

Plan des Déplacements Urbains (PDU) - Prise de connaissance du diagnostic - Formulation des objectifs

M. LE MAIRE, Rapporteur :

Préambule

En se conformant à la Loi sur l'Air, et en poursuivant une politique volontariste engagée depuis plus de 20 ans, la Ville de Besançon a décidé, le 28 septembre dernier, d'élaborer son Plan des Déplacements Urbains.

Cette démarche s'inscrit dans un ensemble de schémas en cours d'élaboration : Schéma Directeur d'Agglomération - Schémas Régional et Départemental des Transports - PDU du TGB (décidé récemment par le Syndicat Mixte), facilitant en cela une cohérence de propositions.

La méthodologie développée dans la délibération du 28 septembre est appliquée avec l'appui du Cabinet TRANSITEC de Lausanne, choisi par la Commission Municipale d'Appel d'Offres.

Le calendrier envisagé n'a, à ce jour, pris aucun retard significatif.

Les groupes de travail mis en place ont parfaitement fonctionné : notamment le groupe technique associé au sein duquel les divers partenaires sont extrêmement présents et actifs, montrant en cela l'intérêt des diverses institutions et collectivités pour ce projet.

Le dossier, qui est présenté ici à l'Assemblée Communale est une synthèse de l'important travail de diagnostic.

Le diagnostic

La structure de l'agglomération et de la Ville de Besançon.

Il est utile de rappeler, parce que cela n'est pas sans incidence sur la mobilité des habitants, que notre agglomération (au sens du périmètre retenu pour l'élaboration du Schéma Directeur d'Agglomération : les 68 communes).

- est atypique, avec son centroïde urbain (Besançon) et les 67 petites communes périphériques (dont la plus importante a une population inférieure à 4 000 habitants) disséminées sur toute la couronne ;

- est caractérisée par le poids de Besançon (67 % de l'habitat : 115 000 habitants / 170 000, 80 % de l'emploi : 60 000 / 75 000, et l'essentiel des activités et équipements générateurs de déplacement) ;

- bénéficie d'une structure géographique et historique complexe mais la subit également.

Les déplacements dans l'agglomération bisontine

Les déplacements motorisés dans l'agglomération bisontine sont évalués dans une fourchette de 450 000 à 500 000 déplacements par jour.

Ces déplacements mobilisent environ 350 000 véhicules par jour dans l'agglomération.

Les échanges entre les différentes zones géographiques de l'agglomération sont résumés ainsi :

- entre Besançon et sa couronne périphérique : environ 130 000 déplacements/jour,
- entre Besançon et l'extérieur de l'agglomération : environ 68 000 déplacements/jour,
- échanges internes à Besançon : environ 220 000 déplacements/jour,
- échanges internes à la couronne périphérique : environ 43 000 déplacements/jour,
- échanges entre la couronne périphérique et l'extérieur de l'agglomération : environ 25 000 déplacements/jour.

Le trafic de transit, par Besançon ou par l'agglomération, est évalué à environ 15 000 véhicules/jour

A partir de la plus récente enquête ménage, les parts modales des déplacements des Bisontins sont évaluées à :

Véhicules particuliers : 49 % - Transports en commun : 14 % - piétons (essentiellement pour déplacements de proximité) : 35 % - deux roues (vélos) : 2 %.

Les déplacements motorisés sont essentiellement effectués en véhicules particuliers lorsqu'ils concernent les échanges avec l'agglomération (de 82 à 94 %).

Sur Besançon même, la part des déplacements en véhicules particuliers est évaluée à 72 %, celle des transports en commun à 28 %.

La part des modes de déplacements dits «doux» (2 roues non motorisés, piétons) est très faible sauf pour les déplacements à pied de proximité.

Les déplacements en véhicules particuliers

La situation des déplacements en véhicules particuliers, confortable aux frontières de l'agglomération, se dégrade progressivement jusqu'à la rocade du Centre avec une forte diminution des capacités des voiries en regard de la demande du trafic.

Certains axes avec des débits de l'ordre de 30 à 50 000 véhicules / jour sont saturés aux heures de pointe dans la zone urbanisée dense, voire sur une longue période de la journée (rue de Vesoul).

Avec une part modale la plus importante des déplacements (72 à 94 %), les véhicules particuliers, par l'occupation des voies, compliquent le trafic des transports en commun au détriment de la qualité de l'offre (vitesse commerciale - retards ...).

L'apparition d'un trafic de délestage sur des axes secondaires traversant des quartiers d'habitations est un autre effet négatif des situations de saturation des axes principaux.

La mise en service, en 1996, du Tunnel sous la Citadelle (> 17 000 véhicules / jour) et du plan de circulation (du centre-ville) a permis de très nettement diminuer le trafic sur les axes du centre-ville, mais a chargé la rocade du Centre, qui arrive peu à peu «à bout de souffle».

Les transports collectifs et l'intermodalité

Les transports collectifs représentent un peu moins de 20 % des déplacements motorisés de l'agglomération, avec la CTB qui en assure la majeure partie (75 %) et les réseaux de l'agglomération le reste (25 %).

Les transports collectifs de l'agglomération (SNCF - TER - TGB, lignes routières régionales et départementales), transportent environ 19 000 voyageurs/ jour (voies ferrées : 6 300 ; routes : 12 700) avec une clientèle composée d'étudiants et de scolaires pour les 2/3. Les transports en commun de l'agglomération se caractérisent notamment par une offre de moindre qualité (fréquences faibles), une juxtaposition de réseaux, d'autorités organisatrices, d'exploitants, l'absence d'un système cohérent.

Les transports collectifs urbains (CTB) transportent 70 000 voyageurs/jour, ce qui représente 1/4 des déplacements motorisés des Bisontins. Le réseau CTB se caractérise par :

- une offre de bonne qualité (couverture de la ville, densité des lignes, fréquences, prestations kilométriques, vitesse commerciale, ...)

- une bonne fréquentation, avec plus de 20 millions de voyageurs/an (170 voyages/an/ habitant - moyenne nationale 100 voyages/an/habitant).

Malgré des constats satisfaisants, il est à souligner une constante dégradation des performances de la CTB, aussi bien au niveau de l'offre (diminution des vitesses commerciales) que de la demande (diminution de la fréquentation de 10 % en 10 ans).

La répartition des habitants sur le territoire de l'agglomération (petites communes - dispersion des activités ...), l'absence de pôles d'échange efficaces et de qualité, l'absence d'une véritable concertation / coordination autour des transports en commun, voire d'une autorité organisatrice des transports unique, une certaine diminution de la qualité de l'offre (encombrement de circulation, ..), une offre en stationnement gratuit somme toute généreuse en centre de ville, sont de nature à modifier la part modale en défaveur des transports en commun.

Les modes de transports doux (vélos - piétons)

Sur l'agglomération, le vélo ne prend qu'une part marginale des déplacements : quelques usages locaux et une pratique de loisirs tendent néanmoins à croître.

Sur Besançon, les deux roues ne bénéficient pas d'infrastructures conséquentes favorisant la pratique (moins de 20 km de bandes cyclables) et jouent un faible rôle dans les déplacements des Bisontins avec moins de 5 % de part modale.

La demande d'itinéraires pour la pratique de loisirs -aujourd'hui extrêmement compliquée, notamment sur les sorties de ville - conjuguée avec une demande précise pour l'usage d'activité entre les principaux pôles générateurs- est de plus en plus pressante.

Si 70 % des déplacements de courte distance en Ville de Besançon sont effectués à pied, ce qui confie aux piétons un rôle prépondérant dans les déplacements urbains, il est constaté la nécessité d'améliorer le confort et la sécurité de la pratique avec des trottoirs (ou itinéraires propres) adaptés et libérés des contraintes.

Le plateau piétonnier du centre-ville doit retrouver une pratique plus conforme à ses objectifs initiaux.

Le transport de marchandises

Compte tenu de l'organisation des transports en France, les trafics et flux sont difficiles à évaluer sur un territoire urbain. Une évaluation nécessiterait une étude lourde dépassant largement l'intérêt d'un diagnostic de PDU.

Néanmoins, on constate que l'évolution récente des modes de gestion des stocks des entreprises et des pratiques d'approvisionnement (transport à compte d'autrui, production à flux tendus, ...) a fortement détérioré la situation du transport des marchandises et des livraisons à Besançon, avec une nette augmentation des livraisons en petits véhicules utilitaires à faible charge.

Le centre-ville (et ses bords denses) est tout particulièrement soumis à un fort trafic de livraisons qui engendre des gênes conséquentes (encombrement, bruit, pollution, stationnement sur voirie, ...) sur les autres usagers (bus, piétons notamment, ...)

Le stationnement

Le stationnement devient problématique lorsqu'il y a superposition des différents types de demande (jours ou moments de la journée/résidents - pendulaires - clients ...).

Au niveau de l'agglomération :

- quelques difficultés existent dans certaines communes (abords d'activités commerciales...).
- l'offre de parc relais est inexistante.

En ce qui concerne Besançon même :

- des difficultés existent dans certains quartiers (Chaprais - Campus - secteur Jules Haag - secteur Villarceau - secteur rue de Vesoul - secteur Louis Pergaud...) où il y a superposition des activités et/ou des besoins scolaires / étudiants / résidents.

- des normes de construction, en matière de stationnement, peuvent être incitatives pour l'usage des véhicules particuliers (employés notamment).

- l'offre en parking relais (P + R) est encore inexistante même si des prémices de pratique apparaissent.

Au niveau du centre-ville de Besançon :

- le besoin en stationnement est maximal et l'offre importante (7 300 places publiques et 6 600 places privées : au total, près de 14 000 places) n'arrivent néanmoins pas à satisfaire l'ensemble de la demande,

- l'usage du stationnement illicite (dans le temps et l'espace) est important,

- l'offre en stationnement (publique et privée) est très importante, comparée à d'autres villes, avec de nombreuses places gratuites et sans limite de temps (environ 4 000 places à Chamars, Petit Chamars, Battant, ...).

Les conséquences environnementales

Dans le diagnostic de la Qualité de l'Air en milieu urbain, les déplacements motorisés occupent une place néfaste capitale. A Besançon, notre réseau de mesure de la Qualité de l'Air montre que les normes en vigueur n'ont pas été atteintes. Nos propres objectifs de qualité (plus stricts que les valeurs limites normatives) ont quant à eux été presque tous dépassés, montrant la tendance générale à la dégradation.

Des études précises, à partir des constats d'évolution de circulation (cas de Lausanne) montrent que les évolutions technologiques des véhicules confrontés à une mise aux normes sont d'un apport bien supérieur à l'amélioration de la qualité de l'air que la seule évolution modale des déplacements.

Les nuisances sonores sont un des problèmes environnementaux graves. La structure urbaine de Besançon, l'organisation du bâti et de la voirie (notamment au centre-ville) et la nature des trafics se conjuguent pour favoriser l'émergence de ces nuisances. Même si quelques évolutions positives ont été constatées sur quelques axes, les nuisances subies au centre-ville, sur le Boulevard Nord et sur des itinéraires de transit, doivent être prises en compte.

La consommation de l'espace libre, voire sa disparition, en centre urbain dense au profit de la voiture particulière donc aux dépens d'un usage ludique est une nuisance à ne pas négliger.

De ces constats d'un volume important de données, qui sera mis à disposition de chacun, les forces et faiblesses des déplacements à Besançon et dans l'agglomération peuvent être résumées ainsi :

A - Les 10 forces :

* Une bonne culture multimodale, en matière de déplacement et une politique volontariste depuis plus de 20 ans.

* Une ambition partagée par la Ville de Besançon et l'agglomération et au-delà les autres collectivités territoriales, de maîtriser les problèmes liés aux déplacements (PDU de la Ville de Besançon - Schéma Directeur de l'Agglomération - PDU du TGB...).

* Une opportunité de mobilisation financière importante (plan de redynamisation économique, contrat de plan Etat / Région, Avenir du Territoire entre Saône et Rhin, ...).

* Un centre-ville attrayant, à taille humaine (environ 1 km²).

* Un plan de circulation du centre-ville «efficace», limitant fortement le transit sans pour autant pénaliser l'accessibilité.

* Des voiries concentriques performantes, avec d'importantes capacités (A 36 : 2 x 2 voies - RD 75 : 2 x 1 voie - Boulevard : 2 x 2 voies - Rocade du centre : 2 x 1 voie à 2 x 3 voies), bientôt complétées par la future voie de desserte et contournement (2 x 2 voies).

* Un potentiel de stationnement au centre-ville (environ 4 000 places gratuites et sans limite et environ 2 300 places payantes de courte - moyenne durée < 3 h) permettant d'agir.

* Un réseau de transports en commun urbain (CTB) performant (16 lignes - 48 km/an/habitant - 18,2 km/h) et bien fréquenté (20 millions de voyageurs/an - 170 voyages/ an/habitant - 3,5 voy./km), en comparaison avec les autres villes de même importance.

* Une infrastructure ferroviaire d'agglomération structurante mais sous-utilisée.

* Une volonté de compléter et d'utiliser à plein les réseaux de mesures du bruit et de la pollution atmosphérique.

B - Les 10 faiblesses :

* Une agglomération et une ville à la structure spatiale et à la topographie «compliquées», favorisant l'usage des véhicules particuliers dans la couronne d'agglomération (petites communes disséminées).

* Une agglomération politiquement en cours de constitution, encore balbutiante.

* Un réseau routier de pénétration urbain principal (radial et concentrique) très chargé et souvent saturé, créant des problèmes aux véhicules particuliers mais aussi aux transports en commun.

* Un trafic de délestage des axes principaux non négligeable en traversée de quartiers d'habitation (rue des Cras, avenue des Géraniums, rue Francis Clerc, avenue de Montrapon, avenue Georges Clemenceau, rue Louis Pergaud, ...) entraînant de sérieuses nuisances (sécurité, bruit, pollution, ...) pour les riverains.

* Un partage de l'espace viaire difficile (voies étroites, bâti contigu, ...) entre les divers modes de transports.

* Un règlement de circulation (zone piétonne, livraisons, ...) et de stationnement (illicite dans le temps et l'espace, livraisons) au centre-ville insuffisamment respecté.

* Un réseau de transports en commun urbain en perte de vitesse (faibles vitesses commerciales aux heures de pointe, baisse de 10 % de la fréquentation en 10 ans, ...) ayant des impacts importants sur les usagers du centre-ville (réseau diamétral, trafic bus important avec plus de 1 000 bus/jour sur certains axes, matériel roulant peu adapté, ...).

* Une intermodalité faiblement organisée :

- une absence d'instance de concertation des autorités organisatrices des transports en commun de l'agglomération, ou mieux d'autorité unique,

- une absence de véritable pôle d'échange transports en commun, de parking relais, d'intégration tarifaire (hormis TGB et CTB) ...

* Des conditions de déplacement parfois précaires (sécurité et confort) pour les modes doux (piétons et cycles), au centre-ville notamment (trottoirs étroits, peu d'aménagements deux roues, zone piétonne ne remplissant que mal son rôle, mauvaise prise en compte dans la régulation, ...).

* Des nuisances sonores, liées aux déplacements, en voie d'aggravation et une consommation de l'espace libre importante.

C'est en s'appuyant sur les forces existantes et en agissant sur les faiblesses constatées que trois scénarios seront élaborés et examinés au cours du prochain trimestre afin que le Conseil Municipal retienne celui qui sera mis en oeuvre dans le cadre des contraintes et objectifs suivants :

Contraintes et objectifs du PDU

Les objectifs généraux de la Ville de Besançon, en matière de déplacement sont de :

- renforcer l'attractivité de l'agglomération de Besançon, capitale régionale,

- renforcer la centralité urbaine,

- améliorer l'accessibilité multimodale à l'ensemble de l'agglomération,
- améliorer l'accessibilité multimodale de qualité à l'ensemble des secteurs de la ville,
- améliorer la qualité de vie des habitants et autres usagers de la Ville, tout en favorisant la capacité à se déplacer, dans une perspective de développement économique.

La déclinaison de ces objectifs très généraux donne les principaux éléments suivants :

A - au niveau de l'agglomération (cohérents avec les travaux du Schéma Directeur d'Agglomération)

- renforcer le rôle des transports en commun notamment ferroviaires,
- favoriser les transferts modaux,
- maintenir une accessibilité de qualité pour les véhicules particuliers,
- renforcer l'armature urbaine autour des bourgs-centre.

B - au niveau de la Ville de Besançon

- un développement de l'urbanisation visant une densification de l'existant proche de desserte des transports en commun,

- un dessin de l'urbanisation future, permettant l'organisation de voiries favorables au partage avec d'autres modes,

- une diminution des nuisances (air, bruit) liées au trafic routier et aux transports en commun, au centre-ville «élargi» (Boucle, Battant, Chaprais, Butte) dans le cadre d'un bilan environnemental global et positif,

- une maîtrise du trafic sur les axes principaux et un partage de la voirie existante avec les transports en commun et les deux roues,

- une diminution du trafic sur les axes en traversée de quartiers d'habitations et de zones sensibles (sécurité, bruit, ...),

- une politique de stationnement, munie d'un outil de contrôle performant, favorisant les usagers «utiles» et offrant des alternatives attrayantes aux autres usagers (pendulaires notamment),

- une amélioration de la qualité de l'offre en transports en commun, tout en diminuant le trafic des bus au centre-ville dans un cadre budgétaire maîtrisé,

- un renforcement du rôle des modes doux en améliorant leurs conditions de déplacements (sécurité, confort), au centre-ville notamment et entre les principaux pôles générateurs,

- une organisation volontariste des livraisons en zone urbaine dense, notamment au centre-ville, par une gestion stricte (modes, centralisation, horaires, stationnement, itinéraires, ...) et du transit dans la ville (jalonnement, contrôles, ...),

- une reconquête d'espaces publics pour le citoyen (rues, places pour les loisirs et la détente, ...).

Sur proposition des Commissions Environnement, Urbanisme et Voirie - Circulation qui ont pris connaissance du diagnostic, le Conseil Municipal est appelé à retenir les objectifs cités pour permettre d'élaborer les scénarios du PDU.

«**M. RÉGNIER** : Je vais essayer d'être bref, Monsieur le Maire. Je crois que c'est la deuxième fois que le dossier de Plan de Déplacements Urbains passe devant le Conseil Municipal ; nous aurons encore de nombreuses fois à en discuter puisqu'à chaque étape, le Conseil Municipal aura à se prononcer.

Je vous annonce tout de suite que la prochaine étape sera le Conseil Municipal du 14 juin au cours duquel nous aurons à nous prononcer sur un scénario puisqu'après ce diagnostic nous allons travailler sur trois scénarios qui seront soumis au vote de la population. A l'automne, nous examinerons un pré-PDU et en fin d'année le PDU définitif qui sera soumis début 2000 à l'enquête publique pour être approuvé.

En décidant l'élaboration du PDU le 28 septembre dernier, nous avons fixé une méthode prévoyant une large association de travail avec les autres collectivités locales de l'agglomération, avec les institutions impliquées dans cette problématique des déplacements et leurs conséquences sur la qualité de vie des habitants de l'agglomération, et avec les acteurs de transport et les représentants des usagers.

Je dirais tout de suite qu'il faut se féliciter de la participation exceptionnelle des services de l'Etat, du District, du Département et de la Région, des organismes de transport autour des services municipaux dans le cadre des travaux d'analyse préliminaire qui ont conduit à ce diagnostic autour du bureau d'études. Il y a eu des dizaines et des dizaines de réunions à chaque étape auxquelles ont participé chaque fois toutes les collectivités et les compagnies de transports.

De même, la concertation avec les élus de l'agglomération laisse augurer d'un résultat cohérent. Les conseils de quartier ont tous été réunis une première fois pour leur expliquer la démarche, une deuxième fois pour discuter de ce diagnostic et il y a eu une très bonne participation. Pour répondre à M. POMEZ, les trois commissions concernées se sont réunies pour en discuter. Par contre, la réunion avec le monde associatif et socio-professionnel a attiré peu de participants puisque sur 120 invitations, seulement une vingtaine de ces associations ont répondu présentes. J'espère que par la suite on aura un peu plus de participation.

Aujourd'hui, on prend connaissance du diagnostic. Je vais en faire une synthèse car ce serait un peu trop long de tout reprendre.

D'emblée on peut dire que le poids de Besançon dans l'agglomération nous donne une responsabilité forte dans l'organisation des déplacements. Besançon c'est notamment les deux tiers de l'habitat de l'agglomération, 80 % des emplois... Je crois que ce sont des phénomènes dont on doit tenir compte.

Le deuxième chiffre important est le nombre de déplacements motorisés de personnes chaque jour, entre 450 000 et 500 000 déplacements de personnes par jour qui occasionnent à peu près 350 000 véhicules particuliers dans l'agglomération.

A noter aussi la faible part des transports en commun puisque vous le voyez, 82 % de l'ensemble des déplacements se font en véhicule particulier et seulement 18 % en transports en commun, tous modes confondus. Je crois que ce sont des chiffres qu'il nous faut méditer.

En ce qui concerne les déplacements en véhicules particuliers, dans l'agglomération il n'y a pas trop de problèmes mais beaucoup plus à mesure qu'on se rapproche du centre de Besançon pour arriver sur notre rocade où là se posent maintenant de plus en plus, surtout aux heures de pointe, de problèmes de blocage, ainsi que sur certains axes.

Quelques chiffres : la rocade du centre voit passer 80 000 véhicules au niveau de la gare, 40 000 à 45 000 suivant les lieux dans les autres secteurs. Par ailleurs, il est confirmé que le transit représente une faible part puisque cela concerne 15 000 véhicules par jour sur les 350 000. Cela conforte un peu la bataille qu'on avait menée à l'époque sur la voie de contournement. Le diagnostic nous conforte aussi dans la réalisation du tunnel grâce auquel le transit dans la Boucle est devenu marginal.

Sur le stationnement, on a repris des chiffres qu'on connaissait déjà : 14 000 places de stationnement sur la Boucle et la rocade dont 25 000 gratuites et illimitées. Ce qu'il faut noter d'important à Besançon, c'est le nombre de places privées, 6 600 places privées principalement à l'intérieur de la Boucle qui nous posent d'ailleurs problème dans les cours ou certains grands espaces.

Le constat est clair, on a beaucoup de stationnement même sur chaussée mais il est mal géré et nous avons en ce domaine beaucoup d'efforts à faire pour amener le taux de rotation de 3,2 % aujourd'hui sur le stationnement chaussée à 5 %. Ce sont des objectifs qui peuvent être atteints avec un peu d'efforts de notre police municipale et d'organisation ou de renforcement peut-être pour contrôler ce stationnement.

La part des déplacements dans les transports en commun, c'est 90 000 voyages par jour sur l'agglomération dont la CTB assure la majeure partie (75 %) et les réseaux de l'agglomération (SNCF-TER, TGB, lignes routières régionales et départementales), le reste (25 %). Donc 90 000 voyages/jour en collectifs et 400 000 en véhicules particuliers, vous voyez le travail qu'il y a à faire dans le Plan de Déplacements Urbains puisque les objectifs imposés par la loi, c'est de réduire le trafic automobile et rendre un petit peu moins polluant l'ensemble de ces déplacements dans les agglomérations.

Pour les déplacements en modes doux, c'est-à-dire piétons et vélos, il y a un fort pourcentage de déplacements à pied (70 %), un petit pourcentage de déplacements à vélo (moins de 2 %). La critique on l'a connaît puisque nous nous sommes vu décerner «le clou rouillé» ; on n'a pas été bon sur la problématique de déplacements à vélo et il nous restera donc à fixer des axes, quelques-uns le sont déjà, mais aussi à réaliser ce qui est réclamé, c'est-à-dire des circuits vélo sans coupure.

Un mot sur le transport de marchandises dont on a déjà parlé ici et qui est un facteur important quant au niveau de la pollution à l'intérieur des hyper centre-ville. Vous savez qu'on travaille à l'heure actuelle avec la Chambre de Commerce, les transporteurs, les commerçants sur une possible plateforme de livraison pour les marchandises afin de mettre en place ce qu'on appellerait un système de transport en commun de marchandises, organisé avec des véhicules non polluants, qui pourrait s'étaler dans la journée pour éviter les phénomènes de blocage comme on en a aujourd'hui à certaines heures dans certaines rues. Je précise qu'on a été retenu au niveau du Ministère des Transports dans le cadre du PREDIT pour les projets innovants et on recevra donc des financements pour la réalisation de ce projet.

Au niveau de l'environnement, on est loin des seuils de pollution limites. C'est vrai qu'on a mis beaucoup de moyens pour contrôler l'air sur la ville et principalement dans la Boucle et on s'est donné des seuils de réalisation. La décision qu'on a prise d'acquiescer des bus au gaz conduira à ce que dans 5 ou 6 ans maximum, ne devraient circuler à l'intérieur de la Boucle que des bus standards et au gaz, donc moins polluants.

Le problème le plus crucial est celui du bruit lié aux transports publics mais surtout à la voiture et je crois qu'il faut qu'on travaille pour arriver à une hiérarchisation de nos rues et éviter tout le trafic parasite qu'on a sur certains axes. Cela se fait très peu en France mais beaucoup dans nos pays limitrophes comme l'Allemagne, la Suisse et maintenant au niveau des ministères, cela fait partie des orientations.

En conclusion, vous avez les dix points forts et les dix points faibles. Je dirai simplement qu'on va s'appuyer sur les points forts et essayer de résoudre les points faibles pour vous faire des propositions qui iront dans le bon sens. On a demandé à l'ensemble des services et au bureau d'études qui travaillent sur

ce PDU d'être ambitieux mais surtout réalistes car dans les débats, nous avons entendu parfois des propositions qui l'étaient peu. Pour les décisions qui seront soumises à enquête publique, il faudra que soient indiqués leurs périodes de réalisation et leur financement. Il y aura donc des choses concrètes annoncées et des perspectives puisqu'un Plan de Déplacements Urbains est prévu pour dix ans.

M. DUVERGET : Nous nous livrons à travers ce dossier et ce rapport à une radioscopie de Besançon à travers ses activités, à travers son passé et nous voyons bien quelles sont les contraintes actuelles. Depuis 20 ans, Besançon a développé une politique de transports en commun par bus qui est reconnue sur le plan national comme une politique pertinente dans ce domaine-là. Mais on peut se poser une question aujourd'hui : ce domaine n'a-t-il pas atteint ses limites, que ce soit des limites financières, on l'a vu lors du budget, que ce soit des limites de délais, on va moins vite aujourd'hui en bus, chaque année un peu moins vite, et des limites également sur le plan de la fréquentation bien sûr pendant que le trafic automobile s'accroît de 1, 2, 3, parfois 4 % selon les années.

Ce n'est pas simple de définir quels sont les blocages et comment les faire sauter. Il me semble qu'on pourrait examiner trois pistes. La première des pistes c'est d'abord, et ça va être le futur contrat de plan aussi qui sera négocié à partir de l'été, de terminer le contournement de Besançon. C'est une impérieuse nécessité. Ce contournement est en fait non pas un contournement pour trafic seulement de la RN 57 mais un lieu de redistribution du trafic qui ira vers le centre-ville, on le sait bien et il y aura donc une meilleure répartition de cette redistribution en différents points de la rocade de contournement. C'est le premier point mais je m'interroge parce que Mme la Ministre de l'Aménagement du Territoire n'est pas très favorable au tout routier et je me demande si dans les négociations l'Etat aura bien en vue de continuer ce contournement, de le terminer et d'utiliser le pont et le tunnel qui a été creusé il y a peu de temps.

Deuxième piste et deuxième interrogation possible : diminuer les déplacements domicile/ travail vers le centre-ville. C'est ce que tentent un certain nombre de villes mais cela va naturellement à l'encontre d'une autre politique qui est la politique de développement du centre-ville avec la nécessité d'y maintenir des activités et des habitants. Et donc le fait de vouloir dissuader une population qui habite à la périphérie de se rendre vers le centre-ville par des moyens routiers peut avoir une conséquence néfaste en fait sur le désir d'activités au centre-ville.

Une troisième piste a été évoquée, l'insuffisance des déplacements en modes doux, c'est-à-dire en fait l'insuffisance en matière de bicyclettes. Il n'est pas facile effectivement de développer du jour au lendemain des pistes cyclables mais encore faut-il peut-être trouver la population susceptible, elle, d'adhérer au plan vélo. Et on parlait tout à l'heure de l'Université du troisième millénaire, eh bien on a des étudiants et peut-être qu'une collaboration Ville de Besançon/CROUS pour l'acquisition de bicyclettes et leur mise à disposition des étudiants des campus pourrait être véritablement un élément déclencheur de l'utilisation de la bicyclette.

Il y a des solutions qui me paraissent toutefois plus radicales et d'un parti pris que pour l'instant vous n'avez pas encore voulu prendre. C'est cette politique de parkings du centre-ville, vous refusez de les enterrer car vous considérez que cela coûte trop cher. Par rapport au coût engendré par les difficultés de circulation actuellement dans la Ville de Besançon qui, à certains moments a des embouteillages dignes d'une capitale de plus de 300 000 habitants, je crois que dans le temps le coût investissement de ces parkings souterrains serait légèrement amorti par un certain nombre d'économies d'échelles. Et il me semble que l'idée que j'ai entendue encore ce matin de dire qu'il faut des parkings intermédiaires et ensuite utiliser des transports en commun pour amener la population de ces parkings intermédiaires au centre-ville me paraît illusoire à Besançon. Je ne vois pas les Bisontins ou les habitants du Grand Besançon utiliser deux transports, un transport individuel et un transport collectif. Je pense que là au contraire on atteindrait un but non recherché qui est effectivement d'asphyxier le centre-ville, c'est-à-dire d'empêcher la population en tous les cas de venir au centre-ville.

Vous avez évoqué Monsieur RÉGNIER un point essentiel qui est d'essayer de diluer le trafic dans l'ensemble de l'agglomération, c'est-à-dire de desserrer cette densification, pas au détriment du centre-ville mais par rapport à des espaces périphériques dans la Ville de Besançon qui ne sont pas encore totalement occupés et que la ville pense densifier par son plan d'urbanisme. Et c'est là où doit jouer l'esprit d'agglomération parce que certes on comprend bien que la Ville essaie de ramener de la taxe et des activités sur son propre sol mais dans le cas d'une véritable coopération du Grand Besançon et d'une fiscalité partagée, il y a encore des pas à faire naturellement. Il me semble que l'on peut développer l'activité, les zones d'activités au-delà au moins du futur contournement pour ne pas justement que ces activités qui se situeraient en-deçà du contournement densifient la circulation jusqu'au contournement qui serait lui-même en quelque sorte une nouvelle frontière. Il faut aller au-delà et la répartir au-delà.

En fait, la question qui se pose aujourd'hui est celle du partage de la voirie entre différents utilisateurs. Il y a quelque chose qui est encore assez peu connu et que les villes découvrent, c'est l'utilisation de la voirie sur le plan économique, c'est-à-dire le transport des marchandises. Et là les considérations des industriels et des entreprises ne sont pas du tout celles des collectivités. Chose curieuse, on observe actuellement que le transport par camion ou camionnette remplace de plus en plus les entrepôts et les hangars. On a un système de flux tendu, de services immédiats et en fait une bonne partie des entrepôts de nos entreprises se trouvent sur la route actuellement et bien sûr en grande partie dans les voiries urbaines et les encombrant. Donc c'est un comportement qui date d'une dizaine d'années et qui n'est pas encore très mesuré.

Alors le compromis est dans le partage de la voirie entre deux positions, celle de la réglementation à tout prix et notamment en ce qui concerne le bruit, et celle de créer des dynamiques nouvelles liées me semble-t-il à une prise en compte d'une urbanisation d'agglomération d'une part et également peut-être à une forme d'éducation, mais là c'est très long, des jeunes. On parle d'une école de l'environnement de plus en plus, alors cela se développe partout dans les écoles primaires voire aux collèges, une éducation à l'environnement, au tri sélectif. On ne parle pas encore d'une éducation à l'utilisation des modes de transports de demain. C'est de longue haleine je sais, je rêve peut-être un peu mais il me semble que là aussi lorsqu'on envisage un véritable PDU aujourd'hui, les villes doivent se soucier de cette éducation.

Mme WEINMAN : Je vais essayer d'être un peu agaçante dans mes remarques...

M. LE MAIRE : Nous ne sommes jamais agacés par vos propos.

Mme WEINMAN : Après tout ce qui a été dit, je vais me limiter à quelques constats ou plutôt mon intervention ne viendra que renforcer certains constats mis en avant dans ce rapport. C'est un dossier essentiellement d'agglomération. Je regarderai un petit peu plus ce qui touche directement Besançon. Quand vous parlez notamment de la mise en service du tunnel sous la Citadelle et de l'augmentation du trafic sur cette voie, c'est un peu «la chronique d'un malheur annoncé». Le tunnel a été victime de son succès, d'accord on ne va pas néanmoins regretter de l'avoir fait ! J'ai vu sur le plan d'ailleurs qui a été mis à disposition tardivement sur les tables des Conseillers, que l'accès par le tunnel notamment depuis Velotte n'était pas signalé mais on s'attendait quand même à ce que tôt ou tard on ait un maximum de voitures à gérer du côté accès Rivotte en entrée de ville. On a créé finalement un point noir supplémentaire puisque quand vous accédez maintenant le matin par Rivotte, c'est quasiment insupportable. Des gens qui mettaient avant 5 minutes pour passer en ville, font maintenant la queue quelquefois un quart d'heure. Donc on a rajouté des points noirs.

Peut-être qu'on pourrait dans un prochain scénario puisque je crois qu'il y en aura trois, prévoir de mieux gérer cet afflux qui ne peut qu'augmenter d'ailleurs à cette entrée de ville.

Quelque chose m'a un petit peu interrogée, c'est l'autorité organisatrice. C'est vrai qu'il faudra peut-être réfléchir à une structure qui chapeaute un petit peu les différentes réflexions ou les différentes décisions liées aux modes de circulation à Besançon. Vous parlez d'absence d'un système cohérent, on

l'avait tous constaté. Vous soulignez la dégradation constante des performances de la CTB, mais comme le signalait Jean-Claude DUVERGET tout à l'heure, les Français ne font pas le choix de moins acheter d'automobiles. Tant mieux pour l'industrie automobile mais dans ce domaine-là on est encore cette année très inflationniste. Peut-on décider parce que ça arrange la Ville de Besançon, que même si les Bisontins achètent plus de véhicules, ils devront se débrouiller pour moins circuler. Je crois qu'il faut tenir compte d'un fait, c'est qu'un afflux de voitures, on est bien obligé de le gérer. Si on compte sur la CTB, comme effectivement c'est une orientation de la Ville, on peut le faire mais à condition que les résultats, notamment la vitesse ou la fréquentation le permettent parce que si un bus retardé par des rues encombrées arrive de plus en plus en retard, les gens qui l'attendent auront recours par déception au bout de deux ou trois fois à un autre mode de transport. Moi si j'habite à Planoise ce sera l'auto, si j'habite au centre-ville ce sera peut-être un mode doux, à pied ou à vélo, mais cette dégradation de performances de la CTB ne vient qu'aggraver finalement cet envahissement du réseau bisontin et du centre-ville par les véhicules particuliers. Et ça je crois qu'on en est tous conscients.

Vous parlez aussi du transport des marchandises en disant que l'évolution des modes de gestion des entreprises a fortement détérioré la situation de transport. Je crois qu'il faut là aussi s'adapter à cette évolution et peut-être, comme le suggérait Jean-Claude DUVERGET, penser à établir des plateformes logistiques en périphérie de ville pour permettre des accès plus faciles et moins encombrants au centre-ville. Mais j'espère qu'un de vos scénarios y pensera.

Le stationnement est beaucoup développé aux pages 6 et 7 du rapport. J'ai remarqué qu'entre la page 6 et la page 7 on avait perdu 1 000 places ; parce que quand vous soulignez que le besoin de stationnement est maximal au centre-ville, il y a si j'ai bien compté 6 300 places annoncées en page 7 puisqu'on parle de 2 300 places de portée moyenne durée et 4 000 places gratuites, donc 6 300 places alors qu'en page 6 vous annoncez 7 300 places publiques. Quand vous dites l'offre en stationnement est importante, c'est une appréciation tout de même très subjective parce que je vois que les villes auxquelles notre parc est comparé sont quand même dans ce domaine-là un peu plus en avance, donc c'est une position très subjective parce qu'on peut avoir un parc public important qui soit inadapté et je pense que notamment au niveau du centre, l'offre publique en matière de stationnement est très inadaptée.

Quand vous parlez, dans les dix forces de Besançon, et là encore j'aurais préféré qu'il y en eut onze et qu'il reste encore dix faiblesses, vous parlez d'une infrastructure ferroviaire d'agglomération structurante mais sous-utilisée, la gare de la Mouillère. Est-ce que cette idée s'inscrit de façon cohérente avec le projet ZAC de la Mouillère tel qu'il nous a été présenté récemment ? Je n'ai pas ressenti ça à travers la présentation du dossier.

Est-ce qu'on pourrait avoir un compte rendu des études qui ont été faites parce qu'on a parlé aussi longtemps d'une halte à Planoise ? Je pense que la Ville a déjà dû plancher un petit peu sur ce dossier et on n'en parle pas là.

Pour moi c'est un dossier où il y a beaucoup de choses. Je souhaite effectivement qu'on réfléchisse mieux, notamment pour le centre, au partage de la voirie et un peu mieux aux sens de circulation. Je crois me souvenir que certains élus, dont nous, et certaines associations ont déjà fait des propositions à la Municipalité sur l'organisation de la circulation et du stationnement au centre-ville, j'espère que dans des scénarios futurs on envisagera aussi de tenir compte de leurs propositions.

M. FOUSSERET : Quelques remarques tout d'abord pour rassurer Jean-Claude DUVERGET, le contournement on va le terminer et on utilisera les tunnels qui ont été creusés. Cela dit, Mme VOYNET a raison quand elle dit qu'elle n'a pas confiance dans le tout routier. Je crois qu'elle a raison car dans les années à venir, on sait bien que si on ne développe pas d'autres alternatives, les routes et les autoroutes seront saturées. Je crois que vouloir mettre tous nos oeufs dans ce panier du tout routier serait effectivement faire une politique de l'autruche. Il y a un autre moyen qu'on doit développer, parce que la véritable alternative à la route ce n'était pas le grand canal, c'est le rail. Nous avons ici en Franche-Comté et sur Besançon les moyens de développer ces alternatives.

Cela m'amène à parler un instant du TGV et spécialement de sa gare car je crois qu'il faut que nous soyons unanimes pour dire que quel que soit le scénario retenu dans les années à venir parmi les différents scénarios envisagés, nous devons à mon avis nous battre pour avoir à Besançon une vraie gare TGV. Une capitale régionale ne peut pas se développer sans une vraie gare. Il faut que les TGV arrivent ici à Besançon. Une gare betterave ou plutôt en l'occurrence une gare colza ne réglerait pas les problèmes de développement de Besançon. Nous devons avoir dans la gare historique, la gare Viotte, une plateforme d'échanges, multimodale où effectivement nous pourrions faire se rencontrer les bus de la CTB, les Monts-Jura, les TGV, le TER et des dessertes directes pour TGV. J'espère que nous serons unanimes pour défendre très fortement cette option même si nous pouvons avoir des divergences sur le reste, parce que ne pas être unanimes sur ce point serait à mon avis condamner à terme Besançon au déclin.

Concernant la halte ferroviaire de Planoise, je vous en dis un mot parce que j'ai comme Mme WEINMAN remarqué qu'elle n'était pas mentionnée dans ce diagnostic. Mais on peut quand même redire, c'est très pédagogique diraient les enseignants qui sont ici de répéter les choses, qu'en matière de déplacements urbains puisqu'en l'occurrence on parle bien de déplacements urbains, il est important que l'on réfléchisse à une halte ferroviaire qui permettrait la desserte de l'Hôpital et de toutes les zones industrielles, que ce soit celle de Châteaufarine ou celle des Tilleroyes, pour la périphérie qui vient à Besançon ou même éventuellement pourquoi pas en réfléchissant à une solution comme celle qui existe à Mulhouse, qui permettrait d'amener des passagers pourquoi pas de la gare Viotte voire de la gare de la Mouillère sur le secteur de la zone industrielle.

Je voudrais aussi dire un mot sur le vélo. Je n'en fais pas forcément tous les jours, je le devrais bien d'ailleurs pour ma santé, cela se saurait et se verrait, merci chers amis ! Bien que vous sachiez qu'une expérience est tentée à l'Assemblée Nationale où des vélos avec des casques sont à la disposition des Parlementaires et je vais quelquefois dans les Ministères avec. Je vous avoue que je l'ai fait deux fois, c'est moins confortable que la Safrane c'est vrai, je l'ai quand même fait deux fois mais je reconnais que c'est peut-être un peu plus dangereux. Michel CREPEAU a mis en place à la Rochelle un système de ce type qui n'est pas forcément idiot. On pourrait peut-être aussi réfléchir, pourquoi pas puisque Bernard nous a dit tout à l'heure qu'il voulait un plan ambitieux, à ces moyens de substitution que l'on voit dans quelques villes avec des vélos mais aussi des petits véhicules de prêt pour circuler en ville. Je crois que là nous en sommes au stade de l'étude, il faut réfléchir à tout cela. Par rapport au vélo qui à Besançon occupe une place marginale, 2 %, il faut reconnaître que la topographie de la ville ne s'y prête pas. Je ne dirai pas qu'on a mérité «le clou rouillé» car on a fait quelques efforts, mais je pense qu'on devrait certainement aller un peu plus loin et qu'on n'a pas suffisamment intégré à notre réflexion la logique de déplacements à vélo, même si je répète ce n'est pas facile car nous ne sommes pas en Hollande. On pourrait le faire, c'est vrai, et je ne critique personne et peut-être n'avons-nous pas assez cette culture mais quand je passe rue Brulard chaque jour, je me dis qu'au lieu d'avoir mis des bandes au milieu de la route, on aurait peut-être pu les mettre sur les côtés. Je ne sais pas si c'est par mesure de sécurité et je ne critique pas, je donne mon sentiment. J'ai pris la peine de dire que ce n'était pas facile mais je pense qu'on devrait intégrer cela dans notre réflexion pour aller un peu plus loin en ce domaine.

M. POMEZ : Vous pensez bien que je ne partagerai pas les analyses de Mme WEINMAN et de M. DUVERGET même si ce soir je sens un grand enthousiasme pour reprendre les propositions vertes, notamment M. DUVERGET que je remercie d'avoir pris à son compte la proposition que j'avais faite par rapport au vélo, le CROUS et le partenariat que nous pourrions faire avec l'Université. Je suis très content qu'il y ait ce partage d'enthousiasme mais je voudrais simplement déjà saluer un rapport qui, je trouve, a le mérite de présenter un diagnostic sincère et fidèle à toute la réalité des transports urbains de Besançon. Cependant, si ce diagnostic me paraît authentique, sérieux et j'en félicite l'Adjoint et ses services, j'ai été surpris par la conclusion sur les contraintes et les objectifs du PDU qui ne me paraît pas en revanche assez tranchée et dans l'enthousiasme de ce soir, je voudrais bien voir compléter ces objectifs par deux complémentaires qui me semblent resurgir dans ce que j'entends.

Le premier c'est d'assurer un équilibre durable entre à la fois les besoins de mobilité et l'accessibilité, les besoins d'accès mais aussi la protection de l'environnement et de la santé.

Le deuxième objectif que je pense qu'il faut clairement afficher ce soir dans ce PDU, c'est arrêter de ménager la chèvre et le chou et afficher clairement l'objectif de diminuer le trafic automobile dans cette ville. Il faut rompre je crois avec une logique d'une ville adaptée à la voiture, nous devons afficher cette politique de rupture.

Il va falloir bien entendu trouver et développer des alternatives. J'en ai entendu beaucoup, ça commence à émerger, à sortir : modification des transports collectifs, réduction aux politiques de stationnement, taxis collectifs, voies cyclables qui réapparaissent, parkings relais, plateformes multimodales, enfin il y a l'idée qu'il va falloir développer toutes ces solutions alternatives.

Je ne souhaite pas effectivement que par la suite avec un si bon diagnostic, le PDU ne soit qu'un simple document de planification des transports publics sans se poser la question du partage de la voirie. Et j'aimerais enfin qu'à Besançon, nous ne puissions plus dire simplement « nous allons bien ensemble » comme on le voit régulièrement mais enfin « partageons la rue ».

M. JUSSIAUX : Je vais essayer de faire court aussi, Monsieur le Maire. Ce qui m'a le plus frappé dans ce rapport, c'est que j'y retrouve, j'ai envie de dire au mot près, le contenu du dossier sur lequel nous avons travaillé ensemble d'un point de vue interne à la Mairie il y a maintenant 6 ou 7 ans. L'intervenant qui a réalisé ce travail et qui est un très bon intervenant sur le plan technique n'a eu qu'à faire l'actualisation des chiffres. Toute l'analyse nous la connaissons déjà depuis le précédent mandat. Elle avait été faite, l'étude des forces et faiblesses avait été dressée et les pistes d'action avaient été tracées. Le problème, c'est que l'action n'a pas été au rendez-vous et quand les historiens feront le bilan avec le recul qui s'impose à eux, ils constateront que la mandature 1995-2001 aura été dans ce domaine-là une mandature d'immobilisme et moi c'est mon grand regret, je ne vous le cacherai pas.

Les belles orientations nous les connaissons depuis le précédent mandat : redonner sa place centrale aux transports collectifs, juguler l'invasion automobile, gérer plus proprement le stationnement, etc. et je suis désolé Bernard, mais l'Adjoint en charge me fait penser au sorcier africain qui danse pour faire venir la pluie et ma foi si la pluie vient on le porte à son crédit et si la sécheresse continue ce n'est pas de sa faute, c'est que les Dieux ont été plus forts que lui.

Le premier parking d'accueil en périphérie de la ville qui devait se faire était prévu au rond-point de Planoise. Vous irez, même avec une bonne lampe torche ce soir pour le chercher, vous ne le trouverez pas. Au dernier moment et en catimini on nous a dit : techniquement impossible. Là c'est le grand mot, il n'y avait plus rien à faire !

Le transport urbain à conforter, on y revient dans la délibération suivante. La ville, sans le dire, l'exécutif a choisi de relever le pied en matière d'investissement et de se laisser aller au fil de l'eau. Ce seront les héritiers en 2001 qui géreront le dossier.

La circulation et le stationnement au centre-ville, ce serait vraiment trop facile d'ironiser sur ce qu'il en est, chacun est au fait de la situation, je n'insisterai pas. Je rappellerai quand même qu'on nous a vendu l'accroissement spectaculaire des effectifs de police municipale en nous disant notamment grâce à ses moyens, les choses se passeront mieux et le centre-ville sera plus propre du point de vue de la présence automobile parasite. On peut juger au résultat.

Au total, sur l'essentiel des très bonnes intentions formulées déjà sous le précédent mandat et non suivies d'effets et pour une raison principale, personne à la tête de la Mairie ne veut affronter le tabou majeur qui est le tabou automobile. C'est aujourd'hui un des derniers refuges du sacré dans notre société moderne, on ne touche pas à l'automobile et là il y a une majorité écrasante de l'extrême droite à l'extrême gauche pour camper sur cette position-là.

Vous noterez d'ailleurs que tous les responsables politiques et administratifs de tout temps n'ont rien eu de plus pressé que de faire financer par les contribuables des parkings privés sur leur lieu de travail, Conseil Régional, Conseil Général et Préfecture en sont les plus beaux exemples. C'est le contribuable qui a financé un stationnement gratuit pour les élus et pour les fonctionnaires de ces services-là sans qu'il n'y ait jamais eu de débat nulle part. Et après on vous dit la bouche en coeur : il faudrait arriver à diminuer la fréquentation automobile dans le centre-ville. Toutes les villes, je dis bien dans toutes les villes que nous avons eu le temps d'aller visiter sous l'ancien mandat ou qui ont été revisitées sous le présent mandat, ont un point commun : elles ont toutes agi en essayant de réduire la présence automobile dans les centres-villes. Les plus féroces sont les Suisses Alémaniques, allez à Berne on y a rencontré avec Bernard les élus municipaux, leur raisonnement est simple : pour qu'il n'y ait pas de voitures au centre-ville, il faut qu'il n'y ait pas de stationnement. Les gens viennent une fois ; quand ils ont compris qu'ils ne pourront poser leur voiture nulle part, ils s'en vont, posent leur voiture en périphérie et prennent les transports en commun. Et chez eux ça marche, alors peut-être qu'ils sont plus bêtes que nous, c'est sans doute ça l'explication ! C'est vrai qu'on a découvert récemment que le grand risque sur le transport routier c'est les camions de margarine belge, donc peut-être qu'il faut cibler maintenant les démarches politiques en s'adaptant au public. Moi je ne pense pas ça, je pense que l'exécutif municipal sur ce sujet-là a baissé les bras, qu'il l'a fait sans débat, sans explication avec personne, en contradiction avec les engagements que nous avons pris ensemble en 1995 face à la population bisontine et encore une fois, Monsieur le Maire, je le regrette profondément.

M. LOYAT : Ce dossier comporte de très nombreuses facettes. Les interventions en ont montré quelques-unes et je voudrais souligner l'une d'elles. 40 % de déplacements motorisés s'effectuent entre Besançon et le reste de l'agglomération ; cet ordre de grandeur est très parlant et c'est un chiffre qui nous indique avec d'autres que la problématique du PDU est de toute évidence largement une problématique d'agglomération, d'ailleurs Mme WEINMAN a parlé essentiellement d'un dossier d'agglomération. Cela apparaît dans les forces et les faiblesses qui nous sont présentées. Si on prend les dix forces, il y en a deux qui concernent très directement l'agglomération, la deuxième par exemple : une ambition partagée par la Ville de Besançon et l'agglomération et au-delà des autres collectivités territoriales de maîtriser les problèmes liés aux déplacements.

Et quand on parle d'ambitions partagées, il y en a je crois plusieurs : ambition partagée par rapport à la voie de contournement et de desserte et le mot desserte a toute son importance, ambition d'ailleurs qui se traduit financièrement notamment pour le District et qui n'est pas du tout le tout routier. Cette ambition se conjugue, se combine avec d'autres orientations qui sont affichées, notamment au niveau du schéma directeur dans les orientations fondamentales du territoire, orientations qu'on peut qualifier, pour aller vite, en faveur du développement durable et qui mettent l'accent précisément sur l'ensemble des modes de transports et non pas le tout voiture et le tout routier. Mais cette voie de desserte est tout à fait nécessaire.

La deuxième force qui est notée, et là je passerai beaucoup plus vite, c'est l'existence d'une infrastructure ferroviaire d'agglomération structurante mais sous-utilisée donc la fameuse croix ferroviaire et là des propositions ambitieuses pourront peut-être être faites dans ce sens, il faudra voir également le problème des financements.

Symétriquement, il y a les faiblesses et là aussi il y a le point 2 : une agglomération politiquement en cours de constitution encore balbutiante, et ça c'est bien une des faiblesses, ce caractère insuffisamment organisé de ce que l'on appelle l'agglomération, et d'autre part le point 8 : une intermodalité faiblement organisée, liée d'ailleurs au point précédent, absence d'instance de concertation des autorités organisatrices des transports en commun ou mieux, absence d'autorité unique, absence de véritable pôle d'échanges transports en commun, de parkings relais. Cela répond d'ailleurs en partie je pense à l'intervention de Gérard JUSSIAUX, ce n'est pas uniquement un manque de volonté ou des faiblesses de la Ville, il y a aussi l'aspect agglomération, absence d'intégration tarifaire.

Comme l'a dit Bernard RÉGNIER tout à l'heure très logiquement, il faut s'appuyer sur les points forts et essayer de résoudre et de dépasser les faiblesses. De ce point de vue, il y a un contexte tout à fait favorable, c'est que l'élaboration du PDU se fasse aujourd'hui alors que s'élabore le schéma directeur et qu'il y a bien une réunion des idées et au-delà des idées, des décisions qui seront prises, mais également que se préparent les projets dans le cadre de l'avenir du territoire Saône-Rhin avec les financements correspondants sans parler du contrat de plan qui doit comporter un volet de contrat d'agglomération.

Compte tenu de cela, il aurait bien sûr été souhaitable en terme de cohérence de ne réaliser qu'un PDU pour l'agglomération, cela paraît la logique. Mais cela a été expliqué je crois dans un précédent Conseil Municipal, la situation de l'agglomération est telle, particulièrement avec l'existence de la CTB d'un côté et du TGB de l'autre et donc des collectivités correspondantes, que l'obligation de faire deux PDU s'est imposée, un PDU réalisé par la Ville de Besançon dont on parle aujourd'hui et l'autre par le Syndicat Mixte du TGB. De ce fait on est face à une contrainte : une concertation étroite et développée pour que la cohérence d'agglomération soit néanmoins présente du début à la fin. Ainsi un élu du schéma directeur et un autre du TGB participent de manière tout à fait régulière au comité technique de pilotage du PDU de Besançon et on peut dire que cette concertation étroite, logique est gage de la démarche.

Mais plus importante, l'organisation de l'agglomération sera aussi la condition pour qu'un PDU ambitieux, c'est-à-dire en fait un PDU réaliste par rapport aux objectifs qui sont affichés réussisse. Il n'est d'ailleurs pas étonnant que l'organisation des transports collectifs fasse partie des compétences obligatoires de la communauté d'agglomération prévues par la loi. Cela montre bien l'enjeu que représentent les transports collectifs et au-delà finalement les déplacements pour l'agglomération et pour Besançon.

M. BONNET : Monsieur le Maire, si comme M. JUSSIAUX l'a dit, ce document correspond à des éléments qu'on avait déjà dans les services depuis longtemps, c'est encore de l'argent dépensé pour rien.

Je voudrais revenir sur la question du stationnement où je suis plus en phase avec Nicole WEINMAN et Jean-Claude DUVERGET qu'avec MM. JUSSIAUX et POMEZ pour dire que je dénonce le refus d'une politique de stationnement en centre-ville car j'aime bien pouvoir respirer en centre-ville mais ce n'est pas uniquement la raison. D'ailleurs je lis dans le rapport que des études précises à partir des constats d'évolution de circulation (cas de Lausanne) montrent que les évolutions technologiques des véhicules confrontés à une mise aux normes sont d'un apport bien supérieur à l'amélioration de la qualité de l'air que la seule évolution modale des déplacements. Les véhicules évoluent, il faut peut-être en tenir compte.

Il y a un refus d'une politique de stationnement, on l'a dit déjà à plusieurs reprises, et quand on regarde dans le document qu'on n'a eu que ce soir l'analyse plus fine, on constate, comme l'a dit Nicole WEINMAN sous réserve qu'il ait réellement 7 300 places publiques, qu'il y a un petit peu plus de 50 % de places publiques par rapport à l'offre privée à Besançon alors que pour les autres villes citées, Grenoble, Berne, Lausanne c'est de l'ordre de 2/3 public, 1/3 privé. Donc ils ont des offres privées différentes des nôtres mais nos autres offres publiques ne sont pas à la hauteur et on constate pour ce qui est des villes suisses, Berne et surtout Lausanne, que les places sur voirie et les places en ouvrage sont conséquentes, à Lausanne en particulier, avec un rapport inverse voirie/ouvrages par rapport à Besançon. Ce n'est pas la même ville mais si vous comparez quand cela vous arrange et que ce n'est plus comparatif si cela ne vous arrange pas, ce n'est pas sérieux !

Je constate une chose, c'est qu'il y a refus d'une politique de stationnement en particulier en ouvrage. Je reste persuadé qu'on ne peut pas empêcher les gens de venir en voiture s'ils le souhaitent. On peut par contre les empêcher de tourner autour de la ville et de polluer en leur permettant de stationner rapidement. On peut aussi les empêcher de tourner beaucoup et de repartir, pour leur permettre de consommer en centre-ville. Là-dessus je reste ferme et convaincu et je ne pense pas avoir envie de polluer la ville pour autant.

M. JACQUEMIN : Je crois que beaucoup de choses ont été dites, je vais faire très court. L'objectif du PDU dans le cadre de la loi sur l'air c'était tout de même bien de rechercher la diminution des nuisances d'une manière générale. Je ne pense pas que l'on puisse éviter à cette occasion-là effectivement les grands débats d'avenir, les grands enjeux : rapports transports en commun/automobile, politiques de stationnement, conceptions de réseaux et choix des matériels de transports en commun.

La question que je pose aujourd'hui Monsieur le Maire, est la suivante : êtes-vous réellement disposé à remettre un peu l'ouvrage sur le métier ou pas ? J'ai assisté à la réunion regroupant les différentes commissions ; mon impression est que le rapport est convenable. On n'y apprend effectivement pas énormément de choses, beaucoup étant déjà connues. Ce qui y est décevant, c'est la chute, les conclusions. On n'a pas l'impression, en tout cas je ne l'ai pas ressenti, qu'on va ouvrir un débat. On a plutôt l'impression qu'on veut refermer le dossier le plus vite possible pour ne pas trop être ennuyé. C'est ce que je ressens alors je demande à être rassuré Monsieur le Maire. Est-ce qu'à la suite de ce rapport vous allez identifier clairement les grands enjeux d'avenir, notamment celui du rapport automobile/transports en commun ? Je ne suis pas sûr qu'en faisant systématiquement le procès de l'automobile on contribue à la clarification du débat, par exemple je ne suis pas sûr qu'en évitant de construire du stationnement on ne favorise pas l'occupation de la voirie par les véhicules particuliers. Le débat n'est pas aussi simple que cela, il ne faut pas tomber dans les dogmatismes.

Enfin, je ne suis pas aussi confiant que M. LOYAT quant au contexte favorable pour le PDU lié à l'élaboration en cours du schéma directeur. Sur un certain nombre de sujets, des perspectives s'ouvrent, sur celui-ci permettez-moi d'en douter un peu. Si vous ne prenez pas le mors aux dents et si vous n'ouvrez pas vraiment de manière très volontaire un débat de fond sur quelques grands enjeux, ce PDU est mort-né.

M. PINARD : Trois remarques très brèves. C'est un dossier d'agglomération et Michel LOYAT disait qu'on va enfin avoir l'outil juridique avec la nouvelle loi. Les arbitrages ne seront pas faciles.

Je lisais dans les débats pour le siècle à venir dans Le Monde du 23 mars : «si vous faites des ZAC dans tous les bourgs de France, vous imposez une civilisation du camion qui aggravera les problèmes d'effet de serre et de pétrole». Je crois qu'il y a quand même une prise de conscience.

Et puis ce soir, je trouve que c'est un grand moment car aucun n'est intervenu contre la voie de desserte et de contournement. Quand on se rappelle les pancartes, les débats que cela a suscités ici -j'entendais tout à l'heure M. DUVERGET nous dire que la camionnette remplaçait le hangar-, je me souviens de la camionnette de M. VIALATTE quand il se baladait dans les quartiers essayant d'ajouter les mécontentements sectorisés les uns aux autres. L'immobilisme c'est de là qu'il est venu car combien de temps a-t-on perdu sur ce dossier ? Vous avez contourné élégamment votre voisin de droite qui n'est plus là, qui avait été l'un des opposants mais je crois qu'on a ce soir cette validation.

Quand on évoque ces problèmes d'éducation des jeunes, je me pose la question : est-ce que le fait d'être transbahuté dans le vacarme, les horaires, etc. des transports scolaires n'est pas une préparation à la voiture ? Je crois qu'il y a quand même une cohérence importante à souligner entre la politique d'urbanisme que nous a présentée Daniel ANTONY et une politique des déplacements.

Tout à l'heure Mme WEINMAN a parlé de la ZAC de la Mouillère. Le grand avantage que j'y vois c'est qu'en dix minutes on est à pied au groupe scolaire et au Collège Lumière. Et ce que nous proposons, pour la ZAC des Planches ou tous les autres projets, permettra d'aller à pied en dix minutes à l'école primaire, au collège, au lycée, ce qui est excellent pour les jeunes. On ne va pas chercher des chiffres partout mais si on avait le nombre d'heures, commune par commune de l'agglomération, occupées par des transports scolaires aux heures les plus favorables pour le travail intellectuel, eh bien je crois qu'on aurait des données intéressantes. La Ville, de ce point de vue-là, présente un avantage considérable et je

suis persuadé que plus on avancera, plus les gens dans leur localisation tiendront compte de cette possibilité-là, accéder sans des temps de transport scolaire parfois très longs à toutes les étapes d'une scolarité.

M. LE MAIRE : Est-ce que Bernard RÉGNIER peut nous apporter quelques lumières avant que je ne conclue ?

M. RÉGNIER : Je constate simplement que chacun voudrait déjà être à la phase suivante. Aujourd'hui il s'agit d'un diagnostic avec les points forts, les points faibles. On va organiser un débat avec la population et le 14 juin en Conseil Municipal, on vous proposera différentes hypothèses de travail.

Le débat avec nos concitoyens nous permettra de ressortir les idées les plus intéressantes. Lorsqu'on aura retenu un scénario, on y travaillera jusqu'en septembre pour établir un pré-PDU qu'il faudra encore retravailler pour arriver au PDU final qui sera ensuite soumis à la concertation publique. On avancera donc doucement.

Je ne peux pas répondre à chacun. Néanmoins, je voudrais revenir sur ce qu'a dit notre collègue Gérard JUSSIAUX. Je ne sais où il veut en venir avec son idée fixe -parce que c'est vraiment une idée fixe- de dire que la Ville a remis en cause les orientations sur lesquelles elle s'était engagée. Or, on peut reprendre le texte de notre programme municipal, on n'a rien remis en cause. Par ailleurs, il dit que pour les chiffres il n'y a, dans ce rapport rien de nouveau, je crois que si. Le fait nouveau, c'est qu'on a pu travailler avec l'ensemble des collectivités locales et l'agglomération pour arriver à des propositions qui soient communes. C'est déjà quelque chose de nouveau et de fort pour l'agglomération. J'ai envie de lui demander ce qu'il a fait lorsqu'il a eu pendant 8 ans la responsabilité des transports. J'ai ici les chiffres des comptes transports en fonctionnement et en investissement et je crois qu'on n'a pas de leçon à recevoir sur ce plan.

Mme WEINMAN : Si j'ai bien compris M. RÉGNIER et pour schématiser, dans les ébauches des trois scénarios futurs, il y a le scénario n° 1 un tout petit peu de transport en commun, le scénario n° 2 un peu plus de transport en commun et le scénario n° 3 on gère tout le transport en commun. J'avais cru comprendre que dans le PDU on s'intéressait à tous les modes de transport. J'espère que M. RÉGNIER gardera cela aussi à l'esprit.

M. LE MAIRE : Je rappelle simplement que vous avez un document où il est marqué en grosses lettres : diagnostic, rapport de synthèse, ce dont nous parlons ce soir. Il y aura ensuite d'autres étapes, Monsieur JACQUEMIN, ne vous en souciez pas !

Je voudrais dire deux mots à Gérard JUSSIAUX. Je ne suis pas le Maire de Berne, je n'ai pas le tempérament suisse allemand et je fais avec le tempérament des Bisontins. Je suis un homme consensuel et je ne peux pas serrer tous les boulons. J'essaie d'agir progressivement et nous avons quand même avancé : le tunnel a été réalisé, conséquences : il y a moins de voitures au centre-ville. C'est donc une action positive en direction du centre-ville. Nous sommes en train de réaliser la voie de desserte et de contournement qui est aussi un projet important et coûteux.

Si on retrouve les mêmes bases ce soir, c'est parce qu'on a pris le diagnostic d'il y a 6 ans, on l'a ajusté, actualisé et étendu à l'agglomération. Il ne faut quand même pas être trop méchant. On a fait des efforts, j'en suis persuadé, on a mis beaucoup d'argent et lorsqu'on a essayé de réaliser des projets de plan de circulation dans le centre-ville, qu'a-t-on trouvé ? Des Bisontins qui sont tout de suite montés au créneau et ont signé des pétitions pour dire qu'ils ne voulaient pas de ça rue des Granges, place Granvelle, etc. On a donc baissé un petit peu les bras pour les relever très vite car nous aurons des projets à vous présenter de modifications aussi du plan de circulation avant que nous ne terminions ce mandat.

Donc nous avançons, peut-être pas au rythme qui te conviendrait, mais je ne peux pas laisser dire qu'on n'a rien fait du tout et comme le disait tout à l'heure Bernard RÉGNIER, relisons ensemble notre programme et vous verrez qu'il y a quand même un certain nombre de choses qui ont été réalisées.

A l'unanimité je pense que vous partagez mon sentiment que ceci est un bon document, un premier bon dossier d'études pour le PDU futur».

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal adopte ce rapport à l'unanimité.

Récépissé préfectoral du 2 avril 1999.