me donneront. S'ils se sont trompés ou s'ils m'ont menti, la sanction sera immédiate, nous ne ferons pas ce projet, puisque je l'ai dit, voilà. Que voulez-vous que je vous dise de plus ? Les 40 millions dont vous parlez, c'est un coût maximum, on verra ce que ça... mais c'est vrai que la Ville de Besançon peut effectivement et devra participer pour l'aménagement, parce que le TCSP... moi, je vais vous dire, je suis à la fois Président et Maire, quand le TCSP, on va refaire la voie centrale sur laquelle va passer le tramway, je pense qu'il faut que ce soit la Communauté d'Agglomération qui paie, c'est le TCSP. Mais si, en passant, on fait la place Saint Jacques, je ne vois pas pourquoi je ferais payer à la Communauté d'Agglomération la réfection de la place Saint Jacques, ce sont des aménagements urbains de Besançon, c'est à la Ville de les prendre en charge, et je vais essayer d'être juste. C'est pour ça que proposer un projet de 14 M€ pour la place Saint Jacques, j'ai dit : « qu'est-ce que vous allez faire là-bas, place Saint Jacques ? On ne va pas mettre 14 M€ pour refaire la place Saint Jacques », vous ne voudriez pas, quand même, que je fasse payer les aménagements de la place Saint Jacques aux habitants de Dannemarie-sur-Crête ou d'Auxon-Dessus, ils seraient les premiers...

**Un intervenant.-** A Dannemarie il s'en fout !

**M. LE PRESIDENT.-** A Dannemarie, il s'en fout, mais bon ! Mais ils seraient les premiers à me le reprocher. Donc les choses sont claires. Tout ce qui est de l'emprise TCSP, si on doit refaire, par exemple, aménager un pont pour que le TCSP puisse passer dessus, ça, c'est l'Agglo. Tout ce qui est après, embellissement de la ville, si en passant place Saint Pierre, place du 8 septembre, il faut refaire la place, le tracé central ce sera l'Agglo, le reste c'est la Ville qui le paiera, c'est normal. C'est normal !

Et puis quand j'ai entendu tout à l'heure un collègue et néanmoins ami qui parlait de Clermont-Ferrand, du coût supplémentaire, vous savez pourquoi, Clermont-Ferrand... ce n'est pas parce qu'ils se sont trompés à Clermont-Ferrand. Parce que Sergio GODARD que je connais bien, qui est un de mes amis, je lui dis : « ça va, le TCSP ? », il me dit : « attends, tu rigoles si ça va, sauf que maintenant ça me coûte cher, parce qu'on avait prévu 40 000, il y a 60 000 ». Ils vont être à 60 000 passagers par jour dans le transport en commun à Clermont-Ferrand, 60 000 par jour !

Tu sais pourquoi ils ont du déficit, Christophe ? C'est parce que l'Agglo ne mettait pas un centime là-dedans, et que c'était tout le syndicat mixte qui payait, et maintenant il a dit : « les gars, il faut que l'Agglo elle paie un peu », ce n'est pas parce qu'ils ont fait un TCSP, c'est parce que maintenant ils rajoutent des rames. Vous savez d'où il vient, le déficit de Clermont-Ferrand ? C'est que ça fonctionne tellement bien qu'il faut racheter des rames, parce qu'ils avaient prévu 40 / 45 000 et maintenant il y en a 60 000. Voilà d'où vient le déficit de Clermont-Ferrand, et ça, Christophe LIME, tu aurais dû le dire. Remarquer, la source n'est pas très officielle, c'est le maire, mais je peux quand même croire que...

**M. LIME.-** Je peux aussi faire une intervention d'une demi-heure, si tu veux !

**M. LE PRESIDENT.-** Non, non, mais c'est ça quand même. La vraie réalité, c'est ça. Le reste, Monsieur GONON, je ne peux pas vous répondre sur le reste, bien sûr, on ne va pas compter deux fois, dans les 40 millions on ne les remet pas en plus. Mais moi je voudrais faire payer à la Ville ce que la Ville doit payer et à l'Agglo ce qu'elle doit payer. Et puis je suis sûr qu'ici tout le monde est d'accord là-dessus, personne n'ira contre, et je ne ferai pas payer à l'Agglo des choses qu'elle n'a pas à payer.

Ensuite, Jean-Pierre TAILLARD.

**M. TAILLARD.-** Je vais essayer d'être le rapporteur des délégués du pôle Sud Ouest puisqu'on s'est réuni il y a une dizaine de jours et ils m'ont demandé de résumer, je vais essayer de le faire fidèlement, un certain nombre de points de vue des délégués du pôle Sud Ouest.

Pour ces délégués le projet est attendu, il est nécessaire et chacun considère que c'est un projet que l'on doit réussir, on n'a pas le droit de le rater. Il faut répondre aux attentes. Lesquelles ? Il faut d'abord qu'on capte tous les flux qui viennent de l'Ouest de Besançon, on sait qu'on a un transit phénoménal qui vient de l'Ouest, et aujourd'hui, ce que l'on sait, c'est que Saint Jacques va déménager sur Minjoz, on a déjà une saturation totale sur Minjoz, et on sait pertinemment que les terrains des Hauts-du-Chazal ont été affectés à des usages bien précis, et que malheureusement sur les Hauts-du-Chazal on n'aura pas un espace suffisant qui permettra d'accueillir tout ce qui va se développer pendant toute la période où on va rembourser ce TCSP, et donc il faut regarder plus loin que ce que j'appellerai l'année prochaine. Donc la première préoccupation c'est effectivement d'ouvrir vers l'Ouest, excusez-nous, on regarde un peu par l'Ouest, mais c'est un peu notre défaut, et il faut que ça fonctionne bien, et il faut que l'accès par l'Ouest soit garanti, on sait aujourd'hui que le carrefour, on va l'appeler du Grill du Trappeur ou de B&B, c'est un carrefour qui est en limite de saturation, sachant qu'il n'y a pas la moitié de l'activité des Hauts-de-Chazal qui est actuellement engagée.

L'autre objectif c'est que ça circule, et que ça circule vite. L'exercice est d'autant plus difficile que les bus du Grand Besançon roulent bien, ils ont des bonnes performances par rapport à d'autres villes, donc aujourd'hui il faut que l'on fasse beaucoup mieux, et faire beaucoup mieux, ça veut dire essayer de se donner des moyens pour ne pas tomber dans des engorgements ou des choses difficiles. J'avoue que samedi passé je me suis laissé accompagner en ville pour faire quelques courses de Noël, et en me baladant dans la Grande Rue je regardais ce que c'était que cette foule dense, et j'ai essayé d'imaginer les bus passer au ralenti avec la clochette, essayer de se frayer un passage. Vous imaginez que c'est un train qui va passer là, tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre, à quelle vitesse pourra-t-il rouler si on veut être en sécurité ?

Donc moi je suis très embarrassé que l'on transforme cette belle Grande Rue à laquelle je suis très attaché, la preuve, je vais m'y promener, en une sorte de quai de gare sur lequel on va avoir un ralentissement, on aura obligatoirement des problèmes de vitesse de trafic, de vitesse et de débit. Et donc, à ce titre, vous comprendrez que parmi tous ceux qui ont abordé le sujet dans cette réunion qui s'est faite sur le pôle Sud Ouest, on est arrivé à cette conclusion qu'il faut trouver un moyen pour que le débit soit assuré dans ce qu'on appelle le centre-ville, et je reprends un propos de Michel LOYAT au printemps, lorsqu'on était en comité de pilotage, l'hyper-centre et la Boucle n'est pas le centre-ville de Besançon, c'est quelque chose de plus large.

Donc aujourd'hui, faire un circuit quai Veil Picard avec un compromis place de la Révolution, parce qu'effectivement il y a un espace public digne de ce nom qui est vraiment tout à fait un point d'accueil et de ralliement, tout le monde a compris que c'était une option qui n'était pas simplement une option d'école. Alors ce n'est pas la première fois qu'on le rappelle, mais très clairement tous les élus sont arrivés à cet avis unanime : portons une attention à ce deuxième trajet. Je prends note que Christophe l'a évoqué, j'ai pris note que Pierre CONTOZ l'avait évoqué, j'ai senti la passion dans son propos, même si après il a montré une forme de sagesse en disant : « je me rendrai au souhait des habitants de la ville ». Nous construisons un TCSP d'agglomération, nous ne construisons pas un TCSP de ville, et on le défend, et pourtant il ne vient pas sur les territoires de la périphérie, et les élus du Sud Ouest défendent, mais ils voudraient le défendre pour qu'ils puissent dire : « ce sera le bon choix », et aujourd'hui c'est la situation.

Alors on nous dit : « le quai Veil Picard, les arbres... ».

**M. LE PRESIDENT.-** Non, ce n'est pas un argument, les arbres.

**M. TAILLARD.-** Non, on nous l'a donné dans les consultations qui sont faites, c'était un gros argument, c'est dans les documents écrits.

**M. LE PRESIDENT.-** Ce n'est pas un argument.

**M. TAILLARD.-** On est d'accord que c'est un faux argument.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui, c'est un faux argument.

**M. TAILLARD.-** En ce sens que sur le quai Veil Picard on peut faire une zone de croisement unique, on enlèvera peut-être 5 arbres. J'ai même entendu Eric ALAUZET, qui est pourtant quelqu'un qui est assez sensible au problème de la nature, qui disait : « si tel était le cas, ce ne serait pas une catastrophe » et j'ai trouvé cela encourageant, et je dois dire que j'ai beaucoup apprécié. J'ai trouvé cela encourageant pour notre société.

A partir de là, je dirais que ce qui est attendu quasi-unaniment par les délégués du pôle Sud Ouest, c'est que cet engagement vers l'Ouest, puisqu'on a déjà le rail qui va nous conduire vers la station d'entretien, qu'il y ait cet engagement qui soit confirmé puisqu'il a été pris en début de séance oralement et qu'on nous dit qu'il ne peut pas être pris contractuellement du fait qu'il ne faisait pas partie de la concertation, de façon à ce que nous ayons l'assurance que très rapidement on prendra en compte cet accès par l'Ouest pour qu'il soit efficace et performant et pas noyé dans les Hauts-du-Chazal.

L'autre demande qui est faite ici, c'est qu'on accepte ce soir, qu'on ait le courage de porter au vote l'autre option qui est chérie de pas mal de délégués mais pour laquelle, semble-t-il, on a peur de proposer cette option, et cela m'embarrasse, et c'est le secret souhait de tous les délégués qui étaient réunis il y a quelques semaines au niveau du pôle Sud Ouest, c'est qu'on accepte de mettre cette option Veil Picard / Révolution au vote ce soir.

Les élus du Sud Ouest ont dit oui au budget tel qu'il a été défini, oui à la technologie telle qu'elle a été énoncée dans le descriptif, oui au respect de l'échéance pour l'appel à projets, mais ils disent : « engagement oral devant l'Assemblée sur l'Ouest, et engagement de mettre ce soir au vote l'option quais / Révolution ». Et je reprendrai l'exemple de Clermont-Ferrand où j'étais récemment avec le directeur de l'Institut Français de Mécanique Appliquée qui est situé à Aubière, tout le monde sait que c'est à côté de Clermont-Ferrand, il me disait tout le bien du tram. Aubière est à côté de Clermont-Ferrand, mais quand on est à Aubière on n'est pas dans la ville de Clermont-Ferrand mais on peut aller à Clermont-Ferrand, et tout un chacun utilise le tram. Donc si ce tram ne fait pas un pontage efficace avec la périphérie, pontage préparé ou pontage futur avec les réserves, si on ne l'intègre pas dans notre réflexion aujourd'hui, on risque de faire quelque chose qui pourra donner une thrombose parce qu'on n'aura pas la connexion.

Voilà ce que j'ai entendu, voilà le point de vue que j'avais chargé de vous résumer ce soir.

**M. LE PRESIDENT.-** Jean-Pierre, je te remercie. Ce soir, je suis chargé de présenter les résultats de ce qui a été dit en Bureau dont tu fais partie. Tu n'y étais pas ce jour-là, je pense que tu devais être pris, certainement, je n'imagine pas un seul instant que tu n'aies pas voulu venir ce soir-là au Bureau pour pouvoir intervenir ce soir. Le Bureau a voté et très largement voté, majoritairement le tracé centre-ville. Je ne parle même pas de la municipalité de Besançon parce que c'est effectivement un projet d'Agglomération, j'ai bien noté que tu laissais quand même quelque part les élus de Besançon aussi responsables de ce qui se faisait dans la ville, pas plus que moi je ne vais m'occuper de la circulation à Avanne, ce que tu ne me laisserais d'ailleurs pas faire, me semble-t-il.

Donc maintenant on peut toujours revenir en arrière, le débat a eu lieu, tous les arguments ont été longuement exposés en Bureau, tu n'y étais pas. C'est ton choix, tu n'y étais pas. Aujourd'hui, ce Bureau a voté, et donc moi je vous proposerai le vote qui est le vote par le centre-ville. Les arguments que tu donnes, bien sûr qu'on les connaît, l'encombrement des rues le samedi après-midi, c'est d'ailleurs pour cela que certaines fois, figure-toi, tu ne viens peut-être pas souvent à Besançon, mais on supprime même leur circulation au centre-ville, c'est-à-dire qu'on supprime la circulation des bus, et l'intérêt justement d'un tramway sur fer c'est que c'est bi-directionnel, c'est que tu peux très bien venir avec un tramway jusqu'à la rue des Granges, t'arrêter là, repartir en sens inverse, et puis tu peux très bien aussi venir jusqu'au bout de

la Grande Rue près de la BNP, repartir en sens inverse et laisser le centre-ville sans transport en commun, ce qui n'est pas une catastrophe puisque j'ai vu dans le contre-projet qu'il n'y avait même plus de bus au centre-ville, et on peut même éventuellement ces jours-là, c'est un jour ou deux par an, effectivement, et déjà maintenant il y a des jours... si le Tour de France part au centre-ville cette année, aujourd'hui, comme ça va certainement être le cas, on va couper les bus. Et puis quand il y a une braderie on coupe l'accès aux bus au centre-ville et c'est piéton. Donc l'argument de dire qu'on va se balader entre les... effectivement, ça va être compliqué un jour de braderie de faire en sorte... mais vous savez, sur la place de la Révolution il y a aussi le marché de Noël, c'est pareil, c'est pareil ! Donc je crois qu'il ne faut pas trouver, quand même, Jean-Pierre, avec toute l'amitié que j'ai pour toi, et le respect, il ne faut pas trouver des faux arguments. On en a discuté.

Vous comprenez, ce qui est un peu gênant, c'est qu'on a un fonctionnement démocratique, on en discute. Ecoute, au Bureau, tes amis t'ont fait l'allusion, certains sont des personnes à qui j'ai confié des délégations, donc moi je demande quand même aussi... ou alors cela pose des problèmes de fonctionnement, je demande quand même que celles et ceux qui ont des délégations du Président, qu'au moins ils respectent quand même les décisions du Bureau, sans quoi ça ne sert à rien. Il y a des délégations, on est dans un Bureau, on a délégation du Président, le Bureau décide. Si le Bureau avait décidé autrement, on décidait autrement. Ce n'est pas mon choix aujourd'hui, c'est le choix du Bureau, alors si vous venez en Bureau, que vous votez, que le Bureau fait un choix et qu'ensuite effectivement on remet toujours tout en cause, on ne l'acceptera pas.

Pierre CONTOZ, j'ai entendu ses arguments, je lui ai même dit que je n'étais pas opposé à ce qu'on regarde encore, mais vous n'imaginez pas un seul instant que ce tracé par le centre-ville a été fait comme cela, à vue de nez ou au doigt mouillé. Il y a eu plein d'études qui ont été faites. Je ne veux pas revenir là-dessus mais parce qu'on sait très bien que sur la ligne-là il y a 65 % des transports en commun qui ont pour origine / destination le centre ville, et que ne plus passer là cela va tuer le nombre de voyageurs, et s'il y a moins de voyageurs au centre-ville, il y a effectivement beaucoup plus de gens dans les rues. Vous savez aussi très bien que le passage par le centre-ville supprime les lignes de bus, c'est-à-dire qu'il n'y a plus de bus au centre-ville, il n'y a plus qu'un tram silencieux. Donc tout cela a été dit au Bureau. On peut effectivement toujours revenir, toujours tout remettre en cause et on sera... il ne faut même plus qu'il y ait de Bureau, à ce moment-là, on ne fait que des réunions, tout le monde vient au Bureau. En plus, on prend des décisions, et il y a un certain nombre d'entre vous, ils ont des bonnes raisons... le Bureau donne un avis, et de toute façon c'est ici, c'est l'Assemblée qui décide, on est bien d'accord. C'est l'Assemblée qui décide, ce n'est pas le Bureau, mais moi je présente l'avis du Bureau. Si vous n'êtes pas d'accord là-dessus, chacun prendra ses responsabilités, il n'y aura pas d'appel à projets et pendant 3 ans on ne fera plus rien et l'Agglomération aura explosé, mais ça, chacun prendra ses responsabilités ce soir.

**M. TAILLARD.**- Je souhaite simplement corriger une chose, j'étais présent et j'ai été acteur dans ce débat au Bureau qui a duré 4 heures et demie, j'étais présent, le tout dernier Bureau spécial je n'ai pas pu me libérer, j'ai eu un souci.

**M. LE PRESIDENT.**- Je ne t'en fais pas le reproche.

**M. TAILLARD.**- J'étais présent au Bureau et c'est moi qui ai développé ce point de vue, qui l'ai amené au débat. Je ne veux donc pas être accusé d'avoir été absent au débat. Maintenant, je n'en dirai pas plus, simplement je ne peux pas accepter ce qui vient d'être dit là, pour le reste, chacun s'exprime et je l'accepte, mais simplement le précédent Bureau qui a duré 4 heures et demie, chacun sait que c'est moi qui ai porté cela au débat et tu as d'ailleurs dit que tu étais satisfait que je l'amène au débat ce jour-là.

**M. LE PRESIDENT.**- Absolument !

**M. TAILLARD.-** Je n'ai pas pu assister au précédent Bureau, j'ai eu un souci et il y a des gens qui le savent ici. C'est tout. Maintenant je ne continuerai pas d'intervenir, mon intervention est terminée, mais je souhaite que ce soit porté et que ce soit dit, je n'aime pas les choses inexactes. Merci.

**M. LE PRESIDENT.-** Non, ce ne sont pas des choses inexactes ! J'ai dit effectivement... tu étais au premier Bureau, je n'ai pas dit que tu n'y étais pas, tu as effectivement porté le débat, et tu as tellement porté le débat, c'est que dans un souci de démocratie qui me caractérise j'ai dit : « on va refaire un Bureau spécial pour cela » je l'ai dit, puisqu'on n'a pas pu trancher ce soir-là au Bureau suite à ton intervention, j'aurais pu passer à la hache en disant : « on vote sur tout », il y avait un débat que tu as soulevé, c'est vrai Jean-Pierre, ce débat, tu l'as soulevé, j'ai dit : « puisqu'il y a débat, on en rediscute » c'est vrai ou c'est faux ? On en a rediscuté, et ce jour-là le Bureau a voté, tu n'étais pas là, je ne t'en fais pas le reproche, tu es généralement beaucoup là, mais simplement, ce que je propose ce soir, c'est le résultat du vote du Bureau suite au deuxième débat qui était né de tes remarques. Voilà, ça, c'est la vérité, et tous ceux ici qui font partie du Bureau savent que c'est comme cela que ça s'est passé. J'ai dit : « puisqu'on n'a pas pu décider je ne veux pas passer en force, puisqu'on n'a pas pu décider on refait un autre débat », et ce débat-là, il a eu lieu, et je vous propose, c'est la règle ici en Assemblée, on propose ce qui a été fait au Bureau, après vous votez pour ou vous votez contre, vous avez le droit de faire ce que vous voulez, et vous pourrez faire bien sûr ce soir ce que vous voulez.

Jean-Jacques DEMONET.

**M. DEMONET.-** Monsieur le Président, ce n'est pas une question, c'est une information, une information que j'ai donnée au Bureau, justement le dernier Bureau, concernant le TCSP. En tant que co-Président de la commission 2 j'ai entre autres en charge de mettre en place le schéma d'accessibilité transports pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, et pour ce faire j'ai proposé au Maire de Besançon, le Président de l'Agglo, de créer une commission intercommunale d'accessibilité qui a été validée entre autres par cette Assemblée.

Lors de la dernière commission intercommunale d'accessibilité, elle avait pour thème la demande d'avis de toutes les associations représentant tout type de handicaps. Evidemment on a été tenu de faire cette réunion, on a parlé du TCSP, mais j'ai laissé entendre que ce n'était pas le débat de la soirée, et bien sûr on m'en a reparlé après. On en a parlé dans les couloirs, on m'a téléphoné, on m'a écrit, et je rappelle au passage quand même pour tous nos collègues délégués de l'Agglo ce soir, que la population des personnes handicapées pour l'Agglomération du Grand Besançon c'est 10 %, tous handicaps confondus, ce n'est quand même pas négligeable et il faut y penser.

Par rapport aux propos tenus par les responsables d'associations et les personnes handicapées elles-mêmes, elles ont été très inquiètes du tracé quai Veil Picard / place de la Révolution, et je m'en explique. Tout d'abord le TCSP c'est la manière la plus simple pour les personnes handicapées et les PMR, Monsieur SASSARD en a parlé tout à l'heure et je le remercie, mais il aurait dû associer aussi les PMR avec les personnes handicapées. C'est le mode le plus sûr pour ce type de personnes. Il faut inclure aussi les personnes âgées et les femmes enceintes et on en passe. Et vous l'avez dit tout à l'heure, Président, pour ce type de personnes, être à la place de la Révolution et remonter à la place du 8 septembre, ce n'est pas évident, ou en cannes ou en fauteuil roulant, ou pour les personnes âgées.

Alors ce que je voudrais dire ce soir et très rapidement, c'est que toutes les personnes qui m'ont contacté, qu'elles soient responsables d'associations ou personnes lambda, sont favorables pour le tracé Boucle, et le tram-fer, voilà.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci Jean-Jacques.

Marcel FELT.

**M. FELT.-** Merci Monsieur le Président. Juste deux ou trois observations puisque beaucoup de choses ont été dites pendant ces longues heures, et des observations que je ferai conjointement avec la commune d'Ecole-Valentin. Les communes de Miserey et d'Ecole-Valentin sont conscientes des difficultés résidant dans le choix des tracés centre-ville ou les quais, mais elles pensent raisonnablement que le choix d'un tracé centre-ville paraît plus judicieux, en faisant observer et en n'oubliant pas, parce qu'on n'en a pas assez parlé ce soir, qu'il faudra mettre en place des procédures d'indemnisation pour les commerçants, parce que ce n'est pas parce qu'ils ont fait le mauvais choix dans leur proposition qu'il faut bien sûr les oublier, et les procédures d'indemnisation, les pertes d'exploitation qui seront supportées par les commerçants, il faudra bien sûr en tenir compte.

**M. LE PRESIDENT.-** C'est prévu.

**M. FELT.-** Oui, je sais que c'est prévu mais c'est important de le rappeler, surtout s'il y a des commerçants dans la salle.

Deuxième observation pour nos deux communes, elles pensent également que les choix budgétaires qui ont été faits doivent impérativement être maîtrisés, et si d'aventure les coûts devaient déraiper au-delà du raisonnable il faudrait faire les choix politiques qui s'imposent. Alors dans le débat on a bien entendu que vous avez pris des engagements solennels devant l'ensemble de l'Assemblée pour revenir vers nous s'il y a un incident, s'il y a un problème qui fait que notre agglomération ne pourrait pas supporter la dérive.

Enfin, elles estiment qu'étant sur le tracé des haltes ferroviaires et donc principalement concernées par la mise en place et le bon fonctionnement de cet équipement il faudra rapidement, avec l'ensemble des partenaires concernés, dire comment seront financés de façon pérenne les coûts de fonctionnement de cet équipement.

Ces observations étant faites, elles sont donc convaincues et adhèrent au projet proposé.

**M. LE PRESIDENT.-** Je te remercie. Je rassure, ce n'est pas parce que nous serions en désaccord avec les commerçants, eux ne doivent pas être très inquiets, les commerçants, parce que je n'en vois pas dans la salle ce soir. Donc s'ils étaient très inquiets, je pense qu'ils seraient... je vois des associations, j'en vois beaucoup, je vois d'ailleurs nos amis de la FNAUT, ce n'est pas un lobby de cheminots, ils sont tout de même sympathiques ! Voilà, donc c'est parti un peu vite. Non, vous n'avez pas la parole. Je dis simplement que je ne suis pas sûr que les commerçants soient si inquiets que cela parce que s'ils étaient si inquiets ils seraient là pour écouter ce que l'on dit. Je ne les vois pas, je constate donc qu'ils ne sont pas là, et je redis que malgré leur absence et malgré le fait qu'ils ont changé d'avis, mais tout le monde a le droit de changer d'avis, je ne sais pas pourquoi ils ont changé d'avis, mais enfin ils ont changé d'avis depuis le 26 juin. Juin, juillet, août, septembre, octobre, novembre, donc en 6 mois, ils ont le droit. Ils seront indemnisés justement comme cela se fait partout ailleurs, il y a, je l'ai dit, 2 ou 3 millions de prévus, bien sûr ils le seront, c'est tout à fait normal, et ensuite ils me remercieront, ils nous remercieront si cela se fait, comme nous remerciant maintenant ceux de la place de la Révolution et de l'avenue Gustave Courbet, n'est-ce pas Jacques MARIOT ? Ou comme nous remerciant ceux du bas de la Grande Rue aujourd'hui. Allez demander à ceux du bas la Grande Rue s'ils veulent une rue avec des voitures comme auparavant, ce qu'ils ne voulaient pas il y a une trentaine d'années, vous verrez ce qu'ils vous diront.

Marcel, merci de ce propos, ainsi que Yves GUYEN qui était associé à toi.

Françoise BRANGET, Madame la Députée.

**Mme BRANGET.-** Merci Monsieur le Président. Moi je souhaiterais quand même vous rassurer et rassurer tous les présents ici, tout le monde est attaché au rayonnement à la fois de la Ville de Besançon et de son Agglomération, et je crois qu'aucun des élus ne souhaite contrer ou ne pas proposer quelque chose qui serait irréalisable. Je crois que chacun a envie de construire notre Agglomération dont certains ont parlé

avec émotion, mais je souhaite quand même rappeler que l'objectif était de réduire les déplacements, réduire des déplacements dans l'Agglomération et à l'entrée de la Ville, et puis construire une véritable ambition d'agglomération, voire régionale.

Nous entendons, moi j'entends que le Bureau a délibéré, que l'exécutif a approuvé, et nous ne pouvons nier non plus la concertation, mais qu'en est-il de la concertation et des résultats des observations qui ont figuré dans cette concertation ? Parce que moi j'ai été très heureuse de lire les pages du rapport dont de nombreuses réflexions ont accrédité les préconisations du projet qui a été présenté tout à l'heure par les élus de l'opposition. Ils ont eu le droit de s'exprimer, c'est tout à fait démocratique aussi. Je crois que chacun a le droit de donner un avis et de contribuer au débat, c'est le lot de tous, et ce n'est pas une critique de votre projet, mais le projet, nous l'avons examiné et nous avons essayé de comprendre le fonctionnement, le financement, et si nous avons pris un certain temps à l'opposition c'est que nous avons demandé des confirmations à certains experts qui ont pu nous donner quelques informations, et c'est vrai que nous souhaiterions, et je crois que personne ne pourrait dire le contraire, que nous voulons le matériel le plus performant pour la Ville de Besançon, et le plus performant serait un tram-train, un tram-fer, vous l'avez évoqué il y a deux minutes pour les rues du centre-ville, seulement les études démontrent, que ce soit les exemples dans d'autres villes de France, soit les ratios qui sont normalement faits pour ce genre d'investissement, eh bien c'est 30 millions du kilomètre.

**M. LE PRESIDENT.-** Alors on est à 30 maintenant ?

**Mme BRANGET.-** 30 M€ pour le tram-train, le tram-fer c'est 30 millions du kilomètre, et ça, ce n'est pas moi qui l'ai inventé, c'est les ratios que l'on m'a donnés.

**M. LE PRESIDENT.-** A Bordeaux, Madame, avec l'alimentation par le sol.

**Mme BRANGET.-** Ecoutez, je crois que là on peut trouver toutes les interprétations. Moi, quand je fais 30 millions par 14 kilomètres, j'arrive à 420, et je dis que c'est impossible, nous disons que c'est impossible pour notre Agglomération de financer un tel investissement !

**M. LE PRESIDENT.-** Madame BRANGET, je ne veux pas vous couper, mais vous avez raison, je suis d'accord avec vous, c'est impossible, sauf que ce n'est pas ce que nous proposons.

**Mme BRANGET.-** J'ai bien compris, mais de temps en temps on ne sait pas trop puisque tout à l'heure vous venez de parler du tram-fer pour traverser le centre-ville.

**M. LE PRESIDENT.-** Eh bien oui !

**Mme BRANGET.-** Oui, mais un tram-fer sur voirie, c'est 30 M€.

**M. LE PRESIDENT.-** Non, Madame. Le LOHR ou l'ALSTOM, c'est du tram-fer et ce n'est pas à 30 millions mais à 10 / 12 M€ du kilomètre.

**Mme BRANGET.-** Je sais, vous nous avez expliqué qu'effectivement on peut faire mieux pour moins cher, je le souhaite et nous le souhaitons tous. Nous le souhaitons tous ! Et je vous ai entendu aussi dire que si on ne faisait rien demain ce serait 30 % de voitures en plus.

**M. LE PRESIDENT.-** J'ai dit dans 10 ans.

**Mme BRANGET.-** Oui, mais demain ou dans 10 ans, 30 % de voitures, je veux bien, mais quand j'entends voitures, circulation, flux, eh bien les flux viennent de l'extérieur, et malgré votre projet que vous nous présentez, je ne vois pas comment les flux de l'extérieur peuvent être réduits avec le projet qui nous est proposé. Alors simplement j'ai... et je vous ai dit que j'avais lu le rapport attentivement, et que le réseau ferroviaire revenait de façon récurrente, c'est un souci de l'ensemble des Bisontins, même si je n'ai pas pu participer à des réunions de concertation, j'ai suivi ce qui s'était dit chaque fois. Et la croix ferroviaire, on a bien entendu que vous n'en vouliez pas, avec peut-être une pointe de caricature, parce que vous avez parlé tout à l'heure de 30 millions de fonctionnement, 7 600 voyages par jour. Ça fait 7 600 voyages par jour. J'ai entendu Pierre CONTOZ qui disait tout à l'heure : « si nous avons un cadencement une fois toutes les demi-heures, ce serait déjà très bien », dans toutes les communes de l'Agglomération, c'est comme ça que je l'ai compris, ; pardonnez-moi si je n'ai pas tout à fait bien compris, mais j'ai compris que les communes de l'Agglomération avaient la possibilité toutes les 30 minutes d'accéder à l'Agglomération, d'accéder à la ville, où ils pourraient prendre effectivement un transport en commun, eh bien ils pourraient gagner du temps. C'est comme cela que je l'ai compris, pardonnez-moi, je n'ai pas tout à fait saisi ce que vous avez dit. Mais enfin nous, dans le projet qui avait été développé par l'opposition, c'est de dire que ce n'est pas un cadencement toutes les 3 minutes, c'est irréalisable en terme de fonctionnement, mais c'est un cadencement toutes les 30 minutes ou toutes les 20 minutes, ça peut être possible avec des matériels roulants, sûrs, qui sont un peu plus complémentaires à ceux existant, et qui permettraient justement de desservir l'ensemble ou du moins une bonne partie des communes de l'Agglomération, que ce soit d'Est en Ouest ou du Nord au Sud. Et ça, ce sont les principales critiques d'un certain nombre d'élus, j'ai l'impression, de dire : « nous, on veut bien du transport en commun, on est solidaires, mais franchement on n'a rien à y gagner dans l'histoire hormis peut-être un jour de financer. » Parce que personne n'a parlé jusqu'à maintenant des coûts d'exploitation.

**M. LE PRESIDENT.-** Ah si, j'en ai parlé, Madame !

**Mme BRANGET.-** Oui, mais vous n'avez pas donné le chiffre.

**M. LE PRESIDENT.-** Mais si, j'ai donné le chiffre, Madame.

**Mme BRANGET.-** Pardon, je n'ai pas entendu.

**M. LE PRESIDENT.-** J'ai dit que c'était 9 M€, je l'ai dit, alors que vous, dans votre projet, vous n'en parlez pas.

**Mme BRANGET.-** 9 M€ du coût d'exploitation.

**M. LE PRESIDENT.-** Oui, 9 M€, moins 3,5 millions, je vous dis cela de tête, parce qu'il y aura des bus de moins en ville, plus 2 millions de recettes, ce qui fait pour l'instant 3,5 millions, je l'ai dit.

**Mme BRANGET.-** 9 M€ plus les 6 millions à rembourser chaque année, ça fera quand même pas mal !

**M. LE PRESIDENT.-** Non, Madame, écoutez ce que je vous dis, je vous en prie !

**Mme BRANGET.-** Il faudra bien amortir le prêt. Il faudra amortir le prêt et payer les coûts de fonctionnement.

**M. LE PRESIDENT.-** Dites ce que vous voulez dire, de toute façon j'ai le sentiment que même mes réponses vous ne les écoutez même pas ! Tout cela je l'ai déjà dit tout à l'heure. Terminez, Madame.



**Mme BRANGET.**- Ecoutez, la critique est facile.

**M. LE PRESIDENT.**- Ça, c'est vrai !

**Mme BRANGET.**- La critique est très facile. Pour le moment je n'ai pas critiqué, on apporte une contribution au débat en disant qu'il y a des problèmes à l'extérieur de la ville et qu'il faut prendre en compte l'Agglomération, et qu'il y a plein de Bisontins, pour l'avoir lu dans le rapport et pour en avoir entendu un certain nombre, qui sont d'accord avec nous. Je ne peux pas penser une seule seconde que vous puissiez vous asseoir dessus.

Simplement, nous avons dit qu'effectivement l'investissement risquait d'être assez considérable, et si vous avez pris un engagement ce soir nous nous en félicitons parce que nous aurons l'occasion d'en rediscuter.

Deuxièmement, ce que l'on proposait c'était simplement la mise en cohérence de l'existant avec une valorisation, c'est sûr, du ferroviaire, et avec aussi un projet évolutif dans le temps, et ce qui nous semblait important c'est que les coûts étaient maîtrisés au départ et que suivant l'évolution démographique de l'Agglomération et suivant nos possibilités économiques, eh bien il était possible d'envisager autre chose dans quelque temps. Parce que nous savons tous que l'économie bisontine n'est pas au meilleur de sa forme, que malheureusement nous avons beaucoup d'entreprises sous-traitantes de l'automobile, que ces entreprises auront dans les temps futurs peut-être des difficultés. Je crois que ce n'est pas anodin de le remarquer, je ne sais pas si tout le monde a bien conscience mais Besançon est une ville administrative qui a très peu, très peu d'emplois industriels qui nous permettent de nous appuyer et d'avoir justement une assiette qui va permettre de construire ce transport en commun.

Moi, ce que je dis, c'est que le projet qui nous est proposé ne résout pas la problématique des flux extérieurs, et que si l'on veut contribuer à défendre le Grenelle de l'environnement que quelqu'un a salué comme avoir été voté à l'unanimité, eh bien moi j'ai quand même un problème parce qu'en terme écologique, le report de la circulation automobile sur les autres axes entraînera une congestion du trafic et de facto une augmentation du CO<sub>2</sub>, et c'est le cas notamment, il y a eu une étude très sérieuse qui a été faite sur le boulevard des Maréchaux à Paris parce qu'on a construit effectivement un beau tram-fer, il coûte déjà fort cher, et puis on s'est aperçu, comme il est limité parce qu'il ne dessert pas l'ensemble de la ville, eh bien le service rendu à la population n'est pas à la hauteur des attentes, et que de ce fait beaucoup prennent leur voiture, et donc on a constaté une augmentation du CO<sub>2</sub>, donc il faut faire très attention à cela, je vous le dis. Et je souhaiterais que l'on prenne en compte justement l'arrivée des flux sur la ville de Besançon.

Une remarque également sur le site propre que vous souhaitez développer au niveau du Boulevard, il ne sera pas réalisable tant que la rocade Nord Est ne sera pas faite. Il faut en avoir bien conscience, ce ne sera pas pour demain.

Ensuite j'aimerais dire quand même quelque chose sur le centre-ville, pour y avoir habité, je ne sais pas si je suis la seule à avoir habité un certain nombre d'années au centre-ville, donc je connais bien le centre-ville de Besançon, et pour y avoir vu passer 1 500, voire des fois 1 800 bus dans la rue de la République.

**M. LE PRESIDENT.**- 1 200, déjà ! 1 150.

**Mme BRANGET.**- Mais il y avait les bus du Conseil général aussi à un moment donné.

**M. LE PRESIDENT.**- Oui, et puis les bus des Mont-Jura aussi.

**Mme BRANGET.**- Oui, oui, il faut en tenir compte en terme de pollution. Je ne veux pas me faire le porte-parole des gens qui habitent au centre-ville, mais pour y avoir habité et avoir entendu ce qui s'y disait, et pour remarquer que les samedis piétons sont une formidable réussite à Besançon, eh bien je pense

qu'on aurait bien fait de vider quand même la Grande Rue des bus et des gros bus qui justement empêchent de circuler normalement à pied.

Alors bien évidemment il faut penser aux personnes à mobilité réduite, il faut penser aux personnes âgées. J'avais un grand-père justement qui disait....

*(Brouhaha dans la salle)*

**Mme BRANGET.-** Ecoutez, c'est quand même la préoccupation de beaucoup de pouvoir aller partout où ils le désirent ! La Boucle, pour ceux qui ne le savent pas, fait 1 kilomètre de diamètre, et quand on fait circuler les bus à l'extérieur de la Boucle, eh bien le point le plus éloigné est de 500 mètres. Donc quand on plaide pour les modes doux, quand on plaide pour la marche à pied, quand on plaide pour le vélo, eh bien on peut faire 500 mètres à pied. Par contre, pour des personnes qui ne peuvent pas se déplacer facilement, eh bien qu'on mette des minibus, c'est une solution qui existait il y a une vingtaine d'années et qui était fortement appréciée par bon nombre de Bisontins. C'était une solution tout à fait envisageable.

*(Brouhaha dans la salle)*

**Mme BRANGET.-** Si cela n'intéresse pas ou personne, ce que nous pouvons dire dans cette Agglomération, ce n'est pas grave mais au moins on le porte au débat, et en tant que Parlementaire je souhaiterais quand même que certains puissent envisager qu'un jour ou l'autre ils seront amenés peut-être à devoir s'expliquer devant leurs citoyens et à devoir assumer des responsabilités, puisque moi, on m'a toujours appris, quand on fait un budget, des investissements, eh bien on regarde quelles sont nos recettes avant de faire cet investissement, donc un peu de prudence ne me semble pas tout à fait aléatoire.

Je signalerai à cette Assemblée...

*(Brouhaha dans la salle)*

**M. LE PRESIDENT.-** S'il vous plaît, soyez un peu plus attentifs !  
Allez-y, Madame BRANGET.

**Mme BRANGET.-** J'aurais préféré, comme l'a dit tout à l'heure, je crois que c'est Pierre CONTOZ, j'aurais préféré un vote démocratique et à bulletin secret. Pour ma part, puisque je serai amenée à défendre le projet de l'Agglomération, et c'est bien là le rôle d'un élu qui respecte la démocratie...

**M. LE PRESIDENT.-** Et je vous en remercie, Madame.

**Mme BRANGET.-** Eh bien je ne prendrai pas part au vote pour que l'Assemblée puisse s'exprimer librement.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci, c'est effectivement une position très courageuse.  
Je pense quand même que l'on doit, quand on est un élu de la République et un Parlementaire, on doit quand même pouvoir dire ce que l'on pense et on doit assumer ses votes et la responsabilité de ce que l'on vote.

Je veux simplement dire une chose, Madame BRANGET, quand vous dites qu'il faut réduire les flux extérieurs, vous avez raison, bien sûr que c'est l'objectif, c'est pour cela d'ailleurs qu'on en a parlé avec les amis du Sud Ouest, avec ceux du Plateau, il y aura, le Nord aussi, des parkings relais dimensionnés pour accueillir effectivement les voitures, c'est bien sûr tout cela.

Quant à la croix ferroviaire, écoutez, Madame, je vous redis aujourd'hui que ce n'est pas une mauvaise solution puisqu'elle existe depuis 2002 et nous l'utilisons depuis 2002, on l'utilise, la croix ferroviaire, on ne la rejette pas, mais simplement, le projet que vous nous avez présenté, vous l'avez dit

vous-même, ce n'est pas un projet de TCSP, c'est un projet en fait de mise en cohérence de l'existant en l'améliorant. Ce n'est pas un projet de TCSP. Quant au cadencement, écoutez, un TCSP avec un cadencement d'une demi-heure, cela existe nulle part en France. Nulle part en France !

Et puis il a quelque chose de fondamental dans ce que vous avez dit, je pense que votre projet, vous l'avez dit d'ailleurs, c'est le projet de l'UMP, vous avez dit : « le projet de l'opposition », et c'est cela qui me gêne, vous l'avez dit à plusieurs reprises, c'est le projet de l'opposition. Moi, ici, il y a des amis qui viennent de s'exprimer il y a quelques instants, je crois savoir qu'ils font partie d'organisations proches de la vôtre, mais ils ne sont pas exprimés en opposition, ils ont donné leur avis, il n'y a que mes amis à moi qui peuvent avoir des avis inverses du maire. Ce n'est pas le projet de l'opposition contre le projet du Maire, du Président de l'Agglo ! Ce n'est pas le projet de FOUSSERET ! Vous dites : « c'est le projet de l'opposition », non ! Vous l'avez dit 4 fois, tout le monde l'a entendu, et d'autres l'ont dit avant vous, c'est même marqué là-dessus, vous avez mis sur votre document : « tout semble destiné aux élections de 2014 », tu parles ! Ecoutez, je l'ai lu, votre document.

Et puis je vais vous dire une chose, j'entends bien que comme Parlementaire vous êtes prise, et c'est normal. Je rappelle d'ailleurs que dans un souci de démocratie nous avons mis ces réunions le jeudi pour que vous puissiez y assister quand même, parce que j'aurais pu les mettre "vachement" le mardi soir, parce que pour avoir été Député je sais que le mardi soir vous êtes à Paris, ou le mercredi soir vous n'êtes pas encore rentrée. Moi j'ai tenu, et un certain nombre d'amis m'ont dit : « tu n'as qu'à le faire », j'ai dit non, je le fais parce que c'est normal, nous avons une parlementaire, qu'elle soit là le jeudi soir. Donc je les ai mis le jeudi soir, ne me dites pas merci, mais je vous le fais remarquer au passage pour que vous soyez là. N'empêche que, chère Madame BRANGET, si vous êtes très occupée, chère Madame BRANGET, je ne vous ai vu venir à même aucune des réunions, donc de n'avoir assisté à aucune des réunions. Au moins Monsieur ROSSELOT, lui, il est venu, je l'ai vu. Oui, il est venu. Monsieur SASSARD, je l'ai vu.

*(Brouhaha dans la salle)*

**M. LE PRESIDENT.**- Simplement... s'il vous plaît ! Il est un peu fort de café de pouvoir venir critiquer un projet, de sortir comme cela un document siglé « groupe apparenté UMP et apparentés », à l'Agglo, Madame, il n'y a pas de groupe apparenté UMP, il n'y a pas de groupe du tout, parce qu'on s'est opposé à ce qu'il y ait des groupes, parce qu'on ne veut pas, justement, que ce soit politisé. Moi, mes vice-présidents, je sais très bien qu'il y en a qui font partie d'autres organisations politiques, mais cela ne me gêne absolument pas à partir du moment où ils font leur travail. Mais vous, vous envoyez un document « groupe apparenté UMP et apparentés », et vous n'êtes venue... dessus il y a plein de choses qui sont fausses, je ne veux pas revenir dessus, vous n'êtes venue à aucune réunion, il y a eu 21 réunions, vous n'êtes venue à aucune et vous venez 3 jours avant, vous nous balancez ce projet-là, non ! Non ! Très honnêtement, Madame... non, je n'en dis pas plus parce que je vais déraper. Donc je m'arrête là.

Bertrand ASTRIC.

**M. ASTRIC.**- Oui, Merci Monsieur le Président. Je vais être bref, je ne vais pas répéter ce qui a déjà été dit. Très simplement, c'est vrai que quand on a évoqué ce projet en Conseil municipal j'ai été surpris par l'engouement qu'il a suscité auprès de mes conseillers. On s'est posé la question : « est-ce que cela nous concerne ? En quoi c'est une avancée pour nous, à Boussières ? » Et la réponse a été immédiate et forte, oui ce projet nous concerne, c'est une vraie avancée. Mais il y a un certain nombre de points qui ont été évoqués ce soir, pour que ce soit une réussite on y voit au moins, nous, deux conditions, la première c'est la possibilité d'avoir un accès, une accessibilité en terme de parking.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous ai répondu.

**M. ASTRIC.**- On l'a largement évoqué, vous nous avez répondu sur ce point, et j'attends effectivement un engagement fort sur cette question.

Et la deuxième c'est qu'il faudra aussi que ce transport soit rapide, que ce soit une liaison qui ne soit pas, comme vous le disiez, un train-train, un truc qui se traîne, il faudra que ça aille vite vers le centre parce que sinon il rentrera en concurrence de nouveau avec la voiture, et je crois que tout l'enjeu est là. C'est un projet important, il est sûrement très onéreux mais il faut aussi voir les bénéfices qu'on va en retirer. C'est vrai qu'on a évoqué la situation des entreprises qui est difficile, mais c'est un projet qui va prendre, si j'ai bien compris, 4 ou 5 ans avant qu'il soit réalisé. On peut espérer que dans 4 ou 5 ans la situation de crise qu'on nous prédit sera peut-être derrière nous, et dans 4 ou 5 ans on va se retrouver peut-être avec des coûts nouveaux du pétrole qui vont augmenter...

**M. LE PRESIDENT.**- Et on sera heureux d'avoir un TCSP !

**M. ASTRIC.**- Ce sera peut-être bien, à ce moment-là, d'avoir une solution qui soit opérationnelle. Voilà.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous remercie. Vous avez été très court, mais vous avez bien dit, je crois, résumé beaucoup de choses. Sur l'accès de l'Ouest, pour moi c'était prévu avec le P + R mais j'entends votre inquiétude qui m'a été retransmise par Monsieur DEMESMAY, François LOPEZ, beaucoup. Je le dis, et ce sera au compte rendu, qu'on vérifiera que le parking soit suffisant. C'est tellement facile pour moi de le dire que j'en ai déjà parlé avec Monsieur PREIONI, avec Claude, on en a parlé pour voir où on pourrait le positionner. Il faut qu'il y ait un parking qui soit effectivement accessible pour venir de l'Ouest, faute de quoi on ne réglerait pas les problèmes des flux que signalait à juste titre, par contre, Madame BRANGET. Première chose.

Deuxièmement, qu'il soit rapide, oui, parce que vous avez raison, un TCSP qui n'est pas rapide c'est un TCSP qui n'est pas utilisé. C'est pour cela qu'un TCSP qui sera cadencé toutes les demi-heures, qui serait un ersatz de TCSP qui serait cadencé toutes les demi-heures sur une voie où il passe des trains de marchandises, ce ne sera pas un TCSP et il ne répondra pas à nos attentes.

Sur le reste, je réponds favorablement à ce que vous dites, je le dirai, et je le redis pour que ce soit dans le rapport, c'est qu'on devra dimensionner le parking de façon suffisante, et aussi regarder comment ensuite on peut aller ou vers Châteaufarine ou même vers ailleurs, vers le secteur de François, que l'on puisse réétudier cela ensuite, je m'y engage, je l'ai dit 4 ou 5 fois, donc maintenant je pense que c'est dans les rapports.

Merci Monsieur ASTRIC.

Madame GELIN.

**Mme GELIN.**- Bonjour Monsieur le Président.

**M. LE PRESIDENT.**- Bonjour Madame.

**Mme GELIN.**- Moi je voulais m'exprimer en tant qu'utilisateur, parce que jusqu'à présent personne n'a parlé de l'utilisateur, et je pense que je suis très bien placée pour le faire, attendu que je fais partie de ces personnes à mobilité réduite, si on veut dire, ou personnes handicapées.

Donc je tiens à remercier Monsieur DEMONET de ne m'avoir jamais envoyé de convocation pour la commission intercommunale d'accessibilité sur le handicap dont je fais partie suite à un vote du mois de mai 2008 au Conseil municipal. Donc je m'exprime librement ce soir.

Donc je ne fais pas de politique, je parle de l'utilisateur. Donc en tant qu'utilisateur piéton, je peux vous dire que ce soir, quelle que soit l'heure de la fin de séance, si j'étais toute seule je rentrerais chez moi à pied, donc voilà le problème du transport en commun. Donc le problème du transport en commun, c'est-à-dire que le soir, si l'on avait envie d'avoir des activités culturelles, sociales, le déplacement est difficile.

D'autre part, vous parlez du trafic routier. Moi je m'aperçois que ça circule très mal sur le Boulevard, il est vrai que si la solution de continuité était faite pour la rocade Nord Est, la rocade des Marnières, nous enlèverions beaucoup de trafic... s'il vous plaît, vous voulez écouter ? Vous enlèveriez beaucoup de trafic de gros-porteurs, et là, le flux des lignes 2 et 22 serait nettement amélioré.

Concernant les lignes TCSP que vous nous proposez pour aller de Palente aux Hauts-de-Chazal, je remarque que c'est une seule voie qui remplacerait aujourd'hui les voies 1, 3, 5, 10 jusqu'à Viotte, 6 depuis centre-ville jusqu'à Palente, et la ligne 7 qui va aux Orchamps. Donc je pense quand même que ce projet passant par le centre-ville me semble réducteur compte tenu aujourd'hui des trajets qui sont proposés pas les lignes de bus, et le seul et unique trajet que vous nous proposez. Donc je pense que c'est un appauvrissement du réseau qui arrive avec cette proposition.

Je pense également aux personnes qui vont travailler sur l'Ouest de Besançon. Il y a le gros pôle santé qui va regrouper plus de 6 600 emplois à la fin de 2012 avec le regroupement Minjoz / Saint Jacques, mais également qui accueille un très grand nombre de patients venant de l'ensemble de la Franche-Comté. Aujourd'hui, lorsque l'on parle avec ces personnes, elles me disent : « pour venir de Pontarlier à Besançon, j'ai intérêt à prendre la voiture, de toutes les façons c'est bien plus vite que de prendre le bus jusqu'à Mouillère et ensuite la ligne 10 pour arriver à Minjoz. » Donc là, on tombe vraiment dans les réalités quotidiennes des personnes. Il y a également ces réalités pour les personnels, les personnels de toute entreprise qui ont des horaires de travail, qui commencent à 6 heures le matin et qui finissent parfois à 21 heures. Donc il y a ce problème d'amplitude.

Vous parliez tout à l'heure, et c'était aussi une contradiction, de ces flux de véhicules sur les axes Nord / Sud, Est / Ouest et je dirai que pour compléter le projet qui vous a été soumis ce lundi, eh bien ce n'est pas une aberration car ces voies suivent les voies de chemin de fer. Il existe dans l'Agglomération depuis très longtemps, depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle ce trajet SNCF qui possédait de nombreuses petites gares avec des possibilités de parkings. Il est vrai que la ville, le schéma de l'Agglomération, le schéma urbain de toute cette zone franc-comtoise autour de Besançon s'est développé, s'est étendu avec une faible densité, mais l'on pourrait imaginer qu'autour de toutes ces haltes ferroviaires on puisse multiplier des petits bus légers qui amèneraient les personnes jusqu'à ces fameuses haltes.

Concernant ensuite les déplacements, d'autres déplacements, vous n'avez pas seulement le déplacement pour le travail, vous avez les déplacements pour les courses, vous avez les déplacements pour les enfants, et pour le sport. Il est donc important que l'on tienne compte pour tous ces déplacements d'un schéma d'organisation urbain, ou du SCoT ou d'un schéma d'organisation territoriale pour l'adapter à ce réseau parce que c'est fondamental.

Aujourd'hui pour venir de l'extérieur... enfin je suis dans un quartier périphérique de Besançon où il y a des centres de soin, où les personnes ne peuvent pas visiter leur parent le dimanche, eh bien je vais vous dire que pour aller à la gare depuis ce quartier il me faut 50 minutes avec un changement de bus et je m'imagine mal, en tant que Bisontine ou même habitant dans l'agglomération de Besançon, mettre, avec les moyens mis en œuvre, plus de temps qu'il n'en faudrait en voiture. Donc moi j'ai compté que la gare LGV se trouverait à 1 heure 30 de chez moi. Voilà.

Donc ce que je voulais vous dire et qui était fondamental, c'est qu'avant toute chose on prenne en considération le citoyen, ses déplacements, ses soucis économiques, parce qu'on sait bien qu'une deuxième voiture c'est difficile, on sait bien également que des fois l'un va à l'Ouest et l'autre à l'Est pour aller travailler, que les enfants vont au Centre. Enfin vous avez compris, il est important de remettre le citoyen au centre de tout et d'avoir un projet plus large et qui tienne compte de cette voie ferroviaire. Je vous remercie.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci Madame. L'usager, c'est primordial, c'est primordial, c'est pour cela que nous défendons le tracé centre-ville puisque je vous rappelle que 60 %, plus de 60 % des trajets origine / destination ont lieu au Centre-ville, donc c'est l'usager. Je ne vois d'ailleurs pas comment, en habitant aux Tilleroyes, vous seriez favorisée pour aller à l'ancien sanatorium des Tilleroyes avec une halte ferroviaire à Planoise et puis une halte ferroviaire à la gare Viotte.

**Mme GELIN.**- Je crois que là il y a un problème. Ne racontez pas des bêtises !

**M. LE PRESIDENT.**- Attendez, Madame, je vous ai écoutée.

**Mme GELIN.**- Excusez-moi, mais aux Tilleroyes, le problème... la gare ferroviaire, c'est important, mais aujourd'hui il existe des transports qui fonctionnent le dimanche, il y a 3 lignes A, B et C.

**M. LE PRESIDENT.**- Et il continuera à fonctionner, Madame !

**Mme GELIN.**- Voilà, mais celui-ci ignore certaines zones qui sont de grande fréquentation quand même le dimanche.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci beaucoup, Madame, pour votre deuxième intervention. C'est un autre problème, ça, c'est un autre problème ! Vous dites qu'il faut mettre l'usager au centre, qui est-ce qui va dire le contraire ? On fait cela, bien sûr, pour l'usager.

Quand vous dites que toutes les zones-là, il n'y aura plus de ligne au centre-ville, mais non, il y a la 5, la 10 et la moitié de la 3 qui vont disparaître mais qui vont être remplacées par le TCSP. Les autres lignes vont subsister.

C'est comme quand quelqu'un a dit tout à l'heure : « les 408 c'est désertique », oui puisque là-bas il y a des terrains de sport, et vous oubliez qu'aux 408, quand même, l'intérêt aussi du TCSP par là c'est qu'il y a Micropolis quand même, au passage. Vous voyez, il y a Micropolis. Il y a le Polygone où il va y avoir des opérations d'urbanisme, du côté de la caserne des pompiers. Il y a beaucoup de choses qui vont se refaire à terme dans le rond du Polygone. Il y a quand même les 408 aussi où il y a un peu de monde, et puis il y a le quartier de la Grette et de la Butte, parce que quand on parle TCSP on parle de 300 ou 400 mètres, il y a tout le quartier de Saint Ferjeux tout le long de la rue de Dole qui ne sera pas très loin. On ne peut donc tout de même pas dire que c'est vraiment des terrains qui soient totalement désertiques. Et il y a aussi des terrains militaires qui sont vides actuellement et qui vont quand même demander qu'à se construire dans les années à venir. Alors, non, je voudrais vous rassurer, Madame GELIN, toutes les lignes que vous avez dites ne vont pas être supprimées, seront supprimées celles qui étaient avant où passe le TCSP, bien entendu, et je rappelle quand même que sur ces lignes-là, c'est des dizaines de milliers de personnes chaque jour, parce que le TCSP, n'oubliez pas que c'est un moyen de transport de masse. Le TCSP c'est du transport de masse. Ce n'est pas du transport de quelques personnes, ça n'a pas d'autre vocation que de transporter beaucoup de monde, ce n'est pas pour transporter quelques personnes, et un TCSP, on ne fera pas du cabotage, on ne pourra pas aller cheminer sur l'ensemble de la ville.

Il y a encore deux interventions. Je vais prendre dans l'ordre, il y a Eric ALAUZET, Michel LOYAT. Si tu veux répondre, réponds, et puis Pascal BONNET. Je note Pascal BONNET.

**M. DEMONET.**- Excusez-moi, Pascal de prendre la parole avant vous. C'était simplement pour répondre à Madame GELIN, elle va croire que je ne l'aime pas, mais je lui ai répondu tout de suite à Madame GELIN, je ne l'ai pas invitée à la commission intercommunale d'accessibilité premièrement parce qu'elle n'en fait pas partie.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est une bonne raison.

**M. DEMONET.**- Elle a retrouvé dans les archives des rapports du Conseil Municipal du mois de mai qu'elle faisait partie de la commission intercommunale d'accessibilité. Demain vous allez recevoir un mail, Madame GELIN, vous disant qu'au mois de juin 2008 la composition de la commission intercommunale d'accessibilité a été révisée dans un souci de cohérence concernant les délégations. Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire.

**M. LE PRESIDENT.**- Donc vous n'avez pas été réélue. Je peux vous dire que c'est même passé en séance publique, si, c'est même passé en séance publique, Madame. Oui, Madame, c'est passé en séance publique, on vous donnera le rapport.

Pascal BONNET. Non, Eric ALAUZET, pardon. Eric ALAUZET, Michel LOYAT et Pascal BONNET pour terminer.

**M. ALAUZET.**- Devant un projet d'une telle envergure on est forcément traversé par des tas de questions, et des doutes, parce que notre responsabilité est énorme, on le sent tous, on n'a pas envie de se tromper, évidemment. Je vais vous faire part des quelques doutes et des évolutions que j'ai eus tout au long de ce dossier, y compris sur l'opportunité du projet, c'est vrai qu'on est probablement, avec les villes comme Besançon, on atteint probablement la taille de ville limite pour laquelle on peut réaliser un équipement de ce type-là. C'était une première interrogation. Ceci dit, je pense qu'il faut y aller, mais ça devient critique, je pense qu'il n'y aura pas de TCSP à Dole ou sur des villes plus petites.

Doutes également sur le tracé, parce qu'il faut bien le reconnaître, il n'y a pas de tracé idéal, il n'y a pas d'évidence, cette ville est un peu mal foutue pour accueillir un TCSP. Bon, le choix s'oriente vers le passage dans la Grande Rue, l'hyper centre, bien entendu et c'est normal que s'expriment plus fortement les critiques vis-à-vis de ce tracé. Si on proposait le quai, je pense qu'on entendrait de la même façon beaucoup de critiques, les handicapés dont parlait Jean-Jacques DEMONET, probablement les associations d'usagers du transport qui se sont fortement manifestés en faveur du tracé au centre-ville, les commerçants du haut de la Boucle, enfin bref, je ne vais pas tous vous les citer, mais il y aurait évidemment beaucoup de critiques sur l'autre scénario.

Doutes également sur la solution technique, alors là j'ai vraiment évolué, j'étais naturellement historiquement favorable au tram, j'ai pris un peu peur à un moment donné vis-à-vis des coûts, et je reconnais que le travail considérable et solide qui a été mené par la CAGB, notamment en faisant un travail sur les coûts globaux, et ça c'est vraiment décisif, qui intègrent notamment les coûts de fonctionnement mais aussi les coûts de renouvellement du matériel, ce qui est décisif, eh bien ce travail m'a ramené à l'idée, puisque ces deux projets étaient compétitifs à quelques milliers d'euros près, enfin bref, ils sont très proches au niveau du prix, m'a ramené sur la tram parce que le bus à haut niveau de service me semble quand même fragilisé par d'une part sa faible capacité en termes de voyageurs transportés, et cela me paraît un point faible dans la mesure où on a un équipement qui se développe pour 20 ans, et puis cela reste un équipement bruyant et polluant, et je pense que les habitants comprendraient assez mal que l'on mette 200 M€ pour avoir un bus, enfin non, pardon, pas des bus, un système qui fasse du bruit et qui pollue.

Voilà donc les questions, y compris d'ailleurs je me pose même la question si notre démarche n'aboutissait pas, que notre projet ne soit pas retenu, enfin bref, que l'on soit obligé de rediscuter, je ne suis pas sûr que je me précipiterais vers les BHNS, y compris je serais prêt à rediscuter les propositions qui ont été faites par Edouard SASSARD et Jean ROSSELOT, propositions que j'ai faites d'ailleurs il y a 20 ans, qui datent un peu mais qui peuvent... qui ne sont pas pour autant désuètes. Ces questions-là pourront peut-être se poser le moment venu, à mon avis elles ne sont pas opportunes aujourd'hui parce qu'on n'est plus du tout sur le même projet, et un projet à 100 M€, excusez-moi de vous le dire, je préfère dépenser 2 € bien dépensés que 1 € mal dépensé. Donc dans certaines circonstances, oui, dans les circonstances d'aujourd'hui, je ne le crois pas.

Alors je reviens sur l'hésitation et sur le débat quais / la Boucle. J'étais, et je l'ai dit largement, y compris mes amis politiques n'étaient pas sur le même avis que moi, au départ j'étais plutôt sur le trajet du quai. J'étais sur le trajet du quai, pourquoi ? Parce que dans une vision essentiellement d'urbanisme, il me semblait que dans la perspective de faire rayonner notre capitale régionale, d'épaissir son centre-ville, notamment vers tout l'arc tertiaire depuis La City jusqu'à la gare Viotte en passant par la place Leclerc, la Chambre de Commerce, etc., il me semblait que le passage sur le quai était plus central et s'inscrivait dans cette logique d'épaississement du centre-ville. Ceci dit, je pense que cela peut être une vision de l'esprit parce qu'il y a tout de même les Glacis qui coupent fortement le lien entre les deux espaces. Et puis

aujourd'hui je suis à 60 % pour la Grande Rue, il y a plein d'arguments que je ne vais pas reprendre, il y en a 1 principalement. Je pense que le passage sur les quais... ce n'est pas que je pense, je suis sûr, le passage sur les quais devrait être accompagné obligatoirement du passage des bus, de certaines lignes de bus au centre-ville, c'est-à-dire de 350 à 400 bus résiduels au centre-ville. Et ça, je pense que ce ne serait pas du tout compris par la population, c'est-à-dire avoir un TCSP et continuer à faire passer 350 à 400 bus, ce n'est pas envisageable, ce ne serait pas compris.

Pourquoi cela ? Parce que je crois qu'il y a un mythe, il y a un mythe, le mythe de « faisons passer le tram sur les quais et supprimons les bus dans la Boucle » ce n'est pas possible, ça. J'ai réfléchi à cette question depuis très longtemps, ce n'est pas possible pour plusieurs raisons.

J'ai un peu de bruit derrière moi, c'est un peu gênant.

Ce n'est pas possible pour plusieurs raisons. Si on veut bien ne pas se placer simplement dans l'usager exceptionnel que nous serions ici les uns, les autres, à part Madame GELIN et peut-être quelques autres, dans l'idée où on va une fois de temps en temps au centre-ville, effectivement on peut accepter tout à fait, dans un bus, qu'il nous arrête à l'entrée de la Boucle et puis continuer à pied, aller faire les magasins, faire le chaland, etc. Mais il faut que l'on se mette à la place de la population que l'on vise qui n'est pas ici dans cette salle, il y a de nombreuses personnes qui vont travailler, notamment au centre-ville, on a dit qu'il y avait 20 000 emplois au centre-ville, notamment dans le haut de la Boucle. Eh bien ceux-là, si vous voulez qu'ils continuent à aller en bus, ou éventuellement qu'ils laissent leur voiture demain pour aller en bus, si vous les déposez tous les jours sur le pont de la République et qu'ils doivent monter au Conseil Régional, au Rectorat, sur tous les emplois qui sont là-haut, une fois, voire deux fois par jour, deux allers et retours avec la pluie et tout, ceux-là, je ne suis pas sûr qu'on les garde. Et puis je pense à d'autres usagers, à ceux qui vont par exemple de Bregille à la Bouloie, de Saint-Claude à Velotte, de Saint Ferjeux aux Chaprais, eh bien ceux-là, si on arrête les bus à l'entrée de ville parce qu'on aurait le TCSP qui passerait sur les quais, eh bien ceux-là, vous leur imposez deux ruptures de charge, vous les perdez, et voilà les raisons fondamentales pour lesquelles il sera nécessaire de toute façon de maintenir des bus au centre-ville si on faisait passer le tram sur les quais, et cela ne sera pas accepté par la population de maintenir 350 bus ou 400 bus. C'est la raison principale, voilà.

Je vais conclure. Je pense que si on ne maintenait pas ces bus on perdrait ces gens qui reprendraient leur voiture ou qui seraient dans un inconfort, dans un inconfort de transport rédhitoire, parce que la ville est faite de telle sorte que ces bus, on ne peut pas les faire passer sous le tunnel, on ne peut pas les faire passer avenue Siffert, il n'y a pas d'autre manière de les faire passer si on veut relier les deux quartiers entre eux, que par le centre-ville. Et on aurait des quartiers extrêmement favorisés qui seraient sur le trajet du TCSP et d'autres en dehors de ce TCSP qui seraient extrêmement pénalisés, et ça on ne peut pas se le permettre.

Je crois qu'il faut vraiment qu'on aboutisse, on a, dans les années 90, manqué la réalisation des voies en site propre, comme vous le proposez là, on a loupé, dans les années 2000, un nouveau matériel, ça s'appelait CIVIS à l'époque, Pierre CONTOZ s'en souvient bien. Moi, je ne veux pas que dans les années 2010 on loupe le tram. Voilà, donc je veux vraiment que l'on réussisse et que l'on mette toute notre énergie dans ce projet.

**M. LE PRESIDENT.-** Michel LOYAT.

**M. LOYAT.-** Merci. En tant qu'élus communautaire, naturellement, mais aussi élu régional je voudrais dire quelques mots sur l'intermodalité qui me paraît un des aspects importants de ce projet. Ce projet de TCSP, à mon sens, favorise nettement l'intermodalité, à la fois naturellement par la desserte de la gare Viotte, et j'y reviendrai, également par son caractère très structurant d'Ouest en Est, via le centre historique, et de ce point de vue c'est bien la colonne vertébrale à la fois de la ville mais aussi de l'agglomération. Et le développement de l'intermodalité qui est une des conditions, on le constate chaque jour, de l'efficacité des transports en commun, elle suppose à la fois l'organisation physique de l'intermodalité et aussi la coordination des AOT, CAGB en l'occurrence, Région, mais aussi Département qui a bien une



compétence en matière de transports. Coordination qui existe déjà, il y a une pratique de cette coordination, par exemple les abonnements intermodaux, ça a été signalé tout à l'heure, d'ailleurs ce n'est pas entre CAGB et SNCF, c'est CAGB / Région et SNCF comme exploitant, mais je crois qu'il est toujours bon de rappeler par rapport aux financements.

**M. LE PRESIDENT.**- D'accord. Mille pardons.

**M. LOYAT.**- Intermodalité bien entendu dans la cohérence des dessertes et également dans l'information, et là, de ce point de vue, la CAGB a été pionnière du point de vue de l'information multimodale, en tout cas pionnière au niveau de la région. Une coordination qui est bien sûr renforcée dans le respect des compétences des autorités organisatrices des transports, et je crois que vu ce que j'ai entendu il n'est peut-être pas inutile de le rappeler, il y a le maillage régional pour la Région, y compris avec des lignes routières, par exemple la ligne LIVEO qui d'ailleurs dessert la gare Viotte, et c'est une jonction très importante, et puis naturellement les compétences de transport urbain pour les AOT urbaines. Et dans ce sens, c'est très important de lier, comme c'est le cas avec ce projet, le TCSP et le réseau ferroviaire, mais ce qui est très différent que de demander plus de TER à la Région pour résoudre les problèmes de TCSP. Je crois que là ce sont des démarches très différentes, mais je ne vais pas... d'ailleurs j'invite chacun à regarder les aspects budgétaires, aspect investissement, mais surtout aspect fonctionnement. C'est à peu près 25 %, les recettes, par rapport aux charges, et le reste c'est de la contribution d'exploitation. Là, cette année, c'est plus de 55 millions pour la Région, et je ne suis pas du tout surpris par les résultats de l'étude RIBI qui montrent bien ce poids élevé des coûts de fonctionnement. Parce que si on ne s'en tient qu'à l'investissement, l'achat de rames ou quelques aménagements, ou les aménagements de haltes, on passe naturellement à côté de l'essentiel.

Donc intermodalité qui est bien prévue dans le cadre de ce projet avec la gare Viotte qui est non seulement le pôle multimodal d'Agglomération, mais qui est aussi le nœud régional, et notamment avec le cadencement qui se prépare, cadencement du réseau TER qui intégrera la desserte entre Viotte et la gare nouvelle, et pour cette desserte ferroviaire, là encore il y a une coordination et une coopération à organiser, c'est d'ailleurs tout à fait prévu, entre la Région et la Communauté d'Agglomération, puisqu'il y a à la fois des fonctions régionales et des fonctions qui sont davantage intra-urbaines. Il faut quand même souligner que cela passe aussi par des aménagements importants pour la gare Viotte, et des aménagements qui ne pourront pas, d'ailleurs, être portés que par la Ville et la Communauté d'Agglomération. Là, c'est naturellement un enjeu qui est beaucoup plus large, et on ne peut que regretter d'ailleurs que les pôles multimodaux aient disparu des contrats de projets, mais peut-être qu'avec le Grenelle de l'environnement il y aura des sommes prévues pour cela.

On peut attirer l'attention sur la place, le positionnement de la station la plus proche de la gare de la Mouillère, parce que selon où la station est, ou bien il y a une bonne complémentarité ou une complémentarité plus difficile, et la gare de la Mouillère a bien sûr toute son importance, notamment par rapport au Plateau, et cela a été évoqué.

Et puis je voudrais terminer, mais là je dirais en perspective, mettre en perspective, quand on parle de jonctions c'est aussi une jonction avec sur le site des Hauts-du-Chazal où vers le CHU, donc il y a eu une étude pilotée par la Communauté d'Agglomération, mais associant naturellement la Région, associant RFF et la SNCF, et il y avait un site qui a été retenu, mais après il y a un projet qui lui, en revanche, reste à valider et reste à réaliser, il y a une complémentarité en tout cas qui sera à étudier entre le TCSP et également cette halte qui est sur un site, un site avec le CHU, avec un pôle technopolitain qui est un site d'envergure régionale, et en tout cas dans les réunions de concertation avec les usagers pour le réseau TER, c'est une demande qui revient très généralement, adressée naturellement à la Région.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci. Pour terminer Pascal BONNET.

**M. BONNET.-** Je serai rapide, c'est avant tout une explication de vote en complément de l'intervention de Françoise BRANGET.

Je voudrais dire, puisque nous avons été quand même pointés, en tant qu'élus minoritaires de Besançon, que nous avons cette particularité d'être minoritaires dans notre commune, nous sommes les seuls dans cette situation à l'Agglomération, mais aussi élus d'agglomération qui travaillons tous dans l'intérêt de l'Agglomération, dans nos commissions, certains d'entre nous ont été partie prenante du débat dans la Ville et dans l'Agglomération sur ce sujet, d'autres ont pu y travailler autrement, et à partir du moment où nous avons pris position contre l'augmentation du VT, que vous nous aviez dit : « proposez autre chose », que le projet tel qu'il était proposé ne semblait pas être un projet d'agglomération et nous semblait périlleux en termes de financements, nous avons proposé une alternative. Après, chacun est libre d'en penser ce qu'il veut, nous avons nos convictions sur le sujet, un choix va être fait, comme l'a dit Françoise BRANGET, nous ne sommes pas là pour nuire à l'Agglomération, nous n'avons, en tant que Parlementaire pour Françoise BRANGET, et les autres en vertu de notre proximité avec le Gouvernement, pas du tout l'intention de nuire à l'Agglomération, et même si nous ne partageons pas les choix, d'être des éléments frénateurs.

Donc nous n'allons pas participer au vote, en cohérence aussi avec le fait que nous n'avons pas voté le VT, puisqu'on ne va pas voter contre un projet que nous serons amenés, en tant qu'élus d'Agglomération, à défendre, même si on l'aurait préféré plus adapté. Voilà.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci Pascal BONNET.

Je vais mettre au vote.

Quels sont ceux qui ne prennent pas part au vote ? Qu'ils lèvent la main.

**M. GONON.-** Est-ce qu'on peut vous demander juste une petite chose avant de procéder au vote, Monsieur le Président, s'il vous plaît ?

**M. LE PRESIDENT.-** Je vous en prie, Monsieur GONON.

**M. GONON.-** Est-ce qu'il nous est possible de présenter un amendement immédiat ?

**M. LE PRESIDENT.-** Non, on vote.

**M. GONON.-** Est-ce qu'il m'est possible, alors, de demander l'application de l'article 21 du règlement intérieur, et de demander non pas un vote ordinaire mais un vote à bulletin secret ?

**M. LE PRESIDENT.-** Je vous ai dit que d'abord il faut qu'il y ait un tiers des personnes qui le demande, premièrement. Je ne suis pas sûr qu'il y ait un tiers des personnes qui le demande, et moi je pense... autant je peux comprendre ce que dit Pascal BONNET ou Françoise BRANGET, même si... je pense que... pourquoi se cacher ? Chacun est libre ici d'exprimer son opinion. Je crois que sur un sujet comme celui-ci, il est clair que chacun sache ce qu'il a voté. Ça rime à quoi de se cacher ? C'est quoi cette forme ? Vous voulez la transparence, vous voulez la démocratie et vous ne voulez pas que l'on sache ce que vous votez ! Monsieur GONON, vous pouvez ne pas prendre part au vote si vous le souhaitez, vous pouvez voter pour, vous pouvez voter contre, vous pouvez vous abstenir, mais je crois que les Bisontines et les Bisontins, en ce qui vous concerne puisque vous êtes élu de Besançon, pour les autres peuvent effectivement dans chaque commune, on peut, les expressions ont été faites de l'ensemble des maires des communes, donc moi je ne suis pas favorable à ce qu'il y ait un vote à bulletin secret.

**M. GONON.-** Je vous rappellerai juste une chose, Monsieur le Président, une deuxième fois, l'article 20 du règlement intérieur nous autorise à présenter des amendements, si vous ne souhaitiez pas que nous les propositions, à ce moment-là, la sérénité des débats est quelque peu perturbée.

**M. LE PRESIDENT.-** Monsieur GONON, vous n'allez pas me refaire le coup du Conseil Municipal l'autre jour, parce que c'est des remakes que je vis là, où parce que j'ai fait respecter la loi la dernière fois, j'avais un de mes amis Vert qui avait présenté, il n'y avait pas eu de débat, j'ai dit que l'on faisait la même chose, il est parti en se levant, en claquant la porte, en disant : « Qu'est-ce que cette forme de démocratie ? », non !

Ecoutez, je crois avoir montré ce soir que je suis un démocrate, je n'ai pas l'article 20 du règlement, amenez-moi le tout de suite. Vous voulez proposer des amendements, je n'ai pas le règlement sous la main ! On a compris, quand même, Monsieur GONON, quel était votre avis, on sait qu'il faut répondre à l'appel à projets, à la limite je comprends ce que dit Madame BRANGET, ils ne veulent pas... bon, à la limite je le comprends, voyez, mais alors vous, l'article 20, apporter des amendements, écoutez, j'ai regardé mon courrier attentivement jusqu'à ce jour, je n'ai pas vu de votre part d'amendement.

L'article 20 dit quoi ? Vous l'avez, l'article 20 ? Amenez-moi-le. Je veux bien, on va faire du juridisme, maintenant, bon ! Et après vous allez vous lever en claquant la porte pour qu'on reprenne que vous êtes parti en claquant la porte ! C'est quoi ? « Amendement... peut proposer des amendements sur les affaires en discussion soumises. Le Conseil décide la discussion immédiate du rejet ou du renvoi des amendements à la commission compétente devant laquelle leur auteur est amené à les défendre. » Puisque le règlement dit que vous pouvez proposer verbalement un amendement, proposez votre amendement. On ne peut que reprendre 20 minutes ou une demi-heure là-dessus.

**M. GONON.-** Il y en a pour 2 secondes, vous allez voir.

Le Conseil de Communauté est invité à émettre un avis sur le projet de référencement portant réalisation d'un TCSP sur l'agglomération bisontine selon le tracé option Révolution, selon le mode BHNS et selon un plan de financement limité à 192 M€.

**M. LE PRESIDENT.-** Non, non, ce n'est pas un amendement, attendez ! Non, non, c'est un autre projet. Non, non !

**M. GONON.-** Le reste ne change pas.

**M. LE PRESIDENT.-** Non, non, écoutez, Monsieur GONON, de qui vous vous moquez ? Non, non, ce n'est pas un amendement, ça ! Je crois qu'il ne faut pas non plus... Il y a un problème de respect des délégués communautaires. Vous avez le droit de ne pas être d'accord. Ce projet-là, ce n'est pas un amendement, c'est un autre projet que vous proposez, ce n'est pas un amendement ! Je n'accepte pas cet amendement-là, ce n'est pas un amendement, c'est un autre projet que vous proposez. Parce que Monsieur ROSSELOT pourrait dire : « moi je propose aussi un amendement pour un projet à 100 millions », ce n'est pas ça !

Je mets au vote le projet présenté par le Bureau, vous vous prononcez là-dessus.

Je reprends. Quels sont ceux qui ne prennent pas part au vote ? Qu'ils lèvent la main. 10 ne prennent pas part au vote.

Quels sont ceux qui s'abstiennent ? Qu'ils lèvent la main. 5.

Quels sont ceux qui sont contre ? Qu'ils lèvent la main. 5.

Les autres sont donc favorables, donc je déclare le tracé de référence adopté, et je m'attacherai scrupuleusement à respecter les engagements que j'ai pris ce soir devant vous. Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

**M. LE PRESIDENT.-** Et je vous remercie d'applaudir ce débat. On me dit que je n'ai pas fait adopter le rapport sur la concertation. S'il vous plaît, attendez ! Je demande quand même à toutes celles et

tous ceux, entre autres ceux qui ont pris longuement la parole, d'avoir la correction d'attendre la fin des débats, parce que ce n'est pas ici une chambre où on vient, on parle, et quand on a dit ce qu'on avait à dire, on s'en va. Moi j'attache du prix à ce que tout le monde reste, certains ont parlé très longuement, on les a écoutés, je demande que maintenant on reste jusqu'à la fin, voilà, s'il vous plaît. Et ça peut aller assez vite.

Le projet précédent n'a pas été adopté, c'est le bilan de la concertation.

Est-ce qu'il y a des oppositions au bilan de la concertation ?

Est-ce qu'il y a des abstentions ?

Donc le bilan a été adopté, c'est le compte rendu, il est adopté.

On passe au projet suivant, je vais peut-être prendre quelques dossiers en main, si tu veux bien, Jean-Claude, pour que ça aille plutôt vite.

### ***Rapport n°2.3 – TCSP : définition du pré-programme du centre de maintenance***

**M. LE PRESIDENT.-** Dans le cadre du lancement des consultations nécessaires à la réalisation du projet de Transport en Commun en Site Propre, il faut que l'on définisse un pré-programme. C'est cela. Il faut donc maintenant lancer une procédure de concours de maîtrise d'œuvre de ce bâtiment.

Tu veux en dire un mot de plus ? Mais en quelques mots.

**M. ROY.-** Simplement préciser...

*(Protestations dans l'assemblée)*

**M. ROY.-** Une phrase.

**M. LE PRESIDENT.-** Une phrase.

**M. ROY.-** C'est que le maître d'œuvre doit être désigné et une esquisse de projet réalisée avant l'enquête publique devant se dérouler en septembre 2009, donc il faut le voter dès à présent. Ça a été court.

**M. LE PRESIDENT.-** Ok. Est-ce qu'il y a des oppositions ?

Des abstentions ? Une abstention, Pierre, ok.

**M. ROY.-** Le 2.5 est un rapport que vous connaissez, c'est l'extension du dépôt de Planoise...

**M. LE PRESIDENT.-** Tu as oublié le 2.4.

### ***Rapport n°2.4 – TCSP : notification du marché de Maîtrise d'œuvre Infrastructure***

**M. ROY.-** Pardon. Le Conseil est invité à se prononcer sur la désignation du titulaire proposé par le jury pour la maîtrise d'œuvre.

**M. LE PRESIDENT.-** C'est le résultat d'une commission d'appel d'offres.

**M. ROY.-** Le jury a retenu le groupement EGIS / REICHEN et ROBERT / ATELIERS VILLES et PAYSAGES pour une condition financière de 6 430 662 € hors taxes.

**M. LE PRESIDENT.-** C'est par tranche.

**M. ROY.-** Voilà, c'est par tranche.

**M. LE PRESIDENT.-** Il y a des tranches fermes et des tranches conditionnelles.

**M. ROY.-** Voilà, trois tranches conditionnelles.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce qu'il y a des oppositions ?

Des abstentions ? Je n'en vois pas.

Rapport suivant, Convention Centrale de Mobilité "MOBILIGNES", vous connaissez tous MOBILIGNES.

**M. ROY.-** Il y en a un avant, le 2.5.

### ***Rapport n°2.5 – Plan de financement extension du dépôt de Planoise (SPIC)***

**M. LE PRESIDENT.-** Ah bon, excuse-moi.

**M. ROY.-** C'est l'extension du dépôt de Planoise. Ce rapport précise les modalités de passation des marchés sur appel d'offres, le planning de l'opération ainsi que son plan de financement qui inclut désormais l'Union Européenne à travers le programme FEDER à hauteur de 600 000 €.

**M. LE PRESIDENT.-** S'il vous plaît !

Est-ce qu'il y a des remarques ?

On peut autoriser les collaborateurs à partir, pas à aller au buffet, à partir, ou ils nous attendent, les autres restent là. Vous dites quand même que le buffet n'est pas ouvert tout de suite. Vous n'ouvrez pas le buffet tout de suite ! On attend la fin. On est à la fin, oui.

### ***Rapport n°2.6 – Prolongation de la Convention Centrale de Mobilité "MOBILIGNES"***

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce que vous êtes d'accord pour que l'on prolonge "MOBILIGNES" ? On est d'accord. Il n'y a pas d'oppositions ?

### ***Rapport n°2.7 – Convention boutique "MOBILIGNES"***

**M. LE PRESIDENT.-** Vous êtes d'accord que l'on passe une convention avec la boutique MOBILIGNES pour le parvis de la gare ? Vous êtes d'accord.

### ***Rapport n°2.8 – Avenant n°1 au Schéma Directeur Cyclable***

**M. LE PRESIDENT.-** Qu'est-ce qu'il y a dedans, Jean-Claude ?

**M. ROY.-** Des travaux supplémentaires dans la forêt de Chailluz, et cela nécessite un avenant pour une somme de 21 300 € hors taxes.

**M. LE PRESIDENT.-** Il y a des remarques ?

C'est adopté.

### ***Rapport n°2.9 – Convention titres intermodaux bus-car Besançon / Vesoul***

**M. ROY.-** Dont parlait Michel LOYAT. Il est proposé de reconduire cette convention pour assurer l'intermodalité tarifaire sur cet axe-là.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce qu'il y a des remarques ?

C'est adopté.

Commission n°3, économie. Jean-Pierre.

Je ne prends pas part au vote.

## **Commission n°3 : Economie, emploi et insertion**

### ***Rapport n° 3.1 – Cancéropôle Grand Est : adhésion du Grand Besançon***

**M. MARTIN.-** Il s'agit de l'adhésion du Grand Besançon au cancéropôle Grand Est, en effet le Grand Besançon, depuis 2005, finance des projets contribuant à la structuration d'une filière santé sur le territoire, et dans ce cadre il est proposé l'adhésion du Grand Besançon au cancéropôle du Grand Est dès 2009. Et pour information la cotisation 2008 s'élève à 4 000 €.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce qu'il y a des remarques ?

C'est adopté.

### ***Rapport n°3.2 – Soutien à la compétitivité et à l'innovation : projet VALVELEC***

**M. MARTIN.-** Le projet collaboratif de recherche VALVELEC est dédié à la fabrication et à la commercialisation d'un dispositif médical innovant pour le traitement de l'hydrocéphalie. Ce projet qui a été expertisé par OSEO au titre du Fonds Régional d'aide à l'Innovation, il peut faire l'objet d'affectation de crédits sous la forme d'une subvention de 110 000 € au bénéfice de l'entreprise SOPHYSA pour la réalisation de son programme d'innovation.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce qu'il y a des remarques ?

C'est adopté.

### ***Rapport n°3.3 – Cré Entreprendre Initiative : renouvellement de convention***

**M. MARTIN.-** Il s'agit de renouveler la convention avec Cré Entreprendre Initiative.

**M. LE PRESIDENT.-** Avec VALVELEC.

**M. MARTIN.-** Convention qui s'étalera de 2009 à 2013. Il s'agit de la reconduire aux mêmes conditions que celle de 2003 / 2008 à raison d'un montant forfaitaire de 800 € par projet financé par Cré Entreprendre Initiative, à condition que ces projets soient situés dans le périmètre de la CAGB et ce dans la limite forfaitaire de 16 000 €, soit 20 projets par an.

Et puis la CAGB versera à CEI une participation financière au fonds de dotation de prêts d'honneur dans la limite d'un montant forfaitaire de 22 867 € par an, si les besoins de financements exprimés sur le territoire le justifient.

**M. LE PRESIDENT.-** Ok. Il n'y a pas de remarque ?

Cré Entreprendre, Marcel FELT et Madame HINCELIN ne prennent pas part au vote. Vas-y. Vous ne l'avez pas passé le 3.3 ?

**M. MARTIN.-** Si.

**M. LE PRESIDENT.-** Tu as été plus vite que moi, alors. Excusez-moi. Tu m'as battu !

On passe à quelle page ?

SAIEMB, rapport des administrateurs au Conseil communautaire.

### ***Rapport n°3.5 – SAIEMB IE : rapport des administrateurs au Conseil communautaire***

**M. LE PRESIDENT.-** Je répondrai à vos questions si vous en avez. Je ne prends pas part au vote puisque je suis le Président de la SAIEMB Immobilier d'Entreprises, pas plus que BAULIEU, MARTIN, LOYAT, MARIOT, MENETRIER ne prennent pas part au vote.

Est-ce qu'il y a des questions à poser par rapport à la SAIEMB Immobilier d'Entreprises ?

On devrait même mettre Gérard GALLIOT, parce que lui, il y est au niveau du Département, mais il ne faut pas qu'il prenne part au vote non plus, je pense.

Décidément, je suis dans une forme moyenne !

La SEDD, excusez-moi.

### ***Rapport n°3.4 – SEDD : rapport des administrateurs au Conseil communautaire***

**M. LE PRESIDENT.-** Je ne prends pas part au vote, ainsi que MARTIN, LOYAT, FOUSSERET puisque nous sommes tous trois administrateurs de la SEDD, Société d'équipement du département du Doubs.

Est-ce qu'il y a des questions par rapport à cela ? Je n'en vois pas.

C'est adopté.

### ***Rapport n°3.6 – Animation du dispositif ZFU-SAP : déclaration d'intérêt communautaire***

**M. MARTIN.-** Il est proposé de déclarer d'intérêt communautaire l'animation de la ZFU et le service d'amorçage de projets qui s'y rattache. Donc la zone franche urbaine de Besançon / Planoise a été créée par la loi du 1<sup>er</sup> août 2003 et elle a été prorogée jusqu'au 31 décembre 2011. Le territoire de cette zone représente 153 hectares. Il comprend les quartiers d'habitat de Planoise, une grande partie du parc

d'activité, La Fayette, la technopôle Temis santé sur la ZAC des Hauts-de-Chazal et l'espace industriel et artisanal sur le site de l'ancienne société SM2E.

Les objectifs, il s'agit de réduire les inégalités sociales dans les quartiers par la création et l'implantation et le développement des entreprises et donc de l'emploi. Concernant le service amorçage de projets, eh bien c'est la Ville de Besançon qui a renforcé notre dispositif ZFU en 2005, et les objectifs sont de sensibiliser la population et les acteurs du quartier d'habitat de Planoise et la création d'entreprises, susciter et accompagner en amont l'émergence d'idées de projets de créations, impulser et faciliter l'orientation vers les structures d'accompagnement afin de concrétiser les projets.

L'Agent SAP est salarié de Rive Boutique de Gestion de Franche-Comté. Il consacre la totalité de son temps de travail à la mission ZFU. Et donc le financement est assuré en partie par la Caisse de Dépôts et de Consignations et par la Ville de Besançon.

Compte tenu des objectifs et activités, tant en termes de développement économique que d'emplois, il est proposé de déclarer l'animation du dispositif ZFU et son SAP d'intérêt communautaire.

C'est la première, ensuite.

**M. LE PRESIDENT.-** Attends.

Est-ce qu'il y a des remarques ?

Des abstentions ?

Des oppositions ? Je n'en vois pas.

Rapport suivant. Pardon, excuse-moi, Robert.

**M. STEPOURJINE.-** Simplement une question par rapport à cela, il y a donc du personnel qui sera transféré sur la Communauté d'Agglomération ?

**M. MARTIN.-** On va y arriver après, c'est la suite, je ne suis pas allé au bout du rapport.

**M. STEPOURJINE.-** D'accord.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce qu'il y avait une demande de parole ? je n'ai peut-être pas vu.

Madame PEQUIGNOT, je vous en prie.

**Mme PEQUIGNOT.-** Merci Monsieur le Président. Ma question allait tout à fait dans le sens de celle de Monsieur STEPOURJINE, à savoir avant le transfert de compétence à l'Agglomération est-ce qu'il n'était pas plus judicieux de faire avant tout un état des lieux par rapport à l'efficacité de ces services-là dans le cadre effectivement de la Ville, et de voir effectivement dans quelle mesure le personnel transféré va être un plus ? Est-ce que la Communauté, en ce sens, en avait le besoin ? Voilà le sens de ma question.

**M. LE PRESIDENT.-** Je crois vous avoir déjà répondu au Conseil Municipal et vous avoir dit que je vous enverrais le bilan et le résultat, donc je vous redis ce que je vous ai dit au Conseil Municipal, mais la pédagogie c'est de répéter, donc vous aurez le bilan, je crois même qu'il doit être parti, j'ai demandé qu'on vous donne le bilan qui avait été fait, c'est normal, vous l'aviez demandé, vous l'aurez. Et les personnels, bien sûr, seront transférés, les charges seront imputées... seront déduites de notre montant, seront déduites du montant des recettes de compensation que nous avons bien sûr, et le tout vérifié par la commission d'évaluation des charges.

Rapport suivant.

**M. MARTIN.-** C'est la suite du rapport, en fait, c'est les modalités de transfert. Je crois que c'est important puisqu'il y a deux personnes à temps complet, un attaché territorial et un rédacteur territorial.

Concernant le transfert des biens immobiliers, eh bien on reprend... il y aura une convention entre la Ville et la CAGB pour bien transférer les charges de 76 m<sup>2</sup> occupés par la mission ZFU. Les biens



mobiliers sont cédés par la Ville de Besançon en pleine propriété à titre gratuit à la CAGB.

Sur les modalités financières de transfert, les éléments financiers constitutifs de ce transfert sont à titre indicatif évalués à 107 000 € pour les dépenses de personnel, subvention de la Ville de Besançon à Boutique de Gestion, SAP : 46 000 €, charges locatives sur biens immobiliers : 10 000 €, et 13 870 € pour les autres prestations, à savoir services centraux et véhicule. Sachant que le montant définitif du transfert sera arrêté par la commission locale d'évaluation des charges transférées.

**M. LE PRESIDENT.-** Très bien. Il y a des remarques ? Non.

Non, le point... rapport que tout le monde aime bien ici... le 4.I, Centres de village, Nicolas.

**M. GUILLEMET.-** La mission "Centres de village"...

**M. MARTIN.-** Non, il y a la Mission Locale.

**M. LE PRESIDENT.-** Décidément ! A partir de 11 heures, moi, ça ne va plus ! Excusez-moi. Mission Locale, vas-y.

### ***Rapport n°3.7 – Mission Locale : déclaration d'intérêt communautaire***

**M. MARTIN.-** Il est proposé de déclarer d'intérêt communautaire le dispositif porté par la Mission Locale Espace Jeunes de Besançon. Sachant que ce transfert s'inscrit dans la poursuite de ses deux compétences emploi par le Grand Besançon et correspond à la volonté de prioriser l'objectif emploi en entreprises de cette structure pour les publics jeunes de sa responsabilité dans une liaison forte entre développement économique et emploi.

Les Missions Locales pour l'insertion professionnelle et sociale des jeunes et les PAIO (Permanence d'Accueil d'Information et d'Orientation) sont développées à partir de 82, et il y a en France 600 Missions Locales et PAIO qui constituent un réseau de plus de 3 000 points d'accueil.

La Mission Locale de Besançon est située rue de la Cassotte et accueille des jeunes de 16 à 25 ans avec un accompagnement et des solutions personnalisées. La Mission Locale accueille également un public de moins et plus de 26 ans dans le cadre de ses permanences sur les quartiers de Planoise, Montrapon / Fontaine Ecu, Palente, Grette / Saint Ferjeux et Clairs Soleils avec un objectif prioritaire : l'emploi. Sachant que la Mission Locale travaille en synergie avec l'Etat, les collectivités locales, les acteurs économiques et sociaux implantés au niveau local et particulièrement au sein du service public de l'emploi.

Voilà. Donc vous avez les chiffres clés que vous avez pu découvrir tout à l'heure, je vous en fais grâce, et puis concernant cette Mission Locale, l'organisation, il y a 38 personnes dont un directeur en cours de recrutement. Voilà ce que l'on peut dire sur la Mission Locale.

**M. LE PRESIDENT.-** Je propose qu'Annie MENETRIER ne prenne pas part au vote, parce qu'il me semble qu'elle est la présidente de la Mission Locale.

**M. MARTIN.-** Je vais au bout sur le point important concernant les modalités juridiques. L'association modifiera ses statuts et les adaptera aux nouveaux objectifs portés par le Grand Besançon, et le Grand Besançon, donc sera représenté par 10 membres du Conseil d'administration de la structure, à savoir 4 de la Ville de Besançon, 6 des autres communes. Les statuts prévoiront que la présidence revient de droit à un représentant du Grand Besançon. La CAGB propose que ce président soit choisi parmi les délégués de la Ville de Besançon. Nous devons donc valider ce soir la liste des personnes que l'on propose pour représenter la CAGB à la Mission Locale, à savoir Catherine BARTHELET, Bernard BECOULET, Philippe CHANEY, Marcel COTTINY, Abdel GHEZALI, Valérie HINCELIN, Annie MENETRIER, Bernard MOYSE,

Edouard SASSARD, Gérard VALLET.

**M. LE PRESIDENT.-** Ça, c'est la liste, ensuite, à nouveau, il y aura donc, je présume une élection, peut-être, certainement, non ? C'est toi qui étais présidente.

**Mme MENETRIER.-** Oui, c'était moi, donc c'est le Président aujourd'hui qui désignera la Présidente ou le Président. Simplement, je voulais vous donner l'information que demain soir il y aura une assemblée générale extraordinaire pour justement travailler sur les statuts et aller sur le changement de statuts avant le 31 décembre 2008.

**M. LE PRESIDENT.-** Donc BARTHELET, BECOULET, CHANEY, COTTINY, GHEZALI, HINCELIN, MENETRIER, MOYSE, SASSARD et VALLET, vous êtes invités demain soir. On peut dire cela comme ça.

**Mme MENETRIER.-** Pour certains ils sont déjà invités, on leur a donné l'information, et les autres seront invités demain matin par fax, effectivement. Il fallait le faire avant le 31 décembre puisque le transfert est au 1<sup>er</sup> janvier.

**M. LE PRESIDENT.-** Donne le lieu et l'heure, déjà.

**Mme MENETRIER.-** Le lieu, c'est au foyer de la Cassotte à 18 heures précises.

**M. LE PRESIDENT.-** Rue de la Cassotte à 18 heures demain.

**Mme MENETRIER.-** Merci.

**M. LE PRESIDENT.-** Je te remercie.

Est-ce qu'il y a des oppositions par rapport à cela ?

Des abstentions ? Je n'en vois pas.

Suivant, Nicolas.

## **Commission n°04 : Développement durable, environnement, cadre de vie**

### ***Rapport n°4.1 – Fonds "Centres de village"- Présentation de projets pour attribution de subvention***

**M. GUILLEMET.-** Nous vous proposons d'octroyer une subvention pour la sécurisation et l'aménagement de l'entrée du village d'Auxon-Dessous à hauteur de 10 % du reste à charge de la commune sur les travaux, soit 8 263 €. Et nous vous proposons également d'octroyer une subvention pour la sécurisation et l'aménagement de la place du monument aux morts de Thoraise à hauteur de 20 % du montant de l'étude et 10 % du reste à charge de la commune sur les travaux, soit 16 311 €.

**M. LE PRESIDENT.-** Très bien. Il n'y a pas de remarques ?

C'est adopté.

Le suppléant, les gens d'Auxon-Dessous, Jacques CANAL et Jacques THIEBAUT ne prennent pas part au vote.

**M. CANAL.-** Excusez-nous, nous ne prenons pas part au vote.

**M. LE PRESIDENT.-** D'accord, et puis on peut faire pareil pour le représentant de Thoraïse. Très bien.

### ***Rapport n°4.2 – Signature de l'initiative de la Commission Européenne "Covenant of Mayors"***

**M. GUILLEMET.-** Je ne me permettrai pas de le dire en anglais, c'est la signature d'une convention des maires, cela s'adresse à tous les élus locaux européens, elle est à l'initiative du commissaire à l'énergie de l'Union Européenne et a été lancée le 29 janvier 2008 à l'occasion de la semaine européenne de l'énergie durable. Ce document place pour la première fois les collectivités locales et leurs citoyens au cœur de la lutte contre le changement climatique. Cette convention s'inscrit dans la politique environnementale menée par le Grand Besançon. Signer cette convention nous permettra d'obtenir des appuis de l'Europe pour mener à bien notre politique et être connu à l'échelon européen.

**M. LE PRESIDENT.-** Très bien. Merci.

Est-ce qu'il y a des remarques ?

C'est adopté.

### ***Rapport n°4.3 – Bilan de la Charte de l'Environnement***

**M. GUILLEMET.-** C'est le Bilan de la Charte de l'Environnement.

**M. LE PRESIDENT.-** Chut ! S'il vous plaît !

**M. GUILLEMET.-** C'est mon dernier rapport.

Dans le cadre des compétences de la Communauté d'Agglomération en matière d'aménagement de l'espace, de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, le Conseil a proposé la mise en place d'une charte pour l'environnement en 2002. Il convient aujourd'hui de désigner les membres du comité de pilotage suite au renouvellement des instances et de valider le bilan 2005-2008 de la charte. Donc assez rapidement, pour mémoire, on voit que la charte se divise en trois axes, le premier axe c'est réduire les émissions de gaz à effet de serre, le deuxième axe : préserver les ressources naturelles et valoriser les ressources locales, et le troisième axe : agir solidairement.

Pour l'axe I il y a à peu près 54 % de réalisé, 33 % en cours et 13 % de non réalisé. On peut s'apercevoir que par exemple l'action n°8 c'est développer un réseau de transport collectif en site propre, donc là c'est une action qui a avancé. Et l'action n°35 c'est mettre en place un système Display, c'est l'affichage énergétique dans les bâtiments, donc là c'est une action non réalisée parce qu'en fait c'est à la demande des maires.

**M. LE PRESIDENT.-** Est-ce qu'il y a des remarques ?

Je n'en vois pas.

## Questions diverses

### **Rapport n°10.1 – Commission intercommunale d’accessibilité – Convention de mise à disposition entre la CAGB et le CCAS**

**M. LE PRESIDENT.**- Vous savez qu’on est obligé par la loi de faire en sorte qu’il y ait dans chaque commune, chaque EPCI, une commission. On propose de mutualiser la commission qui existe déjà, de ne pas en créer une, et de la mutualiser avec le CCAS pour éviter les frais supplémentaires et avoir plus d’efficacité. Il n’y a pas de remarques ?

C’est adopté.

Avant de partir je vais vous dire un mot de l’ADSL, ça intéresse peut-être quelques-uns, non ? Je pense que ça en intéresse quand même quelques-uns, mais ce sera deux minutes.

### **Rapport n°10.2 – Etat des décisions du Président dans le cadre de sa délégation du Conseil**

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce que vous avez des questions à me poser ?

Je n’en vois pas.

Juste un mot sur l’ADSL, c’est une information.

J’avais vu dans la presse d’ailleurs un article avec certaines déclarations, un certain nombre de mes amis, là-bas sur le Plateau, qui m’avaient plu moyen / moyen parce qu’on disait que c’est Besançon qui... qu’il n’y avait pas l’ADSL parce qu’on n’avait tout mis sur Besançon, c’est faux, parce qu’au contraire Besançon a beaucoup mis pour qu’il y ait l’ADSL partout. Mais on ne va pas revenir là-dessus, c’est du passé, on fait table rase.

Simplement, vous savez que nous étions partis sur une convention... écoutez parce qu’on vous en parle souvent dans vos villes, bourgs, villages, c’est une convention avec EFFAGE ALTITUDE et SAPRR, je passe sur les détails, ça a beaucoup changé, APRR a vendu, Altitude ont été repris par EFFAGE, enfin je passe sur les détails, c’est très compliqué. Nous étions arrivés à une convention, à la signature d’une délégation de service public qui au fond allait coûter assez cher à l’Agglomération et puis surtout qui n’allait apporter que du 512 K, pour les spécialistes, à toutes les communes, ce qui n’est pas terrible, et puis en plus qui allait surtout se baser sur la mise en place de Wimax, ce qui était quand même assez gênant puisqu’actuellement, mais on ne le savait pas au début lorsque nous avons travaillé là-dessus, le Wimax ne fonctionne quasiment nulle part, c’est-à-dire que ceux qui devaient mettre en place des licences Wimax, on s’est aperçu qu’ils ne les avaient pas mises en place, le Jura est parti là-dessus, c’est difficile. Dans le Nord de la Franche-Comté, ils sont partis là-dessus, maintenant c’est leurs avocats qui décident entre eux.

A l’époque, on avait contacté France Telecom qui n’avait pas répondu à l’appel d’offres et puis ils n’avaient pas de solution à proposer, et là, par contre, on a bien fait d’attendre puisqu’entre-temps France Telecom m’a recontacté pour me faire une proposition différente, puisque je répète que la proposition qu’on allait mettre en place allait coûter fort cher, à l’Agglo c’était 3 à 4 M€ pour avoir du 512 K, et surtout nous étions pieds et mains liés pour 15 ans. Alors quand on sait à quelle vitesse augmentent les technologies, changent les technologies, quand j’ai vu cela avec les membres du Syndicat Lumière, un certain nombre sont ici, on s’est dit, quand même, cela nous interroge. On avait négocié très très fort, à tel point qu’à la fin ils nous disaient qu’ils ne gagnaient plus d’argent, c’est pour cela qu’ils ne se sont pas accrochés, d’ailleurs. Entre-temps, France Telecom nous a refait une autre proposition qui n’existait pas à l’origine, c’était la proposition NRA-ZO, c’est-à-dire Nœud de Raccordement Abonné Zone Ombre, c’est-à-dire que c’est une

proposition qui consiste à transformer 7 sous-répartiteurs de l'agglomération, parce qu'il y a des conditions, c'est l'ARCEP, je crois que ça s'appelle comme cela, qui met des conditions, on ne peut pas mettre des NRA-ZO partout, il faut qu'il y ait un certain nombre de personnes dans la commune qui n'aient pas l'ADSL. Donc l'ARCEP, on a chiffré, ils ont regardé, ils ont fait des études, il y a 7 communes qui peuvent avoir... enfin on peut mettre 7 NRA-ZO. Ce qui permet à 419 abonnés de bénéficier d'un accès ADSL, c'est-à-dire certainement à 512 K alors qu'ils n'avaient rien. C'est le cas par exemple... on a beaucoup parlé de Vorges-les-Pins mais il y en a d'autres. Alors que les autres qui étaient à 512 ils vont avoir leur... je ne dis pas de bêtise, on va monter en puissance puisqu'ils pourront avoir jusqu'à 2 mégas. C'est-à-dire que ceux qui n'avaient rien vont avoir quelque chose et ceux qui avaient déjà quelque chose auront plus. Ce qui est important, et puis surtout c'est une technologie qui est très évolutive et on va pouvoir, au fur et à mesure, évoluer et apporter le haut débit.

Au vu de ces derniers rebonds nous avons arrêté la DSP, on l'a arrêtée, j'ai proposé, et nous vous proposons avec le Syndicat Lumière de mettre en place avec France Telecom 7 NRA-ZO, participer financièrement dans la limite de 400 € aux frais d'acquisition et de cession de paraboles, parce qu'en fait, sur toute l'Agglo, chiffres France Telecom, il y a 13 personnes, 13, qui n'auront encore pas malgré cela l'ADSL, parce qu'ils sont dans des situations pas possibles, il y en a 13. On ne sait même pas si les 13 demanderont, enfin il y en a 13. Pour ces 13 là, on a dit qu'une parabole coûtait 400 €, on paiera la parabole, c'est-à-dire qu'il y en aura peut-être 5 ou 6, par rapport, vous voyez, s'il y en a encore 10 cela fait 4 000 €, par rapport au 3,5 millions que cela coûtait on n'est quand même pas du tout dans les mêmes zones de prix.

Donc on engagera dans les 10 ans à venir quand même des dépenses à hauteur de 3,5 millions au niveau du syndicat mixte, mais pas pour payer du Wimax, pour poser des gaines chaque fois quand c'est possible dans les communes. C'est-à-dire que vous allez recevoir très prochainement une lettre du Président de l'Agglo, du Président du Syndicat Mixte Lumière, qui vous demandera de nous dire chaque fois que vous faites des travaux pour que dans vos communes, en même temps que vous ferez des travaux, on puisse mettre des gaines pour que demain... parce que la gaine, ça ne coûte rien, et que demain, quand on aura besoin on puisse aller plus loin et remettre de la gaine. Enfin quand je dis que cela ne coûte rien, cela ne coûte pas très cher.

Et puis on va raccorder les NRA en fibre optique, au fur et à mesure on raccordera donc avec des fibres optiques les NRA, les NRA, ça veut dire quoi ? Ça veut dire les Nœuds de Raccordement d'Abonnés, c'est ça ? C'est compliqué !

Voilà, ce que je veux vous dire quand même... attendez, on y va, Madame PANIER, vous, vous avez l'ADSL, mais à Vorges-les-Pins ils ne l'ont pas, donc ils sont heureux de savoir que dans à peu près 6 mois ils l'auront à Vorges-les-Pins. 6 mois, j'ai dit quand même... 1<sup>er</sup> septembre, ils m'ont dit 6 mois mais je dis... parce qu'il y a des délais de prévenance.

Donc il y aura Vorges-les-Pins dans 6 mois, il ne restera en fait... dans 6 mois, voilà ! Et tout le monde aura l'ADSL à Vorges-les-Pins d'après mon tableau. A Osselle, ce sera dans 6 mois aussi, et tout le monde aura l'ADSL. A Deluz... Vaire-Arcier : 6 mois, Deluz, il n'est pas noté, donc ils l'avaient déjà, mais Vaire-Arcier ils l'auront dans 6 mois, et tout le monde l'aura. A Montfaucon dans 12 mois, c'est normal.

**M. CONTOZ.**- Oui, mais on aura le TCSP.

**M. LE PRESIDENT.**- 12 mois et tout le monde l'aura. Mais ce n'est pas le Maire qui décide, ni le Président qui décide, c'est France Telecom.

A Busy, dans 6 mois. A Morre, il restera toujours 7 abonnés qui n'auront pas l'ADSL, mais on pourra leur donner certainement des paraboles que l'on paiera. Et à La Vèze, dans 12 mois, tout le monde l'aura. Donc je pense quand même que tout le monde aura l'ADSL. Par rapport à ceux qui disent : « ça sert à quoi, l'Agglo ? » quand même, vous voyez, ça sert au moins à cela.

- : - : - : - : - : - : -

*(L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 23h20)*