

**Transports Urbains - Programme Européen THERMIE/SAGITTAIRE - Conventions avec la Communauté Européenne et la CTB**

**M. LE MAIRE, Rapporteur** : Les villes européennes sont confrontées aux problèmes de pollution dus au trafic urbain.

Une des solutions passe par un développement du transport public urbain et, dans ce cadre, à la mise en oeuvre de technologies moins polluantes et moins bruyantes.

C'est pourquoi la Ville de Besançon s'est associée, dans un programme THERMIE/SAGITTAIRE, avec 10 autres villes européennes :

- LUXEMBOURG (Luxembourg)
- ALICANTE (Espagne)
- SINTRA (Portugal)
- STAVANGER (Norvège)
- SAVONA (Italie)
- BELLUNO (Italie)
- TRENTO (Italie)
- ATHENES (Grèce)
- BRUGES (Belgique)
- LOUVAIN (Belgique).

Ce réseau de villes a obtenu une aide importante de la Communauté Européenne pour :

- démontrer la viabilité des bus hybrides (diesel - électrique)
- démontrer l'attrait des usagers pour une telle technologie
- accroître l'efficacité énergétique du transport public et, à terme, amener les citoyens à utiliser plus souvent le transport public urbain.

Pour Besançon, le projet comprend notamment l'acquisition d'au moins 3 bus hybrides (moyenne capacité - 12 m de long) et des équipements connexes (stations de chargement de batteries). Ces véhicules seraient testés sur la ligne n° 32 qui relie le centre-ville à la Combe Saragosse.

Le montant global du projet est de :

- Phase I : 5 245 500 F (avec une subvention de 1 419 933 F)
- Phase II : 2 895 000 F (avec une subvention de 740 867 F).

A ces subventions, il convient d'ajouter l'aide apportée par la Région de Franche- Comté à hauteur de 2 400 000 F.

Les dépenses seront réglées sur les exercices 1997 et 1998.

Dans ces conditions, le Conseil Municipal est invité à :

- autoriser M. le Maire à signer la convention avec la Communauté Européenne (Direction Générale de l'Energie),

- autoriser M. le Maire à signer une convention à intervenir avec la CTB, qui sera chargée des dépenses nécessaires à la logistique du projet (organisation des réunions, frais de déplacement, de reprographie et d'envoi des documents),

- autoriser M. le Maire à signer les commandes, marchés et avenants éventuels, à intervenir pour l'acquisition des différents matériels, dans le cadre des dispositions réglementaires des marchés publics,

- inscrire en recettes aux chapitres 90.64/1327.00508.35000 et 90.64/1322.00508.35000 les subventions de la Communauté Européenne et de la Région de Franche-Comté et en dépenses au chapitre 90.64/2182.00508.35000 les sommes engagées par ce programme, dans la limite des crédits disponibles. Ces crédits seront repris au budget supplémentaire de l'exercice courant.

**M. REGNIER** : Avec l'ensemble des dix villes, on a fait le tour des constructeurs européens il y a quelques semaines. On avait demandé à la Région qui finance, qu'elle délègue quelqu'un, ce qu'elle n'a malheureusement pas pu faire. Je peux vous dire qu'on est sorti de cette visite un petit peu désespéré car si les villes sont prêtes à investir, l'Europe aussi, les régions également, en revanche les constructeurs ne sont pas encore tout à fait prêts pour ce type de matériel. La Ville de Luxembourg est pilote pour ce projet dont on n'est pas encore sûr qu'il aboutisse.

J'ai demandé à la Compagnie de Transports de Besançon de me faire l'état de tout ce qui existe en France en matière de bus électriques ou non polluants puisqu'en Europe je connais un petit peu ce qui roule dans de nombreuses villes en Italie, en Allemagne, aux Pays-Bas, où l'on est déjà allé voir plusieurs fois les expériences mais cela reste toujours des expériences ! L'entreprise Mercedes nous disait regretter d'avoir pris trois villes allemandes pour tester son matériel plutôt qu'en avoir pris une seule avec quinze à vingt bus. Aussi quand vous me demandez d'en mettre trois à Besançon, vous vous rendez compte des coûts que cela représente pour eux !

On a négocié pour essayer de trouver des solutions. Si on en trouve, ce sera au prix fort, beaucoup plus élevé que ce que l'on pensait. Nous suivons bien sûr les expériences de bus électriques car cela évolue vite mais toutes les villes rencontrent le même problème et certaines ont reculé devant les difficultés.

Je voudrais aussi rappeler, chers collègues, quelques chiffres. Il y a un mode de calcul dans tous les réseaux au niveau mondial qui est le nombre de voyages par habitant et par an. Je vous donne les chiffres au niveau national. A Besançon, on était à 186, on est maintenant à 177 voyages par habitant et par an. La seule ville en France, à part Paris qui a quand même un réseau métro, à être au-dessus de nous est Lyon avec 181, Dijon est derrière nous à 170, Nantes 165, Marseille 158, Reims 143, Saint-Etienne 144, Grenoble 128, Strasbourg malgré son tram 126, Toulouse 106, Bordeaux 79, Lille malgré son métro électrique automatique 96, Rennes 102, Montpellier 103, Toulon 72, Valenciennes 67. Avant 1971, on était à Besançon dans les 60.

J'ai lu dans certains tracts des jeunes RPR que Besançon a perdu 5 %. C'est vrai et la chute continue. C'est le cas pour toutes les villes et c'est dramatique parce que tous les réseaux sont en train de tirer le signal d'alarme. Dijon est à moins 10,2 % dans les trois premiers mois de l'année. Il y a bien sûr des explications à ce phénomène dont la plus importante est la crise.

Je siège au Conseil d'Administration de la SAPRR, où l'on a constaté une baisse de 7 % du trafic sur l'ensemble du réseau. Tout le monde tire le signal d'alarme car cette société ne va pas pouvoir rembourser ses emprunts comme prévu, avant 2014. La moyenne nationale pour l'ensemble des réseaux, c'est 82 personnes transportées ; pour les réseaux qui ont des sites propres, tramway ou métro c'est 136, nous on est encore à 177.

Vous comprenez la difficulté. Notre objectif n'est pas de «foutre en l'air» le réseau de transport car il est facile de dire on modifie tout, les bus... Ceux qui disent cela ne prennent jamais le bus. Notre objectif, c'est de maintenir ces 177 même en modifiant le réseau. 1 % de perte c'est 1 MF que la Ville remet dans la caisse et l'année dernière on a remis 5 MF, si cela continue de chuter, comment va-t-on équilibrer les comptes ? Que faut-il faire alors que l'assemblée nationale a voté la mise en place d'un plan de déplacements urbains destiné à privilégier les transports en commun par rapport à la voiture. Cela va nous obliger à des efforts supplémentaires qui n'iront pas dans le sens d'une diminution du réseau.

**M. LE MAIRE** : La SAPRR pour les non-initiés, c'est la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône et M. REGNIER y siège au Conseil d'Administration en tant que représentant de la Ville.

**M. BONNET** : Lors du dernier Conseil, j'ai compris qu'on avait eu une subvention de l'ADEME pour trois voitures électriques. N'y a-t-il pas possibilité de subvention pour des minibus identiques qui permettrait de nous aider en ce domaine ?

**M. LE MAIRE** : Les possibilités de subventions sont toujours bien limitées. La réponse a été faite préalablement.

La discussion est close.

Après en avoir délibéré et sur avis favorables des Commissions Voirie-Stationnement et du Budget, le Conseil Municipal, à l'unanimité, adopte ces propositions.

*Récépissé préfectoral du 31 juillet 1997.*